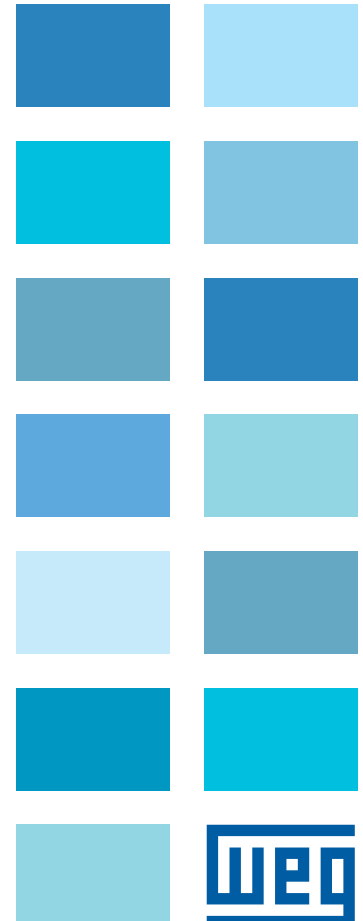
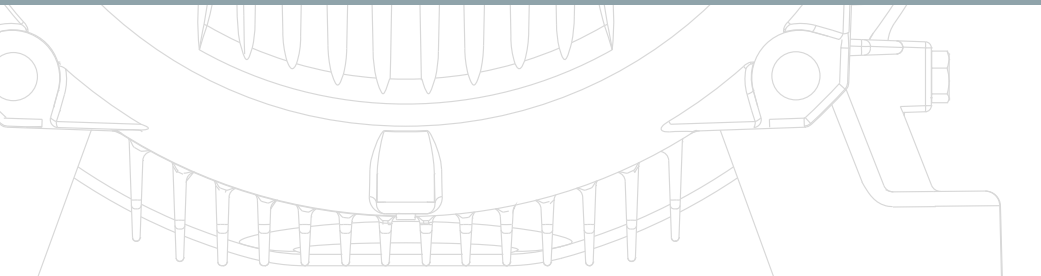
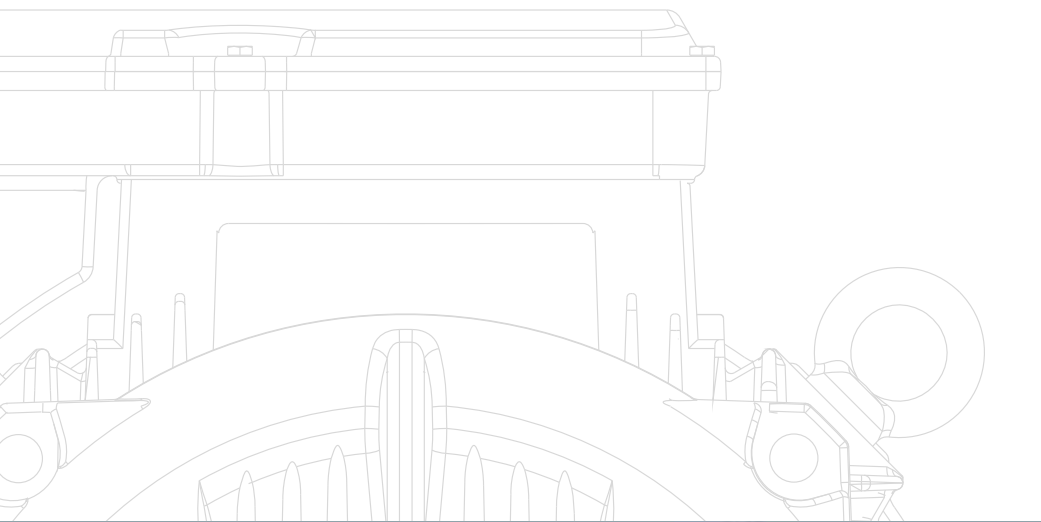


Installation, operation and maintenance manual of electric motors

Manual general de instalación, operación y mantenimiento de motores eléctricos



Português

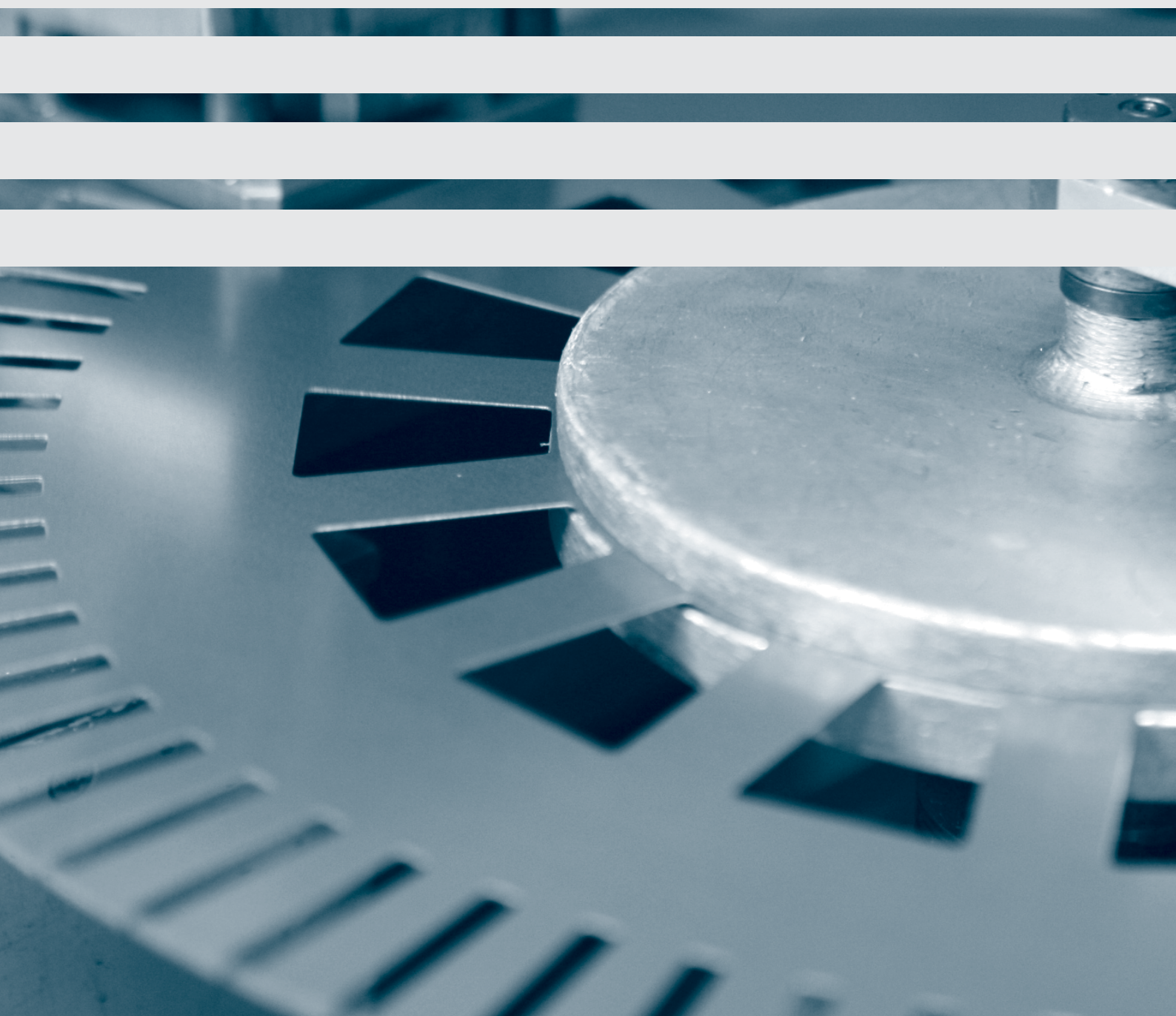
2

English

57

Español

111



INSTALLATION, OPERATION AND MAINTENANCE MANUAL OF ELECTRIC MOTORS

This manual provides information about WEG induction motors fitted with squirrel cage, permanent magnet or hybrid rotors, low, medium and high voltage, in frame sizes IEC 56 to 630 and NEMA 42 to 9606/10.

The motor lines indicated below have additional information that can be checked in their respective manuals:

- Smoke Extraction Motors;
- Electromagnetic Brake Motors;
- Hazardous Area Motors.

These motors meet the following standards, if applicable:

- NBR 17094-1: Máquinas Elétricas Girantes - Motores de Indução - Parte 1: trifásicos.
- NBR 17094-2: Máquinas Elétricas Girantes - Motores de Indução - Parte 2: monofásicos.
- IEC 60034-1: Rotating Electrical Machines - Part 1: Rating and Performance.
- NEMA MG 1: Motors and Generators.
- CSA C 22.2 N°100: Motors and Generators.
- UL 1004-1: Rotating Electrical Machines - General Requirements.

If you have any questions regarding this manual please contact your local WEG branch, contact details can be found at www.weg.net.



TABLE OF CONTENTS

1. TERMINOLOGY	61
2. INITIAL RECOMMENDATIONS	62
2.1. WARNING SYMBOL.....	62
2.2. RECEIVING INSPECTION.....	62
2.3. NAMEPLATES.....	63
3. SAFETY INSTRUCTIONS	66
4. HANDLING AND TRANSPORT	67
4.1. LIFTING.....	67
4.1.1. Horizontal motors with one eyebolt.....	67
4.1.2. Horizontal motor with two eyebolts.....	68
4.1.3. Vertical motors	69
4.1.3.1. Procedures to place W22 motors in the vertical position	69
4.1.3.2. Procedures to place HGF motors in the vertical position	70
4.2 Procedures to place W22 vertical mount motors in horizontal position	72
5. STORAGE	73
5.1. EXPOSED MACHINED SURFACES	73
5.2. STORAGE	73
5.3 BEARINGS	74
5.3.1 Grease lubricated bearings	74
5.3.2 Oil lubricated bearings	74
5.3.3 Oil Mist lubricated bearings	75
5.3.4 Sleeve bearing	75
5.4. INSULATION RESISTANCE	75
5.4.1. Insulation resistance measurement	75
6. INSTALLATION	78
6.1. FOUNDATIONS.....	79
6.2. MOTOR MOUNTING	80
6.2.1. Foot mounted motors.....	80
6.2.2. Flange mounted motors	80
6.2.3. Pad mounted motors	81
6.3. BALANCING.....	81
6.4. COUPLINGS.....	81
6.4.1. Direct coupling.....	83
6.4.2. Gearbox coupling.....	83
6.4.3. Pulley and belt coupling	83
6.4.4. Coupling of sleeve bearing motors	83
6.5. LEVELING	84

6.6. ALIGNMENT.....	84
6.7. CONNECTION OF OIL LUBRICATED OR OIL MIST LUBRICATED MOTORS.....	85
6.8. CONNECTION OF THE COOLING WATER SYSTEM.....	85
6.9. ELECTRICAL CONNECTION.....	85
6.10. CONNECTION OF THE THERMAL PROTECTION DEVICES.....	88
6.11. RESISTANCE TEMPERATURE DETECTORS (PT-100).....	89
6.12. CONNECTION OF THE SPACE HEATERS.....	91
6.13. STARTING METHODS.....	92
6.14. MOTORS DRIVEN BY FREQUENCY INVERTER.....	93
6.14.1. Use of dV/dt filter.....	93
6.14.1.1. Motor with enameled round wire.....	93
6.14.1.2. Motor with prewound coils.....	93
6.14.2. Bearing insulation.....	94
6.14.3. Switching frequency.....	94
6.14.4. Mechanical speed limitation.....	94
7. COMMISSIONING.....	95
7.1. INITIAL START-UP.....	95
7.2. OPERATING CONDITIONS.....	97
7.2.1. Limits of vibration.....	98
8. MAINTENANCE.....	99
8.1. GENERAL INSPECTION.....	99
8.2. LUBRICATION.....	99
8.2.1. Grease lubricated rolling bearings.....	100
8.2.1.1. Motor without grease fitting.....	103
8.2.1.2. Motor with grease fitting.....	103
8.2.1.3. Compatibility of the Mobil Polyrex EM grease with other greases.....	104
8.2.2. Oil lubricated bearings.....	104
8.2.3. Oil mist lubricated bearings.....	105
8.2.4. Sleeve bearings.....	105
8.3. MOTOR ASSEMBLY AND DISASSEMBLY.....	106
8.3.1. Terminal box.....	107
8.4. DRYING THE STATOR WINDING INSULATION.....	107
8.5. SPARE PARTS.....	108
9. ENVIRONMENTAL INFORMATION.....	109
9.1. PACKAGING.....	109
9.2. PRODUCT.....	109
10. TROUBLESHOOTING CHART X SOLUTIONS.....	110

1. TERMINOLOGY

Balancing: the procedure by which the mass distribution of a rotor is checked and, if necessary, adjusted to ensure that the residual unbalance or the vibration of the journals and/or forces on the bearings at a frequency corresponding to service speed are within specified limits in International Standards.
[ISO 1925:2001, definition 4.1]

Balance quality grade: indicates the peak velocity amplitude of vibration, given in mm/s, of a rotor running free-in-space and it is the product of a specific unbalance and the angular velocity of the rotor at maximum operating speed.

Grounded Part: metallic part connected to the grounding system.

Live Part: conductor or conductive part intended to be energized in normal operation, including a neutral conductor.

Authorized personnel: employee who has formal approval of the company.

Qualified personnel: employee who meets the following conditions simultaneously:

- Receives training under the guidance and responsibility of a qualified and authorized professional;
- Works under the responsibility of a qualified and approved professional.

Note: The qualification is only valid for the company that trained the employee in the conditions set out by the authorized and qualified professional responsible for training.



2. INITIAL RECOMMENDATIONS



Electric motors have energized circuits, exposed rotating parts and hot surfaces that may cause serious injury to people during normal operation. Therefore, it is recommended that transportation, storage, installation, operation and maintenance services are always performed by qualified personnel.

Also the applicable procedures and relevant standards of the country where the machine will be installed must be considered.

Noncompliance with the recommended procedures in this manual and other references on the WEG website may cause severe personal injuries and/or substantial property damage and may void the product warranty.

For practical reasons, it is not possible to include in this Manual detailed information that covers all construction variables nor covering all possible assembly, operation or maintenance alternatives.

This Manual contains only the required information that allows qualified and trained personnel to carry out their services. The product images are shown for illustrative purpose only.

For *Smoke Extraction Motors*, please refer to the additional instruction manual 50026367 available on the website www.weg.net.

For brake motors, please refer to the information contained in WEG 50021973 brake motor manual available on the website www.weg.net.

For information about permissible radial and axial shaft loads, please check the product technical catalogue.



The user is responsible for the correct definition of the installation environment and application characteristics.



During the warranty period, all repair, overhaul and reclamation services must be carried out by WEG authorized Service Centers to maintain validity of the warranty.

2.1. WARNING SYMBOL



Warning about safety and warranty.

2.2. RECEIVING INSPECTION

All motors are tested during the manufacturing process.

The motor must be checked when received for any damage that may have occurred during the transportation.

All damages must be reported in writing to the transportation company, to the insurance company and to WEG. Failure to comply with such procedures will void the product warranty.

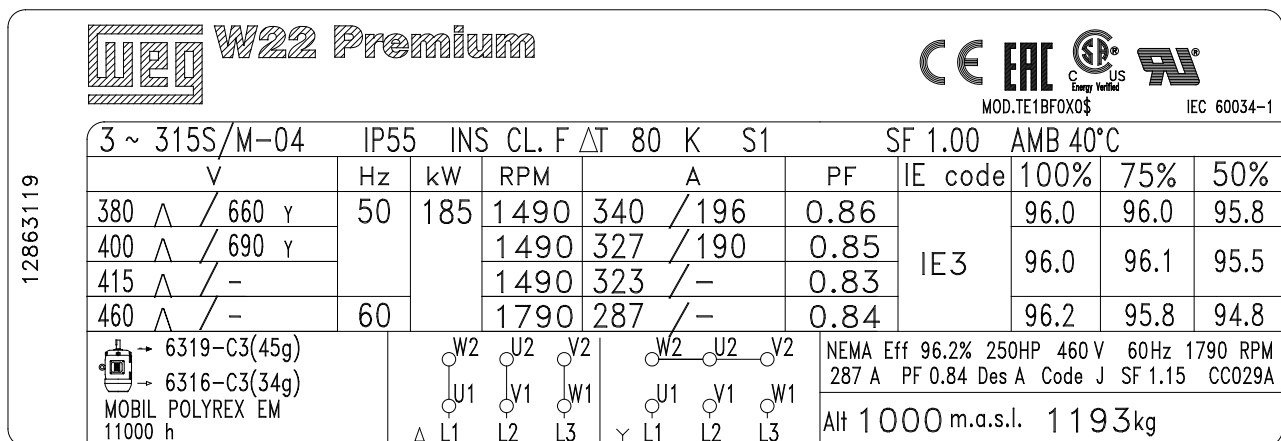
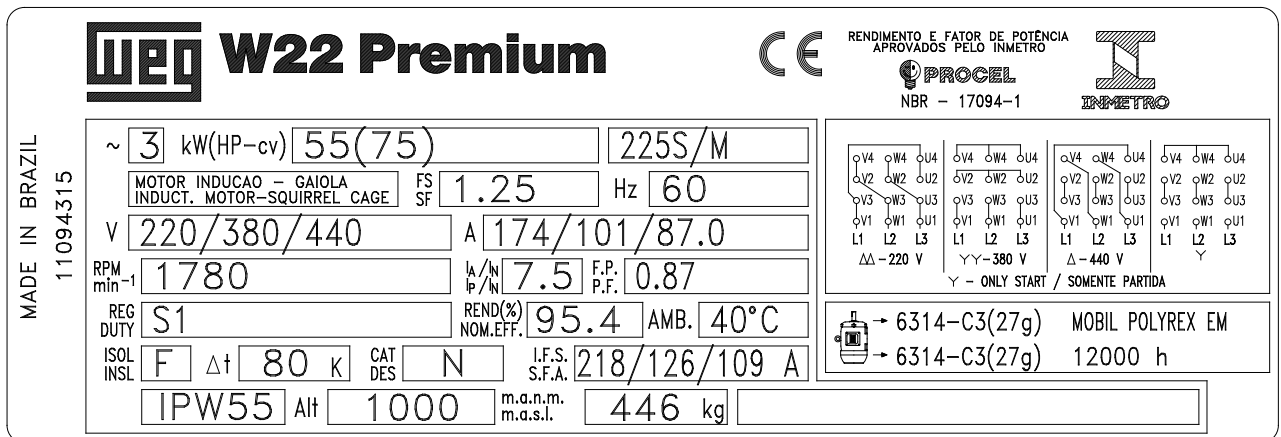
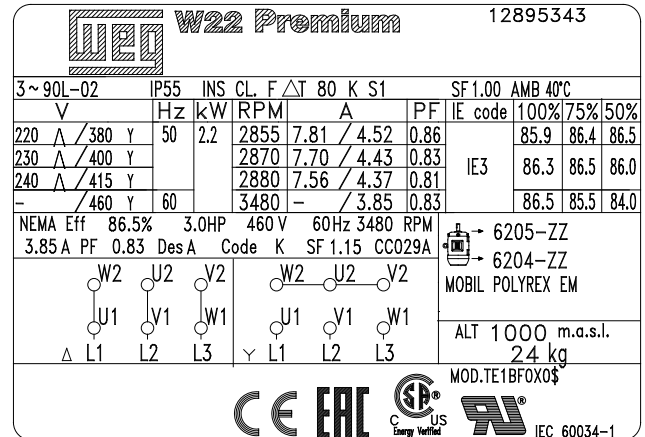
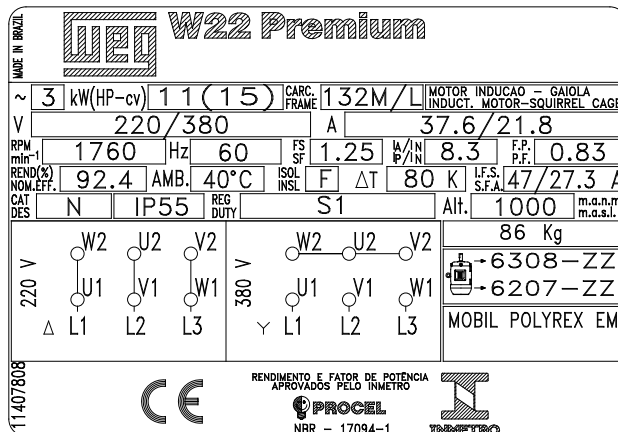
You must inspect the product:

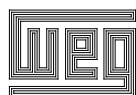
- Check if nameplate data complies with the purchase order;
- Remove the shaft locking device (if any) and rotate the shaft by hand to ensure that it rotates freely;
- Check that the motor has not been exposed to excessive dust and moisture during the transportation.

Do not remove the protective grease from the shaft, or the plugs from the cable entries. These protections must remain in place until the installation has been completed.

2.3. NAMEPLATES

The nameplate contains information that describes the construction characteristics and the performance of the motor. Figure 2.1 and Figure 2.2 show nameplate layout examples.





HGF

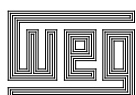
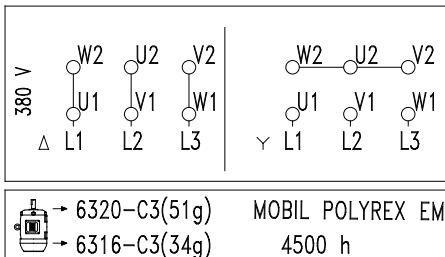


NBR-17094-1

MADE IN BRAZIL

12714027

~	3	kW(HP-cv)	370(500)	CARC. FRAME	315C/D/E
MOTOR INDUCAO - GAIOLA INDUCT. MOTOR-SQUIRREL CAGE			FS SF	1.00	Hz 60
V	380	A	680		
RPM min ⁻¹	1784	I _a /I _p	6.8	F.P. P.F.	0.86
REG DUTY	S1	REND(%)	96.1	AMB.	40°C
ISOL INSL	F	Δt	80 K	CAT DES	N
IP55		Alt	1000	m.a.n.m. m.a.s.l.	2161 kg



HGF


VDE 0530
IEC 60034

12309946

~	3	kW	560	FRAME	355C/D/E
V	460	Hz	60		
A	841	SF	1.00		
min ⁻¹	1783	P.F.	0.87		
DUTY	S1	AMB.	40°C		
INS. CL.	F	Δt	80 K	IP55	
Alt	1000	m.a.s.l.	WEIGHT	3114 kg	

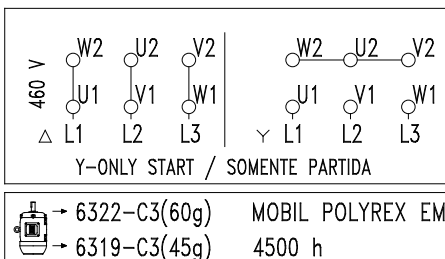


Figure 2.1 - IEC motor nameplate

MADE IN BRAZIL		W22		Inverter Duty Motor Severe Duty
MODEL:01018ET3E215T-W22				
PH	3	HP(kW)	10(7.5)	FRAME 213/5T RPM 1760
V	208-230/	460	Hz 60	SF 1.25 NEMA NOM. EFF. 91.7%
A	24.8/12.4	INS. CL. F	Δt 80 K	P.F. 0.83 DUTY CONT.
SFA	31/15.5	AIENCL. TEFC	IP55	AMB. 40°C ALT. 1000 m.a.s.l.
50Hz	1 OHP	380V 15.0A	1445RPM	SF 1.0 CODE H DES B
RUN CONNECTION 208-230 V(60Hz) 460 V(60Hz) 380 V(50Hz) Δ L1 L2 L3 Δ L1 L2 L3 → 6308-ZZ → 6207-ZZ MOBIL POLYREX EM MOD. TE1BFOXON 182Lbs				
USABLE AT 208V 27.4 A FOR USE ON VPWM VFD 1000:1VT, 20:1CT, 1.0SF, T3.				
Class I, Div. 2, Gr. A, B, C & D - T3 Class I, Zone 2, IIC - T3 Class II, Div. 2, Gr. F and G - T4 CC029A				

MADE IN BRAZIL 1116657					Class I, Div. 2, Gr. A, B, C & D - T3 Class I, Zone 2, IIC - T3 C US Energy Verified Class II, Div 2, Gr. F and G - T4	
	W22 NEMA Premium Inverter Duty Motor Severe Duty		CC029A		MOD.TE1BFOXON	
	CAUTION: USE SUPPLY WIRES SUITABLE FOR 110°C					
	PH 3 HP(kW) 75(55) FRAME 364/5T		V 208-230/460 Hz 60			
	A 186-168/84.1 SF 1.25		RPM 1775 SFA 210/105 A INS. CL. F Δt 80 k			
NEMA NOM. EFF. 95.4 % P.F. 0.86		CODE G DES B AMB. 40°C DUTY CONT.				
ENCL. TEFC IP55 WEIGHT 923 Lbs		FOR USE ON VPWM VFD 1000:1VT, 20:1CT, 1.0SF, T3.				
USABLE AT 208V 186 A 50Hz 75HP 380V 103 A 1465 RPM SF1.0		ALT. 1000 m.a.s.l.				

MADE IN BRAZIL 12774002					LR 110298	
	HGF					
	PH 3 HP 700 FRAME 6806/7/8T		V 480 Hz 60			
	A 755 SF 1.00		RPM 1192 SFA 210/105 A INS. CL. F			
	NEMA NOM. EFF. 96.5 % P.F. 0.85		CODE G DES B AMB. 40°C DUTY CONT.			
ENCL. TEFC TYPE ET WEIGHT 8339 Lbs		FOR USE ON VPWM VFD 1000:1VT, 20:1CT, 1.0SF, T3.				
Alt. 1000 m.a.s.l.		ALT. 1000 m.a.s.l.				

Figure 2.2 - NEMA motor nameplate

3. SAFETY INSTRUCTIONS



The motor must be disconnected from the power supply and be completely stopped before conducting any installation or maintenance procedures. Additional measures should be taken to avoid accidental motor starting.



Professionals working with electrical installations, either in the assembly, operation or maintenance, should use proper tools and be instructed on the application of standards and safety requirements, including the use of Personal Protective Equipment (PPE) that must be carefully observed in order to reduce risk of personal injury during these services.



Electric motors have energized circuits, exposed rotating parts and hot surfaces that may cause serious injury to people during normal operation. It is recommended that transportation, storage, installation, operation and maintenance services are always performed by qualified personnel.

Always follow the safety, installation, maintenance and inspection instructions in accordance with the applicable standards in each country.

4. HANDLING AND TRANSPORT

Individually packaged motors should never be lifted by the shaft or by the packaging. They must be lifted only by means of the eyebolts, when supplied. Use always suitable lifting devices to lift the motor. Eyebolts on the frame are designed for lifting the machine weight only as indicated on the motor nameplate. Motors supplied on pallets must be lifted by the pallet base with lifting devices fully supporting the motor weight.

The package should never be dropped. Handle it carefully to avoid bearing damage.



Eybolls provided on the frame are designed for lifting the machine only. Do not use these eyebolls for lifting the motor with coupled equipment such as bases, pulleys, pumps, reducers, etc..

Never use damaged, bent or cracked eyebolls. Always check the eyeboll condition before lifting the motor.

Eybolls mounted on components, such as on end shields, forced ventilation kits, etc. must be used for lifting these components only. Do not use them for lifting the complete machine set.

Handle the motor carefully without sudden impacts to avoid bearing damage and prevent excessive mechanical stresses on the eyebolls resulting in its rupture.



To move or transport motors with cylindrical roller bearings or angular contact ball bearings, use always the shaft locking device provided with the motor.

All HGF motors, regardless of bearing type, must be transported with shaft locking device fitted.

Vertical mounted motors with oil-lubricated bearings must be transported in the vertical position. If necessary to move or transport the motor in the horizontal position, install the shaft locking device on both sides (drive end and non-drive end) of the motor.

4.1. LIFTING



Before lifting the motor ensure that all eyebolls are tightened properly and the eyeboll shoulders are in contact with the base to be lifted, as shown in Figure 4.1. Figure 4.2 shows an incorrect tightening of the eyeboll.

Ensure that lifting machine has the required lifting capacity for the weight indicated on the motor nameplate.



Figure 4.1 - Correct tightening of the eyeboll



Figure 4.2 - Incorrect tightening of the eyeboll



The center-of-gravity may change depending on motor design and accessories. During the lifting procedures the maximum allowed angle of inclination should never be exceeded as specified below.

4.1.1. Horizontal motors with one eyeboll

For horizontal motors fitted with only one eyeboll, the maximum allowed angle-of-inclination during the lifting process should not exceed 30° in relation to the vertical axis, as shown in Figure 4.3.

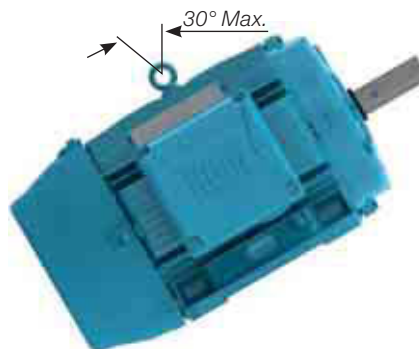


Figure 4.3 - Maximum allowed angle-of-inclination for motor with one eyeboll

4.1.2. Horizontal motor with two eyebolts

When motors are fitted with two or more eyebolts, all supplied eyebolts must be used simultaneously for the lifting procedure.

There are two possible eyebolt arrangements (vertical and inclined), as shown below:

- For motors with vertical lifting eyebolts, as shown in Figure 4.4, the maximum allowed lifting angle should not exceed 45° in relation to the vertical axis. We recommend to use a spreader beam for maintaining the lifting elements (chain or rope) in vertical position and thus preventing damage to the motor surface;



Figure 4.4 - Maximum resulting angle for motors with two or more lifting eyebolts

- For HGF, W40 and W50 motors, as shown in Figure 4.5, the maximum resulting angle should not exceed 30° in relation to the vertical axis;

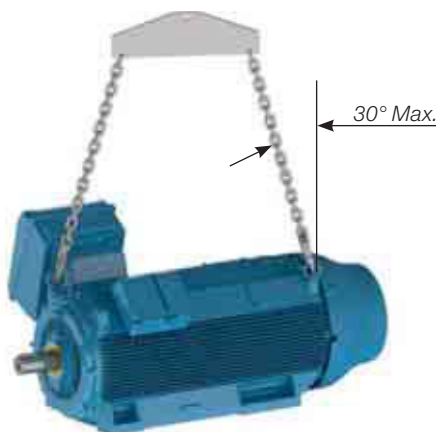


Figure 4.5 - Maximum resulting angle for horizontal HGF, W40 and W50 motors

- For motors fitted with inclined eyebolts, as shown in Figure 4.6, the use of a spreader beam is required for maintaining the lifting elements (chain or rope) in vertical position and thus preventing damage to the motor surface.



Figure 4.6 - Use of a spreader beam for lifting

4.1.3. Vertical motors

For vertical mounted motors, as shown in Figure 4.7, the use of a spreader beam is required for maintaining the lifting element (chain or rope) in vertical position and thus preventing damage to the motor surface.



Figure 4.7 - Lifting of vertical mounted motors



Always use the eyebolts mounted on the top side of the motor, diametrically opposite, considering the mounting position. See Figure 4.8.



Figure 4.8 - Lifting of HGF and W50 motors.

4.1.3.1. Procedures to place W22 motors in the vertical position

For safety reasons during the transport, vertical mounted Motors are usually packed and supplied in horizontal position.

To place W22 motors fitted with eyebolts (see Figure 4.6), to the vertical position, proceed as follows:

1. Ensure that the eyebolts are tightened properly, as shown in Figure 4.1;
2. Remove the motor from the packaging, using the top mounted eyebolts, as shown in Figure 4.9;



Figure 4.9 - Removing the motor from the packaging

3. Install a second pair of eyebolts, as shown in Figure 4.10;



Figure 4.10 - Installation of the second pair of eyebolts

4. Reduce the load on the first pair of eyebolts to start the motor rotation, as shown in Figure 4.11. This procedure must be carried out slowly and carefully.



Figure 4.11 - End result: motor placed in vertical position

These procedures will help you to move motors designed for vertical mounting. These procedures are also used to place the motor from the horizontal position into the vertical position and vertical to horizontal.

4.1.3.2. Procedures to place HGF and W50 motors in the vertical position

HGF motors are fitted with eight lifting points: four at drive end and four at non-drive end. W50 motors are fitted with nine lifting points: four at drive end, one in the central part and four at non-drive end. The motors are usually transported in horizontal position, however for the installation they must be placed in the vertical position.

To place an these motors in the vertical position, proceed as follows:

1. Lift the motor by using the four lateral eyebolts and two hoists, see Figure 4.12;



Figure 4.12 - Lifting of HGF and W50 motors with two hoists

2. Lower the hoist fixed to motor drive end while lifting the hoist fixed to motor non-drive end until the motor reaches its equilibrium, see Figure 4.13;



Figure 4.13 - Placing HGF and W50 motors in vertical position

3. Remove the hoist hooks from the drive end eyebolts and rotate the motor 180° to fix the removed hooks into the two eyebolts at the motor non-drive end, see Figure 4.14;



Figure 4.14 - Lifting HGF and W50 motors by the eyebolts at the non-drive end

4. Fix the removed hoist hooks in the other two eyebolts at the non-drive end and lift the motor until the vertical position is reached, see Figure 4.15.



Figure 4.15 - HGF and W50 motors in the vertical position

These procedures will help you to move motors designed for vertical mounting. These procedures are also used to place the motor from the horizontal position into the vertical position and vertical to horizontal.

4.2 Procedures to place W22 vertical mount motors in horizontal position

To place W22 vertical mount motor in horizontal position, proceed as follows:

1. Ensure that all eyebolts are tightened properly, as shown in Figure 4.1;
2. Install the first pair of eyebolts and lift the motor as shown in Figure 4.16;



Figure 4.16 - Install the first pair of eyebolts

3. Install the second pair of eyebolts, as shown in Figure 4.17;



Figure 4.17 - Install the second pair of eyebolts

4. Reduce the load on the first pair of eyebolts for rotating the motor, as shown in Figure 4.18. This procedure must be carried out slowly and carefully;



Figure 4.18 - Motor is being rotated to horizontal position

5. Remove the first pair of eyebolts, as shown in Figure 4.19.



Figure 4.19 - Final result: motor placed in horizontal position

5. STORAGE

If the motor is not installed immediately, it must be stored in a dry and clean environment, with relative humidity not exceeding 60%, with an ambient temperature between 5 °C and 40 °C, without sudden temperature changes, free of dust, vibrations, gases or corrosive agents. The motor must be stored in horizontal position, unless specifically designed for vertical operation, without placing objects on it. Do not remove the protection grease from shaft end to prevent rust.

If the motor are fitted with space heaters, they must always be turned on during the storage period or when the installed motor is out of operation. Space heaters will prevent water condensation inside the motor and keep the winding insulation resistance within acceptable levels. Store the motor in such position that the condensed water can be easily drained. If fitted, remove pulleys or couplings from the shaft end (more information are given on item 6).



The space heaters should never be energized when the motor is in operation.

5.1. EXPOSED MACHINED SURFACES

All exposed machined surfaces (like shaft end and flange) are factory-protected with temporary rust inhibitor. A protective film must be reapplied periodically (at least every six months), or when it has been removed and/or damaged.

5.2. STORAGE

The stacking height of the motor packaging during the storage period should not exceed 5 m, always considering the criteria indicated in Table 5.1:

Table 5.1 - Max. recommended stacking height

Packaging type	Frame sizes	Maximum stacking quantity
Cardboard box	IEC 63 to 132 NEMA 143 to 215	Indicated on the top side of the cardboard box
Wood crate	IEC 63 to 315 NEMA 48 to 504/5	06
	IEC 355 NEMA 586/7 and 588/9	03
	W40 / W50 / HGF IEC 315 to 630 W40 / W50 / HGF NEMA 5000 to 9600	Indicated on the packaging

Notes:

- 1) Never stack larger packaging onto smaller packaging;
- 2) Align the packaging correctly (see Figure 5.1 and Figure 5.2);

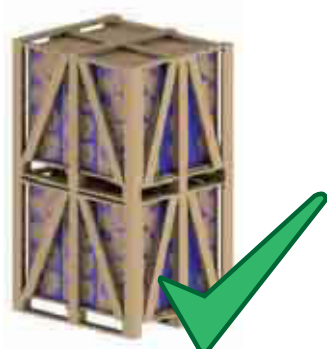


Figure 5.1 - Correct stacking

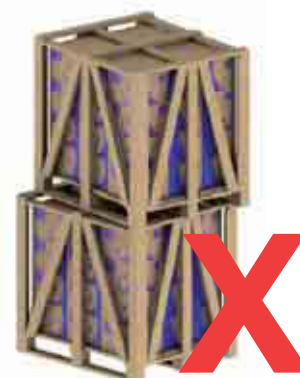


Figure 5.2 - Incorrect stacking

3) The feet of the crates above should always be supported by suitable wood battens (Figure 5.3) and never stand on the steel tape or without support (Figure 5.4);



Figure 5.3 - Correct stacking

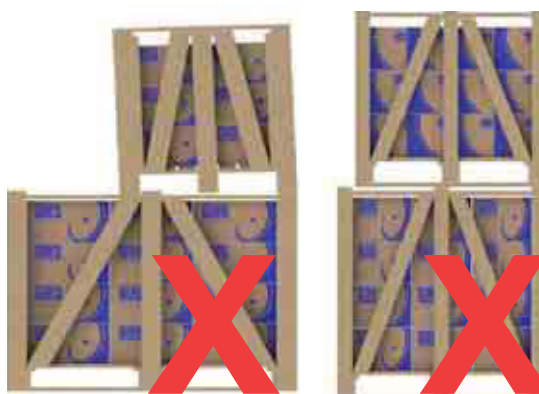


Figure 5.4 - Incorrect stacking

4) When stacking smaller crates onto longer crates, always ensure that suitable wooden supports are provided to withstand the weight (see Figure 5.5). This condition usually occurs with motor packaging above IEC 225S/M (NEMA 364/5T) frame sizes.



