

Please read and save these instructions. Read carefully before attempting to assemble, install, operate or maintain the product described. Protect yourself and others by observing all safety information. Failure to comply with instructions could result in personal injury and/or property damage! Retain instructions for future reference.

# Dayton® Magnetic Disc Brakes

## Description

Dayton magnetic disc brakes, Models 2LYU8 and IL388B are used on 56C face motors and speed reducers. Models 2LYU9 and 1L389B are used on 56C, 143TC, and 145TC face motors and speed reducers. These brakes are not rated for more than three stops per minute.

All models are washdown (NEMA 4X) enclosures and must be mounted between a speed reducer and motor (using gaskets furnished) to complete the waterproof seal.

**NOTE:** These brakes are not intended for accurate positioning applications. They are designed for applications that require rapid stopping and holding power such as conveyors, door openers, etc.

**⚠ WARNING** Do not install or use these brakes in an explosive atmosphere.



Figure 1

## Dimensions & Specifications

Duty cycle . . . . . Continuous  
 Maximum ambient . . . . . 40°C  
 Maximum input speed . . . . . 3600 RPM  
 Parts in brake (wk<sup>2</sup>)  
 (IL388B & 2LYU8) . . . . . .006 lb-ft<sup>2</sup>  
 Parts in brake (wk<sup>2</sup>)  
 (1L389B & 2LYU9) . . . . . .010 lb-ft<sup>2</sup>  
 Thermal capacity . . . . . 6 HPS/min.

Enclosure construction:  
 Washdown (NEMA 4X)

Electrical Data:  
 Models IL388B & IL389B: Rated for operation on single phase 115/208-230V, 60 Hz and on 110/208-220V, 50 Hz.

Electrical Data:  
 MODELS 2LYU8 & 2LYU9:  
 Rated for operation on single phase 208-230/460V, 60 Hz, and on 174-190/380V, 50 Hz.  
 Electrical lead length . . . . . 15"

Model	Brake Hub Bore "X"	Nominal Static Torque Rating	Voltage Rating	Use on Motor Frames:
IL388B 2LYU8	5/8"	3 ft.-lbs.	115/208-230V 208-230/460V	56C-Face Motors & Speed Reducers
IL389B 2LYU9	*7/8"	6 ft.-lbs.	115/208-230V 208-230/460V	56C, 143TC & 145TC-Face Motors & Speed Reducers

(\* ) Includes 7/8" O.D. x 5/8" ID bushing.

Voltage	Hz	Allowable Voltage Range	Amps Holding	Amps Inrush
110	50	79-121	0.35	3.9
115	60	94-145	0.29	2.7
208	50	158-242	0.16	1.8
208	60	188-290	0.13	1.4
220	50	158-242	0.18	2.0
230	60	188-290	0.15	1.6
380	50	346-418	0.07	0.8
460	60	414-506	0.07	0.8