Figure 5.5 - Use of additional battens for stacking

5.3 BEARINGS

5.3.1 Grease lubricated bearings

We recommend rotating the motor shaft at least once a month (by hand, at least five revolutions, stopping the shaft at a different position from the original one). If the motor is fitted with shaft locking device, remove it before rotating the shaft and install it again before performing any handling procedure. Vertical motors may be stored in the vertical or in horizontal position. If motors with open bearings are stored longer than six months, the bearings must be relubricated according to item 8.2 before commissioning of the motor.

If the motor is stored for longer than 2 years, the bearings must be replaced or removed, washed, inspected and relubricated according to item 8.2.

5.3.2 Oil lubricated bearings

The motor must be stored in its original operating position and with oil in the bearings. Correct oil level must be ensured. It should be in the center of the sight glass.

During the storage period, remove the shaft locking device and rotate the shaft by hand every month, at least five revolutions, thus achieving an even oil distribution inside the bearing and maintaining the bearing in good operating conditions. Reinstall the shaft locking device every time the motor has to be moved.

If the motor is stored for a period equal or longer than the oil change interval, the oil must be replaced according to Item 8.2, before starting the operation. If the motor is stored for a period of over two years, the bearings must be replaced or removed, washed according to manufacturer instructions, checked and relubricated according to Item 8.2. The oil of vertical mounted motors is removed to prevent oils leaks during the transport. After receiving the motor the bearings must be lubricated.

5.3.3 Oil Mist lubricated bearings

The motor must be stored in horizontal position. Lubricate the bearings with ISO VG 68 mineral oil in the amount indicated in the Table 5.2 (this is also valid for bearings with equivalent dimensions). After filling with oil, rotate the shaft by hand, at least five revolutions)

During the storage period, remove the shaft locking device (if any) and rotate the shaft by hand every week, at least five revolutions, stopping it at a different position from the original one. Reinstall the shaft locking device every time the motor has to be moved. If the motor is stored for a period of over two years, the bearings must be replaced or removed, washed according to manufacturer instructions, checked and relubricated according to item 8.2.

Table 5.2 - Amount of oil per bearing

Bearing size	Amount of oil (ml)	Bearing size	Amount of oil (ml)
6201	15	6309	65
6202	15	6311	90
6203	15	6312	105
6204	25	6314	150
6205	25	6315	200
6206	35	6316	250
6207	35	6317	300
6208	40	6319	350
6209	40	6320	400
6211	45	6322	550
6212	50	6324	600
6307	45	6326	650
6308	55	6328	700

The oil must always be removed when the motor has to be handled. If the oil mist system is not operating after installation, fill the bearings with oil to prevent bearing rusting. During the storage period, rotate the shaft by hand, at least five revolutions, stopping it at a different position from the original one. Before starting the motor, all bearing protection oil must be drained from the bearing and the oil mist system must be switched ON.

5.3.4 Sleeve bearing

The motor must be stored in its original operating position and with oil in the bearings. Correct oil level must be ensured. It should be in the middle of the sight glass. During the storage period, remove the shaft locking device and rotate the shaft by hand every month, at least five revolutions, and at 30 rpm, thus achieving an even oil distribution inside the bearing and maintaining the bearing in good operating conditions. Reinstall the shaft locking device every time the motor has to be moved.

If the motor is stored for a period equal or longer than the oil change interval, the oil must be replaced, according to Item 8.2, before starting the operation.

If the motor is stored for a period longer than the oil change interval, or if it is not possible to rotate the motor shaft by hand, the oil must be drained and a corrosion protection and dehumidifiers must be applied.

5.4. INSULATION RESISTANCE

We recommend measuring the winding insulation resistance at regular intervals to follow-up and evaluate its electrical operating conditions. If any reduction in the insulation resistance values are recorded, the storage conditions should be evaluated and corrected, where necessary.

5.4.1. Insulation resistance measurement

We recommend measuring the winding insulation resistance at regular intervals to follow-up and evaluate its electrical operating conditions. If any reduction in the insulation resistance values are recorded, the storage conditions should be evaluated and corrected, where necessary.



The insulation resistance must be measured in a safe environment.

The insulation resistance must be measured with a megohmmeter. The machine must be in cold state and disconnected from the power supply.



To prevent the risk of an electrical shock, ground the terminals before and after each measurement. Ground the capacitor (if any) to ensure that it is fully discharged before the measurement is taken.

It is recommended to insulate and test each phase separately. This procedure allows the comparison of the insulation resistance between each phase. During the test of one phase, the other phases must be grounded. The test of all phases simultaneously evaluates the insulation resistance to ground only but does not evaluate the insulation resistance between the phases.

The power supply cables, switches, capacitors and other external devices connected to the motor may considerably influence the insulation resistance measurement. Thus all external devices must be disconnected and grounded during the insulation resistance measurement.

Measure the insulation resistance one minute after the voltage has been applied to the winding. The applied voltage should be as shown in Table 5.3.

Table 5.3 - Voltage for the insulation resistance

Winding rated voltage (V)	Testing voltage for measuring the insulation resistance (V)
< 1000	500
1000 - 2500	500 - 1000
2501 - 5000	1000 - 2500
5001 - 12000	2500 - 5000
> 12000	5000 - 10000

The reading of the insulation resistance must be corrected to 40 °C as shown in the Table 5.4.

Table 5.4 - Correction factor for the insulation resistance corrected to 40 °C

Measuring temperature of the insulation resistance (°C)	Correction factor of the insulation resistance corrected to 40 °C	Measuring temperature of the insulation resistance (°C)	Correction factor of the insulation resistance corrected to 40 °C
10	0.125	30	0.500
11	0.134	31	0.536
12	0.144	32	0.574
13	0.154	33	0.616
14	0.165	34	0.660
15	0.177	35	0.707
16	0.189	36	0.758
17	0.203	37	0.812
18	0.218	38	0.871
19	0.233	39	0.933
20	0.250	40	1.000
21	0.268	41	1.072
22	0.287	42	1.149
23	0.308	43	1.231
24	0.330	44	1.320
25	0.354	45	1.414
26	0.379	46	1.516
27	0.406	47	1.625
28	0.435	48	1.741
29	0.467	49	1.866
30	0.500	50	2.000

The motor insulation condition must be evaluated by comparing the measured value with the values indicated in Table 5.5 (corrected to 40 °C):

Table 5.5 - Evaluation of the insulation system

Limit value for rated voltage up to 1.1 kV (MΩ)	Limit value for rated voltage above 1.1 kV (MΩ)	Situation
Up to 5	Up to 100	Dangerous. The motor can not be operated in this condition
5 to 100	100 to 500	Regular
100 to 500	Higher than 500	Good
Higher than 500	Higher than 1000	Excellent

The values indicated in the table should be considered only as reference values. It is advisable to log all measured values to provide a quick and easy overview on the machine insulation resistance.

If the insulation resistance is low, moisture may be present in the stator windings. In this case the motor should be removed and transported to a WEG authorized Service Center for proper evaluation and repair (This service is not covered by the warranty). To improve the insulation resistance through the drying process, see section 8.4.



6. INSTALLATION



The insulation resistance must be measured in a safe environment.

Check some aspects before proceeding with the installation:

1. Insulation resistance: must be within the acceptable limits. See item 5.4.
2. Bearings:
If the motor is installed without running immediately, proceed as described in item 5.3.
3. Operating conditions of the start capacitors: If single-phase motors are stored for a period of over two years, it is recommended to change the start capacitors before motor starting since they lose their operating characteristics.
4. Terminal box:
 - a. the inside of the terminal box must be clean and dry;
 - b. the contacts must be correctly connected and corrosion free. See 6.9 and 6.10;
 - c. the cable entries must be correctly sealed and the terminal box cover properly mounted in order to ensure the degree of protection indicated on the motor nameplate.
5. Cooling: the cooling fins, air inlet and outlet openings must be clean and unobstructed. The distance between the air inlet openings and the wall should not be shorter than $\frac{1}{4}$ (one quarter) of the diameter of the air inlet. Ensure sufficient space to perform the cleaning services. See item 7.
6. Coupling: remove the shaft locking device (where fitted) and the corrosion protection grease from the shaft end and flange just before installing the motor. See item 6.4.
7. Drain hole: the motor must always be positioned so the drain hole is at the lowest position (If there is any indication arrow on the drain, the drain must be so installed that the arrow points downwards).
Motors supplied with rubber drain plugs leave the factory in the closed position and must be opened periodically to allow the exit of condensed water. For environments with high water condensation levels and motor with degree of protection IP55, the drain plugs can be mounted in open position (see Figure 6.1). For motors with degree of protection IP56, IP65 or IP66, the drain plugs must remain at closed position (see Figure 6.1), being opened only during the motor maintenance procedures.
The drain system of motors with Oil Mist lubrication system must be connected to a specific collection system (see Figure 6.12).

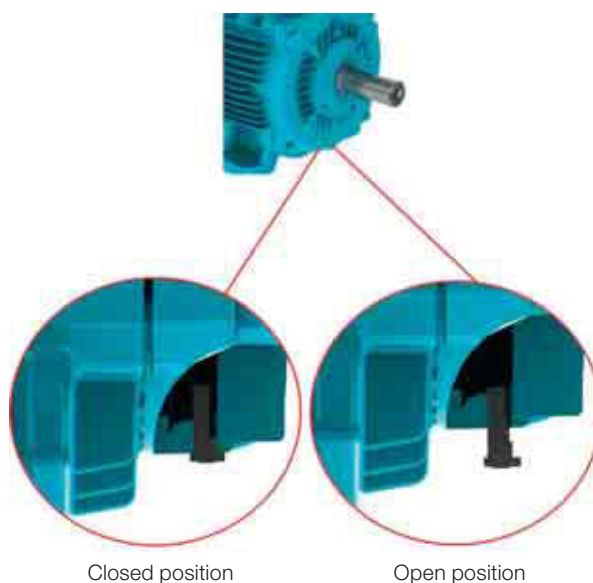


Figure 6.1 - Detail of the rubber drain plug mounted in closed and open position

8. Additional recommendations:

- a. Check the direction of motor rotation, starting the motor at no-load before coupling it to the load;
- b. Vertical mounted motors with shaft end down must be fitted with drip cover to protect them from liquids or solids that may drop onto the motors;
- c. Vertical mounted motors with shaft end up should be fitted with water slinger ring to prevent water ingress inside the motor.



Remove or fix the shaft key before starting the motor.



Changes on the motor construction (features), such as installation of extended grease fittings or modification of the lubrication system, installation of accessories at alternative locations, etc., can be carried out only after prior written consent from WEG.

6.1. FOUNDATIONS

The foundation is the structure, structural element, natural or prepared base, designed to withstand the stresses produced by the installed equipment, ensuring safe and stable performance during operation. The foundation design should consider the adjacent structures to avoid the influences of other installed equipment and no vibration is transferred through the structure

The foundation must be flat and its selection and design must consider the following characteristics:

- a) The features of the machine to be installed on the foundation, the driven loads, application, maximum allowed deformations and vibration levels (for instance, motors with reduced vibration levels, foot flatness, flange concentricity, axial and radial loads, etc. lower than the values specified for standard motors).
- b) Adjacent buildings, conservation status, maximum applied load estimation, type of foundation and fixation and vibrations transmitted by these constructions.

If the motor is supplied with leveling/alignment bolts, this must be considered in the base design.



Please consider for the foundation dimensioning all stresses that are generated during the operation of the driven load.

The user is responsible for the foundation designing and construction.

The foundation stresses can be calculated by using the following equations (see Figure 6.2):

$$F_1 = 0,5 * g * m - (4 * T_b / A)$$

$$F_2 = 0,5 * g * m + (4 * T_b / A)$$

Where:

F_1 and F_2 = lateral stresses (N);

g = gravitational acceleration (9,8 m/s²);

m = motor weight (kg);

T_b = breakdown torque (Nm);

A = distance between centerlines of mounting holes in feet or base of the machine (end view) (m).

The motors may be mounted on:

- Concrete bases: are most used for large-size motors (see Figure 6.2);
- Metallic bases: are generally used for small-size motors (see Figure 6.3).

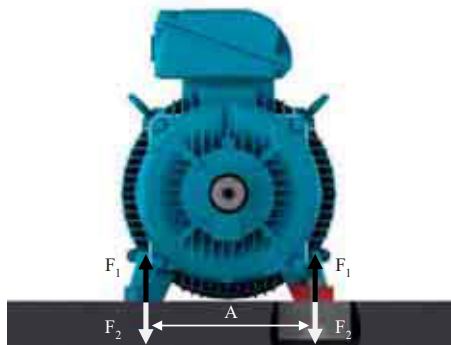


Figure 6.2 - Motor installed on concrete base



Figure 6.3 - Motor installed on metallic base

The metallic and concrete bases may be fitted with sliding system. These types of foundations are generally used where the power transmission is achieved by belts and pulleys. This power transmission system is easier to assemble/disassemble and allows the belt tension adjustment. Other important aspect of this foundation type is the location of the base locking screws that must be diagonally opposite. The rail nearest the drive pulley is placed in such a way that the positioning bolt is between the motor and the driven machine. The other rail must be placed with the bolt on the opposite side (diagonally opposite), as shown in Figure 6.4 .

To facilitate assembly, the bases may have the following features:

- Shoulders and/or recesses;
- Anchor bolts with loose plates;
- Bolts cast in the concrete;
- Leveling screws;
- Positioning screws;
- Steel & cast iron blocks, plates with flat surfaces.

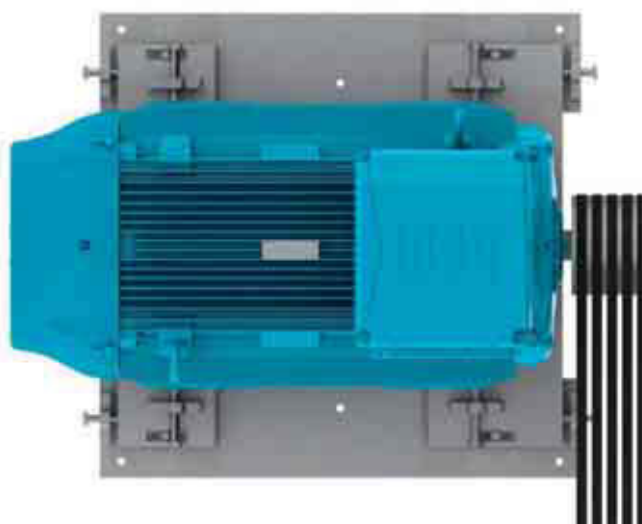


Figure 6.4 - Motor installed on sliding base

After completing the installation, it is recommended that all exposed machined surfaces are coated with suitable rust inhibitor.

6.2. MOTOR MOUNTING



Footless motors supplied with transportation devices, according to Figure 6.5, must have their devices removed before starting the motor installation.

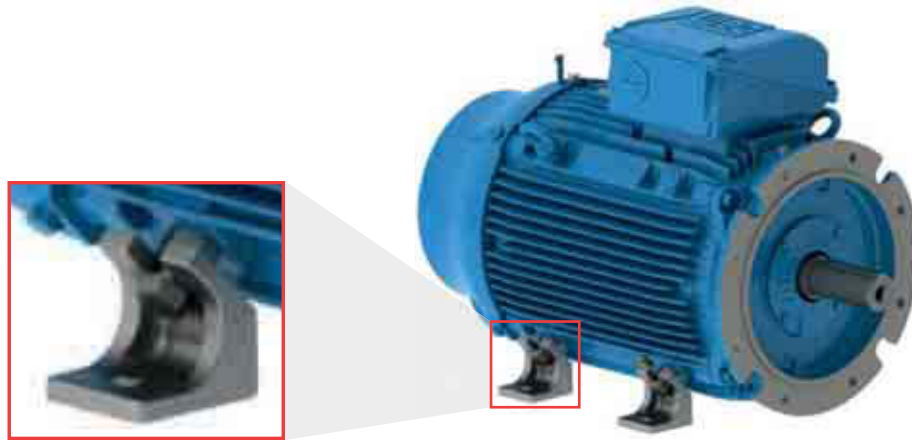


Figure 6.5 - Detail of the transportation devices for footless motors

6.2.1. Foot mounted motors

The drawings of the mounting hole dimensions for NEMA or IEC motors can be checked in the respective technical catalogue.

The motor must be correctly aligned and leveled with the driven machine. Incorrect alignment and leveling may result in bearing damage, generate excessive vibration and even shaft distortion/breakage.

For more details, see section 6.3 and 6.6. The thread engagement length of the mounting bolt should be at least 1.5 times the bolt diameter. This thread engagement length should be evaluated in more severe applications and increased accordingly.

Figure 6.6 shows the mounting system of a foot mounted motor indicating the minimum required thread engagement length.

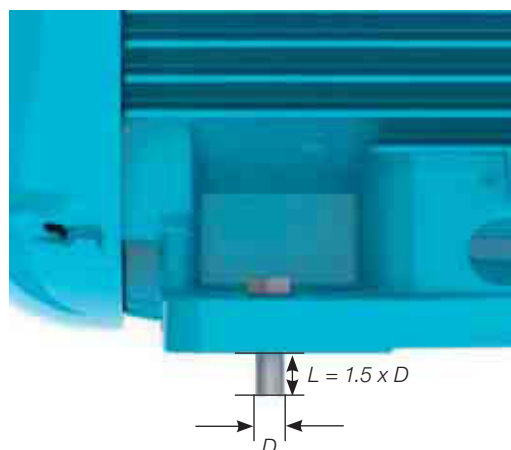


Figure 6.6 - Mounting system of a foot mounted motor

6.2.2. Flange mounted motors

The drawings of the flange mounting dimensions, IEC and NEMA flanges, can be checked in the technical catalogue.

The coupling of the driven equipment to the motor flange must be properly dimensioned to ensure the required concentricity of the assembly.

Depending on the flange type, the mounting can be performed from the motor to the driven equipment flange (flange FF (IEC) or D (NEMA)) or from the driven equipment flange to the motor (flange C (DIN or NEMA)).

For the mounting process from the driven equipment flange to the motor, you must consider the bolt length, flange thickness and the thread depth of the motor flange.



If the motor flange has tapped through-holes, the length of the mounting bolts must not exceed the tapped through-hole length of the motor flange, thus preventing damage to the winding head.

For flange mounting the thread engagement length of the mounting bolt should be at least 1.5 times the bolt diameter. In severe applications, longer thread engagement length may be required. In severe applications or if large motors are flange mounted, a foot or pad mounting may be required in addition to the flange mounting (Figure 6.7). The motor must never be supported on its cooling fins.



Figure 6.7 - Mounting method of flange mounted motors with frame base support

Note:

When liquid (for example oil) is likely to come into contact with the shaft seal, please contact your local WEG representative.

6.2.3. Pad mounted motors

Typically, this method of mounting is used in axial fans. The motor is fixed by tapped holes in the frame. The dimensions of these tapped holes can be checked in the respective product catalogue. The selection of the motor mounting rods/bolts must consider the dimensions of the fan case, the installation base and the thread depth in the motor frame.

The mounting rods and the fan case wall must be sufficiently stiff to prevent the transmission of excessive vibration to the machine set (motor & fan). Figure 6.8 shows the pad mounting system.

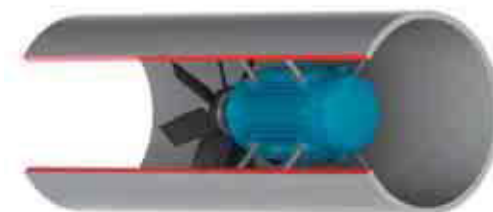


Figure 6.8 - Mounting of the motor inside the cooling duct

6.3. BALANCING

Unbalanced machines generate vibration which can result in damage to the motor. WEG motors are dynamically balanced with “half key” and without load (uncoupled). Special balancing quality level must be stated in the Purchase Order.



The transmission elements, such as pulleys, couplings, etc., must be balanced with “half key” before they are mounted on the motor shaft.

The balance quality grade meets the applicable standards for each product line.

The maximum balancing deviation must be recorded in the installation report.

6.4. COUPLINGS

Couplings are used to transmit the torque from the motor shaft to the shaft of the driven machine. The following aspects must be considered when couplings are installed:

- Use proper tools for coupling assembly & disassembly to avoid damages to the motor and bearings;
- Whenever possible, use flexible couplings, since they can absorb eventual residual misalignments during the machine operation;
- The maximum loads and speed limits informed in the coupling and motor manufacturer catalogues cannot be exceeded;
- Level and align the motor as specified in sections 6.5 and 6.6, respectively.



Remove or fix the shaft key firmly when the motor is operated without coupling in order to prevent accidents.

6.4.1. Direct coupling

Direct coupling is characterized when the Motor shaft is directly coupled to the shaft of the driven machine without transmission elements. Whenever possible, use direct coupling due to lower cost, less space required for installation and more safety against accidents.



Do not use roller bearings for direct coupling, unless sufficient radial load is expected.

6.4.2. Gearbox coupling

Gearbox coupling is typically used where speed reduction is required.

Make sure that shafts are perfectly aligned and strictly parallel (in case of straight spur gears) and in the right meshing angle (in case of bevel and helical gears).

6.4.3. Pulley and belt coupling

Pulleys and belts are used when speed increase or reduction between motor shaft and driven load is required.



Excessive belt tension will damage the bearings and cause unexpected accidents such as breakage of the motor shaft.

6.4.4. Coupling of sleeve bearing motors



Motors designed with sleeve bearings must be operated with direct coupling to the driven machine or a gearbox. Pulley and belts can not be applied for sleeve bearing motors.

Motors designed with sleeve bearings have 3 (three) marks on the shaft end. The center mark is the indication of the magnetic center and the 2 (two) outside marks indicate the allowed limits of the rotor axial movement, as shown in Figure 6.9.

The motor must be so coupled that during operation the arrow on the frame is placed over the central mark indicating the rotor magnetic center. During start-up, or even during operation, the rotor may freely move between the two outside marks when the driven machine exerts an axial load on the motor shaft. However, under no circumstance, the motor can operate continuously with axial forces on the bearing.



Figure 6.9 - Axial clearance of motor designed with sleeve bearing



For coupling evaluation consider the maximum axial bearing clearance as shown in Table 6.1. The axial clearance of the driven machine and coupling influence the maximum bearing clearance.

Table 6.1 - Clearance used for sleeve bearings

Bearing size	Total axial clearance (mm)
9*	$3 + 3 = 6$
11*	$4 + 4 = 8$
14*	$5 + 5 = 10$
18	$7,5 + 7,5 = 15$

* For Motors in accordance with API 541, the total axial clearance is 12.7 mm

The sleeve bearings used by WEG were not designed to support axial load continuously. Under no circumstance must the motor be operated continuously at its axial clearance limits.

6.5. LEVELING

The motor must be leveled to correct any deviations in flatness arising from the manufacturing process and the material structure rearrangement. The leveling can be carried out by a leveling screw fixed on the motor foot or on the flange or by means of thin compensation shims. After the leveling process, the leveling height between the motor mounting base and the motor cannot exceed 0.1 mm.

If a metallic base is used to level the height of the motor shaft end and the shaft end of the driven machine, level only the metallic base relating to the concrete base.

Record the maximum leveling deviations in the installation report.

6.6. ALIGNMENT

The correct alignment between the motor and the driven machine is one of the most important variables that extends the useful service life of the motor. Incorrect coupling alignment generates high loads and vibrations reducing the useful life of the bearings and even resulting in shaft breakages. Figure 6.10 illustrates the misalignment between the motor and the driven machine.

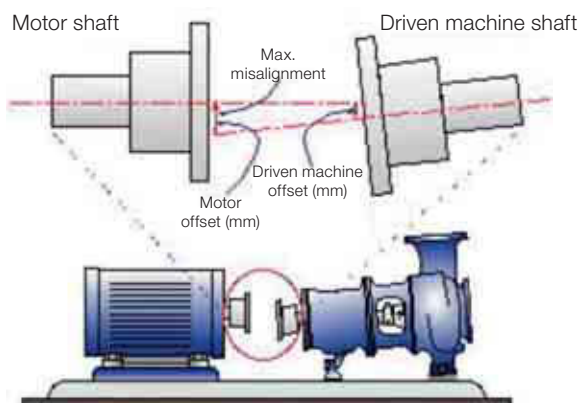


Figure 6.10 - Typical misalignment condition

Alignment procedures must be carried out using suitable tools and devices, such as dial gauge, laser alignment instruments, etc.. The motor shaft must be aligned axially and radially with the driven machine shaft.

The maximum allowed eccentricity for a complete shaft turn should not exceed 0.03 mm, when alignment is made with dial gauges, as shown in Figure 6.11. Ensure a gap between couplings to compensate the thermal expansion between the shafts as specified by the coupling manufacturer.

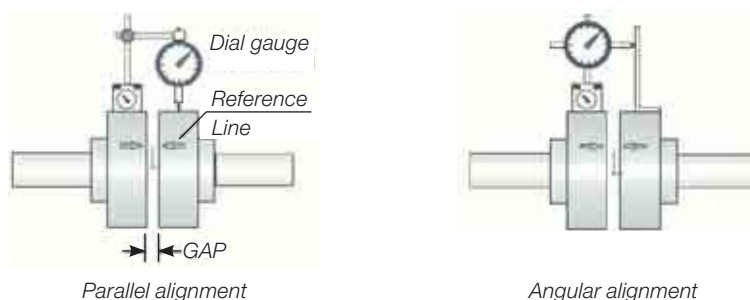


Figure 6.11 - Alignment with dial gauge

If alignment is made by a laser instrument, please consider the instructions and recommendations provided by the laser instrument manufacturer.

The alignment should be checked at ambient temperature with machine at operating temperature.



The coupling alignment must be checked periodically.

Pulley and belt couplings must be so aligned that the driver pulley center lies in the same plane of the driven pulley center and the motor shaft and the shaft of the driven machine are perfectly parallel.

After completing the alignment procedures, ensure that mounting devices do not change the motor and machine alignment and leveling resulting into machine damage during operation.

It is recommended to record the maximum alignment deviation in the Installation Report.

6.7. CONNECTION OF OIL LUBRICATED OR OIL MIST LUBRICATED MOTORS

When oil lubricated or oil mist lubricated motors are installed, connect the existing lubricant tubes (oil inlet and oil outlet tubes and motor drain tube), as shown in Figure 6.12. The lubrication system must ensure continuous oil flow through the bearings as specified by the manufacturer of the installed lubrication system.

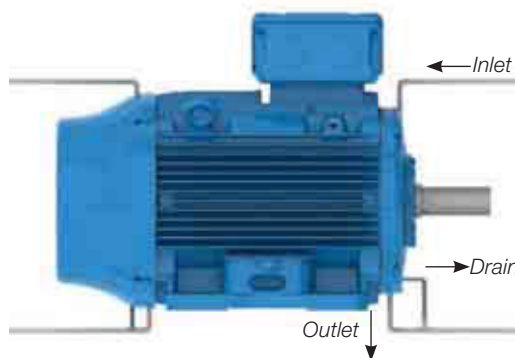


Figure 6.12 - Oil supply and drain system of oil lubricated or oil mist lubricated motors

6.8. CONNECTION OF THE COOLING WATER SYSTEM

When water cooled motors are installed, connect the water inlet and outlet tubes to ensure proper motor cooling. According to item 7.2, ensure correct cooling water flow rate and water temperature in the motor cooling system.

6.9. ELECTRICAL CONNECTION

Consider the rated motor current, service factor, starting current, environmental and installation conditions, maximum voltage drop, etc. to select appropriate power supply cables and switching and protection devices. All motors must be installed with overload protection systems. Three-phase motors should be fitted with phase fault protection systems.



Before connecting the motor, check if the power supply voltage and the frequency comply with the motor nameplate data. All wiring must be made according to the connection diagram on the motor nameplate. Please consider the connection diagrams in the Table 6.2 as reference value.

To prevent accidents, check if motor has been solidly grounded in accordance with the applicable standards.

Table 6.2 - Typical connection diagram for three-phase motors.

Configuration	Quantity of leads	Type of connection	Connection diagram
Single speed	3	-	
	6	Δ - Y	
	9	YY - Y	
		$\Delta\Delta$ - Δ	
	12	$\Delta\Delta$ - YY - Δ - Y	
		Δ - PWS Part-winding start	PART-WINDING START RUN WYE-DELTA START RUN

Equivalent table for lead identification													
Lead identification on the wiring diagram		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Single speed	NEMA MG 1 Part 2	T1	T2	T3	T4	T5	T6	T7	T8	T9	T10	T11	T12
	IEC 60034-8	U1	V1	W1	U2	V2	W2	U3	V3	W3	U4	V4	W4
	JIS (JEC 2137) - up to 6 terminals	U	V	W	X	Y	Z						
	JIS (JEC 2137) - above 6 terminals	U1	V1	W1	U2	V2	W2	U5	V5	W5	U6	V6	W6
Double speed (Dahlander / Double winding)	NEMA MG 1 Part 2 ¹⁾	1U	1V	1W	2U	2V	2W	3U	3V	3W	4U	4V	4W
	IEC 60034-8	1U	1V	1W	2U	2V	2W	3U	3V	3W	4U	4V	4W
	JIS (JEC 2137)	1U	1V	1W	2U	2V	2W	3U	3V	3W	4U	4V	4W

1) NEMA MG 1 Part 2 defines T1 to T12 for two or more winding, however WEG adopts 1U to 4W.

If motors are supplied without terminal blocks, insulate the cable terminals with suitable insulation material that meets the power supply voltage and the insulation class indicated on the motor nameplate.

Ensure correct tightening torque for the power cable and grounding connections as specified in Table 8.11

The clearance distance (see Figure 6.13) between non-insulated live parts with each other and between grounded parts must be as indicated in Table 6.3.

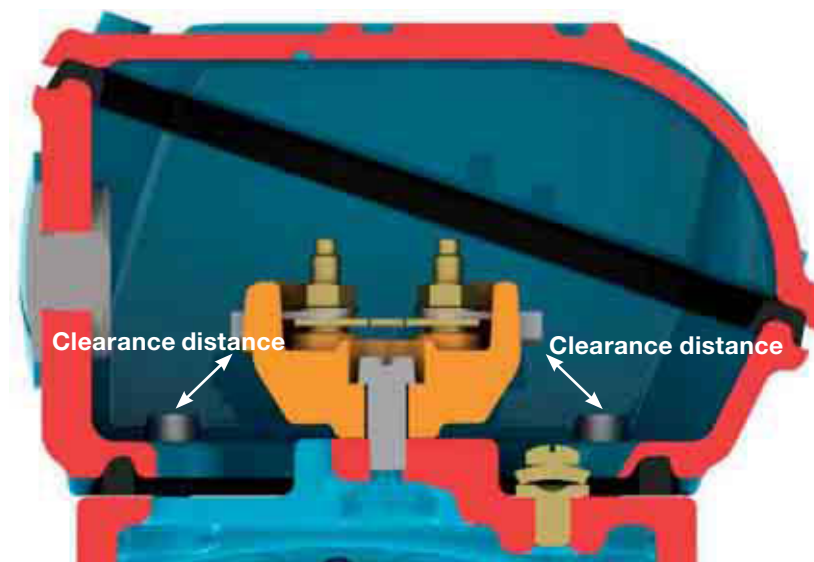
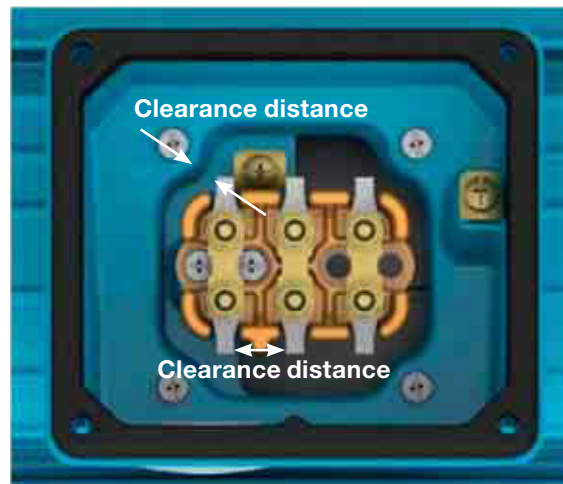


Figure 6.13 - Clearance distance representation

Table 6.3 - Minimum clearance distance (mm) x supply voltage

Voltage	Minimum clearance distance (mm)
$U \leq 440 \text{ V}$	4
$440 < U \leq 690 \text{ V}$	5.5
$690 < U \leq 1000 \text{ V}$	8
$1000 < U \leq 6900 \text{ V}$	45
$6900 < U \leq 11000 \text{ V}$	70
$11000 < U \leq 16500 \text{ V}$	105



Even when the motor is off, dangerous voltages may be present inside the terminal box used for the space heater supply or winding energization when the winding is used as heating element. Motor capacitors will hold a charge even after the power has been cut off. Do not touch the capacitors and/or motor terminals, before discharging the capacitors completely.



After the motor connection has been completed, ensure that no tool or foreign body has been left inside the terminal box.



Unused cable inlet holes in the terminal box must be properly closed to ensure the degree of protection indicated on the motor nameplate.

The cable inlets used for power supply and control must be fitted with components (for example, cable-glands and conduits) that meet the applicable standards and regulations in each country.



If the motor is fitted with accessories, such as brakes and forced cooling systems, these devices must be connected to the power supply according to the information provided on their nameplates and with special care as indicated above.

All protection devices, including overcurrent protection, must be set according to the rated machine conditions. These protection devices must protect the machine against short circuit, phase fault or locked rotor condition. The motor protection devices must be set according to the applicable standards.

Check the direction of rotation of the motor shaft. If there is no limitation for the use of unidirectional fans, the shaft rotation direction can be changed by reversing any two of the phase connections. For single-phase motor, check the connection diagram indicated on the motor nameplate.

6.10. CONNECTION OF THE THERMAL PROTECTION DEVICES

If the motor is supplied with temperature monitoring devices, such as, thermostat, thermistors, automatic thermal protectors, Pt-100 (RTD), etc., they must be connected to the corresponding control devices as specified on the accessory nameplates. The non-compliance with this procedure may void the product warranty and cause serious material damages.



Do not apply test voltage above 2.5 V on thermistors and current above 1 mA on RTDs (Pt-100) according to IEC 60751 standard.

Figure 6.14 and Figure 6.15 show the connection diagram of the bimetal thermal protector (thermostats) and thermistors, respectively.

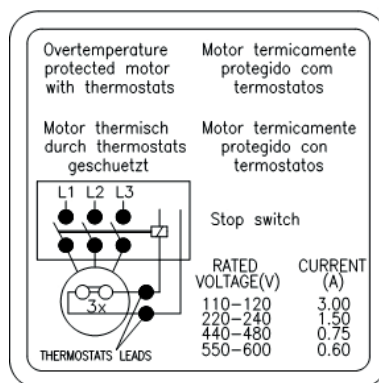


Figure 6.14 - Connection of the bimetal thermal protectors (thermostats)

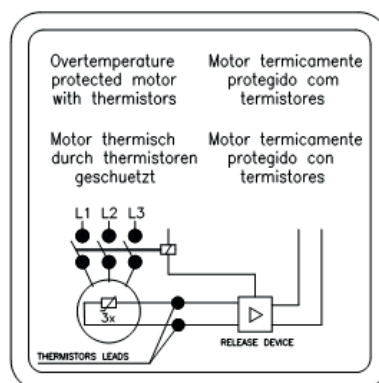


Figure 6.15 - Thermistor connection

The alarm temperature limits and thermal protection shutdowns can be defined according to the application; however these temperature limits can not exceed the values in Table 6.4.

Table 6.4 - Maximum activation temperature of the thermal protections

Component	Insulation class	Maximum temperature of the protection setting (°C)	
		Alarm	Tripping
Winding	B	-	130
	F	130	155
	H	155	180
Bearing	All	110	120

Notes:

1) The number and type of the installed protection devices are stated on the accessory nameplate of the motor.

2) If the motor is supplied with calibrated resistance, (for example, Pt-100), the motor protection system must be set according to the operating temperatures indicated in Table 6.4.

6.11. RESISTANCE TEMPERATURE DETECTORS (PT-100)

The thermocouples Pt-100 are made of materials, whose resistance depends on the temperature variation, intrinsic property of some materials (usually platinum, nickel or copper), calibrated resistance. Its operation is based on the principle that the electric resistance of a metallic conductor varies linearly with the temperature, thus allowing a continuous monitoring of the motor warm-up through the controller display ensuring a high level of precision and answer stability. These devices are widely used for measuring temperatures in various industry sectors.

In general these devices are used in installations where precise temperature control is required, for example, in installation for irregular or intermittent duty.

The same detector may be used for alarm and tripping purposes.

Table 6.5 and Figure 6.16 show the equivalence between the Pt-100 resistance and the temperature.