E  
N  
G  
L  
I  
S  
H

E  
S  
P  
A  
Ñ  
O  
L

F  
R  
A  
N  
Ç  
A  
I  
S

# Dayton® Magnetic Disc Brakes

## Dimensions & Specifications (Continued)

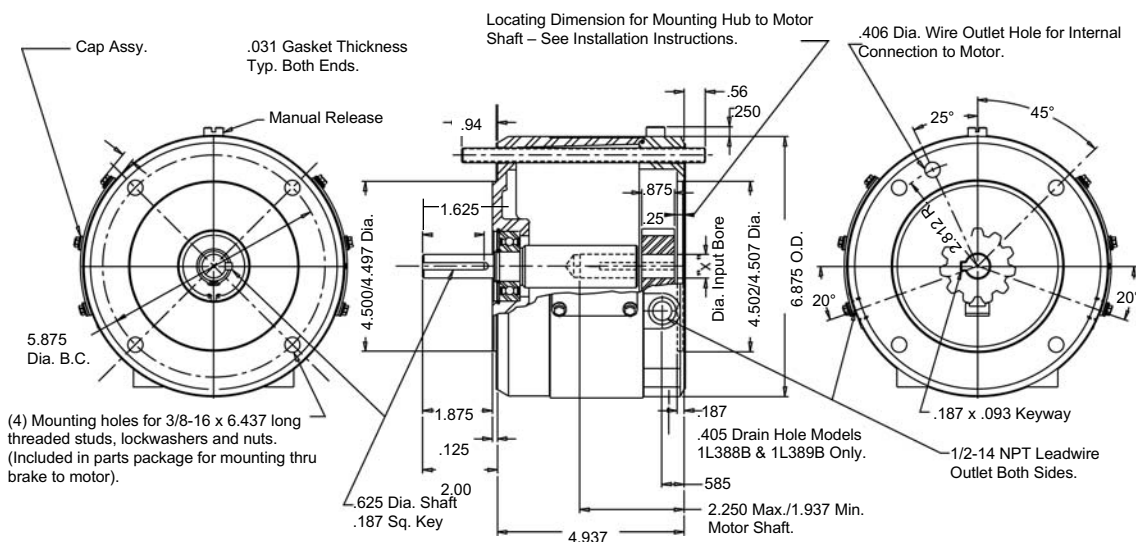


Figure 2 – Dimensions

### Unpacking

When unpacking the brake, inspect it carefully for damage that may have occurred during transit.

### General Safety Information

1. For applications with high inertia-type loads or rapid cycling, the thermal capacity of the brake must be considered.
2. Observe all local electrical and safety codes, as well as the United States National Electrical Code (NEC) and the Occupational Safety and Health Act (OSHA).
3. Brake motors and brake gearmotors must be securely and adequately grounded. This can be accomplished by wiring with a grounded metal-clad

raceway system, by using a separate ground wire connected to the bare metal of the motor frame or other suitable means. Refer to NEC Article 250 (Grounding) for additional information. All wiring should be done by a qualified electrician.

4. Always disconnect power before working on or near a brake motor, a brake gearmotor, or its connected load. If the power disconnect point is out of sight, lock it in the open position and tag it to prevent unexpected application of power.
5. When working on brake, be sure load is completely removed, secured or blocked to prevent injury or property damage.
6. Provide guarding for all moving parts.

7. Be careful when touching the exterior of an operating motor, gearmotor or brake. It may be hot enough to cause injury or to be painful. This condition is normal for modern motors, which operate at higher temperatures when running at rated load and voltage.
8. Protect all electrical lead wires and power cables against contact with sharp objects or moving parts.
9. Do not kink electrical lead wires and power cables, and never allow them to touch oil, grease, hot surfaces, or chemicals.
10. Be sure output shaft key is removed before running brake motor without load.

# Models 1L388B, 2LYU8, 1L389B and 2LYU9

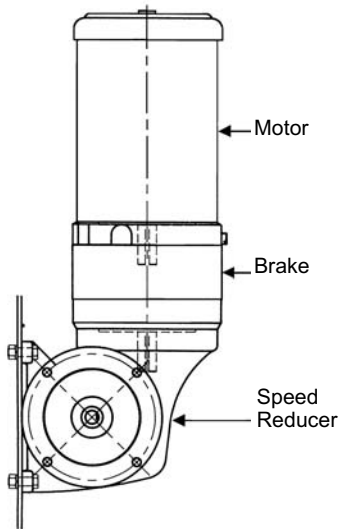
E  
N  
G  
L  
I  
S  
H

## Installation

**CAUTION** To preserve pre-alignment of rotating discs for ease of installation, do not operate manual release or energize brake coil before installation.

**NOTE:** Brakes may be mounted in all positions. The rotating disc(s) life decreases when mounted in positions other than horizontal. Life could decrease up to 20% depending upon model, loading, and position. The brake drain should be located at the bottom. If the application causes excessive condensation build-up, vertical mounting below the motor is not recommended (See Figure 3).

Numbers in parentheses refer to parts illustrated in Figures 8 thru 12.



**Figure 3 – Brake Mounting – Vertical Below Position**

1. Mount hub (Ref. No. 22) over key on the motor shaft, 1/4" from the motor mounting face as shown in Figure 4. (Part No. on hub to face away from motor.) Use 3/16 sq. key furnished for all models when adapter sleeve (Ref. No. 49) is not used. Use 3/16 x 5/16 key

furnished for Models 1L389B & 2LYU9 when adapter sleeve is used. Key must extend to, and be flush with, end of motor shaft. Tighten both set screws in hub with 8-10 ft. lbs. torque.



**Figure 4 – Hub Location**

2. Place gasket (Ref. No. 58) on motor C face.
3. Remove adapter housing (7). You may have to remove the access window cap assemblies (9) and tap lightly with a soft mallet in the openings in the side of the adapter housing. Place the brake assembly onto the motor C face, engaging hub splines into brake disc splines. The release should be located at the top.
4. Screw in four 3/8-16 threaded rods (28) or (32) through bracket (1) into motor C face (approx. 9/16" engagement or 9 turns). Bring coil lead wires out of conduit hole before installing the adapter housing. Align adapter housing (7) with four threaded rods.

**NOTE:** Arrow head on adapter housing should be in line with manual release knob (15); see Fig. 12.

Slide adapter housing onto threaded rods, turning output shaft (8) so that the keyway in the brake shaft lines up with the key in the motor shaft. Make sure adapter housing seats against the bracket (1).

Tap adapter housing in place lightly. If excessive force is required, the key may have to be filed.

5. Install additional equipment, such as a gear reducer, by installing a key into the brake shaft extension. Install gasket (34) onto the brake C face. Slide equipment onto threaded rods, aligning key in the brake shaft with keyway in the additional equipment. Fasten with lockwashers (29) and nuts (30).

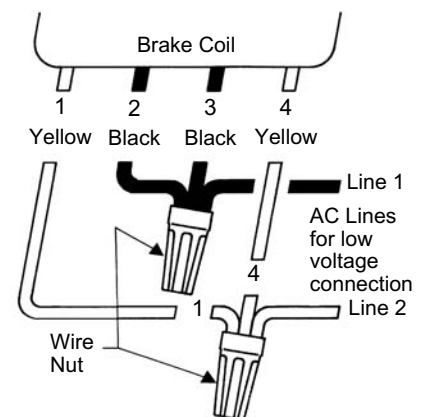
## CONNECTION OF COIL LEADS

After securing the brake to the motor, connect coil leads for proper voltage per wiring diagram (Figures 5 and 6). Incorrect connection can result in brake failure.

**CAUTION** The voltage supplied to the coil must match the voltage that the coils are connected for, or the coils will burn out.

## DUAL VOLTAGE COIL

Connect leads 2 and 4 to any two motor line leads (single or three phase) of same voltage as brake. Connect leads 1 and 3 as shown for voltage desired. Brake must be energized with motor.



**Figure 5– Low Voltage Connection**  
**MODELS 1L388B & 1L389B: 110 & 115 VAC**  
**MODELS 2LYU8 & 2LYU9: 208 - 230 VAC**

# Dayton<sup>®</sup> Magnetic Disc Brakes

E  
N  
G  
L  
I  
S  
H

## Installation (Continued)

### CONNECTION OF COIL LEADS

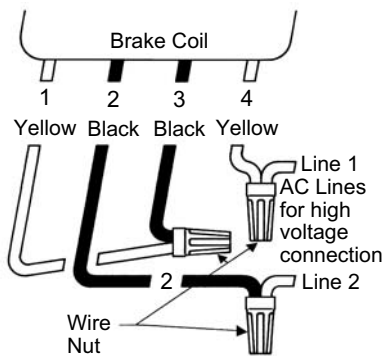


Figure 6 – High Voltage Connection  
MODELS IL388B & IL389B: 208, 220, 230 VAC  
MODEL 2LYU8 & 2LYU9: 460 VAC

## Operation

These brakes are spring set devices with an electrical (magnet) release. They contain a rotating friction disc which is driven by a hub mounted on the motor shaft. When energized, the magnet compresses the torque springs, removing the force pressing the stationary disc and friction disc together. This permits free rotation of the shaft.

**▲ WARNING** *High start-stop rates may damage motor. Consult motor manufacturer if high cycling rates are expected.*

If brake torque rating is higher than motor full-load torque rating, use brake rating rather than motor rating when selecting other drive components.

Take the following precautions when operating the brake:

1. Do not operate the brake at higher than nominal static torque capacity.
2. For applications with high inertia-type loads or rapid cycling, the thermal capacity of the brake must be considered.

3. Observe proper safety precautions when an application involves a hold-ing or overhauling load operation; keep personnel away from load area.
4. Be sure power supply conforms to electrical rating of brake.

## MANUAL RELEASE

The brake is equipped with a manual release. Turn the release knob (Ref. No. 15) clockwise to stop position to release the brake. The brake will remain released until the release knob is turned counterclockwise (approx. 65 degrees) or until the brake coil is energized, automatically resetting the brake.