Table 6.5 - Equivalence between the Pt-100 resistance and the temperature

°C	Ω	°C	Ω	°C	Ω	°C	Ω	°C	Ω
-29	88.617	17	106.627	63	124.390	109	141.908	155	159.180
-28	89.011	18	107.016	64	124.774	110	142.286	156	159.553
-27	89.405	19	107.404	65	125.157	111	142.664	157	159.926
-26	89.799	20	107.793	66	125.540	112	143.042	158	160.298
-25	90.193	21	108.181	67	125.923	113	143.420	159	160.671
-24	90.587	22	108.570	68	126.306	114	143.797	160	161.043
-23	90.980	23	108.958	69	126.689	115	144.175	161	161.415
-22	91.374	24	109.346	70	127.072	116	144.552	162	161.787
-21	91.767	25	109.734	71	127.454	117	144.930	163	162.159
-20	92.160	26	110.122	72	127.837	118	145.307	164	162.531
-19	92.553	27	110.509	73	128.219	119	145.684	165	162.903
-18	92.946	28	110.897	74	128.602	120	146.061	166	163.274
-17	93.339	29	111.284	75	128.984	121	146.438	167	163.646
-16	93.732	30	111.672	76	129.366	122	146.814	168	164.017
-15	94.125	31	112.059	77	129.748	123	147.191	169	164.388
-14	94.517	32	112.446	78	130.130	124	147.567	170	164.760
-13	94.910	33	112.833	79	130.511	125	147.944	171	165.131
-12	95.302	34	113.220	80	130.893	126	148.320	172	165.501
-11	95.694	35	113.607	81	131.274	127	148.696	173	165.872
-10	96.086	36	113.994	82	131.656	128	149.072	174	166.243
-9	96.478	37	114.380	83	132.037	129	149.448	175	166.613
-8	96.870	38	114.767	84	132.418	130	149.824	176	166.984
-7	97.262	39	115.153	85	132.799	131	150.199	177	167.354
-6	97.653	40	115.539	86	133.180	132	150.575	178	167.724
-5	98.045	41	115.925	87	133.561	133	150.950	179	168.095
-4	98.436	42	116.311	88	133.941	134	151.326	180	168.465
-3	98.827	43	116.697	89	134.322	135	151.701	181	168.834
-2	99.218	44	117.083	90	134.702	136	152.076	182	169.204
-1	99.609	45	117.469	91	135.083	137	152.451	183	169.574
0	100.000	46	117.854	92	135.463	138	152.826	184	169.943
1	100.391	47	118.240	93	135.843	139	153.200	185	170.313
2	100.781	48	118.625	94	136.223	140	153.575	186	170.682
3	101.172	49	119.010	95	136.603	141	153.950	187	171.051
4	101.562	50	119.395	96	136.982	142	154.324	188	171.420
5	101.953	51	119.780	97	137.362	143	154.698	189	171.789
6	102.343	52	120.165	98	137.741	144	155.072	190	172.158
7	102.733	53	120.550	99	138.121	145	155.446	191	172.527
8	103.123	54	120.934	100	138.500	146	155.820	192	172.895
9	103.513	55	121.319	101	138.879	147	156.194	193	173.264
10	103.902	56	121.703	102	139.258	148	156.568	194	173.632
11	104.292	57	122.087	103	139.637	149	156.941	195	174.000
12	104.681	58	122.471	104	140.016	150	157.315	196	174.368
13	105.071	59	122.855	105	140.395	151	157.688	197	174.736
14	105.460	60	123.239	106	140.773	152	158.061	198	175.104
15	105.849	61	123.623	107	141.152	153	158.435	199	175.472
16	106.238	62	124.007	108	141.530	154	158.808	200	175.840

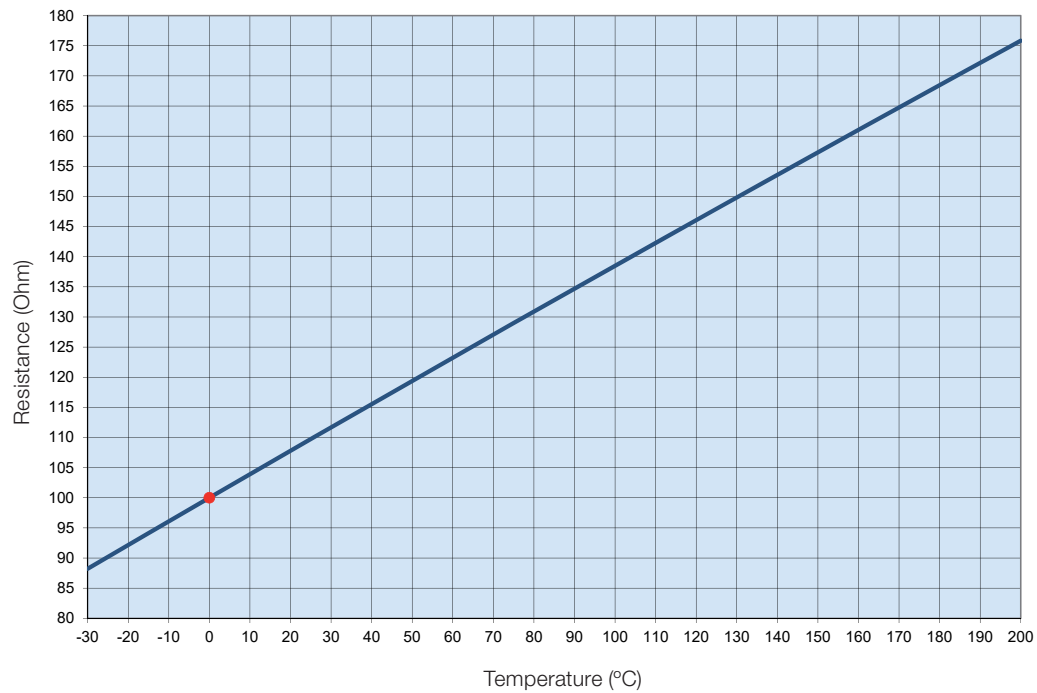


Figure 6.16 - Ohmic resistance of the Pt-100 x temperature

6.12. CONNECTION OF THE SPACE HEATERS

Before switching ON the space heaters, check if the space heaters connection have been made according to the connection diagram shown on the space heater nameplate. For motors supplied with dual voltage space heaters (110-127/220-240 V), see Figure 6.17.

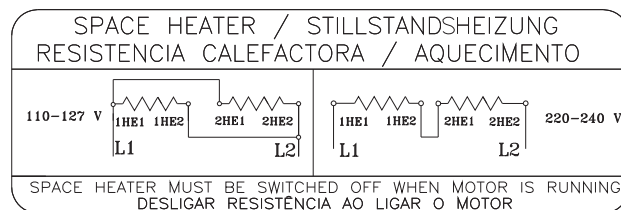


Figure 6.17 - Dual voltage space heater connection



The space heaters should never be energized when the motor is in operation.

6.13. STARTING METHODS

Whenever possible, the motor starting must be Direct On Line (DOL) at rated voltage. This is the most simple and feasible starting method. However, it must only be applied when the starting current does not affect the power supply. Please consider the local electric utility regulations when installing a motor.

High inrush current may result in:

- a) high voltage drop in the power supply line creating unacceptable line disturbance on the distribution system;
- b) requiring oversized protection system (cables and contactor) increasing the installation costs.

If DOL starting is not allowed due to the reasons mentioned above, an indirect starting method compatible with the load and motor voltage to reduce the starting current may be used.

If reduced voltage starters are used for starting, the motor starting torque will also be reduced.

Table 6.6 shows the possible indirect starting methods that can be used depending on the number of the motor leads.

Table 6.6 - Starting method x number of motor leads

Number of leads	Possible starting methods
3 leads	Autotransformer Soft-starter
6 leads	Star-Delta Autotransformer Soft-starter
9 leads	Series/Parallel Part winding Autotransformer Soft-starter
12 leads	Star-Delta Series/Parallel Part winding Autotransformer Soft-starter

Table 6.7 shows examples of possible indirect starting methods to be used according to the voltage indicated on the motor nameplate and the power supply voltage.

Table 6.7 - Starting methods x voltage

Nameplate voltage	Operating voltage	Star-delta	Autotransformer starting	Starting by series/parallel switch	Part-winding starting	Starting by Soft-starter
220/380 V	220 V 380 V	YES NO	YES YES	NO NO	NO NO	YES YES
220/440 V	220 V 440 V	NO NO	YES YES	YES NO	YES NO	YES YES
230/460 V	230 V 460 V	NO NO	YES YES	YES NO	YES NO	YES YES
380/660 V	380 V	YES	YES	NO	NO	YES
220/380/440 V	220 V 380 V 440 V	YES NO YES	YES YES YES	YES YES NO	YES YES NO	YES YES YES



The WQuattro line motors must be started direct on-line (DOL) or driven by a frequency inverter in scalar mode.

6.14. MOTORS DRIVEN BY FREQUENCY INVERTER



The operation with frequency inverter must be stated in the Purchase Order since this drive type may require some changes of the motor design.



Wmagnet Motors must only be driven by WEG frequency inverter.

The frequency inverter used to drive motors up to 690 V must be fitted with Pulse With Modulation (PWM) with vector control.

When a motor is driven by a frequency inverter at lower frequencies than the rated frequency, you must reduce the motor torque to prevent motor overheating. The torque reduction (derating torque) can be found in the item 6.4 of the “Technical Guidelines for Induction Motors driven by PWM Frequency inverters” available on the site www.weg.net.

If the motor is operated above the rated frequency, please note:

- That the motor must be operated at constant output;
- That the motor can supply max. 95% of its rated output;
- Do not exceed the maximum speed and please consider:
 - max. operating frequency stated on the additional nameplate;
 - mechanical speed limitation of the motor.

Information on the selection of the power cables between the frequency inverter and the motor can be found in the item 6.4 of the “Technical Guidelines for Induction Motors driven by PWM Frequency inverters” available at www.weg.net.

6.14.1. Use of dV/dt filter

6.14.1.1. Motor with enameled round wire

Motors designed for rated voltages up to 690 V, when driven by frequency inverter, do not require the use of dV/dt filters, provided that following criteria are considered.

Criteria for the selection of motors with round enameled wire when driven by frequency inverter ¹				
Motor rated voltage ²	Peak voltage at the motor terminals (max)	dV/dt inverter output (max)	Inverter Rise Time ³ (min.)	MTBP ³ Time between pulses (min)
$V_{nom} \leq 460 \text{ V}$	$\leq 1600 \text{ V}$	$\leq 5200 \text{ V}/\mu\text{s}$	$\geq 0,1 \mu\text{s}$	$\geq 6 \mu\text{s}$
$460 < V_{nom} \leq 575 \text{ V}$	$\leq 1800 \text{ V}$	$\leq 6500 \text{ V}/\mu\text{s}$		
$575 < V_{nom} \leq 690 \text{ V}^4$	$\leq 1600 \text{ V}$	$\leq 5200 \text{ V}/\mu\text{s}$		
$575 < V_{nom} \leq 690 \text{ V}^5$	$\leq 2200 \text{ V}$	$\leq 7800 \text{ V}/\mu\text{s}$		

Notes:

1. For the application of motors with round enameled wires designed for $690 < V_{nom} \leq 1100 \text{ V}$, please contact WEG.
2. For the application of dual voltage motors, example 380/660 V, consider the lower voltage (380 V).
3. Information supplied by the inverter manufacturer.
4. When not stated in the Purchase Order that the motor will be driven by frequency inverter.
5. When stated in the Purchase Order that the motor will be driven by frequency inverter.

6.14.1.2. Motor with prewound coils

Motors with prewound coils (medium and high voltage motors regardless of frame sizes, and low voltage motors from IEC 500 / NEMA 800 frame on), designed for the use with frequency inverters, do not require the use of filters, provided they comply with the criteria in Table 6.8.

Table 6.8 - Criteria to be considered when using motor with prewound coils to be drive by frequency inverters

Motor rated voltage	Type of modulation	Turn to turn insulation (phase-phase)		Phase-ground insulation	
		Peak voltage at the motor terminals	dV/dt at the motor terminals	Peak voltage at the motor terminals	dV/dt at the motor terminals
$690 < V_{nom} \leq 4160 \text{ V}$	Sinusoidal	$\leq 5900 \text{ V}$	$\leq 500 \text{ V}/\mu\text{s}$	$\leq 3400 \text{ V}$	$\leq 500 \text{ V}/\mu\text{s}$
	PWM	$\leq 9300 \text{ V}$	$\leq 2700 \text{ V}/\mu\text{s}$	$\leq 5400 \text{ V}$	$\leq 2700 \text{ V}/\mu\text{s}$
$4160 < V_{nom} \leq 6600 \text{ V}$	Sinusoidal	$\leq 9300 \text{ V}$	$\leq 500 \text{ V}/\mu\text{s}$	$\leq 5400 \text{ V}$	$\leq 500 \text{ V}/\mu\text{s}$
	PWM	$\leq 14000 \text{ V}$	$\leq 1500 \text{ V}/\mu\text{s}$	$\leq 8000 \text{ V}$	$\leq 1500 \text{ V}/\mu\text{s}$

6.14.2. Bearing insulation

Only the motors in IEC frame size 400 (NEMA 680) and larger are supplied, as standard, with insulated bearing. If motor must be driven by frequency inverter, insulate the bearing according to Table 6.9.

Table 6.9 - Recommendation on the bearing insulation for inverter driven motors

Frame size	Recommendation
IEC 315 and 355 NEMA 445/7 to L5810/11	■ Insulated bearing/end shield ■ Grounding between shaft and frame by grounding brush
IEC 400 and larger NEMA 680 and larger	■ Insulated NDE bearing ■ Grounding between shaft and frame by grounding brush



When motors are supplied with shaft grounding system, monitor the grounding brush constantly during its operation and, when it reaches the end of its useful life, it must be replaced by another brush with the same specification.

6.14.3. Switching frequency

The minimum inverter switching frequency must not be lower than 2.5 kHz and should not exceed 5 kHz.



The non-compliance with the criteria and recommendations indicated in this manual may void the product warranty.

6.14.4. Mechanical speed limitation

Table 6.10 shows the maximum speeds allowed for motors driven by frequency inverter.

Table 6.10 - Maximum motor speed (in rpm)

Frame size		DE-bearing	Maximum speed for standard motors
IEC	NEMA		
63-90	143/5	6201 6202 6203 6204 6205	10400
100	-	6206	8800
112	182/4	6207 6307	7600 6800
132	213/5	6308	6000
160	254/6	6309	5300
180	284/6	6311	4400
200	324/6	6312	4200
225-630	364/5-9610	6314	3600
		6315	3600
		6316	3200
		6319	3000
		6218	3600
		6220	3600
		6320	2200
		6322	1900
		6324	1800
		6328	1800
		6330	1800
		6224	1800
		6228	1800

Note:

To select the maximum allowed motor speed, consider the motor torque derating curve.

For more information on the application of frequency inverters, contact WEG or check the “Technical Guidelines for Induction Motors driven by PWM Frequency inverters” available at www.weg.net.

7. COMMISSIONING

7.1. INITIAL START-UP

After finishing the installation procedures and before starting the motor for the first time or after a long period without operation, the following items must be checked:

- If the nameplate data (voltage, current, connection diagram, degree of protection, cooling system, service factor, etc.) meet the application requirements;
- If the machine set (motor + driven machine) has been mounted and aligned correctly;
- If the motor driving system ensures that the motor speed does not exceed the max. allowed speed indicated in Table 6.10;
- Measure the winding insulation resistance, making sure it complies with the specified values in item 5.4;
- Check the motor rotation direction;
- Inspect the motor terminal box for damage and ensure that it is clean and dry and all contacts are rust-free, the seals are in perfect operating conditions and all unused threaded holes are properly closed thus ensuring the degree of protection indicated on the motor nameplate;
- Check if the motor wiring connections, including grounding and auxiliary equipment connection, have been carried out properly and are in accordance with the recommendations in item 6.9;
- Check the operating conditions of the installed auxiliary devices (brake, encoder, thermal protection device, forced cooling system, etc.);
- Check bearing operating conditions. If the motors are stored and/or installed for more than two years without running, it is recommended to change the bearings, or to remove, wash, inspect and relubricate them before the motor is started. If the motor is stored and/or installed according to the recommendations described in item 5.3, lubricate the bearings as described in item 8.2. For the bearing condition evaluation, it is recommended to use of the vibration analysis techniques: Envelope Analysis or Demodulation Analysis.
- For roller bearing motors with oil lubrication, ensure:
 - The oil level should be in the center of the sight glass (see Figure 8.1 and 8.2);
 - That if the motor is stored for a period equal or longer than the oil change interval, the oil must be changed before starting the motor.
- When motors are fitted with sleeve bearings, ensure:
 - Correct oil level for the sleeve bearing. The oil level should be in the center of the sight glass (see Figure 8.3);
 - That the motor is not started or operated with axial or radial loads;
 - That if the motor is stored for a period equal or longer than the oil change interval, the oil must be changed before starting the motor.
- Inspect the capacitor operating condition, if any. If motors are installed for more than two years, but were never commissioned, it is recommended to change the start capacitors since they lose their operating characteristics;
- Ensure that the air inlet and outlet opening are not blocked. The minimum clearance to the nearest wall (L) should be at least $\frac{1}{4}$ of the fan cover diameter (D), see Figure 7.1. The intake air temperature must be at ambient temperature.

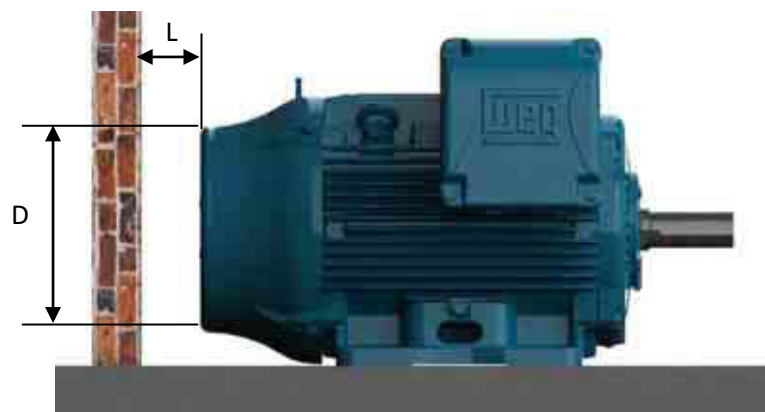


Figure 7.1- Minimum clearance to the wall

Please consider the minimum distances shown in the Table 7.1 as reference value;

Table 7.1 - Minimum distance between the fan cover and wall

Frame size		Distance between the fan cover and the wall (L)	
IEC	NEMA	mm	inches
63	-	25	0.96
71	-	26	1.02
80	-	30	1.18
90	143/5	33	1.30
100	-	36	1.43
112	182/4	41	1.61
132	213/5	50	1.98
160	254/6	65	2.56
180	284/6	68	2.66
200	324/6	78	3.08
225	364/5	85	3.35
250	404/5		
280	444/5	108	4.23
	445/7		
	447/9		
315	L447/9	122	4.80
	504/5		
	5006/7/8		
	5009/10/11		
355	586/7	136	5.35
	588/9		
	5807/8/9		
	5810/11/12		
400	6806/7/8	147	5.79
	6809/10/11		
450	7006/10	159	6.26
500	8006/10	171	6.73
560	8806/10	185	7.28
630	9606/10	200	7.87

- Ensure correct water flow rate and water temperature when water cooled motors are used. See item 7.2;
- Ensure that all rotating parts, such as pulleys, couplings, external fans, shaft, etc. are protected against accidental contact.

Other tests and inspections not included in the manual may be required, depending on the specific installation, application and/or motor characteristics.

After all previous inspections have been carried out, proceed as follows to start the motor:

- Start the motor on no-load (if possible) and check the motor direction of rotation. Check for the presence of any abnormal noise, vibration or other abnormal operating conditions;
- Ensure the motor starts smoothly. If any abnormal operating condition is noticed, switch off the motor, check the assembly system and connections before the motor is started again;
- If excessive vibrations are noticed, check if the motor mounting bolts are well tightened or if the vibrations are not generated and transmitted from adjacent installed equipment. Check the motor vibration periodically and ensure that the vibration limits are as specified in item 7.2.1;
- Start the motor at rated load during a short time and compare the operating current with the rated current indicated on the nameplate;
- Continue to measure the following motor variables until thermal equilibrium is reached: current, voltage, bearing and motor frame temperature, vibration and noise levels;
- Record the measured current and voltage values on the Installation Report for future comparisons.

As induction motors have high inrush currents during start-up, the acceleration of high inertia load requires an extended starting time to reach full speed resulting in fast motor temperature rise. Successive starts within short intervals will result in winding temperature increases and can lead to physical insulation damage reducing the useful life of the insulation system. If the duty cycle S1 / CONT. is specified on the motor nameplate, this means that the motor has been designed for:

- Two successive starts: first start from cold condition, i. e., the motor windings are at room temperature and the second start immediately after the motor stops;
- One start from hot condition, i. e., the motor windings are at rated temperature.

The Troubleshooting Chart in section 10 provides a basic list of unusual cases that may occur during motor operation with the respective corrective actions.

7.2. OPERATING CONDITIONS

Unless otherwise stated in the Purchase Order, electric motors are designed and built to be operated at altitudes up to 1000 meters above sea level and in a temperature range from -20 °C to +40 °C. Any deviation from the normal condition of motor operation must be stated on the motor nameplate. Some components must be changed if the ambient temperature is different from the specified one. Please contact WEG to check the required special features.

For operating temperatures and altitudes differing from those above, the factors indicated in Table 7.2 must be applied to the nominal motor power rating in order to determine the derated available output ($P_{max} = P_{nom} \times$ correction factor).

Table 7.2 - Correction factors for altitude and ambient temperature

T (°C)	Altitude (m)								
	1000	1500	2000	2500	3000	3500	4000	4500	5000
10							0.97	0.92	0.88
15						0.98	0.94	0.90	0.86
20					1.00	0.95	0.91	0.87	0.83
25				1.00	0.95	0.93	0.89	0.85	0.81
30			1.00	0.96	0.92	0.90	0.86	0.82	0.78
35		1.00	0.95	0.93	0.90	0.88	0.84	0.80	0.75
40	1.00	0.97	0.94	0.90	0.86	0.82	0.80	0.76	0.71
45	0.95	0.92	0.90	0.88	0.85	0.81	0.78	0.74	0.69
50	0.92	0.90	0.87	0.85	0.82	0.80	0.77	0.72	0.67
55	0.88	0.85	0.83	0.81	0.78	0.76	0.73	0.70	0.65
60	0.83	0.82	0.80	0.77	0.75	0.73	0.70	0.67	0.62
65	0.79	0.76	0.74	0.72	0.70	0.68	0.66	0.62	0.58
70	0.74	0.71	0.69	0.67	0.66	0.64	0.62	0.58	0.53
75	0.70	0.68	0.66	0.64	0.62	0.60	0.58	0.53	0.49
80	0.65	0.64	0.62	0.60	0.58	0.56	0.55	0.48	0.44

Motors installed inside enclosures (cubicles) must be ensured an air renewal rate in the order of one cubic meter per second for each 100 kW installed power or fraction of installed power. Totally Enclosed Air Over motors - TEAO (fan and exhaust / smoke extraction) are supplied without cooling fan and the manufacturer of the driven machine is responsible for sufficient motor cooling. If no minimum required air speed between motor fins is indicated on the motor nameplate, ensure the air speed indicated in the table 7.3 is provided. The values shown in Table 7.3 are valid for 60 Hz motors. To obtain the minimum air speed for 50 Hz motors, multiply the values in the table by 0.83.

Table 7.3 - Minimum required air speed between motor fins (metres/second)

Frame		Poles			
IEC	NEMA	2	4	6	8
63 to 90	143/5	13	7	5	4
100 to 132	182/4 to 213/5	18	12	8	6
160 to 200	254/6 to 324/6	20	15	10	7
225 to 280	364/5 to 444/5	22	20	15	12
315 to 450	445/7 to 7008/9	25	25	20	15

The voltage and frequency variations may affect the performance characteristics and the electromagnetic compatibility of the motor. The power supply variations should not exceed the values specified in the applicable standards. Examples:

- ABNT NBR 17094 - Parts 1 and 2. The motor has been designed to supply the rated torque for a combined variation in voltage and frequency:
 - Zone A: $\pm 5\%$ of the rated voltage and $\pm 2\%$ of the rated frequency;
 - Zone B: $\pm 10\%$ of the rated voltage and $+3\%$ - 5% of the rated frequency.

When operated continuously in Zone A or B, the motor may show performance variations and the operating temperature may increase considerably. These performance variations will be higher in Zone B. Thus it is not recommended to operate the motor in Zone B during extended periods.

- IEC 60034-1. The motor has been designed to supply the rated torque for combined variation in voltage and frequency:
 - Zone A: $\pm 5\%$ of the rated voltage and $\pm 2\%$ of the rated frequency;
 - Zone B: $\pm 10\%$ of the rated voltage and $+3\%$ - 5% of the rated frequency.

When operated continuously in Zone A or B, the motor may show performance variations and the operating temperature may increase considerably. These performance variations will be higher in Zone B. Thus it is not recommended to operate the motor in Zone B during extended periods. For multivoltage motors (example 380-415/660 V), a $\pm 5\%$ voltage variation from the rated voltage is allowed.

- NEMA MG 1 Part 12. The motor has been designed to be operated in one of the following variations:
 - $\pm 10\%$ of the rated voltage, with rated frequency;
 - $\pm 5\%$ of the rated frequency, with rated voltage;
 - A combined variation in voltage and frequency of $\pm 10\%$, provided the frequency variation does not exceed $\pm 5\%$.

If the motor is cooled by ambient air, clean the air inlet and outlet openings and cooling fins at regular intervals to ensure a free airflow over the frame surface. The hot air should never be returned to the motor. The cooling air must be at room temperature limited to the temperature range indicated on the motor nameplate (if no room temperature is specified, please consider a temperature range between $-20\text{ }^{\circ}\text{C}$ and $+40\text{ }^{\circ}\text{C}$).

Table 7.4 shows the minimum required water flow for water cooled motors considering the different frame sizes and the maximum allowed temperature rise of the cooling water after circulating through the motor. The inlet water temperature should not exceed $40\text{ }^{\circ}\text{C}$.

Table 7.4 - Minimum required water flow and the maximum allowed temperature rise of the cooling water after circulating through the motor

Frame size		Flow rate (litres/minute)	Maximum allowed water temperature rise ($^{\circ}\text{C}$)
IEC	NEMA		
180	284/6	12	5
200	324/6	12	5
225	364/5	12	5
250	404/5	12	5
280	444/5	15	6
	445/7		
	447/9		
315	504/5	16	6
355	586/7	25	6
	588/9		

Motors fitted with oil mist lubrication systems can be operated continuously for a maximum of one hour after the failure of the oil pumping system.

Considering the sun's heat increases the operating temperature, externally mounted motors should always be protected from direct sunlight exposure.

Each and every deviation from the normal operating condition (tripping of the thermal protection, noise and vibration level increase, temperature and current rise) should be investigated and corrected by WEG Authorized Service Centers.



Motors fitted with cylindrical roller bearings require a minimum radial load to ensure a normal operation. For information regarding the radial preload, please contact WEG.

7.2.1.Limits of vibration

The vibration severity is the maximum vibration value measured at all positions and in all directions as recommended in the standard IEC 60034-14. Table 7.5 specifies the limits of the maximum vibrations magnitudes according to standard IEC 60034-14 for shaft heights IEC 56 to 400, for vibrations grades A and B. The vibration severity limits in Table 7.5 are given as RMS values (Root Mean Square values or effective values) of the vibration speed in mm/s measured in free suspension condition.

Table 7.5 - Recommended limits for the vibration severity according to standard IEC 60034-14

Shaft height [mm]	$56 \leq H \leq 132$	$132 \leq H \leq 280$	$H > 280$
Vibration grade	Vibration severity on elastic base [mm/s RMS]		
A	1.6	2.2	2.8
B	0.7	1.1	1.8

Notes:

- 1 - The values in Table 7.5 are valid for measurements carried out with decoupled machines (without load) operated at rated voltage and frequency.
- 2 - The values in Table 7.5 are valid regardless of the direction of rotation of the machine.
- 3 - The values in Table 7.5 are not applicable to single-phase motors, three-phase motors powered by a single-phase system or to machines mounted in situ or coupled with inertia flywheels or to loads.

According to NEMA MG 1, the allowed vibration limit for standard motors is 0.15 in/s (peak vibration in in/s).

Note:

For the load operation condition, the use of the standard ISO 10816-3 is recommended for evaluating the motor vibration limits. In the load condition the motor vibration will be influenced by several factors, such as, type of the coupled load, condition of the motor fixation, alignment condition under load, structure or base vibration due to other equipments, etc..

8. MAINTENANCE

The purpose of the maintenance is to extend the useful life of the equipment. The non-compliance with one of these previous items can cause unexpected machine failures.

If motors with cylindrical roller or angular contact bearings are to be transported during the maintenance procedures, the shaft locking device must always be fitted. All HGF motors, regardless of the bearing type, must always be transported with the shaft locking device fitted.

All repairs, disassembly and assembly related services must be carried out only by qualified and well-trained personnel by using proper tools and techniques. Make sure that the machine has stopped and it is disconnected from the power supply, including the accessory devices (space heater, brake, etc.), before any servicing is undertaken.

The company does not assume any responsibility or liability for repair services or maintenance operations executed by non-authorized Service Centers or by non qualified service personnel. The company shall have no obligation or liability whatsoever to the buyer for any indirect, special, consequential or incidental loss or damage caused or arising from the company's proven negligence

8.1. GENERAL INSPECTION

The inspection intervals depend on the motor type, application and installation conditions. Proceed as follows during inspection:

- Visually inspect the motor and coupling. Check if abnormal noises, vibrations, excessive heating, wear signs, misalignment or damaged parts are noticed. Replace the damaged parts as required;
- Measure the insulation resistance according to the item 5.4;
- Clean the motor enclosure. Remove oil spills and dust accumulation from the motor frame surface to ensure a better heat transfer to the surrounding ambient;
- Check cooling fan condition and clean the air inlet & outlet openings to ensure a free air flow over the motor;
- Investigate the actual condition of the seals and replace them, if required;
- Drain the condensed water from inside the motor. After draining, reinstall the drain plugs to ensure the degree of protection as indicated on the motor nameplate. The motor must always be positioned so the drain hole is at the lowest position (see item 6);
- Check the connections of the power supply cables, ensuring the correct clearance distance between live and grounded parts, as specified in Table 6.3;
- Check if the tightening torque of the bolted connections and mounting bolts meets the tightening torque specified in Table 8.11;
- Check the status of the cable passages, the cable gland seals and the seals inside the terminal box and replace them, if required;
- Check the bearing operating conditions. Check for the presence of any abnormal noise, vibration or other abnormal operating conditions, like motor temperature rise. Check the oil level, the lube oil condition and compare the workings hours with the informed life time;
- Record and file all changes performed on the motor.



Do not reuse damaged or worn parts. Damaged or worn parts must be replaced by parts supplied by the manufacturer and must be installed as if they were the original parts.

8.2. LUBRICATION

Proper lubrication plays a vital role in the motor performance. Only use the grease or oil types, amounts and lubrication intervals recommended for the bearings. This information is available on the motor nameplate and the lubrication procedures must be carried out according to the type of lubricant (oil or grease).

When the motor is fitted with thermal protection devices for bearing temperature control, consider the operating temperature limits shown in Table 6.4.

The maximum operating temperature of motors used in special applications may differ from those shown in Table 6.4. The grease and oil disposal should be made in compliance with applicable laws in each country.



Please contact WEG when motors are to be installed in special environments or used for special applications.

8.2.1. Grease lubricated rolling bearings



Excess grease causes bearing overheating, resulting in bearing failure.

The lubrication intervals specified in Table 8.1, Table 8.2, Table 8.3, Table 8.4, Table 8.5, Table 8.6, Table 8.7 and Table 8.8 consider an absolute temperature on the bearing of 70 °C (up to frame size IEC 200 / NEMA 324/6) and 85 °C (for frame size IEC 225 / NEMA 364/5 and above), the motor running at rated speed, a motor mounted in horizontal position and greased with Mobil Polyrex EM grease. Any variation of the parameters listed above must be evaluated.

Table 8.1 - Lubrication intervals for ball bearings

Frame		Poles	Bearing designation	Amount of grease (g)	Lubrication intervals (hours)					
					ODP (Open Drip Proof)		W21 TEFC (Totally Enclosed Fan Cooled)		W22 TEFC (Totally Enclosed Fan Cooled)	
IEC	NEMA				50 Hz	60 Hz	50 Hz	60 Hz	50 Hz	60 Hz
90	143/5	2	6205	4	-	-	20000	20000	25000	25000
		4								
		6								
		8								
100	-	2	6206	5	-	-	20000	20000	25000	25000
		4								
		6								
		8								
112	182/4	2	6207/ 6307	9	-	-	20000	20000	25000	25000
		4								
		6								
		8								
132	213/5	2	6308	11	-	-	20000	18400	25000	23200
		4					20000	20000	25000	25000
		6								
		8								
160	254/6	2	6309	13	20000	20000	18100	15700	22000	20000
		4					20000	20000	25000	25000
		6								
		8								
180	284/6	2	6311	18	20000	20000	13700	11500	17000	14000
		4					20000	20000	25000	25000
		6								
		8								
200	324/6	2	6312	21	20000	20000	11900	9800	15000	12000
		4					20000	20000	25000	25000
		6								
		8								
225 250 280 315 355	364/5 404/5 444/5 445/7 447/9 L447/9 504/5 5008 5010/11 586/7 588/9	2	6314	27	18000	14400	4500	3600	5000	4000
		4			20000	20000	11600	9700	14000	12000
		6					16400	14200	20000	17000
		8					19700	17300	24000	20000
		2	6316	34	14000	*Upon request	3500	*Upon request	4000	*Upon request
		4			20000	20000	10400	8500	13000	10000
		6					14900	12800	18000	16000
		8					18700	15900	20000	20000
		2	6319	45	*Upon request					
		4			20000	20000	9000	7000	11000	8000
		6					13000	11000	16000	13000
		8					17400	14000	20000	17000
		4	6322	60	20000	20000	7200	5100	9000	6000
		6					10800	9200	13000	11000
		8					15100	11800	19000	14000

Table 8.2 - Lubrication intervals for cylindrical roller bearings

Frame		Poles	Bearing designation	Amount of grease (g)	LUBRICATION INTERVALS (hours)					
					ODP (Open Drip Proof)		W21 TEFC (Totally Enclosed Fan Cooled)		W22 TEFC (Totally Enclosed Fan Cooled)	
IEC	NEMA				50 Hz	60 Hz	50 Hz	60 Hz	50 Hz	60 Hz
160	254/6	2	NU309	13	20000	19600	13300	9800	16000	12000
		4				20000	20000	20000	25000	25000
		6								
		8								
180	284/6	2	NU311	18	18400	12800	9200	6400	11000	8000
		4			20000	20000	20000	19100	25000	25000
		6						20000		
		8								
200	324/6	2	NU312	21	15200	10200	7600	5100	9000	6000
		4			20000	20000	20000	17200	25000	21000
		6						20000		25000
		8								
225 250 280 315 355	364/5 404/5 444/5 445/7 447/9 L447/9 504/5 5008 5010/11 586/7 588/9	4	NU314	27	17800	14200	8900	7100	11000	9000
		6			20000	20000	13100	11000	16000	13000
		8					16900	15100	20000	19000
		4	NU316	34	15200	12000	7600	6000	9000	7000
		6			20000	19000	11600	9500	14000	12000
		8				20000	15500	13800	19000	17000
		4	NU319	45	12000	9400	6000	4700	7000	5000
		6			19600	15200	9800	7600	12000	9000
		8			20000	20000	13700	12200	17000	15000
		4	NU322	60	8800	6600	4400	3300	5000	4000
		6			15600	11800	7800	5900	9000	7000
		8			20000	20000	11500	10700	14000	13000

Table 8.3 - Lubrication intervals for ball bearings - HGF line

Frame		Poles	Bearing designation	Amount of grease (g)	Lubrication intervals (hours)	
IEC	NEMA				50 Hz	60 Hz
315L/A/B and 315C/D/E	5006/7/8T and 5009/10/11T	2	6314	27	3100	2100
		4 - 8	6320	50	4500	4500
			6316	34	4500	4500
355L/A/B and 355C/D/E	5807/8/9T and 5810/11/12T	2	6314	27	3100	2100
		4 - 8	6322	60	4500	4500
			6319	45	4500	4500
400L/A/B and 400 C/D/E	6806/7/8T and 6809/10/11T	2	6315	30	2700	1800
		4 - 8	6324	72	4500	4500
			6319	45	4500	4500
450	7006/10	2	6220	31	2500	1400
		4	6328	93	4500	3300
			6322	60	4500	4500
		6 - 8	6328	93	4500	4500
			6322	60	4500	4500
500	8006/10	4	6330	104	4200	2800
			6324	72	4500	4500
		6 - 8	6330	104	4500	4500
			6324	72	4500	4500
500	8006/10	4	6330	104	4200	2800
			6324	72	4500	4500
		6 - 8	6330	104	4500	4500
			6324	72	4500	4500
560	8806/10	4 - 8	*Upon request			
630	9606/10	4 - 8				

Table 8.4 - Lubrication intervals for cylindrical roller bearings - HGF line

Frame		Poles	Bearing designation	Amount of grease (g)	Lubrication intervals (hours)	
IEC	NEMA				50 Hz	60 Hz
315L/A/B and 315C/D/E	5006/7/8 and 5009/10/11	4	NU320	50	4300	2900
		6 - 8			4500	4500
355L/A/B and 355C/D/E	5807/8/9 and 5810/11/12	4	NU322	60	3500	2200
		6 - 8			4500	4500
400L/A/B and 400C/D/E	6806/7/8 and 6809/10/11	4	NU324	72	2900	1800
		6 - 8			4500	4500
450	7006/10	4	NU328	93	2000	1400
		6			4500	3200
		8			4500	4500
500	8006/10	4	NU330	104	1700	1000
		6			4100	2900
		8			4500	4500
560	8806/10	4	NU228 + 6228	75	2600	1600
		6 - 8		106	4500	4500
630	9606/10	4	NU232 + 6232	92	1800	1000
		6		120	4300	3100
		8		140	4500	4500

Tabela 8.5 - Lubrication intervals for ball bearings - W50 line

	Frame		Poles	D.E. Bearing	Amount of grease (g)	50 Hz (h)	60 Hz (h)	N.D.E. Bearing	Amount of grease (g)	50 Hz (h)	60 Hz (h)
	IEC	NEMA									
Horizontal mounting Ball bearings	315 H/G	5009/10	2	6314	27	4500	3500	6314	27	4500	3500
			4 - 8	6320	50		4500	6316	34		4500
	355 J/H	5809/10	2	6314	27		3500	6314	27		3500
			4 - 8	6322	60		4500	6319	45		4500
	400 L/K and 400 J/H	6806/07 and 6808/09	2	6218	24	3800	2500	6218	24	3800	1800
			4 - 8	6324	72	4500	4500	6319	45	4500	4500
	450 L/K and 450 J/H	7006/07 and 7008/09	2	6220	31	3000	2000	6220	31	3000	2000
			4	6328	93	4500	3300	6322	60	4500	4500
			6 - 8				4500				
	Vertical mounting Ball bearings	315 H/G	2	7314	27	2500	1700	6314	27	2500	1700
			4	6320	50	4200	3200	6316	34	4500	4500
			6 - 8			4500	4500				
		355 J/H	2	7314	27	2500	1700	6314	27	2500	1700
			4	6322	60	3600	2700	6319	45	4500	3600
			6 - 8			4500	4500				4500
		400 L/K and 400 J/H	2	7218	24	2000	1300	6218	24	2000	1300
			4	7324	72	3200	2300	6319	45	4500	3600
			6			4500	4300				4500
			8				4500				
		450 L/K and 450 J/H	2	7220	31	1500	1000	6220	31	1500	1000
			4	7328	93	2400	1700	6322	60	3500	2700
			6			4100	3500			4500	4500
			8			4500	4500				

Tabela 8.6 - Lubrication intervals for cylindrical roller bearings - W50 line

	Frame		Poles	D.E. Bearing	Amount of grease (g)	50 Hz (h)	60 Hz (h)	N.D.E. Bearing	Amount of grease (g)	50 Hz (h)	60 Hz (h)
	IEC	NEMA									
Horizontal mounting Roller bearings	315 H/G	5009/10	4	NU320	50	4300	2900	6316	34	4500	4500
			6 - 8			4500	4500				
	355 J/H	5809/10	4	NU322	60	3500	2200	6319	45		
			6 - 8			4500	4500				
	400 L/K and 400 J/H	6806/07 and 6808/09	4	NU324	72	2900	1800	6319	45		
			6 - 8			4500	4500				
	450 L/K and 450 J/H	7006/07 and 7008/09	4	NU328	93	2000	1400	6322	60		
			6			4500	3200				
			8			4500	4500				

Tabela 8.7 - Lubrication intervals for ball bearings - W40 line

	Frame		Poles	D.E. Bearing	Amount of grease (g)	50 Hz (h)	60 Hz (h)	N.D.E. Bearing	Amount of grease (g)	50 Hz (h)	60 Hz (h)
	IEC	NEMA									
Horizontal mounting Ball bearings	355 J/H	L5010/11	2	6218	24	4500	4500	6218	24	4500	4500
			4 – 8	6224	43	4500	4500	6218	24	4500	4500
	400 J/H	L5810/11	2	6220	31	4500	3800	6220	31	4500	3800
			4 – 8	6228	52	4500	4500	6220	31	4500	4500
	450 K/J	L6808/09	2	6220	31	4500	3800	6220	31	4500	3800
			4 – 8	6228	52	4500	4500	6220	31	4500	4500

Tabela 8.8 - Lubrication intervals for cylindrical roller bearings - W40 line

	Frame		Poles	D.E. Bearing	Amount of grease (g)	50 Hz (h)	60 Hz (h)	N.D.E. Bearing	Amount of grease (g)	50 Hz (h)	60 Hz (h)
	IEC	NEMA									
Horizontal mounting Roller bearings	355 J/H	L5010/11	4 – 8	NU224	43	4500	4500	NU218	24	4500	4500
	400 J/H	L5810/11	4 – 8	NU228	52	4500	3300	NU220	31	4500	4500
	450 K/J	L6808/09	4 – 8	NU228	52	4500	3300	NU220	31	4500	4500

For each increment of 15 °C above the bearing temperature, the relubrication intervals given in the Table must be halved. The relubrication interval of motors designed by the manufacturer for mounting in horizontal position, but installed in vertical position (with WEG authorization), must be halved.