## Maintenance

**▲ CAUTION** *Before attempting to service or remove any components, make certain that the power is disconnected and that the load is completely removed, secured or blocked to prevent injury or property damage.*

## WEAR ADJUSTMENT

(Refer to Figures 7, 8 and 12)

**▲ CAUTION** *Load must be removed or blocked. Brake will be inoperative during this procedure.*

Before air gap "A" reaches 0.100", adjustment is required. Any delay in adjusting the magnetic air gap will result in eventual loss of torque.

1. To adjust, remove cover (Ref. No. 9) or remove clamp (Ref. No. 55) closest to the motor and pull sleeve (Ref. No. 9) back to expose adjusting screws (Ref. No. 37) and magnet air gap "A".
2. Measure air gap "A" using 3/8" to 1/2" wide feeler gauge as shown in Figure 7.
3. Turn two square head set screws (Ref. No. 37) until air gap "A" measures:
  - 0.045/0.050 for 1 disc models
  - 0.050/0.055 for 2 disc models

Air gap should be the same on both sides.

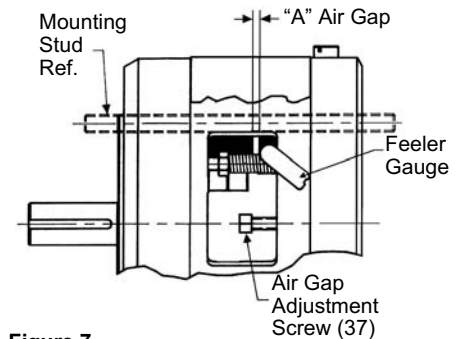


Figure 7

## TORQUE ADJUSTMENT

(Refer to Figures 8 and 12.)

**▲ CAUTION** *Load must be removed or blocked. Brake will be inoperative during this procedure.*

The magnetic disc brake is factory set for rated static torque. The brake can be adjusted to reduce torque which increases stopping time. Do not attempt to adjust brake for higher torque, as this will cause premature coil burnout.

1. To adjust, remove cover (Ref. No. 9) or remove clamp (Ref. No. 55) closest to the motor and pull sleeve (Ref. No. 9) back to expose locknuts (Ref. No. 44) which are above torque springs (Ref. No. 32).
2. To increase stopping time and reduce torque, turn two locknuts (Ref. No. 44) counterclockwise, increasing spring length. Each full turn reduces torque approx. 8%.

## FRICITION DISC REPLACEMENT

(Refer to Figures 8 and 12)

**▲ CAUTION** *Load must be removed or blocked. Brake will be inoperative during this procedure.*

When total wear on a rotating friction disc (Ref. No. 10) reaches 1/16", replace disc:

1. Remove operator assembly and disconnect power.

# Models 1L388B, 2LYU8, 1L389B and 2LYU9

E  
N  
G  
L  
I  
S  
H

## Maintenance (Continued)

2. Remove any equipment mounted on the brake "C" face, such as a gear reducer, by removing nuts (Ref. No. 48) and washers.
3. Remove adapter housing (Ref. No. 7) which includes shaft (Ref. No. 8).
4. Remove operator assembly (Ref. No. 25) by removing screws (Ref. No. 11) and pivot studs (Ref. No. 19), washer (Ref. No. 4), bushing (Ref. No. 5), and spring (Ref. No. 3). Item 19 has a hex socket in end of stud for removal.

**NOTE:** Do not loosen nuts (Ref. No. 6) on pivot stud (Ref. No. 19), or "Pivot Stud Adjustment" to quiet the brake will have to be made again.

5. Replace the friction disc.

Remove worn rotating discs (Ref. No. 10) and stationary discs (Ref. No. 2). Replace worn discs and install new discs in the same order. Install stabilizer clip (Ref. No. 23) on rotating discs prior to installing.

6. Reassembly of operator assembly (Ref. No. 25):

- a. Turn two screws (Ref. No. 37) counterclockwise five turns.
  - b. Place operator assembly onto brake, bracket (Ref. No. 1) and install two screws (Ref. No. 11).
  - c. Replace compression spring (Ref. No. 3), bushing (Ref. No. 5), washer (Ref. No. 4), and pivot stud (Ref. No. 19) which has the two nuts (Ref. No. 6) in place.
  - d. Tighten firmly.
7. Readjust magnet air gap "A" as described under Wear Adjustment.

Parts Included in Item No. 25 Operator Assembly

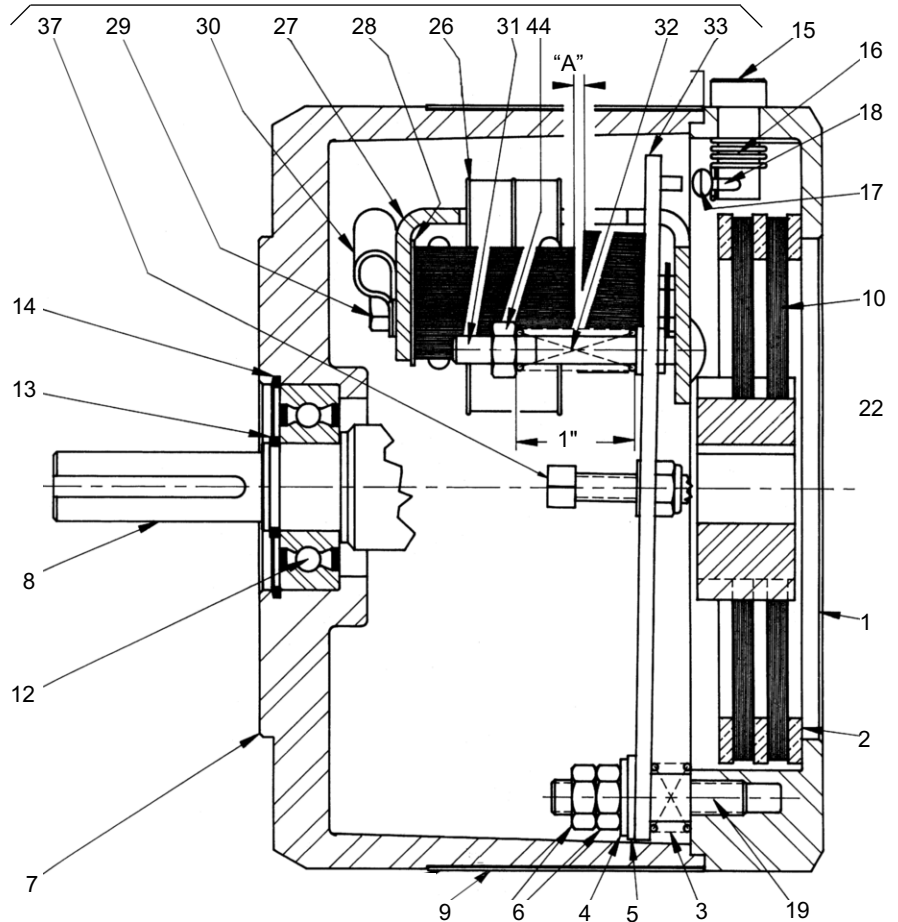


Figure 8

8. Check manual release operation before completing installation. Adjust per Manual Release Adjustment if required.
9. Complete installation by reassembling as described under Installation.

### MAGNET ASSEMBLY REPLACEMENT (Refer to Figures 8, 9 and 12)

**CAUTION** Load must be removed or blocked. Brake will be inoperative during this procedure.

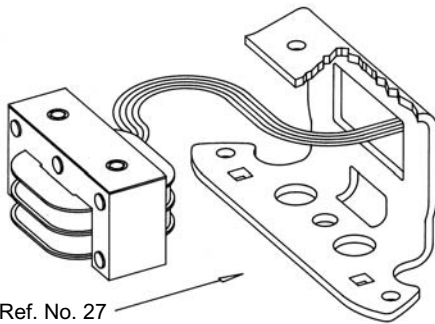
1. Disconnect power supply.
2. Remove adapter assembly as described

- under Friction Disc Replacement.
3. Remove two capscrews (Ref. No. 29), cable clamps (Ref. No. 30), magnet assembly (Ref. No. 26) and shock mount (Ref. No. 28).
4. Replace shock mount and magnet, feeding coil wires through hole in back of bracket (Ref. No. 27) (See Figure 9). Use Loctite on screws (Ref. No. 29). Replace screws and clamps (Ref. No. 30). Tighten mounting screws with 55 to 60 in. lbs. torque.