For special applications, such as: high and low temperatures, aggressive environments, driven by frequency inverter (VFD - frequency inverter), etc., please contact WEG about the required amount of grease and the relubrication intervals.

8.2.1.1. Motor without grease fitting

Motors without grease fittings must be lubricated in accordance with the existing Maintenance Plan. Motor disassembly must be carried out as specified in Item 8.3. If motors are fitted with shielded bearings (for example, ZZ, DDU, 2RS, VV), these bearings must be replaced at the end of the grease service life.

8.2.1.2. Motor with grease fitting

To lubricate the bearings with the motor stopped, proceed as follows:

- Before lubricating, clean the grease nipple and immediate vicinity thoroughly;
- Lift grease inlet protection;
- Remove the grease outlet plug;
- Pump in approximately half of the total grease indicated on the motor nameplate and run the motor for about 1 (one) minute at rated speed;
- Switch-off the motor and pump in the remaining grease;
- Lower again the grease inlet protection and reinstall the grease outlet protection.

To grease the motor while running, proceed as follows:

- Before lubricating, clean the grease nipple and immediate vicinity thoroughly;
- Pump the total grease indicated on the motor nameplate;
- Lower again the grease inlet protection.



For lubrication, use only manual grease gun.

If Motors are provided with a spring device for grease removal, the grease excess must be removed by pulling the rod and cleaning the spring until the spring does not remove more grease.

8.2.1.3. Compatibility of the Mobil Polyrex EM grease with other greases

The Mobil Polyrex EM grease has a polyurea thickener and a mineral oil thus being compatible with greases that contain:

- Lithium based thickener, lithium-based complex thickener, polyurea thickener and refined mineral oil;
- The used grease must have in its formulation corrosion and oxidation inhibitors.

In general terms, greases with the same type of soap are compatible to each other. However, depending on the proportion of the mixture there may be incompatibility. In such a case, it is not recommended to mix different types of greases without contacting the supplier or WEG beforehand.

8.2.2. Oil lubricated bearings

To change the oil of oil lubricated motor proceed as follows:

- Switch-off the motor;
- Remove threaded oil drain plug;
- Open the valve and drain the oil;
- Close the drain valve again;
- Reinstall the threaded oil drain plug;
- Fill-up with the type and amount of oil as specified on the nameplate;
- Check oil level. The oil level is OK when the lubricant can be viewed approximately in the center of the sight glass;
- Reinstall oil inlet plug;
- Check for oil leaks and ensure that all not used threaded plugs are closed with plugs.

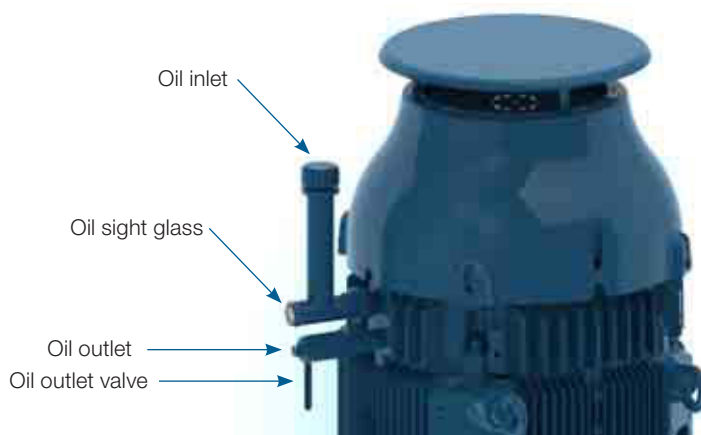


Figure 8.1 - Oil lubricated bearing - vertical mounting

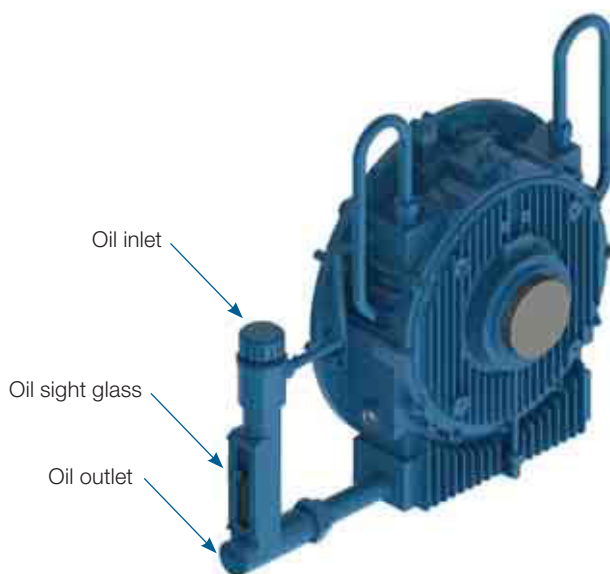


Figure 8.2 - Oil lubricated bearing - horizontal mounting

The bearing lubricating oil must be replaced as specified on the nameplate or whenever changes in the oil properties are noticed. The oil viscosity and pH must be checked periodically. The oil level must be checked every day and must be kept in the center of the sight glass. Please contact WEG, when oils with different viscosities should be used.

Note:

The HGF vertical mounted motors with high axial thrust are supplied with grease lubricated DE-bearings and with oil lubricated NDE-bearings. The DE-bearings must be lubricated according to recommendations in item 8.2.1. Table 8.9 specifies the oil type and the amount of oil required for this motor lubrication.

Table 8.9 - Oil properties for HGF vertical mounted motors with high axial thrust

Mounting - high axial thrust	Frame		Poles	Bearing designation	Oil (liters)	Interval (h)	Lubricant	Lubricant specification
	IEC	NEMA						
	315L/A/B e 315C/D/E	5006/7/8T e 5009/10/11T	4 - 8	29320	20	8000	FUCHS Renolin DTA 40 / Mobil SHC 629	ISO VG150 mineral oil with antifoam and antioxidant additives
	355L/A/B e 355C/D/E	5807/8/9T e 5810/11/12T	4 - 8	29320	26			
	400L/A/B e 400C/D/E	6806/7/8T e 6809/10/11T	4 - 8	29320	37			
	450	7006/10	4 - 8	29320	45			

8.2.3. Oil mist lubricated bearings

Check the service conditions of the seals and if replacement is required use only original components. Clean the seal components before assembly (bearing caps, end shields, etc.).

Apply joint sealant between the bearing caps and end shields. The joint sealant must be compatible with the used lubricating oil. Connect the oil lubricant tubes (oil inlet and oil outlet tubes and motor drain tube), as shown in Figure 6.12.

8.2.4. Sleeve bearings

The lubricating oil of sleeve bearings must be changed at the intervals specified in Table 8.10. To replace the oil, proceed as follows:

- NDE-bearing: remove the protection plate from the fan cover;
- Drain the oil through the drain hole located at the bottom of the bearing (see Figure 8.3);
- Close the oil drain hole;
- Remove the oil inlet plug;
- Fill the sleeve bearing with the specified oil and with the amount of oil specified in;
- Check the oil level and ensure it is kept close to the center of the sight glass;
- Install the oil inlet plug;
- Check for oil leaks.



Figure 8.3 - Sleeve bearing

Table 8.10 - Oil properties for sleeve bearings

Frame		Poles	Bearing designation	Oil (liters)	Interval (h)	Lubricant	Lubricant specification
IEC	NEMA						
315	5000	2	9-80	2.8	8000	FUCHS Renolin DTA 10	ISO VG32 mineral oil with antifoam and antioxidant additives
355	5800						
400	6800						
450	7000						
315	5000	4 - 8	9-90	2.8	8000	FUCHS Renolin DTA 15	ISO VG46 mineral oil with antifoam and antioxidant additives
355	5800		9-100				
400	6800		11-110	4.7			
450	7000		11-125				
500	8000						

The lubricating oil must be replaced as specified on the nameplate or whenever changes on the oil properties are noticed. The oil viscosity and pH must be checked periodically. The oil level must be checked every day and kept in the center of the sight glass.

Please contact WEG, when oils with different viscosities are to be used.

8.3. MOTOR ASSEMBLY AND DISASSEMBLY



All repair services on motors should be always performed by qualified personnel and in accordance with the applicable laws and regulations in each country. Always use proper tools and devices for motor disassembly and assembly.



Disassembly and assembly services can be carried out only after the motor has been disconnected from the power supply and is completely stopped.

Dangerous voltages may be present at the motor terminals inside the terminal box since capacitors can retain electrical charge for long periods of time even when they are not connected directly to a power source or when space heaters are connected to the motor or when the motor windings are used as space heaters. Dangerous voltages may be present at the motor terminals when they are driven by frequency inverter even when they are completely stopped.

Record the installation conditions such as terminal connection diagram, alignment / leveling conditions before starting the disassembly procedures. These records should be considered for later assembly.

Disassemble the motor carefully without causing scratches on machined surfaces or damaging the threads.

Assemble the motor on a flat surface ensuring a good support base. Footless motors must be fixed/locked on the base to prevent accidents.

Handle the motor carefully to not damage the insulated components such as windings, insulated rolling bearings, power cables etc..

Seal elements, such as joint seals and bearing seals should always be replaced when wear or damage is noticed.

Motors with degree of protection higher than IP55 are supplied with joint and screw seal Loctite 5923 (Henkel) Clean the components and apply a new coat of Loctite 5923 on the surfaces before assembly.

8.3.1. Terminal box

Proceed as follows to remove the terminal box cover and to disconnect/connect the power supply cables and the cables of the accessory devices:

- Ensure that during the screw removal the terminal box cover does not damage the components installed inside the terminal box;
- If the terminal box cover is fitted with lifting eyebolt, lift the terminal box cover always by its lift eyebolt;
- If motors are supplied with terminal blocks, ensure the correct tightening torque on the motor terminals as specified in Table 8.11;
- Ensure that the cables do not contact sharp edges;
- Ensure that the original IP degree of protection is not changed and is maintained as indicate on the motor nameplate. The power supply cables and the control cables must always be fitted with components (cable glands, conduits) that meet the applicable standards and regulations of each country;
- Ensure that the pressure relief device is in perfect operating condition, if provided. The seals in the terminal box must be in perfect condition for reuse and must be reinstalled correctly to ensure the specified degree of protection;
- Ensure the correct tightening torque for the securing bolts of the terminal box cover as specified in Table 8.11.

Table 8.11 - Tightening torque for the securing bolts [Nm]

Screw type and seal	M4	M5	M6	M8	M10	M12	M16	M20
Hex bolt/hex socket bolt (without seal)	-	4 to 7	7 to 12	16 to 30	30 to 50	55 to 85	120 to 180	230 to 360
Combined slotted screw (without seal)	-	3 to 5	5 to 10	10 to 18	-	-	-	-
Hex bolt/hex socket bolt (with seal with metallic stop/cord)	-	-	-	13 to 20	25 to 37	40 to 55	50 to 65	-
Combined slotted screw (with flat seal 'and/or mettalic stop/cord)	-	3 to 5	4 to 8	8 to 15	-	-	-	-
Hex bolt/hex socket bolt (with flat seal)	-	-	-	8 to 15	18 to 30	25 to 40	35 to 50	-
Terminal blocks	1 to 1,5	1,5 to 4	3 to 6,5	6 to 9	10 to 18	15,5 to 30	30 to 50	-
Grounding terminals	-	3 to 5	5 to 10	10 to 18	30 to 50	55 to 85	120 to 180	-

8.4. DRYING THE STATOR WINDING INSULATION

Dismantle the motor completely. Remove the end shields, the rotor with the shaft, the fan cover, the fan and the terminal box before the wound stator with the frame is transferred to the oven for the drying process. Place the wound stator in the oven heated to max. 120 °C for two hours. For larger motors a longer drying time may be required. After the drying process has been concluded, allow the stator to cool to room temperature. Measure the insulation resistance again as described in item 5.4. Repeat the stator drying process if the required insulation resistance does not meet the values specified in Table 5.3. If the insulation resistance does not improve despite several drying processes, evaluate the causes of the insulation resistance drop carefully and an eventual replacement of the motor winding may be required. If in doubt contact WEG.



To prevent electrical shock, discharge the motor terminals immediately before, and after each measurement. If the motor is equipped with capacitors, these must be discharged before beginning any repair.

8.5. SPARE PARTS

When ordering spare parts, always provide complete motor designation, indicating the motor type, the code number and the serial number, which are stated on the motor nameplate.

Spare parts must always be purchased from WEG authorized Service Centers. The use of non-original spare parts can cause motor failure, performance drop and void the product warranty.

The spare parts must be stored in a clean, dry and properly ventilated room, with relative air humidity not exceeding 60%, with ambient temperature between 5 °C and 40 °C, free of dust, vibrations, gases, corrosive smokes and at constant temperature. The spare parts must be stored in their normal mounting position without placing other components onto them.

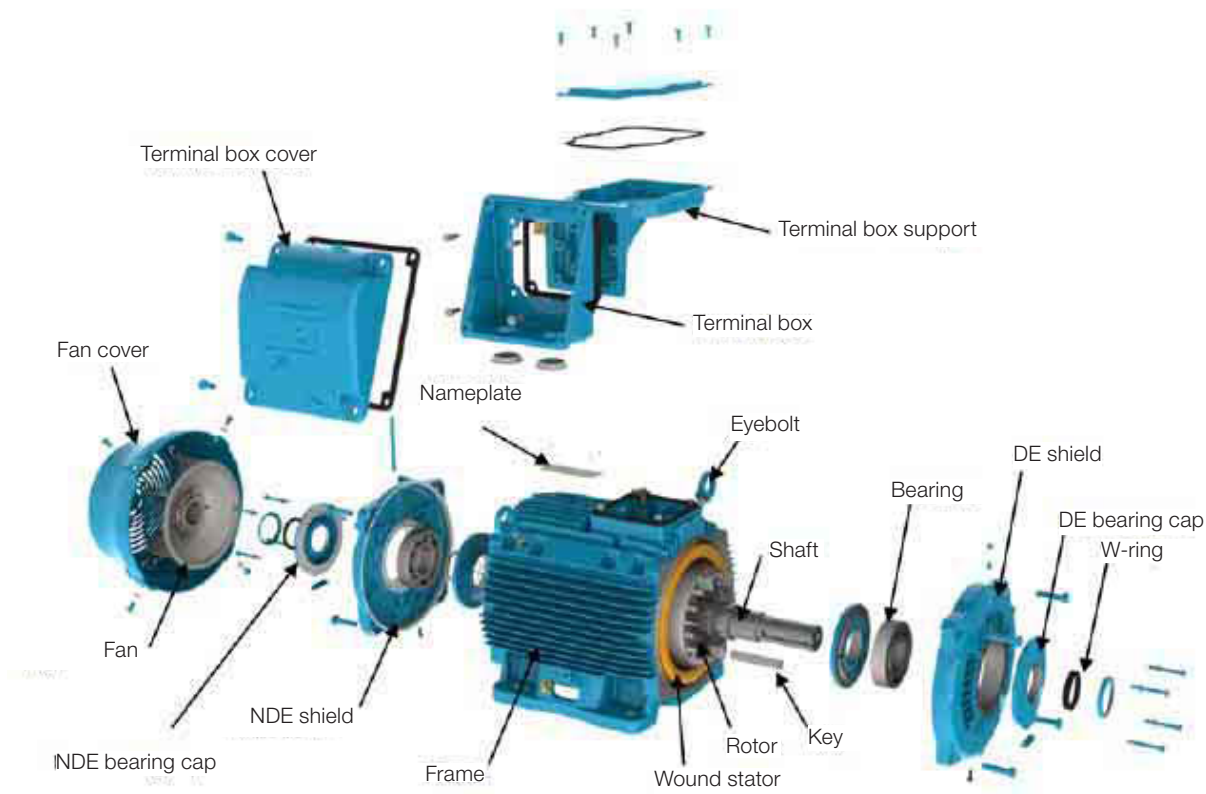


Figure 8.4 - Exploded view of the components of a W22 motor

9. ENVIRONMENTAL INFORMATION

9.1. PACKAGING

WEG electric motors are supplied in cardboard, plastic or wooden packaging. These materials can be recycled and must be disposed according to the applicable laws and regulations in each country. All wood used in the packaging of WEG motors come from the company reforestation program and is not submitted to any chemical conservation treatment.

9.2. PRODUCT

Electric motors consist mainly of ferrous metals (steel plates and cast iron), non ferrous metals (copper and aluminum) and plastic materials.

In general, electric motors have relatively long service live. However when they must be discarded, WEG recommends to dismantle the motor, sort the different materials and send them for recycling.

No-recyclable materials should be disposed of at industrial landfills according to the applicable environmental laws and regulations in each country, or co-processed in cement kilns or incinerated.

The recycling service providers, the disposal in industrial landfills, the waste co-processing or the incineration process must be properly authorized by the state environment agency to carry out these activities.



10. TROUBLESHOOTING CHART X SOLUTIONS

This troubleshooting chart provides a basic list of problems that may occur during motor operation, possible causes and recommended corrective actions. In case of doubts, please contact WEG Service Center.

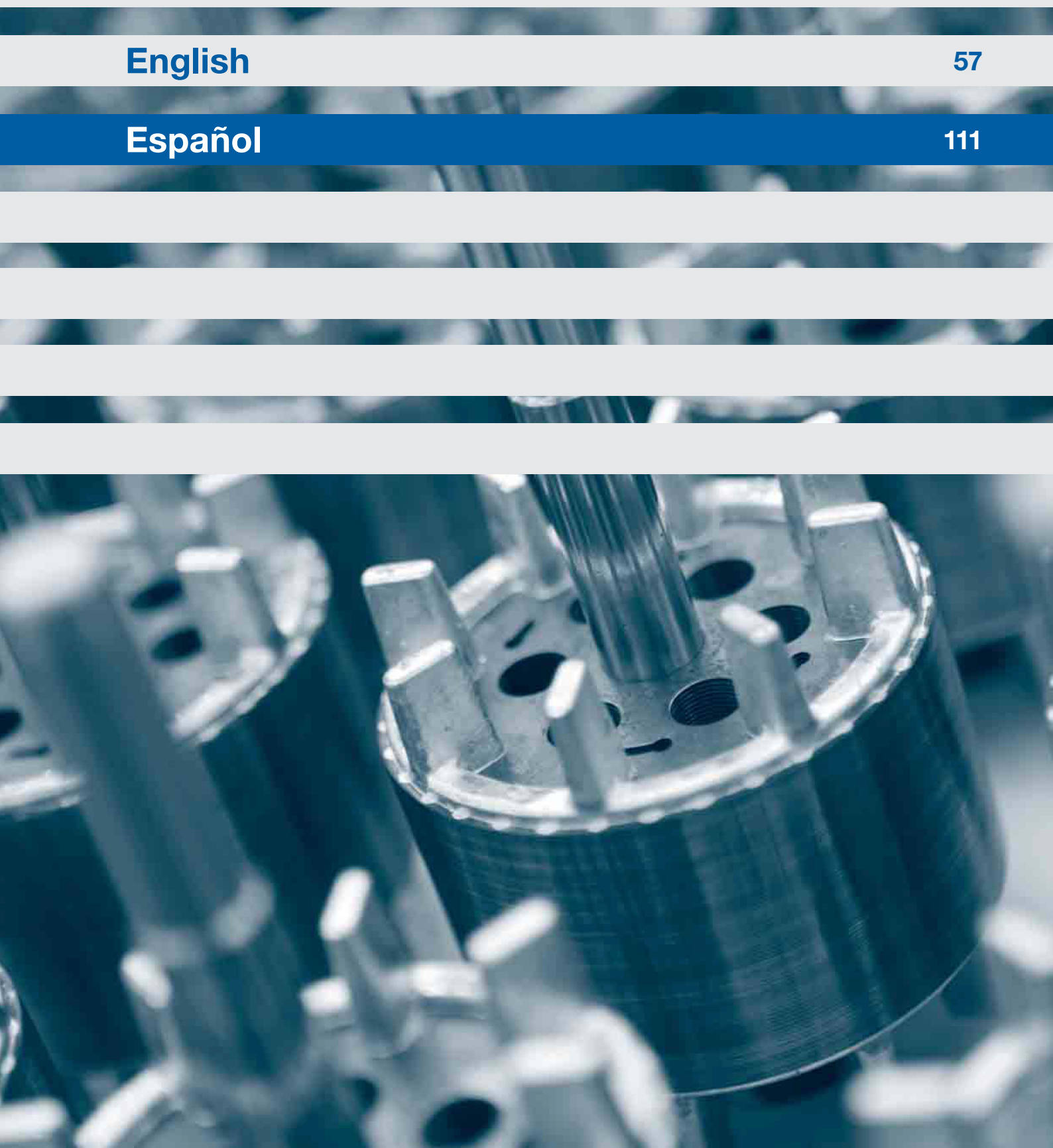
Problem	Possible cause	Corrective action
Motor does not start, neither coupled nor decoupled	Power cables are interrupted	Check the control panel and the motor power supply cables
	Blown fuses	Replace blown fuses
	Wrong motor connection	Correct the motor connection according to connection diagram
	Locked rotor	Check motor shaft to ensure that it rotates freely
The motor starts at no-load, but fails when load is applied. It starts very slowly and does not reach the rated speed	Load torque is too high during start-up	Do not start the motor on load
	Too high voltage drop in the power cables	Check the installation dimensioning (transformer, cable cross section, relays, circuit breakers, etc.)
Abnormal/excessive noise	Defective transmission component or defective driven machine	Check the transmission force, the coupling and the alignment
	Misaligned / unlevelled base	Align / level the motor with the driven machine
	Unbalanced components or unbalanced driven machine	Balance the machine set again
	Different balancing methods used for motor and coupling balancing (halve key, full key)	Balance the motor again
	Wrong motor direction of rotation	Reverse the direction of rotation
	Loose bolts	Retighten the bolts
	Foundation resonance	Check the foundation design
	Damaged bearings	Replace the bearings
Motor overheating	Insufficient cooling	Clean air inlet and outlet and cooling fins
		Check the minimum required distance between the fan cover and nearest walls. See item 7
		Check air temperature at inlet
	Overload	Measure motor current, evaluate motor application and if required, reduce the load
	Number of starts per hour is too high or the load inertia moment is too high	Reduce the number of starts per hour
	Power supply voltage too high	Check the motor power supply voltage. Power supply voltage must not exceed the tolerance specified in item 7.2
	Power supply voltage too low	Check the motor power supply voltage and the voltage drop. Power supply voltage must not exceed the tolerance specified in item 7.2
	Interrupted power supply	Check the connection of the power cables
	Voltage unbalance at the motor terminals	Check for blown fuses, wrong commands, voltage unbalance in the power line, phase fault or interrupted power cables
Bearing overheating	Excessive grease/oil	Clean the bearing and lubricate it according to the provided recommendations
	Grease/oil aging	
	The used grease/oil does not matches the specified one	
	Lack of grease/oil	Lubricate the bearing according to the provided recommendations
	Excessive axial or radial forces due to the belt tension	Reduce the belt tension
		Reduce the load applied to the motor

English

57

Español

111



MANUAL GENERAL DE INSTALACIÓN, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE MOTORES ELÉCTRICOS

Este manual presenta información de a los motores eléctricos WEG de inducción con rotor de jaula, con rotor de imanes permanentes o híbridos, de baja y alta tensión, en las carcasas IEC 56 a 630 y NEMA 42 a 9606/10.

A continuación se relacionan manuales específicos donde encontrar información adicional:

- Motores para extracción de humo (*Smoke Extraction Motor*);
- Motores con freno electromagnético;
- Motores para Áreas Clasificadas.

Estos productos están de acuerdo con las siguientes normas, cuando son aplicables:

- NBR 17094-1: Máquinas Eléctricas Giratorias - Motores de Inducción - Parte 1: trifásicos.
- NBR 17094-2: Máquinas Eléctricas Giratorias - Motores de Inducción - Parte 2: monofásicos.
- IEC 60034-1: Máquinas Eléctricas Giratorias - Parte 1: Clasificación y Rendimiento
- NEMA MG 1: Motores y Generadores
- CSA C 22.2 N°100: Motores y Generadores
- UL 1004-1: Máquinas Eléctricas Giratorias - Requisitos Generales

En caso de dudas sobre la aplicabilidad de este material, póngase en contacto con WEG.



INDICE

1. DEFINICIONES	115
2. RECOMENDACIONES INICIALES	116
2.1. SENÁLES DE ADVERTENCIA	116
2.2. VERIFICACION EN LA RECEPCION.....	116
2.3. PLACAS DE CARACTERÍSTICAS	117
3. SEGURIDAD	120
4. MANIPULACION Y TRANSPORTE	121
4.1. ELEVACIÓN	121
4.1.1. Motores horizontales con un cáncamo de elevación	122
4.1.2. Motores horizontales con dos o más cáncamos de elevación	122
4.1.3. Motores verticales	123
4.1.3.1. Procedimiento para colocación de motores W22 en posición vertical	124
4.1.3.2. Procedimiento para colocación de motores HGF en posición vertical.....	125
4.2. PROCEDIMIENTO PARA VIRADA DE MOTORES W22 VERTICALES.....	126
5. ALMACENAMIENTO	128
5.1. SUPERFICIES MECANIZADAS EXPUESTAS	128
5.2. APILAMIENTO	128
5.3. COJINETES.....	129
5.3.1. Cojinetes de rodamiento lubricados con grasa	129
5.3.2. Cojinetes de rodamiento con lubricación por aceite	129
5.3.3. Cojinetes de rodamiento con lubricación de tipo neblina de aceite	130
5.3.4. Cojinetes de deslelevación	130
5.4. RESISTENCIA DE AISLAMIENTO.....	130
5.4.1. Procedimiento para medición de la resistencia de aislamiento	130
6. INSTALACION	133
6.1. CIMIENTOS PARA EL MOTOR	134
6.2. FIJACION DEL MOTOR.....	136
6.2.1. Fijación por las patas	136
6.2.2. Fijación por brida	137
6.2.3. Fijación por pad.....	137
6.3. EQUILIBRADO	138
6.4. ACOPLAMIENTOS.....	138
6.4.1. Acoplamiento directo	138
6.4.2. Acoplamiento por engranaje	138
6.4.3. Acoplamiento por poleas y correas	138
6.4.4. Acoplamiento de motores equipados con cojinetes de deslelevación	138
6.5. NIVELACION.....	139
6.6. ALINEAMIENTO.....	139

6.7. CONEXION DE MOTORES LUBRICADOS A ACEITE O DE TIPO OIL MIST	140
6.8. CONEXION DEL SISTEMA DE REFRIGERACION POR AGUA.....	140
6.9. CONEXION ELECTRICA	140
6.10. CONEXION DE LOS DISPOSITIVOS DE PROTECCION TERMICA.....	143
6.11. TERMORESISTORES (PT-100).....	144
6.12. CONEXION DE LAS RESISTENCIAS DE CALDEO.....	146
6.13. METODOS DE PUESTA EN MARCHA.....	146
6.14. MOTORES ALIMENTADOS POR CONVERTIDOR DE FRECUENCIA.....	147
6.14.1. Uso de filtros (dV/dt)	147
6.14.1.1. Motor con alambre circular esmaltado	147
6.14.1.2. Motor con bobina preformada.....	148
6.14.2. Aislamiento de los cojinetes	148
6.14.3. Frecuencia de conmutación	148
6.14.4. Límite de la rotación mecánica	148
7. PRUEBA DE FUNCIONAMIENTO	150
7.1. ARRANQUE DEL MOTOR	150
7.2. CONDICIONES DE PRUEBA DE FUNCIONAMIENTO	152
7.2.1. Límites de las Vibraciones.....	153
8. MANTENIMIENTO	154
8.1. INSPECCION GENERAL	154
8.2. LUBRICACION.....	154
8.2.1. Cojinetes de rodamiento lubricados a grasa	155
8.2.1.1. Motores sin accesorio de engrase.....	158
8.2.1.2. Motores con accesorio de engrase.....	158
8.2.1.3. Compatibilidad de la grasa Mobil Polyrex EM con otras grasas.....	159
8.2.2. Cojinetes de rodamiento lubricados con aceite.....	159
8.2.3. Cojinetes de rodamiento con lubricación de tipo Oil Mist	160
8.2.4. Cojinetes de desleivación	160
8.3. DESMONTAJE Y MONTAJE.....	161
8.3.1. Caja de conexión	162
8.4. PROCEDIMIENTO PARA ADECUACION DE LA RESISTENCIA DE AISLAMIENTO.....	162
8.5. PARTES Y PIEZAS	163
9. DATOS MEDIOAMBIENTALES	164
9.1. EMBALAJE.....	164
9.2. PRODUCTO.....	164
10. PROBLEMAS Y SOLUCIONES	165

1. DEFINICIONES

Equilibrado: procedimiento por el cual la distribución de masa de un cuerpo es verificada y, si es necesario, ajustada para garantizar que el desequilibrio residual o las vibraciones y fuerzas en los cojinetes en la frecuencia de rotación mecánica estén dentro de los límites especificados en las normas internacionales.

Grado de balanceo: indica la amplitud de pico de la velocidad de vibración, expresada en mm/s, de un rotor girando libre en el espacio y es producto de un desequilibrio específico y la velocidad angular del rotor a la velocidad máxima de operación.

Parte puesta a tierra: partes metálicas eléctricamente conectadas al sistema de puesta a tierra.

Parte viva: conductor o parte conductora destinada a ser energizada en condiciones normales de uso, incluyendo el conductor neutro.

Personal autorizado: trabajador que tiene autorización formal de la empresa.

Personal capacitado: trabajador que cumpla las siguientes condiciones:

- Reciba capacitación bajo orientación y responsabilidad de profesional habilitado y autorizado;
- Bajo responsabilidad de profesional habilitado y autorizado.

Nota: La capacitación sólo es válida para la empresa que lo capacitó y en las condiciones establecidas por el profesional habilitado y autorizado responsable por la capacitación.

Personal habilitado: trabajador previamente cualificado y con registro en el consejo de clase competente.

Personal cualificado: trabajador que compruebe conclusión de curso específico en el área eléctrica por el sistema oficial de enseñanza.



2. RECOMENDACIONES INICIALES



Los motores eléctricos poseen circuitos energizados, componentes giratorios y superficies calientes, durante su operación normal, que pueden causar daños personales. Por ello, todas las actividades relacionadas con su transporte, almacenamiento, instalación, operación y mantenimiento deben ser realizadas por personal capacitado.

Deben ser observadas las normas y procedimientos vigentes en el país de instalación.

La no observación de las instrucciones indicadas en este manual y demás referencias en el sitio web: www.weg.net puede resultar en graves lesiones y daños materiales y anular la garantía del producto.

En este manual no se presentan todas las informaciones detalladas sobre posibles variantes constructivas se consideran todos los casos de montaje, operación o mantenimiento. Este documento contiene informaciones necesarias para que las personas capacitadas puedan ejecutar el servicio. Las imágenes presentadas son meramente ilustrativas.

Para motores utilizados para extracción de humo (*Smoke Extraction Motors*), consulte también las instrucciones del manual 50026367 (inglés) disponible en el sitio web www.weg.net.

Para operación de motores con freno, consultar las informaciones del manual del motofreno 50021973 (inglés/ español) disponible en el sitio web www.weg.net.

Para informaciones sobre cargas radiales y axiales admisibles en el eje consultar el catálogo técnico del producto.



La correcta definición de las características del entorno y de la aplicación es de responsabilidad del usuario.



Durante el período de garantía del motor, los servicios de reparación, revisión y recuperación deben ser realizadas por Asistentes Técnicos autorizados WEG para que la garantía siga vigente.

2.1. SEÑALES DE ADVERTENCIA



Advertencia sobre seguridad y garantía.

2.2. VERIFICACION A LA RECEPCION

Todos los motores son testeados durante el proceso de fabricación.

A la recepción del motor, verifique si ocurrieron daños durante el transporte. Ante la ocurrencia de cualquier daño, regístrelo por escrito junto al transportista, y comuníquelo inmediatamente a la compañía aseguradora y a WEG. La no comunicación puede resultar en la cancelación de la garantía.

Se debe realizar una inspección completa en el producto:

- Verifique si los datos contenidos en la placa de características están de acuerdo con el pedido de compra;
- Remueva los dispositivos de trabado del eje (en caso que existan) y gire manualmente el eje para verificar si el mismo gira libremente;
- Asegúrese que el motor no haya sido expuesto a polvareda y humedad excesiva durante el transporte.