# Dayton® Magnetic Disc Brakes

## Maintenance (Continued)

- Set air gap "A" as described under Wear Adjustment.
- Energize coil. Coil should be quiet; if not, refer to Pivot Stud Adjustment.
- Check manual release. If it does not operate properly, adjust as outlined under Manual Release Adjustment.
- Reassemble as described under Friction Disc Replacement and Installation.



Ref. No. 27

Figure 9

### ARMATURE REPLACEMENT (Refer to Figures 8, 10 and 12)

**CAUTION** Load must be removed or blocked. Brake will be inoperative during this procedure.

If the magnet assembly is replaced, it may be necessary to replace the armature (Ref. No. 34). If it is badly deformed, it will be difficult to make the magnet quiet.

- To replace, remove operator assembly (Ref. No. 25) from brake. See Friction Disc Replacement Steps 1-4. Remove nuts (Ref. No. 44), springs (Ref. No. 32), and carriage bolts (Ref. No. 31). This will allow the armature plate assembly to be removed from magnet bracket.

- Remove screw (Ref. No. 42), lockwasher (Ref. No. 41), locking plate (Ref. No. 40), two screws (Ref. No. 36), spacers (Ref. No. 38), and armature (Ref. No. 34). Inspect these parts and shock mount (Ref. No. 39). If worn, replace also.
- Put armature in place (ground side up) and install spacers (Ref. No. 38) and screws (Ref. No. 36).

**NOTE:** Screws (Ref. No. 36) should be tightened to remove slack only. Then back off, counterclockwise on screw so that the next flat on screw is parallel with edge of the armature plate (Ref. No. 33) (See Figure 10).

Install locking plate (Ref. No. 40), screw (Ref. No. 42), and lockwasher (Ref. No. 41). Tighten screw with 30 in. lbs. torque.

- Reassemble to magnet bracket (Ref. No. 27) using items (Ref. No. 31), (Ref. No. 32), and (Ref. No. 44). Reassemble operator assembly to brake bracket. Set magnet air gap "A" and set torque springs (Ref. No. 32) to 1" dimension shown in Figure 8.

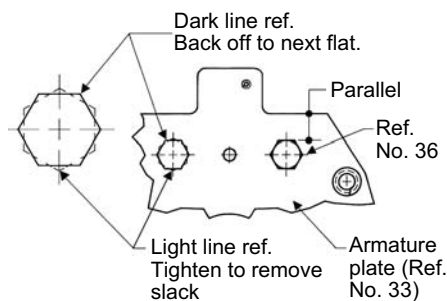


Figure 10

## MANUAL RELEASE ADJUSTMENT (Refer to Figures 8, 11 and 12)

**CAUTION** Load must be removed or blocked. Brake will be inoperative during this procedure.

The manual release assembly may require adjustment after replacing the operator assembly (Ref. No. 25), magnet (Ref. No. 26), or armature (Ref. No. 34). It also may be required if adjustments are made on the hex nuts (Ref. No. 6).

The release is working properly if: a) you turn release knob (Ref. No. 15) clockwise to stop and the brake is released; b) the release knob returns to its normal position automatically when power is applied to the magnet.

**NOTE:** Adapter housing (Ref. No. 7) must be removed to make this adjustment.

- To adjust: Set air gap "A" as described under Wear Adjustment.
- If the brake does not release, turn adjusting screw (Ref. No. 17) counterclockwise 1/4 turn and try again.
- If the release knob (Ref. No. 15) does not return to its normal position automatically, turn screw (Ref. No. 17) clockwise 1/4 turn and try again.

**NOTE:** Repeating Steps 2 or 3 may be required to get the release to operate properly.

It is important that the release knob returns to its normal position automatically when power is applied to the magnet.

## MANUAL RELEASE ASSEMBLY (Refer to Figures 8, 11 and 12)

- Apply a small amount of grease or Never-Seez to O-ring (Ref. No. 57). Place shaft of release knob (Ref. No. 15) through hole in bracket (Ref. No. 1).
- Slide return spring (Ref. No. 16) over

# Models 1L388B, 2LYU8, 1L389B and 2LYU9

## Maintenance (Continued)

shaft; straight leg of spring should enter shaft first with leg in the position shown.

3. Slip lock spring (Ref. No. 18) over screw (Ref. No. 17) and install in tapped hole in release shaft. Screw in until it stops.

Make sure spring (Ref. No. 16) is not caught under lock spring (Ref. No. 18).

4. Engage bent end of spring (Ref. No. 16) over lock spring (Ref. No. 18) as shown. Pull it over with a needle-nose pliers or screwdriver.
5. Adjust release. See "Manual Release Adjustment".

### PIVOT STUD ADJUSTMENT

(Refer to Figures 8 and 12)

**CAUTION** Load must be removed or blocked. Brake will be inoperative during this procedure.

This adjustment is made at the factory and may be required when replacing the magnet assembly (Ref. No. 26) or the armature (Ref. No. 34).

The purpose is to regulate the height of the armature plate (Ref. No. 33) so that when the magnet (Ref. No. 26) is energized, the armature (Ref. No. 34) is parallel with it. This is required so that the magnet will move quietly.

**NOTE:** Adapter housing (Ref. No. 7) must be removed to make this adjustment.

1. To adjust: Hold the nut (Ref. No. 6) which is adjacent to washer (Ref. No. 4) and loosen the other nut (Ref. No. 6) and remove it from the stud.
2. Energize the magnet and turn remaining nut (Ref. No. 6) counterclockwise slowly until the

magnet becomes noisy. Turn magnet on and off several times to find the position where the magnet first becomes quiet.

At this point turn nut (Ref. No. 6) 1/3 turn (two flats) in a clockwise position. Hold nut in this position and turn magnet on and off to make sure the magnet does not become noisy.

3. Holding this nut in place, screw on other nut and tighten it against the first nut. Tighten firmly.
4. Operate the manual release. If the release does not operate properly, see Manual Release Adjustment.

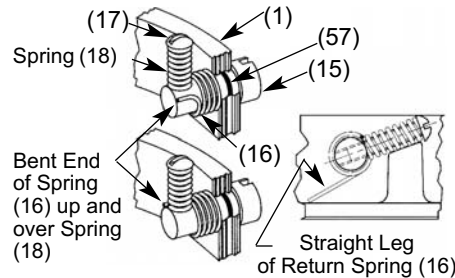


Figure 11

# Dayton® Magnetic Disc Brakes

E  
N  
G  
L  
I  
S  
H

## LIMITED WARRANTY

**DAYTON ONE-YEAR LIMITED WARRANTY.** DAYTON® MAGNETIC DISC BRAKES, MODELS COVERED IN THIS MANUAL, ARE WARRANTED BY DAYTON ELECTRIC MFG. CO. (DAYTON) TO THE ORIGINAL USER AGAINST DEFECTS IN WORKMANSHIP OR MATERIALS UNDER NORMAL USE FOR ONE YEAR AFTER DATE OF PURCHASE. ANY PART WHICH IS DETERMINED TO BE DEFECTIVE IN MATERIAL OR WORKMANSHIP AND RETURNED TO AN AUTHORIZED SERVICE LOCATION, AS DAYTON DESIGNATES, SHIPPING COSTS PREPAID, WILL BE, AS THE EXCLUSIVE REMEDY, REPAIRED OR REPLACED AT DAYTON'S OPTION. FOR LIMITED WARRANTY CLAIM PROCEDURES, SEE "PROMPT DISPOSITION" BELOW. THIS LIMITED WARRANTY GIVES PURCHASERS SPECIFIC LEGAL RIGHTS WHICH VARY FROM JURISDICTION TO JURISDICTION.

**LIMITATION OF LIABILITY.** TO THE EXTENT ALLOWABLE UNDER APPLICABLE LAW, DAYTON'S LIABILITY FOR CONSEQUENTIAL AND INCIDENTAL DAMAGES IS EXPRESSLY DISCLAIMED. DAYTON'S LIABILITY IN ALL EVENTS IS LIMITED TO AND SHALL NOT EXCEED THE PURCHASE PRICE PAID.

**WARRANTY DISCLAIMER.** A DILIGENT EFFORT HAS BEEN MADE TO PROVIDE PRODUCT INFORMATION AND ILLUSTRATE THE PRODUCTS IN THIS LITERATURE ACCURATELY; HOWEVER, SUCH INFORMATION AND ILLUSTRATIONS ARE FOR THE SOLE PURPOSE OF IDENTIFICATION, AND DO NOT EXPRESS OR IMPLY A WARRANTY THAT THE PRODUCTS ARE MERCHANTABLE, OR FIT FOR A PARTICULAR PURPOSE, OR THAT THE PRODUCTS WILL NECESSARILY CONFORM TO THE ILLUSTRATIONS OR DESCRIPTIONS. EXCEPT AS PROVIDED BELOW, NO WARRANTY OR AFFIRMATION OF FACT, EXPRESSED OR IMPLIED, OTHER THAN AS STATED IN THE "LIMITED WARRANTY" ABOVE IS MADE OR AUTHORIZED BY DAYTON.