No remueva la grasa de protección de la punta del eje, ni los tapones que cierran los agujeros de la caja de conexión, si existen. Estos ítems de protección deben ser mantenidos hasta que la instalación completa sea concluida.

2.3. PLACAS DE CARACTERÍSTICAS

La placa de características contiene las informaciones que describen las características constructivas y el rendimiento del motor. En la Figura 2.1 y Figura 2.2 son presentados ejemplos de diseños de placas de características..

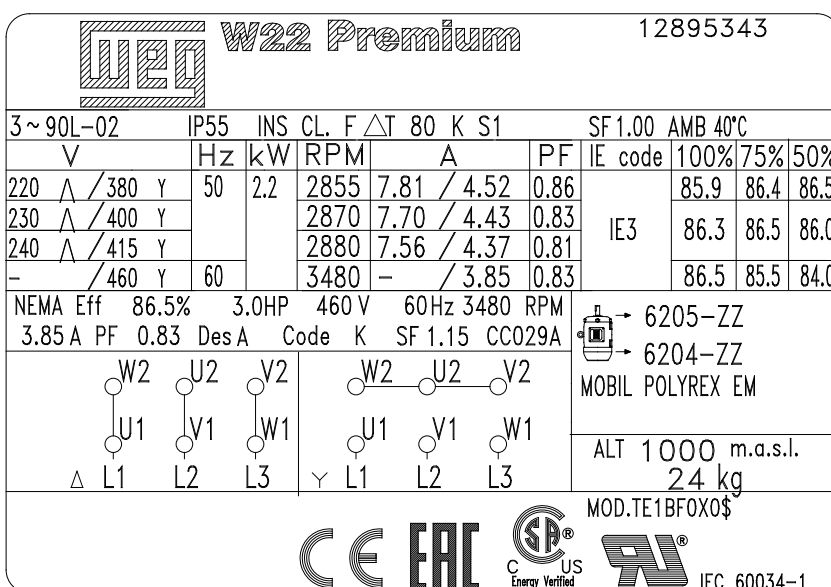
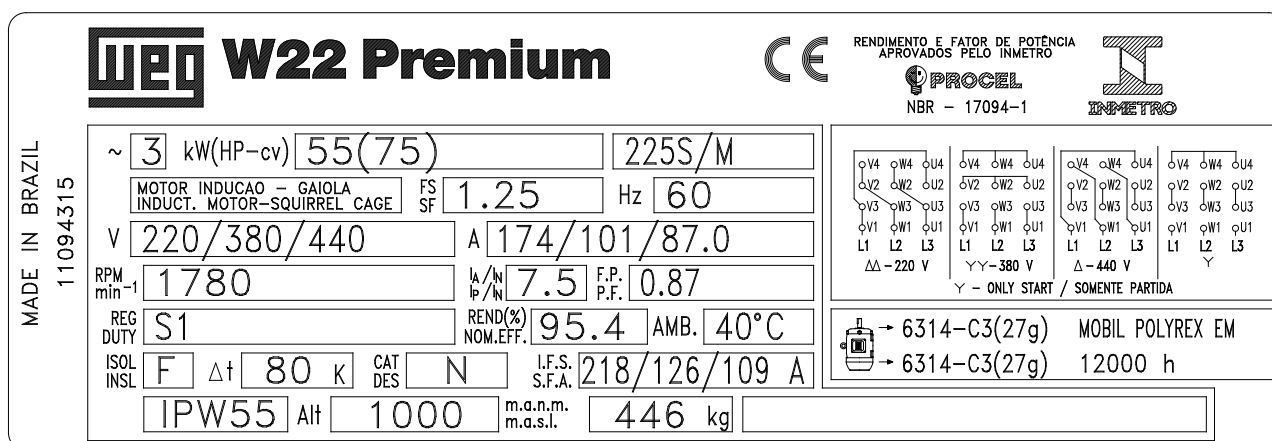
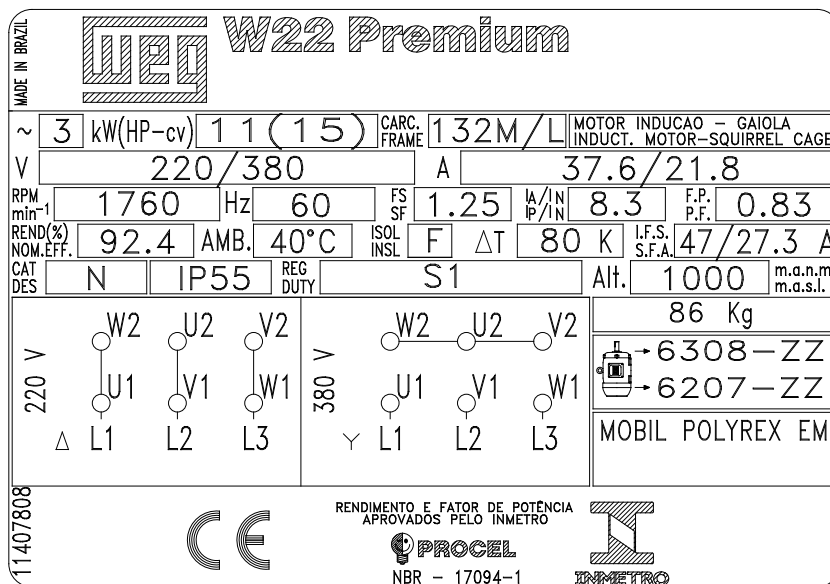


Figura 2.1 - Placa de características de motores IEC

W22 Premium



12863119

3 ~ 315S/M-04			IP55	INS	CL. F	ΔT 80 K	S1	SF 1.00	AMB 40°C		
V	Hz	kW	RPM	A		PF	IE code	100%	75%	50%	
380 Δ / 660 Y	50	185	1490	340	196	0.86	IE3	96.0	96.0	95.8	
400 Δ / 690 Y			1490	327	190	0.85		96.0	96.1	95.5	
415 Δ / -			1490	323	-	0.83					
460 Δ / -	60	1790	287	-	0.84	96.2		95.8	94.8		
 → 6319-C3(45g) → 6316-C3(34g) MOBIL POLYREX EM 11000 h			 W2  U2  V2  U1  V1  W1 Δ L1 L2 L3		 W2  U2  V2  U1  V1  W1 γ L1 L2 L3		NEMA Eff 96.2% 250HP 460 V 60Hz 1790 RPM 287 A PF 0.84 Des A Code J SF 1.15 CC029A Alt 1000 m.a.s.l. 1193kg				

HGF


MADE IN BRAZIL
12714027

~ 3 kW(HP-cv) 370(500)	CARC. FRAME 315C/D/E		
MOTOR INDUCAO - GAIOLA INDUCT. MOTOR-SQUIRREL CAGE	FS SF 1.00	Hz 60	
V 380	A 680		
RPM min ⁻¹ 1784	I _N /I _{NL} 6.8	F.P. P.F. 0.86	
REG DUTY S1	REND(%) NOM.EFF. 96.1	AMB. 40°C	
ISOL INSL F Δt 80 K	CAT DES N	I.F.S. S.F.A.	
IP55	Alt 1000	m.a.n.m. m.a.s.l. 2161 kg	

→ 6320-C3(51g) MOBIL POLYREX EM
 → 6316-C3(34g) 4500 h

HGF



12309946

~ 3 kW 560	FRAME 355C/D/E		
V 460	Hz 60		
A 841	SF 1.00		
min ⁻¹ 1783	P.F. 0.87		
DUTY S1	AMB. 40°C		
INS. CL. F Δt 80 K	IP55		
Alt 1000 m.a.s.l.	WEIGHT 3114 kg		

→ 6322-C3(60g) MOBIL POLYREX EM
 → 6319-C3(45g) 4500 h

Figura 2.1 - Placa de características de motores IEC

W22 NEMA Premium Inverter Duty Motor Severe Duty
MODEL:01018ET3E215T-W22

PH 3 HP(kW) 10 (7.5) FRAME 213/5T RPM 1760
V 208-230/460 Hz 60 SF 1.25 NEMA NOM. EFF. 91.7 %
A 24.8/12.4 INS. CL. F Δ 80 k P.F. 0.83 DUTY CONT.
SFA 31/15.5 A ENCL. TEFC IP55 AMB. 40°C ALT. 1000 m.a.s.l.
50Hz 1 OHP 380V 15.0A 1445RPM SF 1.0 CODE H DES B

RUN CONNECTION

208-230 V(60Hz) Δ L1 L2 L3 T1 T2 T3 T4 T5 T6 T7 T8 T9

460 V(60Hz) Δ L1 L2 L3 T1 T2 T3 T4 T5 T6 T7 T8 T9

380 V(50Hz) Δ L1 L2 L3 T1 T2 T3 T4 T5 T6 T7 T8 T9

→ 6308-ZZ
→ 6207-ZZ
MOBIL POLYREX EM
MOD.TE1BFOXON 182Lbs

USABLE AT 208V 27.4 A FOR USE ON VPWM VFD 1000:1VT, 20:1CT, 1.0SF,T3.

Class I, Div. 2, Gr. A, B, C & D - T3
Class I, Zone 2, IIC - T3
Class II, Div. 2, Gr. F and G - T4

CC029A

CSA E SP R A CE

MADE IN BRAZIL
11166657

W22 NEMA Premium Inverter Duty Motor Severe Duty
CC029A FOR SAFE AREA MOD.TE1BFOXON

PH 3 HP(kW) 75(55) FRAME 364/5T
V 208-230/460 Hz 60
A 186-168/84.1 SF 1.25
RPM 1775 SFA 210/105 A INS. CL. F Δ 80 k
NEMA NOM. EFF. 95.4 % P.F. 0.86
CODE G DES B AMB. 40°C DUTY CONT.
ENCL. TEFC IP55 WEIGHT 923 Lbs
USABLE AT 208V 186 A 50Hz 75HP 380V 103A 1465 RPM SF 1.0

RUN CONNECTION

230 V(60Hz) Δ L2 L3 L1 T1 T2 T3 T4 T5 T6 T7 T8 T9 T10 T11 T12

460 V(60Hz) Δ L2 L3 L1 T1 T2 T3 T4 T5 T6 T7 T8 T9 T10 T11 T12

380 V(50Hz) Δ L2 L3 L1 T1 T2 T3 T4 T5 T6 T7 T8 T9 T10 T11 T12

→ 6314-C3(27g) MOBIL POLYREX EM
→ 6314-C3(27g) 12000 h
FOR USE ON VPWM VFD 1000:1VT, 20:1CT, 1.0SF,T3.
ALT. 1000 m.a.s.l.

CAUTION: USE SUPPLY WIRES SUITABLE FOR 110°C

Class I, Div. 2, Gr. A, B, C & D - T3
Class I, Zone 2, IIC - T3
Class II, Div. 2, Gr. F and G - T4

ESPAÑOL

MADE IN BRAZIL
12774002

HGF

PH 3 HP 700 FRAME 6806/7/8T
V 480 Hz 60
A 755 SF 1.00
RPM 1192 SFA INS. CL. F
NEMA NOM. EFF. 96.5 % P.F. 0.85
CODE G DES AMB. 40°C DUTY CONT.
ENCL. TEFC TYPE ET WEIGHT 8339 Lbs
Alt. 1000 m.a.s.l.

RUN CONNECTION

480 V Δ L1 L2 L3 T1 T2 T3 T4 T5 T6

→ 6324-C3(72g) MOBIL POLYREX EM
→ 6319-C3(45g) 4500 h

LR 110298

Figura 2.2 - Placa de características de motores NEMA

3. SEGURIDAD



Durante la instalación y mantenimiento, los motores deben estar desconectados de la red, completamente parados y deben ser tomados cuidados adicionales para evitar arranques accidentales.



Los profesionales que trabajan en instalaciones eléctricas, sea en el montaje, en la operación o en el mantenimiento, deben utilizar herramientas apropiadas y ser instruidos sobre la aplicación de las normas y prescripciones de seguridad, inclusive sobre el uso de Equipamientos de Protección Individual (EPI), los que deben ser cuidadosamente observados.



Los motores eléctricos poseen circuitos energizados, componentes giratorios y superficies calientes, durante su operación normal, que pueden causar lesiones. De esta forma, todas las actividades relacionadas a su transporte, almacenamiento, instalación, operación y mantenimiento deben ser realizadas por personal capacitado.

Deben ser seguidas las instrucciones sobre seguridad, instalación, mantenimiento e inspección de acuerdo con las normas vigentes en cada país.

4. MANIPULACION Y TRANSPORTE

Los motores embalados individualmente no deben ser izados por el eje o por el embalaje, sino por el(los) cáncamos de elevación (cuando existan) y con dispositivos adecuados. Los cáncamos de elevación están dimensionados para soportar tan solo la masa del motor indicada en la placa de características. Los motores suministrados en palés deben ser izados por la base de palé. El embalaje no debe ser tumbado bajo ninguna circunstancia.



No utilice los cáncamos de elevación para suspender el motor en conjunto con otros equipamientos, como por ejemplo: bases, poleas, ventiladores, bombas, reductores, etc..

No deben ser utilizados cáncamos dañados, por ejemplo, con rajaduras, deformaciones, etc. Verificar sus condiciones antes de utilizarlos.

Los cáncamos de elevación en componentes como tapas, kit de ventilación forzada, entre otros, deben ser utilizados solamente para el elevación de estos componentes de manera aislada, nunca del motor completo.

Todo el movimiento debe ser realizado de forma suave, sin impactos, en caso contrario los rodamientos pueden ser dañados, así como los cáncamos ser expuestos a esfuerzos excesivos, pudiendo provocar la rotura de los mismos.



Los dispositivos de trabado del eje (utilizados para protección durante el transporte), en motores con rodamientos de rodillos o contacto angular, deben ser utilizados para todo y cualquier transporte del motor, aunque eso requiera el desplazamiento de la máquina accionada.

Todos los motores HGF, independientemente del tipo de cojinete, deben tener su rotor trabado para transporte.

Motores verticales con rodamientos lubricados por aceite deben ser transportados en posición vertical. En caso de necesidad de transporte en posición horizontal, utilice el dispositivo de trabado del eje en ambos lados (delantero / trasero) del motor.

4.1. ELEVACIÓN



Antes de iniciar cualquier proceso de elevación, asegúrese de que los cáncamos estén adecuadamente fijados, totalmente atornillados y con su base en contacto con la superficie a ser izada, conforme Figura 4.1. La Figura 4.2 ejemplifica el uso incorrecto.

Asegúrese de que el equipamiento utilizado en el elevación y sus dimensiones sean adecuados al tamaño del cáncamo y de la masa del motor.



Figura 4.1 - Manera correcta de fijación del cáncamo de elevación



Figura 4.2 - Manera incorrecta de fijación del cáncamo de elevación



El centro de gravedad de los motores varía en función de la potencia y los accesorios instalados. Respete los ángulos máximos, durante la elevación, informados en los subtemas a seguir.

4.1.1. Motores horizontales con un cáncamo de elevación

Para motores con un cáncamo de elevación, el ángulo máximo resultante durante el proceso de elevación no podrá exceder 30° en relación al eje vertical, conforme Figura 4.3.

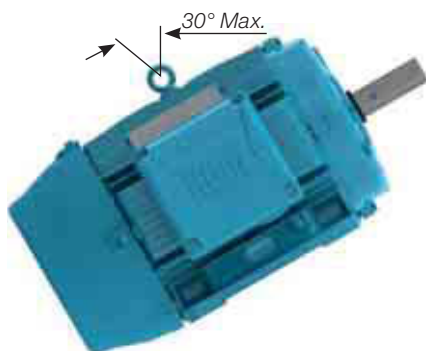


Figura 4.3 - Ángulo máximo resultante para motores con un cáncamo de elevación

4.1.2. Motores horizontales con dos o más cáncamos de elevación

Para motores que poseen dos o más cáncamos para el elevación, todos los cáncamos suministrados deben ser utilizados simultáneamente para el elevación.

Existen dos disposiciones de cáncamos posibles (verticales e inclinados), conforme son presentadas a seguir:

- Motores con cáncamos verticales, conforme Figura 4.4, el ángulo máximo resultante debe ser de 45° en relación al eje vertical. Se recomienda la utilización de una barra separadora, para mantener el elemento de elevación (corriente o cable) en el eje vertical y evitar daños a la superficie del motor.



Figura 4.4 - Ángulo máximo resultante para motores con dos o más cáncamos de elevación

Para motores HGF, W40 y W50 conforme Figura 4.5, el ángulo máximo resultante debe ser de 30° en relación al eje vertical;

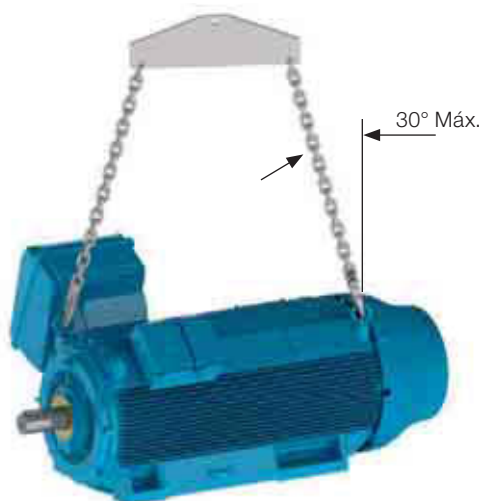


Figura 4.5 - Ángulo máximo resultante para motores HGF, W40 y W50 horizontales

- Motores con cáncamos inclinados, conforme Figura 4.6, es necesaria la utilización de una barra separadora, para mantener el elemento de elevación (corriente, cable, etc.) en el eje vertical y así también evitar daños a la superficie del motor.



Figura 4.6 - Uso de barra separadora en la elevación

4.1.3. Motores verticales

Para motores verticales, conforme Figura 4.7, es necesaria la utilización de una barra separadora, para mantener el elemento de elevación (corriente, cable) en el eje vertical y así también evitar daños a la superficie del motor.



Figura 4.7 - Elevación de motores verticales



Utilice siempre los cáncamos que están dispuestos en la parte superior del motor en relación a la posición de montaje y diametralmente opuestos. Ver Figura 4.8.



Figura 4.8 - Elevación de motores HGF y W50

4.1.3.1. Procedimiento para colocación de motores W22 en posición vertical

De forma general, por cuestiones de seguridad durante el transporte, los motores verticales son embalados y suministrados en la posición horizontal.

Para la colocación de motores W22 con cáncamos inclinados (ver Figura 4.6) en la vertical, deben ser seguidos los pasos abajo descritos:

1. Asegúrese de que los cáncamos están adecuadamente fijos, conforme Figura 4.1;
2. Remover el motor del embalaje, utilizando los cáncamos superiores, conforme Figura 4.9;



Figura 4.9 - Retirada del motor del embalaje

3. Instalar el segundo par de cáncamos, conforme Figura 4.10;



Figura 4.10 - Instalación del segundo par de cáncamos

4. Reducir la carga sobre el primer par de cáncamos para iniciar a rotación del motor, conforme Figura 4.11. Este procedimiento debe ser realizado de forma lenta y cuidadosa.



Figura 4.11 - Resultado final: motor posicionado de forma vertical

4.1.3.2. Procedimiento para colocación de motores HGF y W50 en posición vertical

Los motores verticales HGF son suministrados con ocho puntos de elevación, cuatro en la parte delantera y cuatro en la parte trasera. Los motores verticales W50 son suministrados con nueve puntos de elevación, cuatro en la parte delantera, uno en la parte central y cuatro en la parte trasera. Ambos son generalmente transportados en la posición horizontal, no obstante, para la instalación precisan ser colocados en la posición vertical.

Para la colocación de motores en posición vertical, deben ser seguidos los pasos de abajo:

1. Levante el motor a través de los cuatro cáncamos laterales, utilizando dos grúas, ver Figura 4.12;



Figura 4.12 - Elevación del motor HGF y W50 utilizando dos grúas

2. Baje la grúa que está sujeta a la parte delantera del motor y al mismo tiempo levante la grúa que está sujeta al lado trasero del motor hasta que el motor se equilibre, ver Figura 4.13;



Figura 4.13 - Colocación de motor HGF y W50 en posición vertical

3. Suelte la grúa sujeta a la parte delantera del motor y gire el motor 180° para posibilitar la fijación de la grúa suelta en los otros dos cáncamos de la parte trasera del motor, ver Figura 4.14;



Figura 4.14 -Suspensión de motor HGF y W50 por los cáncamos traseros

4. Fije la grúa suelta a los otros dos cáncamos de la parte trasera del motor y levántela hasta que el motor quede en la posición vertical, ver Figura 4.15.



Figura 4.15 - Motor HGF y W50 en posición vertical

Estos procedimientos sirven para movimientos de motores construidos con montaje en posición vertical. Estos mismos procedimientos pueden ser utilizados para la colocación del motor de posición horizontal a posición vertical y viceversa.

4.2. PROCEDIMIENTO PARA VIRADA DE MOTORES W22 VERTICALES

Para realizar la virada de motores W22 originalmente en la posición vertical, siga los pasos mostrados abajo:

1. Asegúrese que los cáncamos estén fijados adecuadamente, conforme ítem 4.1;
2. Instale el primer par de cáncamos y suspenda el motor, ver Figura 4.16;



Figura 4.16 - Instalación del primer par de cáncamos

3. Instalar el segundo par de cáncamos, ver Figura 4.17;



Figura 4.17 - Instalación del segundo par de cáncamos

4. Reduzca la carga sobre el primer par de cáncamos para iniciar la rotación del motor, conforme Figura 4.18. Este procedimiento debe ser realizado de forma lenta y cuidadosa;



Figura 4.18 - Motor está siendo rotado para hacia la posición horizontal

5. Remueva el primer par de cáncamos, ver Figura 4.19.



Figura 4.19 - Resultado final: motor posicionado de forma horizontal



5. ALMACENAMIENTO

Si los motores no fueran instalados de inmediato, se recomienda almacenarlos en local seco con humedad relativa del aire de hasta 60%, con temperatura ambiente por encima de 5 °C y por debajo de 40 °C, libre de polvo, vibraciones, gases, agentes corrosivos, con temperatura uniforme, en posición normal y sin apoyar otros objetos sobre los mismos. Quite las poleas, en caso que existan, de la punta del eje, la cual debe ser mantenida libre y con grasa protectora para evitar corrosión.

En caso que el motor posea resistencia de calentamiento, ésta deberá ser energizada siempre que el motor no esté en operación. Esto se aplica también a los casos en que el motor está instalado, pero fuera de uso por un largo período. En estas situaciones, dependiendo de las condiciones del ambiente, podrá ocurrir condensación de agua en el interior del motor, provocando una caída en la resistencia de aislamiento. Los motores deben ser almacenamientos de tal modo que el drenaje de agua condensada sea facilitado (informaciones adicionales están disponibles en el ítem 6).



Las resistencias de calentamiento nunca deben estar energizadas mientras el motor esté operando.

5.1. SUPERFICIES MECANIZADAS EXPUESTAS

Todas las superficies mecanizadas expuestas (por ejemplo, punta de eje y brida) son protegidas en la fábrica por un inhibidor de oxidación temporario. Esta película protectora debe ser reaplicada periódicamente durante el período de almacenamiento (por lo menos a cada seis meses) o cuando fuera retirada o estuviera deteriorada.

5.2. APILAMIENTO

El apilamiento de embalajes durante el almacenamiento no debe sobrepasar los 5 metros de altura, obedeciendo los criterios de la Tabla 5.1:

Tabla 5.1 - Apilamiento máximo recomendado

Tipo de embalaje	Carcasas	Cantidad máxima de apilamiento
Caja de cartón	IEC 63 a 132 NEMA 143 a 215	Indicada en la pestaña superior de la caja de cartón
Jaula de madera	IEC 63 a 315 NEMA 48 a 504/5	06
	IEC 355 NEMA 586/7 y 588/9	03
	W40 / W50 / HGF IEC 315 a 630 W40 / W50 / HGF NEMA 5000 a 9600	Indicado en el propio embalaje

Notas:

- 1) No apile embalajes mayores sobre menores;
- 2) Posicione correctamente un embalaje sobre el otro (ver Figura 5.1 y Figura 5.2);

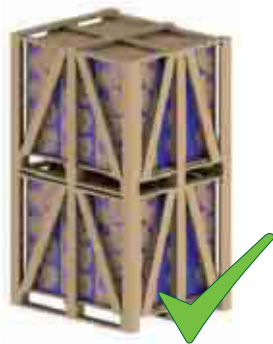


Figura 5.1 - Apilamiento adecuado



Figura 5.2 - Apilamiento inadecuado

3) Las patas de los embalajes superiores deben estar apoyadas sobre calces de madera (Figura 5.3) no sobre cintas de acero ni pueden permanecer sin apoyo (Figura 5.4);

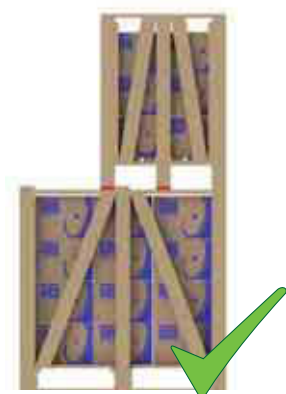


Figura 5.3 - Apilamiento adecuado

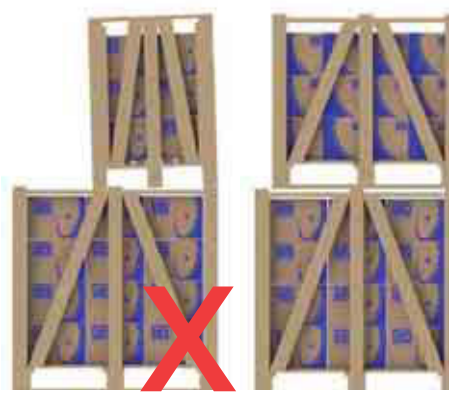


Figura 5.4 - Apilamiento inadecuado

4) Para el apilamiento de un volumen menor sobre un volumen mayor, agregue varas transversales entre los mismos cuando el mayor no ofrezca resistencia al peso del menor (ver Figura 5.5). Esta situación normalmente ocurre con los volúmenes de los motores de carcasa por encima de la IEC 225S/M (NEMA 364/5T).



Figura 5.5 - Utilización de varas adicionales para apilamiento

5.3. COJINETES

5.3.1. Cojinetes de rodamiento lubricados con grasa

Se recomienda girar el eje del motor por lo menos una vez al mes (manualmente, al menos cinco vueltas, dejando el eje en posición diferente de la original). Obs.: en caso que el motor posea dispositivo de trabado del eje, el mismo debe ser retirado antes de girar el eje y ser colocado de nuevo antes de levantar el motor.

Los motores verticales pueden ser almacenamientos en posición vertical o en posición horizontal.

Para motores con rodamiento abierto almacenamientos por más de seis meses, los rodamientos deben ser relubricados, conforme el ítem 8.2, antes de la entrada en operación.

En caso que el motor permanezca almacenamiento por un período superior a dos años, se recomienda sustituir los rodamientos, o de otra forma, deben ser retirados, lavados, inspeccionados y relubricados conforme el ítem 8.2.

5.3.2. Cojinetes de rodamiento con lubricación por aceite

El motor debe ser almacenamiento en su posición original de funcionamiento, y con aceite en los cojinetes. El nivel de aceite debe ser respetado, permaneciendo en la mitad del visor de nivel.

Durante el período de almacenamiento, se debe retirar el dispositivo de trabado del eje y, mensualmente, girar el eje manualmente cinco vueltas, para hacer circular el aceite y conservar el cojinete en buenas condiciones. Siendo necesario mover el motor, el dispositivo de trabado del eje debe ser reinstalado.

Para los motores almacenamientos durante un periodo igual o mayor que el intervalo de cambio de aceite, el aceite deberá ser cambiado, conforme el ítem 8.2, antes de la puesta en funcionamiento.

En caso que el motor permanezca almacenamiento por un período superior a dos años, se recomienda sustituir los rodamientos o entonces retirarlos, lavarlos, inspeccionarlos y relubricarlos conforme el ítem 8.2.

El aceite de los cojinetes de los motores verticales, es retirado para evitar derramamiento durante el transporte. Tras la recepción, sus cojinetes deben ser lubricados.

5.3.3. Cojinetes de rodamiento con lubricación de tipo de neblina de aceite

El motor debe ser almacenamiento en posición horizontal. Rellene los cojinetes con aceite mineral ISO VG 68 con la cantidad de aceite indicada en la Tabla 5.2 (también válida para rodamientos con dimensiones equivalentes). Tras a colocación de aceite en los cojinetes, gire el eje (como mínimo cinco vueltas). Durante el período de almacenamiento, se debe retirar el dispositivo de trabado del eje (cuando es suministrado) y semanalmente girar el eje manualmente 5 vueltas, dejando el mismo en posición diferente de la original. Siendo necesario mover el motor, el dispositivo de trabado del eje debe ser reinstalado. En caso que el motor permanezca almacenamiento por un período superior a dos años, se recomienda sustituir los rodamientos o entonces retirarlos, lavarlos, inspeccionarlos y relubricarlos conforme el ítem 8.2.

Tabla 5.2 - Cantidad de aceite por rodamiento

Tamaño de rodamiento	Cantidad de aceite (ml)	Tamaño de rodamiento	Cantidad de aceite (ml)
6201	15	6309	65
6202	15	6311	90
6203	15	6312	105
6204	25	6314	150
6205	25	6315	200
6206	35	6316	250
6207	35	6317	300
6208	40	6319	350
6209	40	6320	400
6211	45	6322	550
6212	50	6324	600
6307	45	6326	650
6308	55	6328	700

Durante cualquier manipulación del motor, los cojinetes deben estar sin aceite. De esa forma, antes de la entrada en operación, todo el aceite de los cojinetes debe ser drenado. Después de la instalación, en caso que el sistema de neblina no esté en operación, el aceite debe ser recolocado para garantizar la conservación del cojinete. En este caso, se debe también proceder con el giro semanal del eje.

5.3.4. Cojinetes de deslelevación

El motor debe ser almacenamiento en su posición original de funcionamiento, y con aceite en los cojinetes. El nivel de aceite debe ser respetado, permaneciendo en la mitad del visor de nivel. Durante el período de almacenamiento, se debe, retirar el dispositivo de trabado del eje y, mensualmente, girar el eje manualmente 5 vueltas (y a 30 rpm), para hacer circular el aceite y conservar el cojinete en buenas condiciones. En caso que sea necesario mover el motor, el dispositivo de trabado del eje debe ser reinstalado. Para los motores almacenamiento durante un periodo igual o mayor que el intervalo de cambio de aceite, el aceite deberá ser cambiado, conforme el ítem 8.2, antes de la puesta en funcionamiento. En caso que el motor permanezca almacenamiento por un período mayor que el intervalo de cambio de aceite, o no sea posible girar el eje del motor, el aceite debe ser drenado y debe ser aplicada una protección anticorrosiva y deshumidificadores.

5.4. RESISTENCIA DE AISLAMIENTO

Se recomienda medir periódicamente la resistencia de aislamiento de los motores, para de esa forma evaluar las condiciones de almacenamiento bajo el punto de vista eléctrico. Si fueran observadas caídas en los valores de Resistencia de Aislamiento, las condiciones del almacenamiento deben ser analizadas, evaluadas y corregidas, cuando sea necesario.

5.4.1. Procedimiento para medición de la resistencia de aislamiento



La medición de la resistencia de aislamiento debe ser realizada en área segura.

La resistencia de aislamiento debe ser medida con un megóhmetro y con el motor parado, frío y completamente desconectado de la red eléctrica.



Para evitar el riesgo de shock eléctrico, descargue los terminales inmediatamente antes y después de cada medición. En caso que el motor posea capacitores, éstos deben ser descargados.

Es recomendable que cada fase sea aislada y testada separadamente, permitiendo que sea hecha una comparación entre la resistencia de aislamiento entre cada fase. Para testear una de las fases, las demás fases deben estar puestas a tierra.

El test de todas las fases simultáneamente evalúa solamente la resistencia de aislamiento contra tierra. En este caso no es evaluada la resistencia de aislamiento entre las fases.

Los cables de alimentación, llaves, condensadores y otros equipamientos externos conectados al motor pueden influenciar considerablemente la medición de la resistencia de aislamiento. Al realizar estas mediciones, todos los equipamientos externos deben estar desconectados y puestos a tierra.

La lectura de la resistencia de aislamiento debe ser realizada después de ser aplicada la tensión durante un período de un minuto (1 min). La tensión a ser aplicada debe obedecer la Tabla 5.3.

Tabla 5.3 - Tensión para medición de la resistencia de aislamiento

Tensión nominal del motor (V)	Tensión aplicada para la medición de la resistencia de aislamiento (V)
< 1.000	500
1.000 - 2.500	500 - 1.000
2.501 - 5.000	1.000 - 2.500
5.001 - 12.000	2.500 - 5.000
> 12.000	5.000 - 10.000

La medición de la resistencia de aislamiento debe ser corregida para la temperatura de 40 °C conforme Tabla 5.4.

Tabla 5.4 - Factor de Corrección de la Resistencia de Aislamiento para 40 °C

Temperatura de medición de la resistencia de aislamiento (°C)	Factor de corrección de la resistencia de aislamiento para 40 °C	Temperatura de medición de la resistencia de aislamiento (°C)	Factor de corrección de la resistencia de aislamiento para 40 °C
10	0,125	30	0,500
11	0,134	31	0,536
12	0,144	32	0,574
13	0,154	33	0,616
14	0,165	34	0,660
15	0,177	35	0,707
16	0,189	36	0,758
17	0,203	37	0,812
18	0,218	38	0,871
19	0,233	39	0,933
20	0,250	40	1,000
21	0,268	41	1,072
22	0,287	42	1,149
23	0,308	43	1,231
24	0,330	44	1,320
25	0,354	45	1,414
26	0,379	46	1,516
27	0,406	47	1,625
28	0,435	48	1,741
29	0,467	49	1,866
30	0,500	50	2,000

La condición del aislamiento del motor deberá ser evaluada comparándose el valor medido con los valores de la Tabla 5.5 (referenciados a 40 °C):

Tabla 5.5 - Avaliação do sistema de isolamento

Valor límite para tensión nominal hasta 1,1 kV (MΩ)	Valor límite para tensión nominal por encima de 1,1 kV (MΩ)	Situación
Hasta 5	Hasta 100	Peligroso, el motor no debe operar en esa condición
Entre 5 y 100	Entre 100 y 500	Regular
Entre 100 y 500	Por encima de 500	Bueno
Por encima de 500	Por encima de 1.000	Excelente

Los datos indicados de la tabla sirven simplemente como valores de referencia. Se sugiere mantener el histórico de la resistencia de aislamiento del motor durante toda su vida.

Si la resistencia de aislamiento estuviera baja, el estator del motor puede estar húmedo. En ese caso, se recomienda llevarlo a un Asistente Técnico Autorizado WEG para que sean realizadas la evaluación y la reparación adecuadas. Este servicio no está cubierto por el Término de Garantía.

Para procedimiento de adecuación de la resistencia de aislamiento, ver ítem 8.4.

6. INSTALACION



La instalación de motores debe ser hecha por profesionales capacitados con conocimientos sobre las normas y las prescripciones de seguridad.

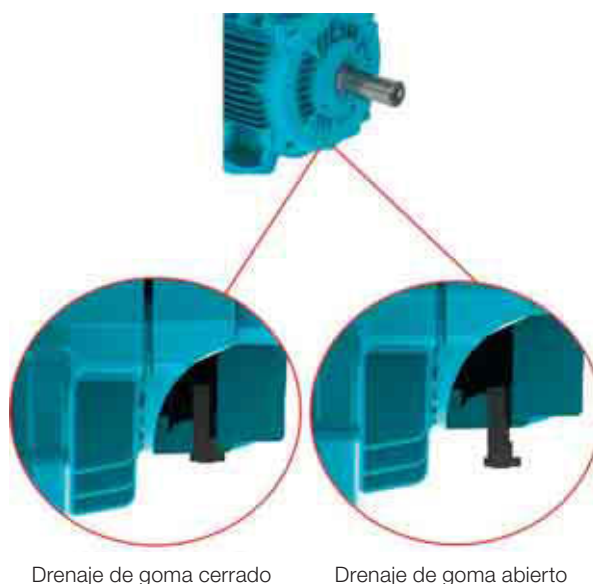
Antes de continuar con el procedimiento de instalación deben ser evaluados algunos puntos:

1. Resistencia de aislamiento: debe estar dentro de los valores aceptables. Ver ítem 5.4.
2. Cojinetes:
Si el motor está instalado y no entra en funcionamiento inmediatamente, proceder con las instrucciones del ítem 5.3
3. Condición de los condensadores de arranque: para motores monofásicos almacenamientos por un período mayor a dos años, se recomienda que sus condensadores de arranque sean sustituidos.
4. Caja de conexión:
 - a. Deben estar limpias y secas en su interior;
 - b. Los elementos de contacto deben estar libres de oxidación y correctamente conectados. Ver ítems 6.9 y 6.10;
 - c. Las entradas de cables no utilizadas deben estar correctamente selladas, la tapa de la caja de conexión debe ser cerrada y los sellados deben estar en condiciones apropiadas para atender el grado de protección del motor.
5. Ventilación: las aletas, la entrada y la salida de aire deben estar limpias y desobstruidas. La distancia de instalación recomendada entre las entradas de aire del motor y la pared no debe ser inferior a $\frac{1}{4}$ (un cuarto) del diámetro de la entrada de aire. Se debe asegurar espacio suficiente para la realización de servicios de limpieza. Ver ítem 7.
6. Acoplamiento: retirar el dispositivo de trabado del eje (si existe) y la grasa de protección contra corrosión de la punta del eje y de la brida solamente antes de instalar el motor. Ver ítem 6.4.
7. Drenaje: siempre deben estar posicionados de forma que el drenaje sea facilitado (en el punto más bajo del motor. En caso que exista una flecha indicadora en el cuerpo del drenaje, el drenaje debe ser montado para que la misma apunte hacia abajo).

Motores con drenaje de goma salen de la fábrica en su posición y deben ser abiertos periódicamente para permitir la salida del agua condensada. Para ambientes con elevada condensación del agua y motores con grado de protección IP55, los drenajes pueden ser armados en posición abierta (ver Figura 6.1).

Para motores con grado de protección IP56, IP65 o IP66, los drenajes deben permanecer en posición cerrada (ver Figura 6.1), siendo abiertos solamente durante el mantenimiento del motor.

Los motores con lubricación de tipo neblina de aceite deben tener sus drenajes conectados a un sistema de recogida específico (ver Figura 6.12).



Drenaje de goma cerrado

Drenaje de goma abierto

Figura 6.1 - Detalle del drenaje de goma montado en posición cerrada y abierta

8. Recomendaciones adicionales

- Verifique el sentido de rotación del motor, encendiéndolo a vacío antes de acoplarlo a la carga;
- Para motores montados a posición vertical con la punta de eje hacia abajo, se recomienda el uso de sombrero para evitar a penetración de cuerpos extraños en el interior del motor;
- Para motores montados en la posición vertical con la punta de eje hacia arriba, se recomienda el uso de un deflector de agua (*water slinger ring*) para evitar la penetración de agua por el eje.



Retire o fije completamente la chaveta antes de encender el motor.



Cualquier modificación de las características constructivas del motor, como la instalación de accesorio de engrases prolongadas o modificación del sistema de lubricación, instalación de accesorios en puntos alternativos, etc., sólo puede ser realizada con aprobación previa por escrito de WEG.

6.1. CIMIENTOS PARA EL MOTOR

El cimiento es el elemento estructural, base natural o preparada, destinada a soportar los esfuerzos producidos por los equipamientos instalados, permitiendo la operación de éstos con estabilidad, buen rendimiento y seguridad.

El proyecto de cimientos debe considerar las estructuras adyacentes para evitar influencia de un equipamiento sobre el otro, a fin de que no ocurra propagación de vibraciones.

Los cimientos deben ser planos y su elección, detallado y ejecución, exige las características:

- De la construcción del propio equipamiento, implicando no solamente los valores y forma de actuación de las cargas, sino que también su finalidad y los límites máximos de las deformaciones y vibraciones compatibles en cada caso (ejemplo, motores con valores reducidos de: nivel de vibración, planicidad de las patas, concentricidad de la brida, pulso de la brida, etc.);
- De las construcciones vecinas, comprendiendo el estado de conservación, estimación de las cargas máximas aplicadas, tipo de cimiento y fijación empleadas, así como los niveles de vibración transmitidos por estas construcciones.

Cuando el motor sea suministrado con tornillo de alineamiento/nivelación, deberá ser prevista en la base una superficie que permita el alineamiento/nivelación.



Los esfuerzos generados durante la operación, por la carga accionada, deben ser considerados como parte del dimensionamiento de los cimientos. El usuario es totalmente responsable del proyecto, preparación y ejecución de los cimientos.

Los esfuerzos sobre los cimientos pueden ser calculados por las ecuaciones:

$$F_1 = 0,5 * g * m - (4 * T_b / A)$$

$$F_2 = 0,5 * g * m + (4 * T_b / A)$$

Donde:

F_1 y F_2 = esfuerzos en un lado del motor (N)

g = aceleración de la gravedad (9,8 m/s²)

m = peso del motor (kg)

T_b = par máximo del motor (Nm)

A = distancia entre los agujeros de montaje de las patas del motor (vista frontal) (m)

Los motores pueden ser montados sobre:

- Bases de concreto: más recomendadas y usuales para los motores de gran porte (ver Figura 6.2)
- Bases metálicas: más comunes para motores de pequeño tamaño (ver Figura 6.3)

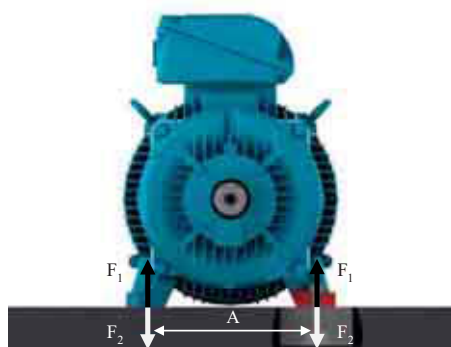


Figura 6.2 - Motor instalado sobre base de concreto



Figura 6.3 - Motor instalado sobre base metálica

En las bases metálicas y de hormigón puede existir un sistema de deslización. Normalmente son utilizados en aplicaciones en que el accionamiento ocurre por poleas y correas. Son más flexibles permitiendo montajes y desmontajes más rápidos, además de permitir ajustes en la tensión de la correa. Otro aspecto importante es la posición de los tornillos de trabado de la base, que deben ser opuestos y en posición diagonal. El riel más cercano a la polea motora es colocado de forma que el tornillo de posicionamiento permanezca entre el motor y la máquina accionada. El otro riel debe ser colocado con el tornillo en posición opuesta (diagonal), como es presentado en la Figura 6.4.

Para facilitar el montaje, las bases pueden poseer características como:

- Resaltes y/o huecos
- Tornillos de anclaje con placas sueltas
- Tornillos fundidos en el hormigón
- Tornillos de nivelación
- Tornillos de posicionamiento
- Bloques de hierro o de acero, placas con superficies planas



Figura 6.4 - Motor instalado sobre base deslizante

También se recomienda que después de la instalación del motor, las partes metálicas expuestas sean protegidas contra oxidación.

6.2. FIJACION DEL MOTOR



Motores sin patas suministrados con dispositivos de transporte, de acuerdo con la Figura 6.5, deben tener sus dispositivos retirados antes de iniciar la instalación del motor.

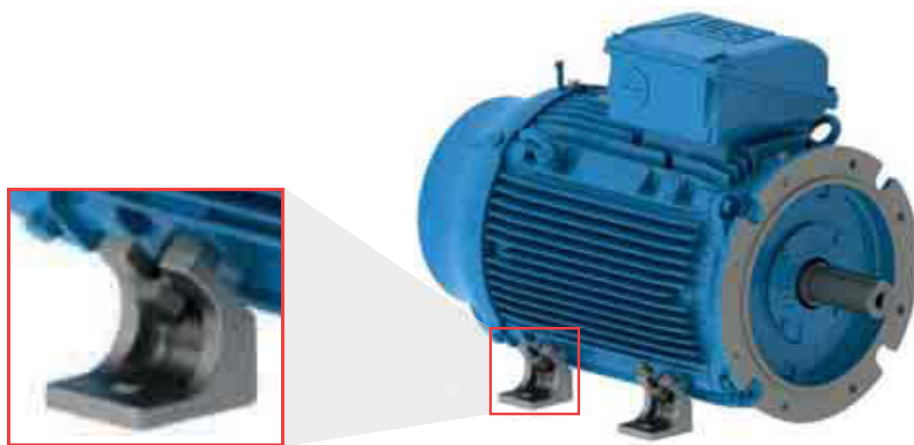


Figura 6.5 - Dispositivo de transporte para motores sin patas

6.2.1. Fijación por las patas

El dimensionamiento de la perforación de las patas, basado en las normas IEC o NEMA, es informado en el catálogo técnico del producto.

El motor debe ser apoyado sobre la base, alineado y nivelado a fin de que no provoque vibraciones ni esfuerzos excesivos en el eje o en los cojinetes. Para más detalles, consulte el ítem 6.3 y 6.6.

Se recomienda que el tornillo de fijación tenga longitud roscada libre de 1,5 veces el diámetro del tornillo. En aplicaciones de alto rendimiento, puede ser necesaria la utilización de una longitud roscada libre mayor. La Figura 6.6 representa la fijación del motor con patas indicando la longitud libre mínima del tornillo.

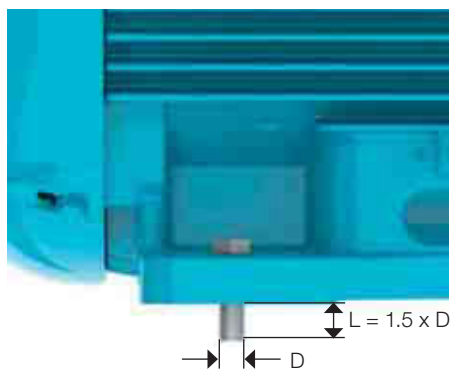


Figura 6.6 - Representación de la fijación del motor por patas

6.2.2. Fijación por brida

El dimensionamiento de la brida, basado en las normas IEC o NEMA, es informado en el catálogo electrónico o en el catálogo técnico del producto.

La brida del motor debe ser apoyada en la base, que debe poseer un dimensionamiento de encaje adecuado para el tamaño de la brida del motor y así asegurar la concentricidad del conjunto.

Dependiendo del tipo de brida, la fijación puede ser realizada desde el motor hacia la base (brida FF(IEC) o D (NEMA)) o desde la base hacia el motor (brida C (DIN o NEMA)).

Para fijación desde la base hacia el motor, la determinación de la longitud del tornillo debe tomar en consideración el grosor de la base del usuario y la profundidad de la rosca de la brida del motor.



En los casos que el agujero de la brida sea pasante, la longitud del tornillo de fijación del motor no debe exceder la longitud roscada de la brida para evitar contacto con la bobina del motor.

Para fijación del motor a la base, se recomienda que el tornillo de fijación tenga longitud roscada libre de 1,5 veces el diámetro del tornillo. En aplicaciones severas, puede ser necesaria la utilización de una longitud roscada libre mayor.

Para fijación de motores de gran porte y/o en aplicaciones de alto rendimiento, se recomienda que, además de la fijación por brida, el motor sea apoyado (por patas o *pad*). El motor nunca puede ser apoyado sobre sus aletas. Ver Figura 6.7.



Figura 6.7 - Representación de la fijación del motor con brida y apoyo en la base de la carcasa

Para aplicación de motores con la presencia de líquidos en el interior de la brida (ej.: aceite), el sellado del motor debe ser adecuado para impedir la penetración de líquidos en el interior del motor.

6.2.3. Fijación por pad

Este tipo de fijación es normalmente utilizado en conductos de ventilación. La fijación del motor se hace a través de perforaciones roscadas en la estructura del motor, cuyas medidas se informan en el catálogo electrónico o en el catálogo técnico del producto.

El dimensionamiento de la varilla de fijación/tornillo del motor debe tomar en consideración las medidas del conducto de ventilación o base de instalación y la profundidad de la rosca en el motor. Las varillas de fijación y la pared del ducto deben tener rigidez suficiente para evitar la vibración excesiva del conjunto (motor y ventilador). La Figura 6.8 representa la fijación por *pads*.



Figura 6.8 - Representación de la fijación del motor en el interior de un conducto de ventilación

6.3. EQUILIBRADO

Los equipos desequilibrados generan vibraciones que pueden causar daños al motor. Los motores WEG están equilibrados dinámicamente con “media chaveta” en vacío (desacoplados). Deben ser solicitados equilibrados especiales en el momento de la compra.



Los elementos de transmisión tales como poleas, acoplamientos, etc., deben ser equilibrados antes de ser instalados en los ejes de los motores.

El grado de calidad de equilibrado del motor sigue las normas vigentes para cada línea de producto.

Se recomienda que los desvíos máximos de equilibrado sean registrados en el informe de instalación.

6.4. ACOPLAMIENTOS

Los acoplamientos son utilizados para la transmisión del par del motor hacia la máquina accionada. Al utilizar un acoplamiento, deben ser observados los aspectos siguientes:

- Utilice herramientas apropiadas para el montaje y desmontaje de los acoplamientos y así evitar daños al motor;
- Se recomienda la utilización de acoplamientos flexibles, capaces de absorber pequeños desalineamientos durante la funcionamiento del equipo
- Las cargas máximas y límites de velocidad informados en los catálogos de los fabricantes de los acoplamientos y del motor no deben ser excedidos;
- Realice la nivelación y el alineamiento del motor conforme ítems 6.5 y 6.6, respectivamente.



Los motores accionados sin elementos de transmisión acoplados deben tener su chaveta firmemente fijada o retirada, para prevenir accidentes.

6.4.1. Acoplamiento directo

Cuando el eje del motor está acoplado directamente al eje de la carga accionada, sin el uso de elementos de transmisión, presenta acoplamiento directo. El acoplamiento directo ofrece menor costo, mayor seguridad contra accidentes y ocupa menos espacio.



En aplicaciones con acoplamiento directo, se recomienda el uso de rodamientos de bolas.

6.4.2. Acoplamiento por engranaje

El acoplamiento por engranajes es utilizado cuando existe la necesidad de una reducción de velocidad. Es imprescindible que los ejes estén perfectamente alineados, rigurosamente paralelos (en caso de engranajes rectos) y en el ángulo de engranaje (en caso de engranajes cónicos o helicoidales).

6.4.3. Acoplamiento por poleas y correas

Es un tipo de transmisión utilizado cuando existe la necesidad de una relación de velocidades entre el motor y la carga accionada.



Una tensión excesiva en las correas perjudica los rodamientos y puede provocar la ruptura del eje del motor.

6.4.4. Acoplamiento de motores equipados con cojinetes de deslevaración



Los motores equipados con cojinetes de deslevaración deben estar acoplados directamente a la máquina accionada o por medio de un reductor. Los cojinetes de deslevaración no permiten el acoplamiento a través de poleas y correas.

Los motores equipados con cojinetes de deslevaración poseen 3 marcas en la punta del eje, donde la marca central es la indicación del centro magnético y las otras 2 marcas externas indican los límites de movimiento axial permitidos para el rotor, conforme Figura 6.9.

El motor debe ser acoplado de manera que la flecha fijada en la carcasa del cojinete quede posicionada sobre la marca central, cuando el motor esté en operación. Durante la puesta en marcha, o incluso en operación, el

rotor puede moverse libremente entre las dos ranuras externas, en caso que la máquina accionada ejerza algún esfuerzo axial sobre el eje del motor. No obstante, el motor no puede operar de manera constante con esfuerzo axial sobre el cojinete, bajo ningún concepto.



Figura 6.9 - Holgura axial en motor equipado con cojinete de deslización



Al evaluar el acoplamiento, se debe considerar la holgura axial máxima del cojinete conforme la Tabla 6.1. Las holguras axiales de la máquina accionada y del acoplamiento influyen en la holgura máxima del cojinete.

Tabla 6.1 Holguras utilizadas en cojinetes de deslización

Tamaño del cojinete	Holgura axial total (mm)
9*	$3 + 3 = 6$
11*	$4 + 4 = 8$
14*	$5 + 5 = 10$
18	$7,5 + 7,5 = 15$

* Para motores conforme la norma API 541, la holgura axial total es 12.7 mm.

Los cojinetes de deslización utilizados por WEG no fueron proyectados para soportar un esfuerzo axial continuo. La operación continua de la máquina, en sus límites de holgura axial, no es recomendada.

6.5. NIVELACION

La nivelación del motor debe ser realizada para corregir eventuales desvíos de planicidad, que puedan existir provenientes de otros procesos y acomodaciones de los materiales. La nivelación puede ser realizada por medio de un tornillo de nivelación fijado a la pata o brida del motor, o por medio de finas chapas de compensación. Tras la nivelación, la diferencia de altura entre la base de fijación del motor y el motor no debe exceder 0,1 mm.

En caso que sea utilizada una base metálica para ajustar la altura de la punta de eje del motor con la punta de eje de la máquina accionada, ésta debe ser nivelada en la base de cemento.

Se recomienda que los desvíos máximos de nivelación sean registrados y almacenamientos en el informe de instalación.

6.6. ALINEAMIENTO

El alineamiento entre la máquina motriz y la accionada es una de las variables que más contribuyen para prolongar la vida del motor. El desalineamiento entre los acoplamientos genera elevadas cargas que reducen la vida útil de los cojinetes, provocan vibraciones y, en casos extremos, pueden causar la ruptura del eje. La Figura 6.10 ilustra el desalineamiento entre el motor y el equipamiento accionado.

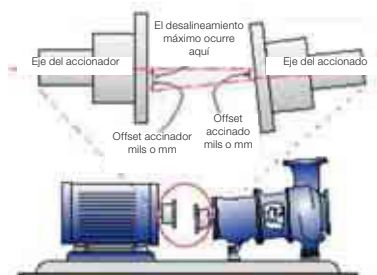


Figura 6.10 - Condición típica de desalineamiento

Para efectuar un buen alineamiento del motor, se deben utilizar herramientas y dispositivos adecuados, tales como reloj comparador, instrumento de alineamiento láser, entre otros. El eje debe ser alineado axialmente y radialmente con el eje de la máquina accionada.

El valor leído en relojes comparadores para el alineamiento, de acuerdo con la Figura 6.11, no debe exceder 0,03 mm, considerando un giro completo del eje. Debe existir una holgura entre los acoplamientos, para compensar la dilatación térmica de los ejes, conforme especificación del fabricante del acoplamiento.

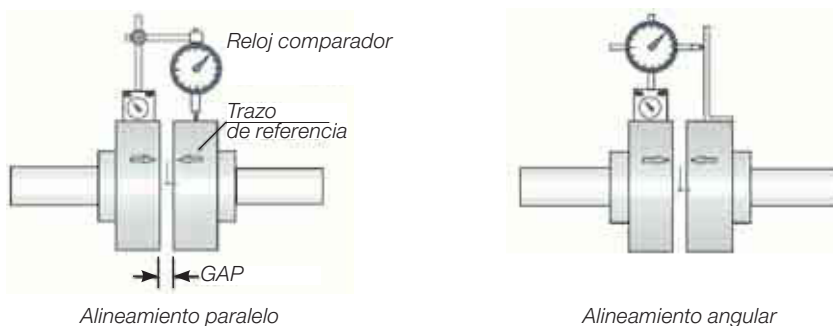


Figura 6.11 - Alineamiento con reloj comparador

En caso que el alineamiento sea realizado a través de un instrumento láser, deben ser seguidas las instrucciones y recomendaciones suministradas por el fabricante del instrumento.

La verificación del alineamiento debe ser realizada a temperatura ambiente y a la temperatura de trabajo de los equipamientos.



Es recomendable que el alineamiento de los acoplamientos sea verificado periódicamente.

Para acoplamiento por poleas y correas, el alineamiento debe ser realizado de tal modo que el centro de la polea motora esté en el mismo plano del centro de la polea movida y los ejes del motor y de la máquina estén perfectamente paralelos.

Después de la realización de los procedimientos descritos anteriormente, se debe certificar que los dispositivos de montaje del motor no permitan alteraciones en el alineamiento y en la nivelación y no causen daños al equipamiento.

Se recomienda que los desvíos máximos de alineamiento sean registrados y almacenamientos en el informe de instalación.

6.7. CONEXION DE MOTORES LUBRICADOS POR ACEITE O DE TIPO NEBLINA DE ACEITE

En motores con lubricación a aceite o de tipo *oil mist*, se debe conectar los tubos de lubricación existentes (entrada, salida del cojinete y drenaje del motor), conforme se indica en la Figura 6.12.

El sistema de lubricación debe garantizar lubricación continua del cojinete, de acuerdo con las especificaciones del fabricante de este sistema.

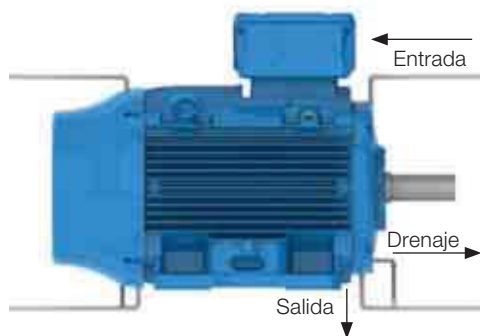


Figura 6.12 - Sistema de alimentación y drenaje para motores lubricados por aceite o de tipo Neblina de aceite

6.8. CONEXION DEL SISTEMA DE REFRIGERACION POR AGUA

En motores con refrigeración a agua, debe ser prevista la instalación de conductos en la entrada y salida de agua del motor para garantizar su refrigeración. Se debe observar, conforme el ítem 7.2, el flujo mínimo y la temperatura del agua en la instalación.

6.9. CONEXION ELECTRICA

Para el dimensionamiento de los cables de alimentación y dispositivos de maniobra y protección deben ser considerados: corriente nominal del motor, factor de servicio, corriente de arranque, condiciones del ambiente y de la instalación, la máxima caída de tensión, etc. conforme las normas vigentes.

Todos los motores deben ser instalados con sistemas de protección contra sobrecarga. Para motores trifásicos se recomienda la instalación de sistemas de protección contra falta de fase.



Antes de conectar el motor, verifique si la tensión y la frecuencia de la red son las mismas marcadas en la placa de características del motor. Siga el diagrama de conexión indicado en la placa de características del motor. Como referencia, pueden ser seguidas los diagramas de conexión presentados en la Tabla 6.2.

Para evitar accidentes, verifique si la puesta a tierra fue realizada conforme las normas vigentes.

Tabla 6.2 - Diagrama de conexión usuales para motores trifásicos

Configuración	Cantidad de cables	Tipo de conexión	Diagrama de conexión
Velocidad Única	3	-	
	6	Δ - Y	
	9	YY - Y	
		$\Delta\Delta$ - Δ	
		$\Delta\Delta$ - YY - Δ - Y	
	12	Δ - PWS Partida Devanado parcial	ARRANQUE OPERACIÓN
Dos velocidades Dahlander	6	YY - Y Par Variable	
		Δ - YY Par Constante	
		YY - Δ Potencia Constante	
	9	Δ - Y - YY	
Dos velocidades Doble devanado	6	-	

Tabla de equivalencias para la características del cable													
Características del cable en el diagrama de conexión		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Velocidad única	NEMA MG 1 Parte 2	T1	T2	T3	T4	T5	T6	T7	T8	T9	T10	T11	T12
	IEC 60034-8	U1	V1	W1	U2	V2	W2	U3	V3	W3	U4	V4	W4
	JIS (JEC 2137) - hasta 6 cables	U	V	W	X	Y	Z						
	JIS (JEC 2137) - arriba de 6 cables	U1	V1	W1	U2	V2	W2	U5	V5	W5	U6	V6	W6
Dos velocidades (Dahlander / Doble bobinado)	NEMA MG 1 Parte 2 ¹⁾	1U	1V	1W	2U	2V	2W	3U	3V	3W	4U	4V	4W
	IEC 60034-8	1U	1V	1W	2U	2V	2W	3U	3V	3W	4U	4V	4W
	JIS (JEC 2137)	1U	1V	1W	2U	2V	2W	3U	3V	3W	4U	4V	4W

1) La norma NEMA MG 1 Parte 2 define T1 hasta T12 para dos o más bobinados, pero WEG adopta 1U hasta 4W.

Asegúrese de que el motor esté conectado correctamente a la red de alimentación eléctrica a través de contactos seguros y permanentes.

Para motores sin placa de bornes, aisle los cables terminales del motor, utilizando materiales aislantes compatibles con la tensión de alimentación y con la clase de aislamiento informada en la placa de características.

Para la conexión del cable de alimentación y del sistema de puesta a tierra deben ser respetados los pares de apriete indicados en la Tabla 8.11.

La distancia de aislamiento (ver Figura 6.13) entre partes vivas no aisladas entre sí y entre partes vivas y partes puestas a tierra debe respetar los valores indicados en la Tabla 6.3.

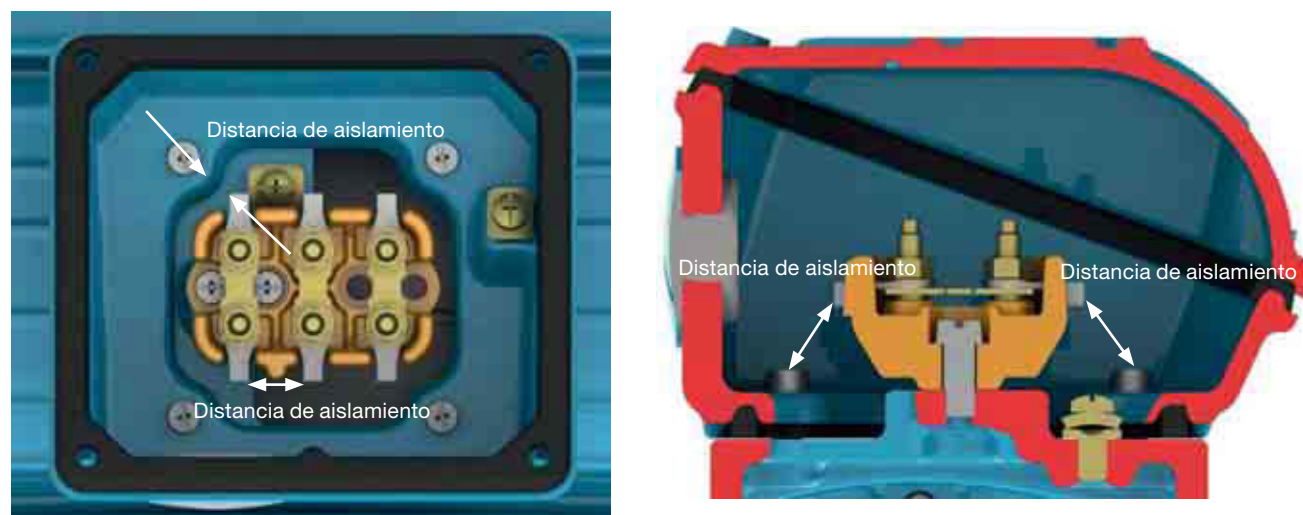


Figura 6.13 - Representación de la distancia de aislamiento

Tabla 6.3 - Distancia mínima de aislamiento (mm) x tensión de alimentación

Tensión	Distancia mínima de aislamiento (mm)
$U \leq 440 \text{ V}$	4
$440 < U \leq 690 \text{ V}$	5.5
$690 < U \leq 1.000 \text{ V}$	8
$1.000 < U \leq 6.900 \text{ V}$	45
$6.900 < U \leq 11.000 \text{ V}$	70
$11.000 < U \leq 16.500 \text{ V}$	105



Aunque el motor esté apagado, puede existir energía eléctrica en el interior de la caja de conexión utilizada para la alimentación de las resistencias de calentamiento o inclusive para energizar el devanado, cuando éste esté siendo utilizado como elemento de calentamiento.

Los condensadores de motores pueden retener energía eléctrica, incluso con el motor apagado. No toque los condensadores ni los terminales del motor sin antes verificar la existencia de tensión en los mismos.



Después de efectuar la conexión del motor, asegúrese de que ningún cuerpo extraño haya permanecido en el interior de la caja de conexión.



Las entradas de la(s) caja(s) de conexión deben ser cerradas/protegidas para de esa forma garantizar el grado de protección indicado en la placa de características del motor.

Las entradas de cables utilizadas para alimentación y control deben emplear componentes (como, por ejemplo, prensacables y conductos eléctricos) que cumplan las normas y reglamentaciones vigentes en cada país.



En caso que existan accesorios, como freno y ventilación forzada, los mismos deben ser conectados a la red de alimentación, siguiendo las informaciones de sus placas de características y los cuidados indicados anteriormente.

Todas las protecciones, inclusive las contra sobretensión, deben ser ajustadas tomando como base las condiciones nominales de la máquina. Esta protección también tendrá que proteger el motor en caso de cortocircuito, falta de fase, o rotor bloqueado.

Los ajustes de los dispositivos de seguridad de los motores deben ser hechos según las normas vigentes.

Verifique el sentido de rotación del motor. En caso que no haya ninguna limitación debido a la utilización de ventiladores unidireccionales, es posible cambiar el sentido de giro de motores trifásicos, invirtiendo dos fases de alimentación. Para motores monofásicos, verifique el esquema de conexión en la placa de características.

6.10. CONEXION DE LOS DISPOSITIVOS DE PROTECCION TERMICA

Cuando es suministrado con dispositivos de protección o de monitoreo de temperatura, como: protector térmico bimetalico (termostatos), termistores, protectores térmicos del tipo Automático, Pt-100 (RTD), etc., sus terminales deben ser conectados a los dispositivos de control correspondientes, de acuerdo con las placas de características de los accesorios. La no observación de este procedimiento puede resultar en la cancelación de la garantía y riesgo para la instalación.



No aplique tensión de test superior a 2,5 V para termistores y corriente superior a 1 mA para RTDs (Pt-100) de acuerdo con la norma IEC 60751.

El esquema de conexión de los protectores térmicos bimetalicos (termostatos) y termistores se muestra en la Figura 6.14 y Figura 6.15, respectivamente.

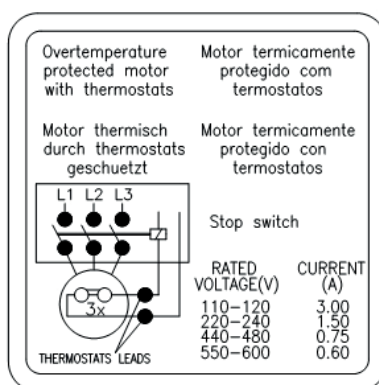


Figura 6.14 - Conexión de los protectores térmicos bimetalicos (termostatos)

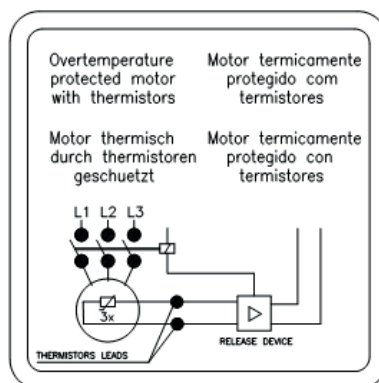


Figura 6.15 - Conexión de los termistores

Los límites de temperatura de alarma y desconexión de las protecciones térmicas pueden ser definidos de acuerdo con la aplicación, no obstante, no deben sobrepasar los valores indicados en la Tabla 6.4.

Tabla 6.4 - Temperatura máxima de actuación de las protecciones térmicas

Componente	Clase de aislamiento	Temperatura máxima de operación (°C)	
		Alarma	Desconexión
Devanado	B	-	130
	F	130	155
	H	155	180
Cojinete	Todas	110	120

Notas:

- 1) La cantidad y el tipo de protección térmica instalados en el motor son informados en las placas de características de los accesorios del mismo.
- 2) En el caso de protección térmica con resistencia calibrada (por ejemplo, Pt-100), el sistema de protección debe ser ajustado a la temperatura de operación indicada en la Tabla 6.4.

6.11. TERMORESISTORES (PT-100)

Son elementos cuya operación está basada en la característica de variación de la resistencia con la temperatura, intrínseca en algunos materiales (generalmente platina, níquel o cobre). Poseen resistencia calibrada, que varía linealmente con la temperatura, posibilitando un acompañamiento continuo del proceso de calentamiento del motor por el display del controlador, con alto grado de precisión y sensibilidad de respuesta. Su aplicación es amplia en los diversos sectores de técnicas de medición y automatización de temperatura de las industrias. Generalmente, se aplica en instalaciones de gran responsabilidad como, por ejemplo, en régimen intermitente muy irregular. El mismo detector puede servir tanto para alarma como para apagado. La equivalencia entre la resistencia del Pt-100 y la temperatura se presenta en la Tabla 6.4 y Figura 6.16.

Tabla 6.5 - Equivalencia entre la resistencia del Pt-100 y la temperatura

°C	Ω	°C	Ω	°C	Ω	°C	Ω	°C	Ω
-29	88.617	17	106.627	63	124.390	109	141.908	155	159.180
-28	89.011	18	107.016	64	124.774	110	142.286	156	159.553
-27	89.405	19	107.404	65	125.157	111	142.664	157	159.926
-26	89.799	20	107.793	66	125.540	112	143.042	158	160.298
-25	90.193	21	108.181	67	125.923	113	143.420	159	160.671
-24	90.587	22	108.570	68	126.306	114	143.797	160	161.043
-23	90.980	23	108.958	69	126.689	115	144.175	161	161.415
-22	91.374	24	109.346	70	127.072	116	144.552	162	161.787
-21	91.767	25	109.734	71	127.454	117	144.930	163	162.159
-20	92.160	26	110.122	72	127.837	118	145.307	164	162.531
-19	92.553	27	110.509	73	128.219	119	145.684	165	162.903
-18	92.946	28	110.897	74	128.602	120	146.061	166	163.274
-17	93.339	29	111.284	75	128.984	121	146.438	167	163.646
-16	93.732	30	111.672	76	129.366	122	146.814	168	164.017
-15	94.125	31	112.059	77	129.748	123	147.191	169	164.388
-14	94.517	32	112.446	78	130.130	124	147.567	170	164.760
-13	94.910	33	112.833	79	130.511	125	147.944	171	165.131
-12	95.302	34	113.220	80	130.893	126	148.320	172	165.501
-11	95.694	35	113.607	81	131.274	127	148.696	173	165.872
-10	96.086	36	113.994	82	131.656	128	149.072	174	166.243
-9	96.478	37	114.380	83	132.037	129	149.448	175	166.613
-8	96.870	38	114.767	84	132.418	130	149.824	176	166.984
-7	97.262	39	115.153	85	132.799	131	150.199	177	167.354
-6	97.653	40	115.539	86	133.180	132	150.575	178	167.724
-5	98.045	41	115.925	87	133.561	133	150.950	179	168.095
-4	98.436	42	116.311	88	133.941	134	151.326	180	168.465
-3	98.827	43	116.697	89	134.322	135	151.701	181	168.834
-2	99.218	44	117.083	90	134.702	136	152.076	182	169.204
-1	99.609	45	117.469	91	135.083	137	152.451	183	169.574
0	100.000	46	117.854	92	135.463	138	152.826	184	169.943
1	100.391	47	118.240	93	135.843	139	153.200	185	170.313
2	100.781	48	118.625	94	136.223	140	153.575	186	170.682
3	101.172	49	119.010	95	136.603	141	153.950	187	171.051
4	101.562	50	119.395	96	136.982	142	154.324	188	171.420
5	101.953	51	119.780	97	137.362	143	154.698	189	171.789
6	102.343	52	120.165	98	137.741	144	155.072	190	172.158
7	102.733	53	120.550	99	138.121	145	155.446	191	172.527
8	103.123	54	120.934	100	138.500	146	155.820	192	172.895
9	103.513	55	121.319	101	138.879	147	156.194	193	173.264
10	103.902	56	121.703	102	139.258	148	156.568	194	173.632
11	104.292	57	122.087	103	139.637	149	156.941	195	174.000
12	104.681	58	122.471	104	140.016	150	157.315	196	174.368
13	105.071	59	122.855	105	140.395	151	157.688	197	174.736
14	105.460	60	123.239	106	140.773	152	158.061	198	175.104
15	105.849	61	123.623	107	141.152	153	158.435	199	175.472
16	106.238	62	124.007	108	141.530	154	158.808	200	175.840

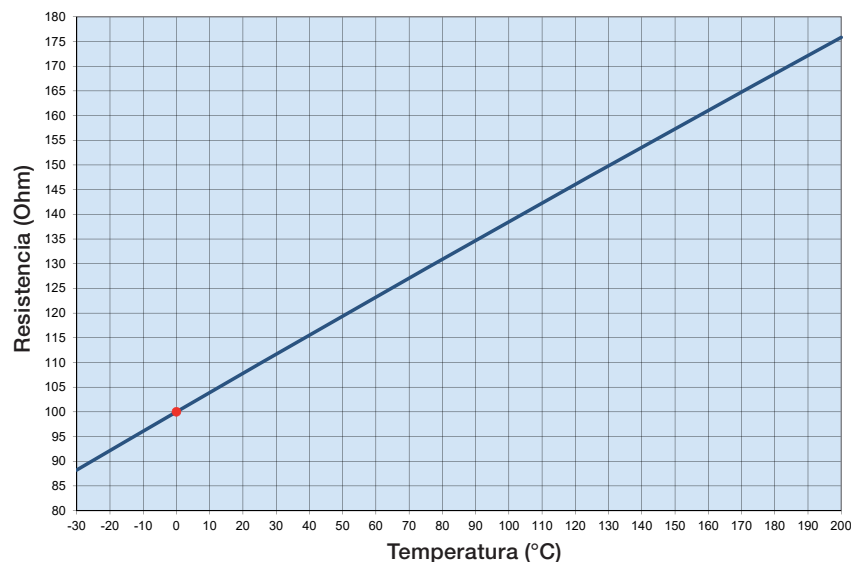


Figura 6.16 - Resistencia óhmica del Pt-100 x temperatura

6.12. CONEXION DE LAS RESISTENCIAS DE CALDEO

Antes de encender las resistencias de caldeo, verifique si sus conexiones fueron realizadas de acuerdo con el diagrama indicado en la placa de características de las resistencias de caldeo. Para motores suministrados con resistencias de caldeo de doble tensión (110-127/220-240 V), ver Figura 6.17.

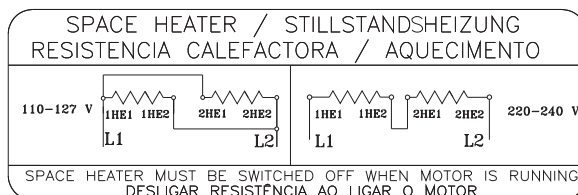


Figura 6.17 - Conexión de las resistencias de caldeo de doble tensión



Las resistencias de caldeo nunca deben estar energizadas mientras el motor esté operando.

6.13. METODOS DE ARRANQUE

Siempre que sea posible, el arranque del motor debe ser directo (en plena tensión). Es el método más simple, sin embargo, solamente es viable cuando la corriente de arranque no afecta la red de alimentación. Es importante seguir las reglas vigentes de la concesionaria de energía eléctrica.

En los casos en que la corriente de arranque del motor es alta, pueden ocurrir las siguientes consecuencias:

- Elevada caída de tensión en el sistema de alimentación de la red, provocando interferencia en los equipamientos instalados en este sistema;
- El superdimensionamiento del sistema de protección (cables, contactores), lo que eleva los costos de la instalación.

En caso que la arranque directa no sea posible debido a los problemas citados arriba, se puede usar el método el arranque indirecto compatible con la carga y la tensión del motor, para reducir la corriente de arranque.

Cuando es utilizado un método de arranque con tensión reducida, el par de arranque del motor también será reducido.

La Tabla 6.6 indica los métodos de arranque indirecta posibles de ser utilizados, de acuerdo con la cantidad de cables del motor.

Tabla 6.6 - Métodos de arranque - cantidad de cables

Cantidad de cables	Métodos de arranques posibles
3 cables	Llave Compensadora Soft-starter
6 cables	Llave Estrella - Triángulo Llave Compensadora Soft-starter
9 cables	Llave Serie - Paralela Llave Compensadora Soft-starter
12 cables	Llave Estrella - Triángulo Llave Serie - Paralela Llave Compensadora Soft-starter

La Tabla 6.7 indica ejemplos de métodos de arranque indirecto que se pueden utilizar, de acuerdo con la tensión indicada en la placa de características del motor y la tensión de la red eléctrica.

Tabla 6.7 - Métodos de arranque x tensión

Tensión de la placa de características	Tensión de la red	Arranque con llave Estrella - Triángulo	Arranque con llave compensadora	Arranque con llave Serie - Paralela	Arranque con Soft-starter
220/380 V	220 V	SÍ	SÍ	NO	SÍ
	380 V	NO	SÍ	NO	SÍ
220/440 V	220 V	NO	SÍ	SÍ	SÍ
	440 V	NO	SÍ	NO	SÍ
230/460 V	230 V	NO	SÍ	SÍ	SÍ
	460 V	NO	SÍ	NO	SÍ
380/660 V	380 V	SÍ	SÍ	NO	SÍ
220/380/440 V	220 V	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ
	380 V	NO	SÍ	SÍ	SÍ
	440 V	SÍ	SÍ	NO	SÍ



Los motores WQuattro deben ser accionados directamente a partir de la red o por convertidor de frecuencia en modo escalar.

Otro método de arranque posible que no sobrecargue la red de alimentación es la utilización de un convertidor de frecuencia. Para más informaciones sobre motores alimentados con convertidor de frecuencia ver ítem 6.14.

6.14. MOTORES ALIMENTADOS POR CONVERTIDOR DE FRECUENCIA



La operación con convertidor de frecuencia debe ser informada en el momento de la compra debido a posibles diferencias constructivas necesarias para ese tipo de accionamiento.



Los motores Wmagnet deben ser accionados solamente por convertidor de frecuencia WEG.

El convertidor utilizado para accionar motores con tensión de alimentación hasta 690V debe poseer modulación PWM con control vectorial.

Quando un motor opera con convertidor de frecuencia por debajo de la frecuencia nominal, es necesario reducir el torque suministrado por el motor, a fin de evitar sobrecalentamiento. Los valores de reducción de torque (*derating torque*) pueden ser encontrados en el ítem 6.4 de la "Guía Técnica Motores de Inducción Alimentados por Convertidores de Frecuencia PWM" disponible en www.weg.net.

Para operación por encima de la frecuencia nominal se debe observar:

- Operación con potencia constante;
- El motor puede suministrar como máximo 95% de la potencia nominal;
- Respetar la rotación máxima, considerando los siguientes criterios:
 - Máxima frecuencia de operación informada en la placa adicional;
 - Límite de rotación mecánica del motor.

Los recomendaciones para los cables de conexión entre motor y convertidor son indicadas en el ítem 6.8 de la "Guía Técnica de Motores de Inducción alimentados por Convertidores de Frecuencia PWM" disponible en www.weg.net.

6.14.1. Uso de filtros (dV/dt)

6.14.1.1. Motor con alambre circular esmaltado

Los motores con tensión nominal de hasta 690 V, cuando son alimentados por convertidores de frecuencia, no requieren filtros, cuando son observados los criterios siguientes:

Criterios para utilización de motores de alambre circular esmaltado alimentados por convertidor de frecuencia ¹				
Tensión de operación del motor ²	Tensión de pico en el motor (máx.)	dV/dt en la salida del convertidor (máx.)	Rise time ³ del convertidor (mín.)	MTBP ³ tiempo entre pulsos (min)
$V_{nom} \leq 460 \text{ V}$	$\leq 1.600 \text{ V}$	$\leq 5200 \text{ V}/\mu\text{s}$	$\geq 0,1 \mu\text{s}$	$\geq 6 \mu\text{s}$
$460 < V_{nom} \leq 575 \text{ V}$	$\leq 1.800 \text{ V}$	$\leq 6500 \text{ V}/\mu\text{s}$		
$575 < V_{nom} \leq 690 \text{ V}^4$	$\leq 1.600 \text{ V}$	$\leq 5200 \text{ V}/\mu\text{s}$		
$575 < V_{nom} \leq 690 \text{ V}^5$	$\leq 2.200 \text{ V}$	$\leq 7800 \text{ V}/\mu\text{s}$		

1. Para motores con alambre circular esmaltado con tensión $690 < V_{nom} \leq 1.100 \text{ V}$, consulte a WEG.
2. Para motores con doble tensión, ejemplo 380/660 V, deben ser observados los criterios de la tensión menor (380 V).
3. Informaciones suministradas por el fabricante del convertidor.
4. Cuando no es informado en el momento de la compra que el motor operará con convertidor de frecuencia.
5. Cuando es informado en el momento de la compra que el motor operará con convertidor de frecuencia.

6.14.1.2. Motor con bobina preformada

Los motores con bobina preformada (media y alta tensión, independientemente del tamaño de la carcasa y baja tensión a partir de la carcasa IEC 500 / NEMA 80) especificados para utilización con convertidor de frecuencia no requieren filtros, si son observados los criterios de la Tabla 6.8.

Tabla 6.8 - Criterios para utilización de motores con bobina preformada alimentados con convertidor de frecuencia

Tensión de operación del motor	Tipo de modulación	Aislamiento de la espira (fase-fase)		Aislamiento principal (fase-tierra)	
		Tensión de pico en los terminales del motor	dV/dt en los terminales del motor	Tensión de pico en los terminales del motor	dV/dt en los terminales del motor
$690 < V_{nom} \leq 4160 \text{ V}$	Senoidal	$\leq 5.900 \text{ V}$	$\leq 500 \text{ V}/\mu\text{s}$	$\leq 3.400 \text{ V}$	$\leq 500 \text{ V}/\mu\text{s}$
	PWM	$\leq 9.300 \text{ V}$	$\leq 2700 \text{ V}/\mu\text{s}$	$\leq 5.400 \text{ V}$	$\leq 2.700 \text{ V}/\mu\text{s}$
$4160 < V_{nom} \leq 6600 \text{ V}$	Senoidal	$\leq 9.300 \text{ V}$	$\leq 500 \text{ V}/\mu\text{s}$	$\leq 5.400 \text{ V}$	$\leq 500 \text{ V}/\mu\text{s}$
	PWM	$\leq 14.000 \text{ V}$	$\leq 1.500 \text{ V}/\mu\text{s}$	$\leq 8.000 \text{ V}$	$\leq 1.500 \text{ V}/\mu\text{s}$

6.14.2. Aislamiento de los cojinetes

Como modelo, solamente motores en carcasa IEC 400 (NEMA 68) y superiores son suministrados con cojinete aislado. Se recomienda aislar los cojinetes para operación con convertidor de frecuencia de acuerdo con la Tabla 6.9.

Tabla 6.9 - Recomendación sobre el aislamiento de los cojinetes para motores accionados por convertidor de frecuencia

Carcasa	Recomendación
IEC 315 e 355 NEMA 445/7 a L5810/11	Un cojinete aislado Puesta a tierra entre eje y carcasa por medio de escobilla
IEC 400 y superior NEMA 6800 y superior	Cojinete trasero aislado Puesta a tierra entre eje y carcasa por medio de escobilla



Para motores suministrados con sistema de puesta a tierra del eje, debe ser observado constantemente el estado de conservación de la escobilla y, al llegar al fin de su vida útil, la misma debe ser sustituida por otra de su misma especificación.

6.14.3. Frecuencia de conmutación

La frecuencia mínima de conmutación del convertidor deberá ser de 2,5 kHz.

Se recomienda que la frecuencia máxima de conmutación del convertidor sea de 5 kHz.



La no observación de los criterios y recomendaciones expuestos en este manual puede resultar en la anulación de la garantía del producto.

6.14.4. Límite de la rotación mecánica

La Tabla 6.10 muestra las rotaciones máximas permitidas para motores accionados por convertidor de frecuencia.

Tabla 6.10 - Rotación máxima del motor (en r.p.m.)

Carcasa		Rodamiento delantero	Rotación máxima para motores estándar
IEC	NEMA		
63-90	143/5	6.201 6.202 6.203 6.204 6.205	10.400
100	-	6.206	8.800
112	182/4	6.207 6.307	7.600 6.800
132	213/5	6.308	6.000
160	254/6	6.309	5.300
180	284/6	6.311	4.400
200	324/6	6.312	4.200
225-630	364/5-9610	6.314	3.600
		6.315	3.600
		6.316	3.200
		6.319	3.000
		6.218	3.600
		6.220	3.600
		6.320	2.200
		6.322	1.900
		6.324	1.800
		6.328	1.800
		6.330	1.800
		6.224	1.800
		6.228	1.800

Nota: para seleccionar la rotación máxima permitida para el motor, considere la curva de reducción de par del motor.

Para más informaciones sobre el uso de convertidor de frecuencia, o acerca de cómo dimensionarlo correctamente para su aplicación, contacte a WEG o consulte la "Guía Técnica de Motores de Inducción Alimentados por Convertidores de Frecuencia PWM" disponible en www.weg.net.

7. OPERACION

7.1. ARRANQUE DEL MOTOR

Después de ejecutar los procedimientos de instalación, algunos aspectos deben ser verificados antes de la arranque inicial del motor, principalmente si el motor no fue colocado inmediatamente en operación tras su instalación. Aquí deben ser verificados los siguientes ítems:

- Si los datos que constan en la placa de características (tensión, corriente, esquema de conexión, grado de protección, refrigeración, factor de servicio, entre otras) están de acuerdo con la aplicación;
- El correcto montaje y alineamiento del conjunto (motor + máquina accionada);
- El sistema de accionamiento del motor, considerando que la rotación del motor no sobrepase la velocidad máxima establecida en la Tabla 6.10;
- La resistencia de aislamiento del motor, conforme ítem 5.4;
- El sentido de rotación del motor;
- La integridad de la caja de conexión, que debe estar limpia y seca, sus elementos de contacto libres de oxidación, sus sellados en condiciones apropiadas de uso y sus entradas de cables correctamente cerradas/protegidas de acuerdo con el grado de protección.
- Las conexiones del motor, verificando si fueron correctamente realizadas, inclusive puesta a tierra y cables auxiliares, conforme recomendaciones del ítem 6.9;
- El correcto funcionamiento de los accesorios (freno, encoder, protección térmica, ventilación forzada, etc.) instalados en el motor;
- La condición de los rodamientos. Para los motores almacenados y/o instalados hace más de dos años sin funcionamiento, se recomienda cambiar los rodamientos, o como alternativa, desmontarlos, lavarlos, revisarlos y lubricarlos nuevamente antes de hacer trabajar el motor. Si el almacenamiento y/o instalación se realizó de acuerdo con las recomendaciones del ítem 5.3, realice el procedimiento de relubricación como se describe en el ítem 8.2. Para una evaluación de los cojinetes se pueden utilizar técnicas de análisis de vibración: análisis de envoltente o demodulación.
- En motores con cojinetes de rodillos y lubricación por aceite debe ser verificado:
 - El nivel correcto de aceite del cojinete. El mismo debe estar en la mitad del visor (ver Figura 8.1 y 8.2);
 - Que cuando el motor sea almacenamiento por un período igual o mayor al intervalo de cambio de aceite, el aceite deberá ser cambiado antes de la puesta en funcionamiento.
- En motores con cojinetes de desleivación debe ser verificado:
 - El nivel correcto de aceite del cojinete. El mismo debe estar en la mitad del visor (ver Figura 8.3);
 - Que el motor no arranque ni opere con cargas radiales o axiales;
 - Que cuando el motor sea almacenamiento por un período igual o mayor al intervalo de cambio de aceite, el aceite deberá ser cambiado antes de la puesta en funcionamiento.
- El análisis de la condición de los condensadores, si existen. Para motores instalados por un período superior a dos años, pero que no entraron en operación, se recomienda la sustitución de sus condensadores de arranque de motores monofásicos;
- Que entradas y salidas de aire estén completamente desobstruidas. El mínimo espacio libre hasta la pared más próxima (L) debe ser $\frac{1}{4}$ del diámetro de la entrada de aire de la deflectora (D), ver Figura 7.1. El aire en la entrada del motor debe estar a temperatura ambiente.

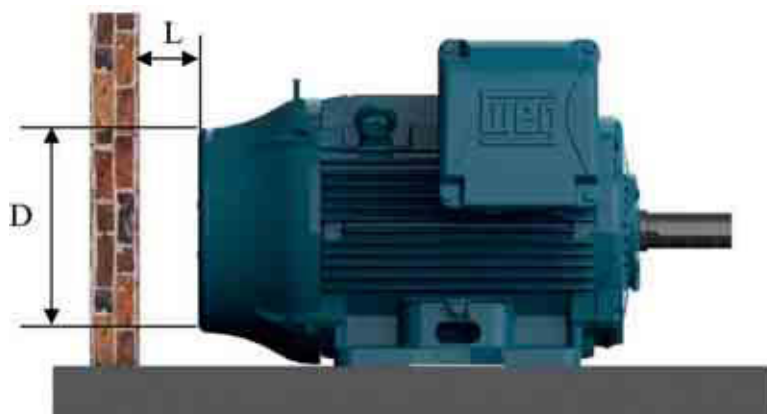


Figura 7.1 - Distancia mínima del motor hasta la pared

Como referencia, pueden ser seguidas las distancias mínimas presentadas en la Tabla 7.1.

Tabla 7.1 - Distancia mínima entre la tapa deflector y la pared

Carcasa		Distancia entre la tapa deflector y la pared (L)	
IEC	NEMA	mm	pulgadas
63	-	25	0,96
71	-	26	1,02
80	-	30	1,18
90	143/5	33	1,30
100	-	36	1,43
112	182/4	41	1,61
132	213/5	50	1,98
160	254/6	65	2,56
180	284/6	68	2,66
200	324/6	78	3,08
225	364/5	85	3,35
250	404/5		
280	444/5	108	4,23
	445/7		
	447/9		
315	L447/9	122	4,80
	504/5		
	5006/7/8		
	5009/10/11		
355	586/7	136	5,35
	588/9		
	5807/8/9		
	5810/11/12		
400	6806/7/8	147	5,79
	6809/10/11		
450	7006/10	159	6,26
500	8006/10	171	6,73
560	8806/10	185	7,28
630	9606/10	200	7,87

- Que los flujos y las temperaturas del agua estén correctas, cuando es utilizada en la refrigeración del motor. Ver ítem 7.2;
- Que todas las partes giratorias, como poleas, acoplamientos, ventiladores externos, eje, etc., estén protegidas contra toques accidentales.

Otros ensayos y verificaciones que no constan en esta relación pueden hacerse necesarios, en función de las características específicas de la instalación, aplicación y/o del motor.

Después de haber sido realizadas todas las verificaciones, siga el procedimiento de abajo para efectuar el arranque de motor:

- Encienda la máquina sin ninguna carga (cuando sea posible), accionando la llave de arranque como si fuese un pulso, verificando el sentido de rotación, la presencia de ruido, vibración u otra condición anormal de operación;
- Encienda nuevamente el motor, debiendo arrancar y funcionar de manera suave. En caso que eso no ocurra, apáguelo y verifique nuevamente el sistema de montaje y las conexiones antes de arrancarlo de nuevo;
- En caso de vibraciones excesivas, verifique si los tornillos de fijación están adecuadamente apretados o si la vibración es proveniente de máquinas adyacentes. Verifique periódicamente la vibración, respetando los límites presentados en el ítem 7.2.1;
- Opere el motor bajo carga nominal por un pequeño período de tiempo y compare la corriente de operación con la corriente indicada en la placa de características;
- Se recomienda que algunas variables del motor sean acompañadas hasta su equilibrio térmico: corriente, tensión, temperatura en los cojinetes y en la superficie externa de la carcasa, vibración y ruido;
- Se recomienda que los valores de corriente y tensión sean registrados en el informe de instalación.

Debido al valor elevado de la corriente de arranque de los motores de inducción, el tiempo gastado en la aceleración en las cargas de inercia apreciable resulta en la elevación rápida de la temperatura del motor. Si el intervalo entre arranques sucesivos es muy reducido, resultará en un aumento de la temperatura en los devanados, deteriorándolos o reduciendo su vida útil. En caso que no sea especificado régimen de servicio diferente a S1 / CONT. en la placa de características del motor, los motores son aptos para:

- Dos arranques sucesivos, siendo el primero realizado con el motor frío, es decir, con sus devanados a temperatura ambiente y un segundo arranque a seguir, no obstante, después de que el motor haya sido desacelerado hasta alcanzar su reposo;
- Un arranque con el motor a caliente, o sea, con los devanados a la temperatura de régimen.

El ítem 10 relaciona algunos problemas de mal funcionamiento del motor, con sus posibles causas.

7.2. CONDICIONES DE OPERACION

En caso que ninguna otra condición sea informada en el momento de la compra, los motores eléctricos son proyectados para operar a una altitud limitada a 1000 m sobre el nivel del mar y en temperatura ambiente entre -20 °C y + 40 °C. Cualquier variación de las condiciones del entorno donde vaya a funcionar el moto, debe estar indicada en la placa de características del motor.

Algunos componentes se deben sustituir cuando la temperatura ambiente es diferente de la indicada arriba. Favor contactar a WEG para verificar las características especiales.

Para temperaturas y altitudes diferentes de las indicadas arriba, utilizar la Tabla 7.2 para encontrar el factor de corrección que deberá ser utilizado para definir la potencia útil disponible ($P_{max} = P_{nom} \times \text{Factor de corrección}$).

Tabla 7.2 - Factores de corrección considerando la altitud y la temperatura ambiente

T (°C)	Altitud (m)								
	1000	1500	2000	2500	3000	3500	4000	4500	5000
10							0,97	0,92	0,88
15						0,98	0,94	0,90	0,86
20					1,00	0,95	0,91	0,87	0,83
25				1,00	0,95	0,93	0,89	0,85	0,81
30			1,00	0,96	0,92	0,90	0,86	0,82	0,78
35		1,00	0,95	0,93	0,90	0,88	0,84	0,80	0,75
40	1,00	0,97	0,94	0,90	0,86	0,82	0,80	0,76	0,71
45	0,95	0,92	0,90	0,88	0,85	0,81	0,78	0,74	0,69
50	0,92	0,90	0,87	0,85	0,82	0,80	0,77	0,72	0,67
55	0,88	0,85	0,83	0,81	0,78	0,76	0,73	0,70	0,65
60	0,83	0,82	0,80	0,77	0,75	0,73	0,70	0,67	0,62
65	0,79	0,76	0,74	0,72	0,70	0,68	0,66	0,62	0,58
70	0,74	0,71	0,69	0,67	0,66	0,64	0,62	0,58	0,53
75	0,70	0,68	0,66	0,64	0,62	0,60	0,58	0,53	0,49
80	0,65	0,64	0,62	0,60	0,58	0,56	0,55	0,48	0,44

El ambiente en el local de instalación deberá tener condiciones de renovación de aire del orden de 1 m³ por segundo para cada 100 kW o fracción de potencia del motor. Para motores ventilados, que no poseen ventilador propio, la ventilación adecuada del motor es de responsabilidad del fabricante del equipamiento. En caso que no haya especificación de la velocidad de aire mínima entre las aletas del motor en una placa de características, deben ser seguidos los valores indicados en la Tabla 7.3. Los valores presentados en la Tabla 7.3 son válidos para motores aleateados alimentados en la frecuencia de 60 Hz. Para obtención de las velocidades mínimas de aire en 50 Hz se deben multiplicar los valores de la tabla por 0,83.

Tabla 7.3 - Velocidad mínima de aire entre las aletas del motor (m/s)

Carcasa		Polos			
IEC	NEMA	2	4	6	8
63 a 90	143/5	13	7	5	4
100 a 132	182/4 y 213/5	18	12	8	6
160 a 200	364/5 a 444/5	20	15	10	7
225 a 280	364/5 a 444/5	22	20	15	12
315 a 450	445/7 a 7008/9	25	25	20	15

Las variaciones de la tensión y frecuencia de alimentación pueden afectar las características de rendimiento y la compatibilidad electromagnética del motor. Estas variaciones de alimentación deben seguir los valores establecidos en las normas vigentes. Ejemplos:

- ABNT NBR 17094 - Partes 1 y 2. El motor está apto para proveer torque nominal, bajo las siguientes zonas de variación de tensión y frecuencia:

- Zona A: $\pm 5\%$ de tensión y $\pm 2\%$ de frecuencia;
- Zona B: $\pm 10\%$ de tensión y +3% -5% de frecuencia.

Cuando es operado en la Zona A o B, el motor puede presentar variaciones de rendimiento y alcanzar temperaturas más elevadas. Estas variaciones son mayores para la operación en la zona B. No es recomendada una operación prolongada del motor en la zona B.

- IEC 60034-1. El motor es apto para suministrar el par nominal bajo las siguientes zonas de variación de tensión y frecuencia:

- Zona A: $\pm 5\%$ de tensión y $\pm 2\%$ de frecuencia;
- Zona B: $\pm 10\%$ de tensión y +3% -5% de frecuencia.

Cuando es operado en la Zona A o B, el motor puede presentar variaciones de rendimiento y alcanzar temperaturas más elevadas. Estas variaciones son mayores para la operación en la zona B. No es recomendada la operación prolongada del motor en la zona B. Para motores multitensión (ejemplo 380-415/660 V) se permite una variación de tensión de $\pm 5\%$.

- NEMA MG 1 Parte 12. El motor es apto para operar en una de las siguientes variaciones:

- $\pm 10\%$ de tensión, con frecuencia nominal
- ± 5 de frecuencia, con tensión nominal

- Una combinación de variación de tensión y frecuencia de $\pm 10\%$, siempre que la variación de frecuencia no sea superior a $\pm 5\%$.

Para motores que son enfriados a través del aire ambiente, las entradas y salidas de aire deben ser limpiadas en intervalos regulares para garantizar una libre circulación del aire. El aire caliente no debe retornar hacia el motor. El aire utilizado para refrigeración del motor debe estar a temperatura ambiente, limitada a la franja de temperatura indicada en la placa de características del motor (cuando no sea indicado, considere una franja de temperatura entre $-20\text{ }^{\circ}\text{C}$ y $+40\text{ }^{\circ}\text{C}$).

Para motores refrigerados a agua, los valores del flujo de agua para cada tamaño de carcasa, así como la máxima elevación de temperatura del agua después de circular por el motor, son mostrados en la Tabla 7.4. La temperatura del agua en la entrada no debe exceder $40\text{ }^{\circ}\text{C}$.

Tabla 7.4 - Flujo y máxima elevación de temperatura del agua

Carcasa		Flujo (litros/minuto)	Máxima elevación de temperatura del agua ($^{\circ}\text{C}$)
IEC	NEMA		
180	284/6	12	5
200	324/6	12	5
225	364/5	12	5
250	404/5	12	5
280	444/5	15	6
	445/7		
	447/9		
315	504/5	16	6
355	586/7	25	6
	588/9		

Para motores con lubricación de tipo *Oil Mist*, en caso de fallo del sistema de bombeo de aceite, está permitida una operación en régimen continuo con el tiempo máximo de una hora de operación.

Considerando que el calor del sol causa aumento de la temperatura de operación, los motores instalados externamente deben siempre estar protegidos contra la incidencia directa de los rayos solares.

Posibles desvíos en relación a la operación normal (actuación de protecciones térmicas, aumento del nivel de ruido, vibración, temperatura y corriente) deben ser examinados y eliminados por personal capacitado. En caso de dudas, apague el motor inmediatamente y contacte a un Asistente Técnico Autorizado WEG.



Motores equipados con rodamiento de rodillos necesitan una carga radial mínima para asegurar su operación normal. En caso de dudas, contacte a WEG.

7.2.1. Límites de la gravedad de la vibración

La gravedad de la vibración es el máximo valor de vibración encontrada entre todos los puntos y direcciones recomendados.

La Tabla 7.5 indica los valores admisibles de la gravedad de la recomendados en la norma IEC 60034-14 para las carcasas IEC 56 a 400, para los grados de vibración A y B.

Los límites de gravedad de la Tabla 7.5 son presentados en términos del valor medio cuadrático (= valor RMS o valor eficaz) de la velocidad de vibración en mm/s medidos en condición de suspensión libre (base elástica).

Tabla 7.5 - Límites recomendados para la severidad de vibración de acuerdo con la norma IEC 60034-14

Altura del eje [mm]	$56 \leq H \leq 132$	$132 < H \leq 280$	$H > 280$
Grado de vibración	gravedad de la vibración en base elástica [mm/s RMS]		
A	1,6	2,2	2,8
B	0,7	1,1	1,8

Notas:

1 - Los valores de la Tabla 7.5 son válidos para mediciones realizadas con la máquina desacoplada y sin carga, operando en la frecuencia y tensión nominales.

2 - Los valores de la Tabla 7.5 son válidos independientemente del sentido de giro de la máquina.

3 - La Tabla 7.5 no se aplica para motores trifásicos con conmutador, motores monofásicos, motores trifásicos con alimentación monofásica o para máquinas fijadas en el local de instalación, acopladas en sus cargas de accionamiento o cargas accionadas.

Para motor estándar, de acuerdo con la norma NEMA MG 1, el límite de vibración es de 0,15 pulg/s, en la misma condición de suspensión libre y desacoplado.

Nota:

Para condición de operación en carga se recomienda el uso de la norma ISO 10816-3 para evaluación de los límites de vibración del motor. En la condición en carga, la vibración del motor resultará influida por varios factores, entre ellos, tipo de carga acoplada, condición de fijación del motor, condición de alineamiento con la carga, vibración de la estructura o base debido a otros equipamientos, etc..

8. MANTENIMIENTO

La finalidad del mantenimiento es prolongar lo máximo posible la vida útil del equipo. La no observancia de uno de los ítems relacionados a seguir puede llevar a paradas no deseadas del equipo.

En caso que, durante el mantenimiento, hubiera necesidad de transporte de los motores con rodamientos de rodillos o contacto angular, deben ser utilizados los dispositivos de trabado del eje suministrados con el motor. Todos los motores HGF, independientemente del tipo de cojinete, deben tener su eje trabado durante el transporte.

Cualquier servicio en máquinas eléctricas debe ser realizado solamente por personal capacitado, utilizando sólo herramientas y métodos adecuados. Antes de iniciar cualquier servicio, las máquinas deben estar completamente paradas y desconectadas de la red de alimentación, inclusive los accesorios (resistencia de calentamiento, freno, etc.).

Asistentes técnicos o personal no capacitado, sin autorización para hacer mantenimiento y/o reparar motores, son totalmente responsables por el trabajo ejecutado y por los eventuales daños que puedan ocurrir durante su funcionamiento.

8.1. INSPECCION GENERAL

La frecuencia con que deben ser realizadas las inspecciones depende del tipo de motor, de la aplicación y de las condiciones del local de la instalación. Durante la inspección, se recomienda:

- Hacer una inspección visual del motor y del acoplamiento, observando los niveles de ruido, de la vibración, alineamiento, señales de desgastes, oxidación y piezas deterioradas. Sustituir las piezas, cuando fuera necesario;
- Medir la resistencia de aislamiento conforme se describe en el ítem 5.4;
- Mantener la carcasa limpia, eliminando toda acumulación de aceite o de polvo en la parte externa del motor para de esta forma facilitar el intercambio de calor con el medio ambiente;
- Verificar la condición del ventilador y de las entradas y salidas de aire, asegurando un libre flujo del aire;
- Verificar el estado de los sellados y efectuar el cambio, si fuera necesario;
- Drenar el motor. Tras el drenaje, recolocar los drenajes para garantizar nuevamente el grado de protección del motor. Los drenajes deben estar siempre posicionados de tal forma que se facilite el drenaje (ver ítem 6);
- Verificar la conexión de los cables de alimentación, respetando las distancias de aislamiento entre partes vivas no aisladas entre sí y entre partes vivas y partes puestas a tierra de acuerdo con la Tabla 6.3;
- Verificar si el apriete de los tornillos de conexión, sustentación y fijación está de acuerdo con lo indicado en la Tabla 8.11;
- Verificar el estado del pasaje de los cables en la caja de conexión, los sellados de los prensacables y los sellados en las cajas de conexión y efectuar el cambio, si fuera necesario;
- Verificar el estado de los cojinetes, observando la aparición de ruidos y niveles de vibración no habituales, verificando la temperatura de los cojinetes, el nivel del aceite, la condición del lubricante y el monitoreo de las horas de operación en comparación con la vida útil informada;
- Registrar y archivar todas las modificaciones realizadas en el motor.



No reutilice piezas dañadas o desgastadas. Sustitúyalas por nuevas originales de fábrica.

8.2. LUBRICACION

La correcta lubricación es de vital importancia para el buen funcionamiento del motor.

Utilice el tipo y cantidad de grasa o aceite especificados y siga los intervalos de relubricación recomendados para los cojinetes. Estas informaciones pueden ser encontradas en la placa de características y este procedimiento debe ser realizado conforme el tipo de lubricante (aceite o grasa).

Cuando el motor utilice protección térmica en el cojinete, deben ser respetados los límites de temperatura de operación indicados en la Tabla 6.4.

Los motores para aplicaciones especiales pueden presentar temperaturas máximas de operación diferentes a las indicadas en la tabla.

El descarte de la grasa y/o aceite debe seguir las recomendaciones vigentes de cada país.



La utilización de motor en ambientes y/o aplicaciones especiales siempre requiere una consulta previa a WEG.

8.2.1. Cojinetes de rodamiento lubricados con grasa



Grasa en exceso provoca calentamiento del cojinete y su consecuente falla.

Los intervalos de lubricación especificados en la Tabla 8.1, Tabla 8.2, Tabla 8.3, Tabla 8.4, Tabla 8.5, Tabla 8.6, Tabla 8.7 y Tabla 8.8 consideran una temperatura absoluta del cojinete de 70 °C (hasta carcasa IEC 200 / NEMA 324/6) y 85 °C (a partir de la carcasa IEC 225 / NEMA 364/5), rotación nominal del motor, instalación horizontal y grasa Mobil Polyrex EM. Cualquier variación de los parámetros indicados debe ser evaluada puntualmente.

Tabla 8.1- Intervalo de lubricación para rodamientos de bolas

Carcasa		Polos	Rodamiento	Cantidad de grasa (g)	Intervalos de relubricación (horas)					
IEC	NEMA				ODP (Carcasa abierta)		W21 (Carcasa cerrada)		W22 (Carcasa cerrada)	
					50 Hz	60 Hz	50 Hz	60 Hz	50 Hz	60 Hz
90	143/5	2	6.205	4	-	-	20.000	20.000	25.000	25.000
		4								
		6								
		8								
100	-	2	6.206	5	-	-	20.000	20.000	25.000	25.000
		4								
		6								
		8								
112	182/4	2	6.207/ 6.307	9	-	-	20.000	20.000	25.000	25.000
		4								
		6								
		8								
132	213/5	2	6.308	11	-	-	20.000	18.400	25.000	23.200
		4					20.000	20.000	25.000	25.000
		6								
		8								
160	254/6	2	6.309	13	20.000	20000	18.100	15.700	22.000	20.000
		4					20.000	20.000	25.000	25.000
		6								
		8								
180	284/6	2	6.311	18	20.000	20000	13.700	11.500	17.000	14.000
		4					20.000	20.000	25.000	25.000
		6								
		8								
200	324/6	2	6.312	21	20.000	20000	11.900	9.800	15.000	12.000
		4					20.000	20.000	25.000	25.000
		6								
		8								
225 250 280 315 355	364/5 404/5 444/5 445/7 447/9 L447/9 504/5 5008 5010/11 586/7 588/9	2	6.314	27	18.000	14400	4.500	3.600	5.000	4.000
		4			20.000	20000	11.600	9.700	14.000	12.000
		6					16.400	14.200	20.000	17.000
		8					19.700	17.300	24.000	20.000
		2	6.316	34	14.000	*Mediante consulta	3.500	*Mediante consulta	4.000	*Mediante consulta
		4			20.000	20000	10.400	8.500	13.000	10.000
		6					14.900	12.800	18.000	16.000
		8					18.700	15.900	20.000	20.000
		2	6.319	45	*Mediante consulta					
		4			20.000	20000	9.000	7.000	11.000	8.000
		6					13.000	11.000	16.000	13.000
		8					17.400	14.000	20.000	17.000
		4	6.322	60	20.000		20000	7.200	5.100	9.000
		6				10.800		9.200	13.000	11.000
		8				15.100		11.800	19.000	14.000
		8								

Tabla 8.2- Intervalo de lubricación para rodamientos de rodillos

Carcasa		Polos	Rodamiento	Cantidad de grasa (g)	Intervalos de relubricación (horas)						
					ODP (Carcasa abierta)		W21 (Carcasa cerrada)		W22 (Carcasa cerrada)		
					50 Hz	60 Hz	50 Hz	60 Hz	50 Hz	60 Hz	
IEC	NEMA	2	NU309	13	20.000	19.600	13.300	9.800	16.000	12.000	
160	254/6	4				20.000	20.000	20.000	20.000	25.000	25.000
		6									
		8									
180	284/6	2	NU311	18	18.400	12.800	9.200	6.400	11.000	8.000	
		4			20.000	20.000	20.000	19.100	25.000	25.000	
		6						20.000			
		8									
200	324/6	2	NU312	21	15.200	10.200	7.600	5.100	9.000	6.000	
		4			20.000	20.000	20.000	17.200	25.000	21.000	
		6						20.000			
		8									
"225 250 280 315 355"	364/5 404/5 444/5 445/7 447/9 L447/9 504/5 5008 5010/11 586/7 588/9	4	NU314	27	17.800	14.200	8.900	7.100	11.000	9.000	
		6			20.000	20.000	13.100	11.000	16.000	13.000	
		8					16.900	15.100	20.000	19.000	
		4	NU316	34	15.200	12.000	7.600	6.000	9.000	7.000	
		6			20.000	19.000	11.600	9.500	14.000	12.000	
		8				20.000	15.500	13.800	19.000	17.000	
		4	NU319	45	12.000	9.400	6.000	4.700	7.000	5.000	
		6			19.600	15.200	9.800	7.600	12.000	9.000	
		8			20.000	20.000	13.700	12.200	17.000	15.000	
		4	NU322	60	8.800	6.600	4.400	3.300	5.000	4.000	
		6			15.600	11.800	7.800	5.900	9.000	7.000	
		8			20.000	20.000	11.500	10.700	14.000	13.000	

Tabela 8.3 - Intervalo de lubricación para rodamiento de bolas - línea HGF.

Carcasa		Polos	Rodamiento	Cantidad de grasa (g)	Intervalos de Lubricación (horas)	
IEC	NEMA				50 Hz	60 Hz
315L/A/B y 315C/D/E	5006/7/8T y 5009/10/11T	2	6.314	27	3.100	2.100
		4 - 8	6.320	50	4.500	4.500
			6.316	34	4.500	4.500
355L/A/B y 355C/D/E	5807/8/9T y 5810/11/12T	2	6.314	27	3.100	2.100
		4 - 8	6.322	60	4.500	4.500
			6.319	45	4.500	4.500
400L/A/B y 400 C/D/E	6806/7/8T y 6809/10/11T	2	6.315	30	2.700	1.800
		4 - 8	6.324	72	4.500	4.500
			6.319	45	4.500	4.500
450	7006/10	2	6.220	31	2.500	1.400
		4	6.328	93	4.500	3.300
			6.322	60	4.500	4.500
		6 - 8	6.328	93	4.500	4.500
			6.322	60	4.500	4.500
500	8006/10	4	6.330	104	4.200	2.800
			6.324	72	4.500	4.500
		6 - 8	6.330	104	4.500	4.500
			6.324	72	4.500	4.500
500	8006/10	4	6.330	104	4.200	2.800
			6.324	72	4.500	4.500
		6 - 8	6.330	104	4.500	4.500
			6.324	72	4.500	4.500
560	8806/10	4 - 8	*Mediante consulta			
630	9606/10	4 - 8				

Tabla 8.4 - Intervalo de lubricación para rodamiento de rodillos - línea HGF

Carcasa		Polos	Rodamiento	Cantidad de grasa (g)	Intervalos de lubricación (horas)	
IEC	NEMA				50 Hz	60 Hz
315L/A/B y 315C/D/E	5006/7/8 y 5009/10/11	4	NU320	50	4.300	2.900
		6 - 8			4.500	4.500
355L/A/B y 355C/D/E	5807/8/9 y 5810/11/12	4	NU322	60	3.500	2.200
		6 - 8			4.500	4.500
400L/A/B y 400C/D/E	6806/7/8 y 6809/10/11	4	NU324	72	2.900	1.800
		6 - 8			4.500	4.500
450	7006/10	4	NU328	93	2.000	1.400
		6			4.500	3.200
		8			4.500	4.500
500	8006/10	4	NU330	104	1.700	1.000
		6			4.100	2.900
		8			4.500	4.500
560	8806/10	4	NU228 + 6228	75	2.600	1.600
		6 - 8		106	4.500	4.500
630	9606/10	4	NU232 + 6232	92	1.800	1.000
		6		120	4.300	3.100
		8		140	4.500	4.500

Tabela 8.5 - Intervalo de lubricación para rodamiento de bolas - línea W50

	Carcasa		Polos	Rodamiento delantero	Cantidad de grasa (g)	50 Hz (h)	60 Hz (h)	Rodamiento trasero	Cantidad de grasa (g)	50 Hz (h)	60 Hz (h)
	IEC	NEMA									
Montaje horizontal Esferas	315 H/G	5009/10	2	6.314	27	4.500	3.500	6.314	27	4.500	3.500
			4 - 8	6.320	50		4.500	6.316	34		4.500
	355 J/H	5809/10	2	6.314	27		3.500	6.314	27		3.500
			4 - 8	6.322	60		4.500	6.319	45		4.500
	400 L/K y 400 J/H	6806/07 y 6808/09	2	6.218	24	3.800	2.500	6.218	24	3.800	1.800
			4 - 8	6.324	72	4.500	4.500	6.319	45	4.500	4.500
	450 L/K y 450 J/H	7006/07 y 7008/09	2	6.220	31	3.000	2.000	6.220	31	3.000	2.000
			4 6 - 8	6.328	93	4.500	3.300 4.500	6.322	60	4.500	4.500
Montaje vertical - Esferas	315 H/G	5009/10	2	7.314	27	2.500	1.700	6.314	27	2.500	1.700
			4	6.320	50	4.200	3.200	6.316	34	4.500	4.500
			6 - 8			4.500	4.500				
	355 J/H	5809/10	2	7.314	27	2.500	1.700	6.314	27	2.500	1.700
			4	6.322	60	3.600	2.700	6.319	45	4.500	3.600
			6 - 8			4.500	4.500				4.500
	400 L/K y 400 J/H	6806/07 y 6808/09	2	7.218	24	2.000	1.300	6.218	24	2.000	1.300
			4	7.324	72	3.200	2.300	6.319	45	4.500	3.600
			6			4.500	4.300				4.500
			8			4.500	4.500				
	450 L/K y 450 J/H	7006/07 y 7008/09	2	7.220	31	1.500	1.000	6.220	31	1.500	1.000
			4	7.328	93	2.400	1.700	6.322	60	3.500	2.700
			6			4.100	3.500			4.500	4.500
			8			4.500	4.500				

Tabela 8.6 - Intervalo de lubricación para rodamiento de rodillos - línea W50

	Carcasa		Polos	Rodamiento delantero	Cantidad de grasa (g)	50 Hz (h)	60 Hz (h)	Rodamiento trasero	Cantidad de grasa (g)	50 Hz (h)	60 Hz (h)
	IEC	NEMA									
Montaje horizontal Rodillos	315 H/G	5009/10	4	NU320	50	4.300	2.900	6.316	34	4.500	4.500
			6 - 8			4.500	4.500				
	355 J/H	5809/10	4	NU322	60	3.500	2.200	6.319	45		
			6 - 8			4.500	4.500				
	400 L/K y 400 J/H	6806/07 y 6808/09	4	NU324	72	2.900	1.800	6.319	45		
			6 - 8			4.500	4.500				
	450 L/K y 450 J/H	7006/07 y 7008/09	4	NU328	93	2.000	1.400	6.322	60		
			6			4.500	3.200				
			8				4.500				

Tabela 8.7 - Intervalo de lubricación para rodamiento de esferas - línea W40

	Carcasa		Polos	Rodamiento delantero	Cantidad de grasa (g)	50 Hz (h)	60 Hz (h)	Rodamiento trasero	Cantidad de grasa (g)	50 Hz (h)	60 Hz (h)
	IEC	NEMA									
Montaje horizontal Esferas	355 J/H	L5010/11	2	6.218	24	4.500	4.500	6.218	24	4.500	4.500
			4 – 8	6.224	43	4.500	4.500	6.218	24	4.500	4.500
	400 J/H	L5810/11	2	6.220	31	4.500	3.800	6.220	31	4.500	3.800
			4 – 8	6.228	52	4.500	4.500	6.220	31	4.500	4.500
	450 K/J	L6808/09	2	6.220	31	4.500	3.800	6.220	31	4.500	3.800
			4 – 8	6.228	52	4.500	4.500	6.220	31	4.500	4.500

Tabela 8.8 - Intervalo de lubricación para rodamiento de rodillos - línea W40

	Carcasa		Polos	Rodamiento delantero	Cantidad de grasa (g)	50 Hz (h)	60 Hz (h)	Rodamiento trasero	Cantidad de grasa (g)	50 Hz (h)	60 Hz (h)
	IEC	NEMA									
Montaje horizontal Rodillos	355 J/H	L5010/11	4 – 8	NU224	43	4.500	4.500	NU218	24	4.500	4.500
	400 J/H	L5810/11	4 – 8	NU228	52	4.500	3.300	NU220	31	4.500	4.500
	450 K/J	L6808/09	4 – 8	NU228	52	4.500	3.300	NU220	31	4.500	4.500

Para cada incremento de 15 °C en la temperatura del cojinete, el intervalo de relubricación deberá ser reducido a la mitad.

Los motores originales de fábrica, para posición horizontal, pero instalados en posición vertical (con autorización de WEG), deben tener su intervalo de relubricación reducido a la mitad.

Para aplicaciones especiales, tales como: altas y bajas temperaturas, ambientes agresivos, variación de velocidad (accionamiento por convertidor de frecuencia), etc., entre en contacto con WEG para obtener informaciones referentes al tipo de grasa e intervalos de lubricación a ser utilizados.

8.2.1.1. Motores sin accesorio de engrase

En motores sin accesorio de engrase, la lubricación debe ser efectuada conforme el plano de mantenimiento preventivo existente. El desmontaje y montaje del motor deben ser hechos conforme el ítem 8.3.

En motores con rodamientos blindados (por ejemplo, ZZ, DDU, 2RS, VV), los rodamientos deben ser substituidos al final de la vida útil de la grasa.

8.2.1.2. Motores con accesorio de engrase

Para relubricación de los rodamientos con el motor parado, proceder de la siguiente manera:

- Limpie las proximidades del orificio de entrada de grasa
- Coloque aproximadamente mitad de la grasa total recomendada en la placa de características del motor y gire el motor durante aproximadamente 1 minuto en la rotación nominal
- Apague el motor y coloque el resto de la grasa
- Recoloque la protección de entrada de grasa

Para relubricación de los rodamientos con el motor en funcionamiento, proceder de la siguiente manera:

- Limpie las proximidades del orificio de entrada de grasa
- Coloque la cantidad de grasa total recomendada en la placa de características del motor
- Recoloque la protección de entrada de grasa



Para lubricación, es indicado el uso de lubricador manual.

En motores suministrados con dispositivo de resorte, el exceso de grasa debe ser retirado extrayendo la varilla del resorte y limpiándola hasta que no presente más grasa.

8.2.1.3. Compatibilidad de la grasa Mobil Polyrex EM con otras grasas

La grasa Mobil Polyrex EM posee espesante de poliurea y aceite mineral, siendo compatible con otras grasas que contengan:

- Espesante de litio o complejo de litio o poliurea y aceite mineral altamente refinado;
- La grasa aplicada debe poseer, en su formulación, aditivos inhibidores de corrosión y oxidación.

A pesar de que la grasa Mobil Polyrex EM es compatible con los tipos de grasa indicados arriba, no es recomendada la mezcla de grasas.

En caso que necesite de otro tipo de grasa, contacte a WEG.

8.2.2. Cojinetes de rodamiento lubricados por aceite

En motores con rodamientos lubricados por aceite, el cambio de aceite debe ser hecho con el motor parado, siguiendo los procedimientos siguientes:

- Abra la respiración de entrada de aceite;
- Retire el tapón de salida de aceite;
- Abra la válvula y drene todo el aceite;
- Cierre la válvula;
- Recoloque el tapón;
- Abastezca con la cantidad y especificación de aceite indicadas en la placa de características;
- verifique si el nivel del aceite está en la mitad del visor;
- cierre la respiración de la entrada de aceite;
- asegúrese de que no hay pérdida y que todos los orificios roscados no utilizados estén cerrados.

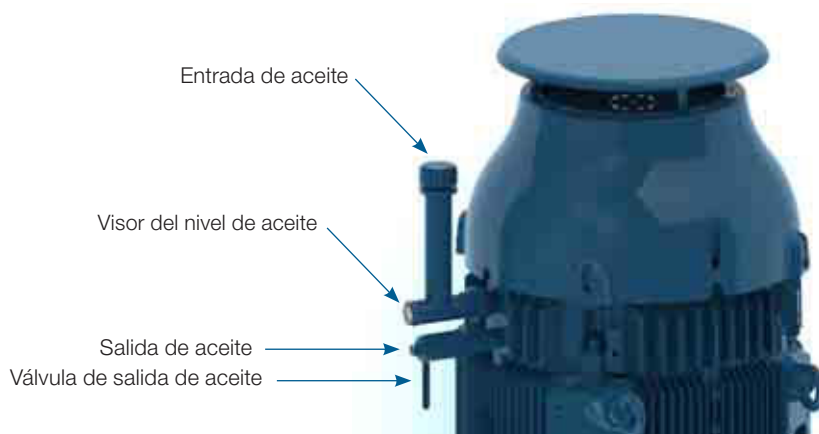


Figura 8.1 - Cojinete vertical de rodamiento lubricado por aceite.

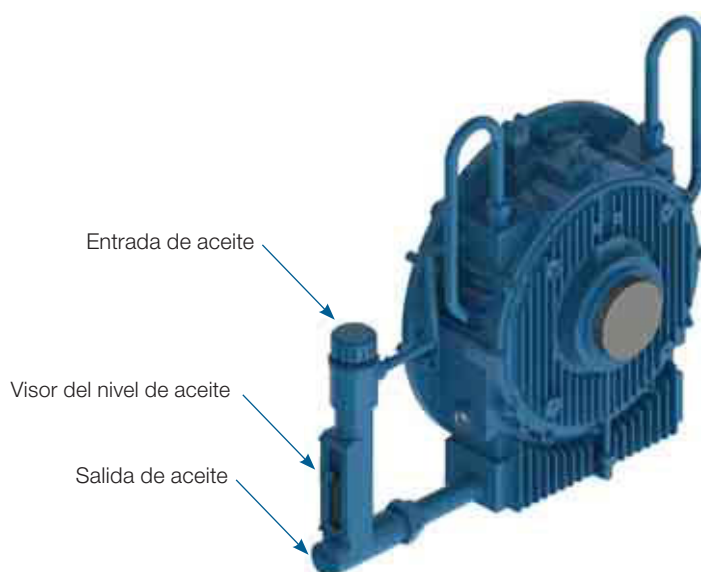


Figura 8.2 - Cojinete horizontal de rodamiento lubricado por aceite.

El cambio de aceite de los cojinetes debe ser realizado en el intervalo indicado en la placa de características o siempre que el lubricante presente alteraciones en sus características (viscosidad, pH, etc.).
El nivel de aceite debe ser mantenido en la mitad del visor de aceite y comprobado diariamente.
El uso de lubricantes con otras viscosidades requiere contacto previo con WEG.

Obs.: los motores HGF verticales para alto empuje son suministrados con cojinetes delanteros lubricados a grasa y con cojinetes traseros por aceite. Los cojinetes delanteros deben seguir las recomendaciones del ítem 8.2.1. La Tabla 8.9 presenta la cantidad y especificación de aceite para esa configuración.

Tabla 8.9 - Características de lubricación para motores HGF vertical de alto empuje.

Montaje alto empuje	Carcasa		Polos	Rodamiento	Aceite (l)	Intervalo (h)	Lubricante	Especificación lubricante
	IEC	NEMA						
	315L/A/B y 315C/D/E	5006/7/8T y 5009/10/11T	4 - 8	29320	20	8000	FUCHS Renolin DTA 40 / Mobil SHC 629	Aceite mineral ISO VG150 con aditivos antiespuma y antioxidantes
	355L/A/B y 355C/D/E	5807/8/9T y 5810/11/12T	4 - 8	29320	26			
	400L/A/B y 400C/D/E	6806/7/8T y 6809/10/11T	4 - 8	29320	37			
	450	7006/10	4 - 8	29320	45			

8.2.3. Cojinetes de rodamiento con lubricación de tipo Neblina de aceite

Verifique el estado de los sellados y, siempre que fuera necesario algún cambio, use solamente piezas originales. Realice la limpieza de los componentes antes del montaje (anillos de fijación, tapas, etc.). Aplique sellajuntas resistente al aceite lubricante utilizado, entre los anillos de fijación y las tapas. A conexión de los sistemas de entrada, salida y drenaje de aceite deben ser realizados conforme la Figura 6.12.

8.2.4. Cojinetes de deslelevación

Para los cojinetes de deslelevación, el cambio de aceite debe ser hecho en los intervalos indicados en la Tabla 8.10 y debe ser realizado, adoptando los siguientes procedimientos:

- Para el cojinete trasero, retire la tapa de inspección de la deflector;
- Drene el aceite a través del drenaje localizado en la parte inferior de la carcasa del cojinete (ver Figura 8.3);
- Cierre la salida de aceite;
- Retire el tapón de la entrada de aceite;
- Abastezca con el aceite especificado y con la cantidad indicada en la Tabla 8.10;
- Verifique si el nivel del aceite está en la mitad del visor;
- Cierre la entrada de aceite;
- Asegúrese de que no existe pérdida.

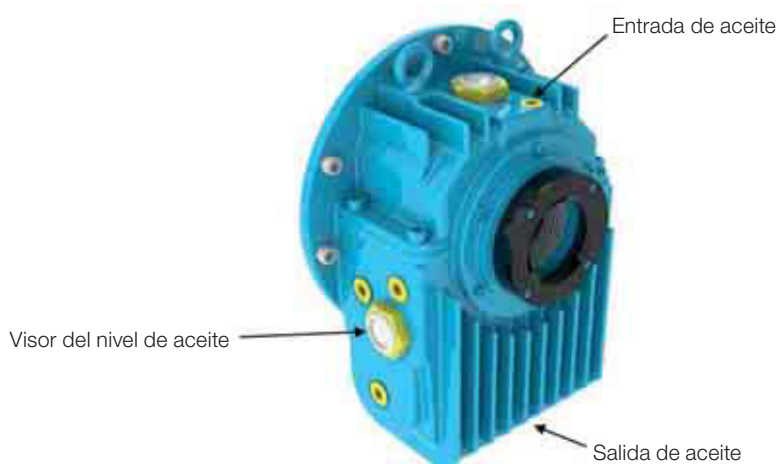


Figura 8.3 - Cojinete de deslelevación.

Tabla 8.10 - Características de lubricación para cojinetes de deslevaración

Carcasa		Polos	Cojinete	Aceite (L)	Intervalo (h)	Lubricante	Especificación lubricante
IEC	NEMA						
315	5000	2	9-80	2.8	8000	FUCHS Renolin DTA 10	Aceite mineral ISO VG32 con aditivos antiespuma y antioxidantes
355	5800						
400	6800						
450	7000						
315	5000	4 - 8	9-90	2.8	8000	FUCHS Renolin DTA 15	Aceite mineral ISO VG46 con aditivos antiespuma y antioxidantes
355	5800		9-100				
400	6800		11-110	4.7			
450	7000		11-125				
500	8000						

El cambio de aceite de los cojinetes debe ser realizado en el intervalo indicado en la placa de características o siempre que el lubricante presente alteraciones en sus características (viscosidad, pH, etc.).

El nivel de aceite debe ser mantenido en la mitad del visor y seguido diariamente.

No podrán ser usados lubricantes con otras viscosidades sin antes consultar a WEG.

8.3. DESMONTAJE Y MONTAJE



Los servicios de reparación en motores deben ser efectuados solamente por personal capacitado siguiendo las normas vigentes del país. Sólo deben ser utilizadas herramientas y métodos adecuados.



Cualquier servicio de desmontaje y montaje debe ser realizado con el motor totalmente desenergizado y completamente parado.

El motor apagado también puede presentar energía eléctrica en el interior de la caja de conexión:, en las resistencias de calentamiento, en el devanado y en los capacitores.

Los motores accionados por convertidor de frecuencia pueden estar energizados incluso con el motor parado.

Antes de iniciar el procedimiento de desmontaje, registre las condiciones actuales de la instalación, tales como conexiones de los terminales de alimentación del motor y alineamiento / nivelación, los que deben ser considerados durante el montaje posterior.

Realice el desmontaje de manera cuidadosa, sin causar impactos contra las superficies mecanizadas y / o en las roscas.

Monte el motor en una superficie plana para garantizar una buena base de apoyo. Los motores sin patas deben ser calzados/trabados para evitar accidentes.

Deben ser tomados cuidados adicionales para no dañar las partes aisladas que operan bajo tensión eléctrica, como por ejemplo, devanados, cojinetes aislados, cables de alimentación, etc..

Los elementos de sellado, como por ejemplo, juntas y sellados de los cojinetes deben ser cambiados siempre que presenten desgaste o estén damnificados.

Los motores con grado de protección superior a IP55 son suministrados con producto sellante Loctite 5923 (Henkel) en las juntas y tornillos. Antes de montar los componentes, limpie las superficies y aplique una nueva camada de este producto.

8.3.1. Caja de conexión

Al retirar la tapa de la caja de conexión para la conexión/desconexión de los cables de alimentación y accesorios, deben ser adoptados los siguientes cuidados:

- Asegúrese que durante la remoción de los tornillos, la tapa de la caja no dañe los componentes instalados en su interior;
- En caso que la caja de conexión sea suministrada con cáncamo de suspensión, éste debe ser utilizado para mover la tapa de la caja de conexión;
- Para motores suministrados con placa de bornes, deben ser asegurados los torques de apriete especificados en la Tabla 8.11;
- Verifique que los cables no entren en contacto con superficies con esquinas vivas.
- Adopte los debidos cuidados para garantizar que el grado de protección inicial, indicado en la placa de características del motor no sea alterado. Las entradas de cables para la alimentación y control deben utilizar siempre componentes (como, por ejemplo, prensacables y conductos eléctricos) que atiendan las normas y reglamentaciones vigentes de cada país;
- Asegúrese que la ventana de alivio de presión, cuando exista, no esté dañada. Las juntas de sellado de la caja de conexión deben estar en perfecto estado para reutilización y deben ser posicionadas correctamente para garantizar el grado de protección;
- Verifique los torques de apriete de los tornillos de fijación de la tapa de la caja conforme Tabla 8.11.

Tabla 8.11 - Torques de apriete para elementos de fijación [Nm]

Tipo de tornillo y junta	M4	M5	M6	M8	M10	M12	M16	M20
Tornillo sextavado externo/interno (s/ junta)		4 hasta 7	7 hasta 12	16 hasta 30	30 hasta 50	55 hasta 85	120 hasta 180	230 hasta 360
Tornillo ranura combinada (s/ junta)		3 hasta 5	5 hasta 10	10 hasta 18	-	-	-	-
Tornillo sextavado externo/interno (c/ junta con batiente metálica/cordón)		-	-	13 hasta 20	25 hasta 37	40 hasta 55	50 hasta 65	-
Tornillo ranura combinada (c/ junta plana y/o batiente metálica/cordón)		3 hasta 5	4 hasta 8	8 hasta 15	-	-	-	-
Tornillo sextavado externo/interno (c/ junta plana)		-	-	8 hasta 15	18 hasta 30	25 hasta 40	35 hasta 50	-
Placa de bornes		1,5 hasta 4	3 hasta 6,5	6 hasta 9	10 hasta 18	15,5 hasta 30	30 hasta 50	-
Puesta a tierra		3 hasta 5	5 hasta 10	10 hasta 18	30 hasta 50	55 hasta 85	120 hasta 180	-

8.4. PROCEDIMIENTO PARA ADECUACION DE LA RESISTENCIA DE AISLAMIENTO

El motor debe ser desmontado y sus tapas, rotor completo (con eje), ventilador, deflector y caja de conexión deben ser separados, de modo que apenas la carcasa con el estator pase por un proceso de secado en una horno apropiado, por un período de dos horas, a una temperatura no superior a 120 °C. Para motores mayores, puede ser necesario aumentar el tiempo de secado. Luego de ese período de secado, deje el estator enfriar hasta que llegue a temperatura ambiente y repita la medición de la resistencia de aislamiento, conforme ítem 5.4. En caso necesario, se debe repetir el proceso de secado del estator.

Si, luego de repetidos los procesos de secado del estator, la resistencia de aislamiento no vuelve a los niveles aceptables, se recomienda hacer un análisis exhaustivo de las causas que llevaron a la caída del aislamiento del devanado y, eventualmente podrá culminar con el rebobinado del motor.



Para evitar el riesgo de shock eléctrico, descargue los terminales inmediatamente antes y después de cada medición. En caso que el motor posea condensadores, éstos deben ser descargados.

8.5. COMPONENTES Y PIEZAS

Al solicitar piezas para repuesto, informe la designación completa del motor, así como su código y número de serie, que pueden ser encontrados en la placa de características del motor.

Las partes y piezas deben ser adquiridas de la red de Asistencia Técnica Autorizada WEG. El uso de piezas no originales puede resultar en una disminución del rendimiento y causar fallos en el motor.

Las piezas sobresalientes deben ser almacenadas en un lugar seco con una humedad relativa del aire de hasta 60%, con temperatura ambiente mayor a 5 °C y menor a 40 °C, libre de polvo, vibraciones, gases, agentes corrosivos, sin variaciones bruscas de temperatura, en su posición normal y sin apoyar otros objetos sobre las mismas.

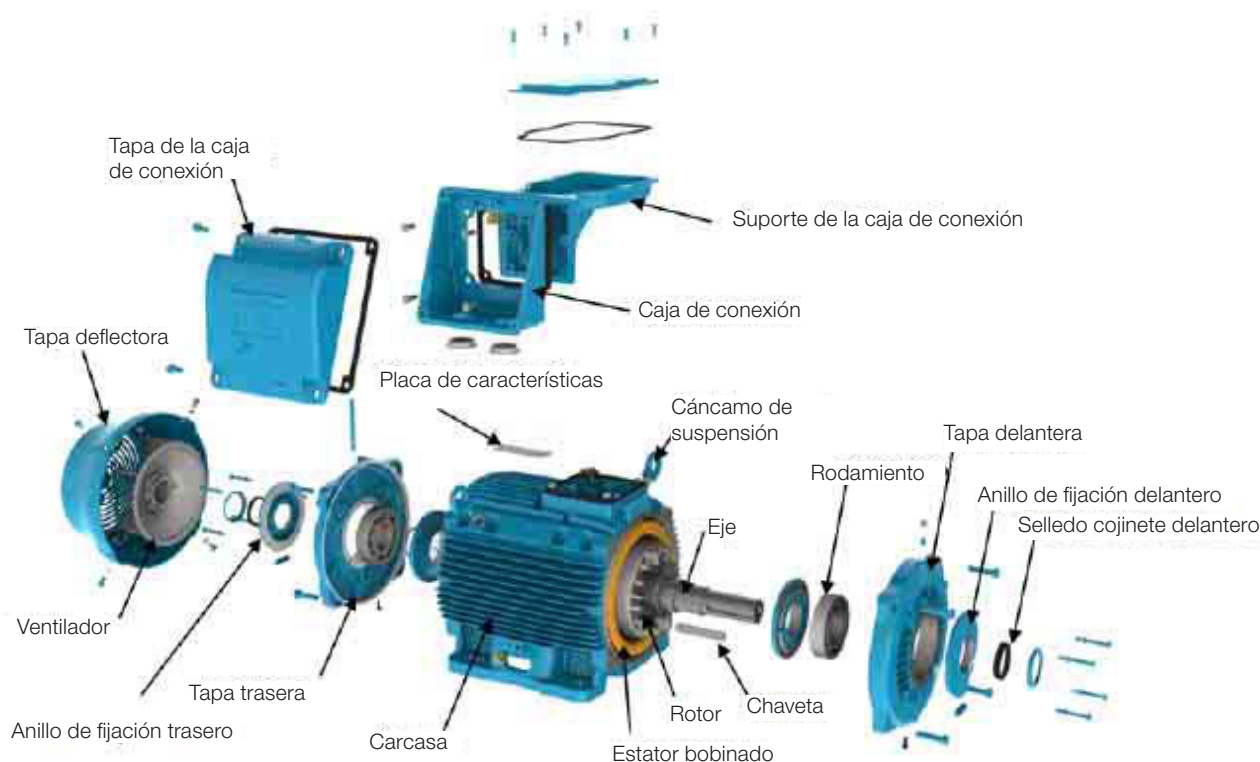


Figura 8.2 - Vista en despiece de los componentes de un motor W22

9. INFORMACIÓN MEDIOAMBIENTAL

9.1. EMBALAJE

Los motores eléctricos son suministrados en embalajes de cartón, plástico o madera. Estos materiales son reciclables o reutilizables y deben recibir el destino correcto, conforme las normas vigentes de cada país. Toda la madera utilizada en los embalajes de los motores WEG proviene de reforestación y no es sometida a ningún tratamiento químico para su conservación.

9.2. PRODUCTO

Los motores eléctricos, bajo el aspecto constructivo, son fabricados esencialmente con metales ferrosos (acero, hierro fundido), metales no ferrosos (cobre, aluminio) y plástico.

El motor eléctrico, de manera general, es un producto que posee una vida útil larga, no obstante en cuanto a su eliminación, WEG recomienda que los materiales del embalaje y del producto sean debidamente separados y enviados a reciclaje.

Los materiales no reciclables deben, como determina la legislación ambiental, ser dispuestos de forma adecuada, o sea, en vertederos industriales, coprocesados en hornos de cemento o incinerados. Los prestadores de servicios de reciclaje, disposición en vertederos industriales, coprocesamiento o incineración de residuos deben estar debidamente autorizados por el organismo responsable en materia medioambiental de cada país para realizar estas actividades.

10. PROBLEMAS Y SOLUCIONES

Las instrucciones siguientes presentan una relación de problemas comunes con posibles soluciones. En caso de duda, contacte al Asistente Técnico Autorizado, o a WEG.

Problema	Posibles Causas	Solución
El motor no arranca, ni acoplado ni desacoplado	Interrupción en la alimentación del motor	Verifique el circuito de comando y los cables de alimentación del motor.
	Fusibles quemados	Sustituya los fusibles.
	Error en la conexión del motor	Corrija las conexiones del motor conforme al diagrama de conexión.
	Cojinete trabado	Verifique si el cojinete gira libremente.
Cuando acoplado con carga, el motor no arranca o arranca muy lentamente y no alcanza la rotación nominal	Carga con torque muy elevado durante el arranque	No aplique carga en la máquina accionada durante la arranque.
	Caída de tensión muy alta en los cables de alimentación	Verifique el dimensionamiento de la instalación (transformador, sección de los cables, relés, disyuntores, etc.).
Ruido elevado/anormal	Defecto en los componentes de transmisión o en la máquina accionada	Verifique la transmisión de fuerza, el acoplamiento y el alineamiento.
	Base desalineada/desnivelada	Realinee/nivela el motor y la máquina accionada.
	Desequilibrio de los componentes o de la máquina accionada	Recupere el balanceo.
	Tipos diferentes de equilibrio entre motor y acoplamiento (media chaveta, chaveta entera)	Recupere el balanceo.
	Sentido de rotación del motor incorrecto	Invierta el sentido de rotación del motor.
	Tornillos de fijación sueltos	Reapriete los tornillos.
	Resonancia de los cimientos	Verifique el proyecto de los cimientos.
	Rodamientos deteriorados	Sustituya el rodamiento.
Calentamiento excesivo en el motor	Refrigeración insuficiente	Limpie las entradas y salidas de aire de la deflectora, y de la carcasa.
		Verifique las distancias mínimas entre la entrada de la deflectora de aire y las paredes cercanas. Ver ítem 7.
		Verifique la temperatura del aire en la entrada.
	Sobrecarga	Mida la corriente del motor, analizando su aplicación y, si fuera necesario, disminuya la carga.
	Excesivo número de arranques o momento de inercia de la carga muy elevado	Reduzca el número de arranques.
	Tensión muy alta	Verifique la tensión de alimentación del motor. No sobrepase la tolerancia conforme ítem 7.2.
	Tensión muy baja	Verifique la tensión de alimentación y la caída de tensión en el motor. No sobrepase la tolerancia conforme ítem 7.2.
	Interrupción de un cable de alimentación	Verifique la conexión de todos los cables de alimentación.
	Desequilibrio de tensión en los terminales de alimentación del motor	Verifique si hay fusibles quemados, comandos incorrectos, desequilibrio en las tensiones de la red de alimentación, falta de fase o en los cables de conexión.
Calentamiento del cojinete	Sentido de rotación no compatible con el ventilador unidireccional	Verifique el sentido de rotación conforme la indicación del motor.
	Grasa aceite en exceso	Realice la limpieza del cojinete y lubríquelo según las recomendaciones.
	Envejecimiento de la grasa/aceite	
	Utilización de grasa/aceite no especificados	Lubrique según las recomendaciones.
	Falta de grasa/aceite	
	Excesivo esfuerzo axial o radial	Reduzca la tensión en las correas. Redimensione la carga aplicada al motor.

ARGENTINA

WEG EQUIPAMIENTOS
ELECTRICOS S.A.
Sgo. Pampiglione 4849
Parque Industrial San Francisco,
2400 - San Francisco
Phone: +54 (3564) 421484
www.weg.net/ar

AUSTRALIA

WEG AUSTRALIA PTY. LTD.
14 Lakeview Drive, Scoresby 3179,
Victoria
Phone: +03 9765 4600
www.weg.net/au

AUSTRIA

WATT DRIVE ANTRIEBSTECHNIK
GMBH*
Wöllersdorfer Straße 68
2753, Markt Piesting
Phone: + 43 2633 4040
www.wattdrive.com

LENZE ANTRIEBSTECHNIK
GES.M.B.H.*
Ipf - Landesstrasse 1
A-4481 Asten
Phone: +43 (0) 7224 / 210-0
www.lenze.at

BELGIUM

WEG BENELUX S.A.*
Rue de l'Industrie 30 D, 1400 Nivelles
Phone: +32 67 888420
www.weg.net/be

BRAZIL

WEG EQUIPAMENTOS
ELÉTRICOS S.A.
Av. Pref. Waldemar Grubba, 3000,
CEP 89256-900
Jaraguá do Sul - SC
Phone: +55 47 3276-4000
www.weg.net/br

CHILE

WEG CHILE S.A.
Los Canteros 8600,
La Reina - Santiago
Phone: +56 2 2784 8900
www.weg.net/cl

CHINA

WEG (NANTONG) ELECTRIC MOTOR
MANUFACTURING CO. LTD.
No. 128# - Xinkai South Road,
Nantong Economic &
Technical Development Zone,
Nantong, Jiangsu Province
Phone: +86 513 8598 9333
www.weg.net/cn

COLOMBIA

WEG COLOMBIA LTDA
Calle 46A N82 - 54
Portería II - Bodega 6 y 7
San Cayetano II - Bogotá
Phone: +57 1 416 0166
www.weg.net/co

DENMARK

WEG SCANDINAVIA DENMARK*
Sales Office of WEG Scandinavia AB
Verkstadgatan 9 - 434 22
Kungsbacka, Sweden
Phone: +46 300 73400
www.weg.net/se

FRANCE

WEG FRANCE SAS *
ZI de Chenes - Le Loup13 / 38297
Saint Quentin Fallavier, Rue du Morel-
lon - BP 738 / Rhône Alpes, 38 > Isère
Phone: + 33 47499 1135
www.weg.net/fr

GREECE

MANGRINOX*
14, Grevenon ST.
GR 11855 - Athens, Greece
Phone: + 30 210 3423201-3

GERMANY

WEG GERMANY GmbH*
Industriegebiet Tümnich 3
Geigerstraße 7
50169 Kerpen-Tümnich
Phone: + 49 2237 92910
www.weg.net/de

GHANA

ZEST ELECTRIC MOTORS (PTY) LTD.
15, Third Close Street Airport
Residential Area, Accra
Phone: +233 3027 66490
www.zestghana.com.gh

HUNGARY

AGISYS AGITATORS &
TRANSMISSIONS LTD.*
Tó str. 2. Torokbalint, H-2045
Phone: + 36 (23) 501 150
www.agisys.hu

INDIA

WEG ELECTRIC (INDIA) PVT. LTD.
#38, Ground Floor, 1st Main Road,
Lower Palace, Orchards,
Bangalore, 560 003
Phone: +91 804128 2007
www.weg.net/in

ITALY

WEG ITALIA S.R.L.*
Via Viganò de Vizzi, 93/95
20092 Cinisello Balsamo, Milano
Phone: + 39 2 6129 3535
www.weg.net/it

FERRARI S.R.L.*

Via Cremona 25 26015
Soresina (CR), Cremona
Phone: + 39 (374) 340-404
www.ferrarisrl.it

STIAVELLI IRI S.P.A.*

Via Pantano - Blocco 16 - Capalle
50010 , Campi Bisenzio (FI)
Phone: + 39 (55) 898.448
www.stiavelli.com

JAPAN

WEG ELECTRIC MOTORS
JAPAN CO., LTD.
Yokohama Sky Building 20F, 2-19-12
Takashima, Nishi-ku, Yokohama City,
Kanagawa, Japan 220-0011
Phone: + 81 45 5503030
www.weg.net/jp

MEXICO

WEG MEXICO, S.A. DE C.V.
Carretera Jorobas-Tula
Km. 3.5, Manzana 5, Lote 1
Fraccionamiento Parque
Industrial - Huehuetoca,
Estado de México - C.P. 54680
Phone: +52 55 53214275
www.weg.net/mx

NETHERLANDS

WEG NETHERLANDS *
Sales Office of WEG Benelux S.A.
Hanzepoort 23C, 7575 DB Oldenzaal
Phone: +31 541 571090
www.weg.net/nl

PORTUGAL

WEG EURO - INDÚSTRIA
ELÉTRICA, S.A.*
Rua Eng. Frederico Ulrich,
Sector V, 4470-605 Maia, Apartado
6074, 4471-908 Maia, Porto
Phone: +351 229 477 705
www.weg.net/pt

RUSSIA

WEG ELECTRIC CIS LTD*
Russia, 194292, St. Petersburg, Pro-
spekt Kultury 44, Office 419
Phone: +7 812 3632172
www.weg.net/ru

SOUTH AFRICA

ZEST ELECTRIC MOTORS (PTY) LTD.
47 Galaxy Avenue, Linbro Business
Park - Gauteng Private Bag X10011
Sandton, 2146, Johannesburg
Phone: +27 11 7236000
www.zest.co.za

SPAIN

WEG IBERIA INDUSTRIAL S.L.*
C/ Tierra de Barros, 5-7
28823 Coslada, Madrid
Phone: +34 91 6553008
www.weg.net/es

SINGAPORE

WEG SINGAPORE PTE LTD
159, Kampong Ampat, #06-02A KA
PLACE. 368328
Phone: +65 68581081
www.weg.net/sg

SWEDEN

WEG SCANDINAVIA AB*
Box 27, 435 21 Mölnlycke
Visit: Designvägen 5, 435 33
Mölnlycke, Göteborg
Phone: +46 31 888000
www.weg.net/se

SWITZERLAND

BIBUS AG*
Allmendstrasse 26
8320 - Fehraltorf
Phone: + 41 44 877 58 11
www.bibus-holding.ch

UNITED ARAB EMIRATES

The Galleries, Block No. 3, 8th Floor,
Office No. 801 - Downtown Jebel Ali
262508, Dubai
Phone: +971 (4) 8130800
www.weg.net/ae

UNITED KINGDOM

WEG (UK) Limited*
Broad Ground Road - Lakeside
Redditch, Worcestershire B98 8YP
Phone: + 44 1527 513800
www.weg.net/uk

ERIKS *

Amber Way, B62 8WG
Halesowen, West Midlands
Phone: + 44 (0)121 508 6000

BRAMMER GROUP *

PLC43-45 Broad St, Teddington
TW11 8QZ
Phone: + 44 20 8614 1040

USA

WEG ELECTRIC CORP.
6655 Sugarloaf Parkway,
Duluth, GA 30097
Phone: +1 678 2492000
www.weg.net/us

VENEZUELA

WEG INDUSTRIAS VENEZUELA C.A.
Centro corporativo La Viña
Plaza, Cruce de la Avenida
Carabobo con la calle Uzlar de la
Urbanización La Viña /
Jurisdicción de la Parroquia
San José - Valencia
Oficinas 06-16 y 6-17, de la planta
tipo 2, Nivel 5, Carabobo
Phone: (58) 241 8210582
www.weg.net/ve



* European Union Importers