**Technical Advice and Recommendations, Disclaimer.** Notwithstanding any past practice or dealings or trade custom, sales shall not include the furnishing of technical advice or assistance or system design. Dayton assumes no obligations or liability on account of any unauthorized recommendations, opinions or advice as to the choice, installation or use of products.

**Product Suitability.** Many jurisdictions have codes and regulations governing sales, construction, installation, and/or use of products for certain purposes, which may vary from those in neighboring areas. While attempts are made to assure that Dayton products comply with such codes, Dayton cannot guarantee compliance, and cannot be responsible for how the product is installed or used. Before purchase and use of a product, review the product applications, and all applicable national and local codes and regulations, and be sure that the product, installation, and use will comply with them.

Certain aspects of disclaimers are not applicable to consumer products; e.g., (a) some jurisdictions do not allow the exclusion or limitation of incidental or consequential damages, so the above limitation or exclusion may not apply to you; (b) also, some jurisdictions do not allow a limitation on how long an implied warranty lasts, consequently the above limitation may not apply to you; and (c) by law, during the period of this Limited Warranty, any implied warranties of implied merchantability or fitness for a particular purpose applicable to consumer products purchased by consumers, may not be excluded or otherwise disclaimed.

**Prompt Disposition.** A good faith effort will be made for prompt correction or other adjustment with respect to any product which proves to be defective within limited warranty. For any product believed to be defective within limited warranty, first write or call dealer from whom the product was purchased. Dealer will give additional directions. If unable to resolve satisfactorily, write to Dayton at address below, giving dealer's name, address, date, and number of dealer's invoice, and describing the nature of the defect. Title and risk of loss pass to buyer on delivery to common carrier. If product was damaged in transit to you, file claim with carrier.

**Manufactured for Dayton Electric Mfg. Co., 100 Grainger Parkway, Lake Forest, Illinois 60045 U.S.A.**



# Models 1L388B, 2LYU8, 1L389B and 2LYU9

## Troubleshooting Chart

Symptom	Possible Cause(s)	Corrective Action
Brake does not release	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Broken or damaged parts</li> <li>2. Wrong voltage</li> <li>3. Burned out coil</li> <li>4. Incorrect wiring connections or broken wires</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Replace</li> <li>2. Check for correct voltage. Voltage must correspond to that listed on brake nameplate. If the voltage is more than 10% below the nameplate voltage, the magnet may not pull in</li> <li>3. Replace magnet assembly (Ref. No. 26)</li> <li>4. Find the connection or wiring fault. Correct or repair as required</li> </ol>
Brake does not stop properly	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Broken or damaged parts</li> <li>2. Worn friction disc</li> <li>3. Hub positioned incorrectly (models with two-piece shaft and hub only)</li> <li>4. Brake is manually released</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Replace</li> <li>2. Replace disc if worn to 1/8" thickness. If disc replacement is not required, adjust air gap (Refer to Wear Adjustment section)</li> <li>3. Relocate hub (Ref. No. 22) and key, if required. (Refer to Installation section)</li> <li>4. Determine if manual release is in normal position</li> </ol>
Brake chatters or hums	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Dirty magnet faces</li> <li>2. Magnet faces are not parallel in closed position</li> <li>3. Loose or broken shading coil</li> <li>4. Wrong voltage supply</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. To remove dirt, insert a clean sheet of paper between faces and energize brake. Move paper around between faces to dislodge dirt, then remove paper.</li> <li>2. See Pivot Stud Adjustment section</li> <li>3. Replace magnet assembly (Ref. No. 26)</li> <li>4. Check for low voltage</li> </ol>
Manual release does not work	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Broken or damaged parts</li> <li>2. Improper setting</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Replace</li> <li>2. See Manual Release Adjustment section</li> </ol>

# For Replacement Parts, call 1-800-323-0620

24 hours a day – 365 days a year

Please provide following information:

- Model number
- Serial number (if any)
- Part descriptions and number as shown in parts list

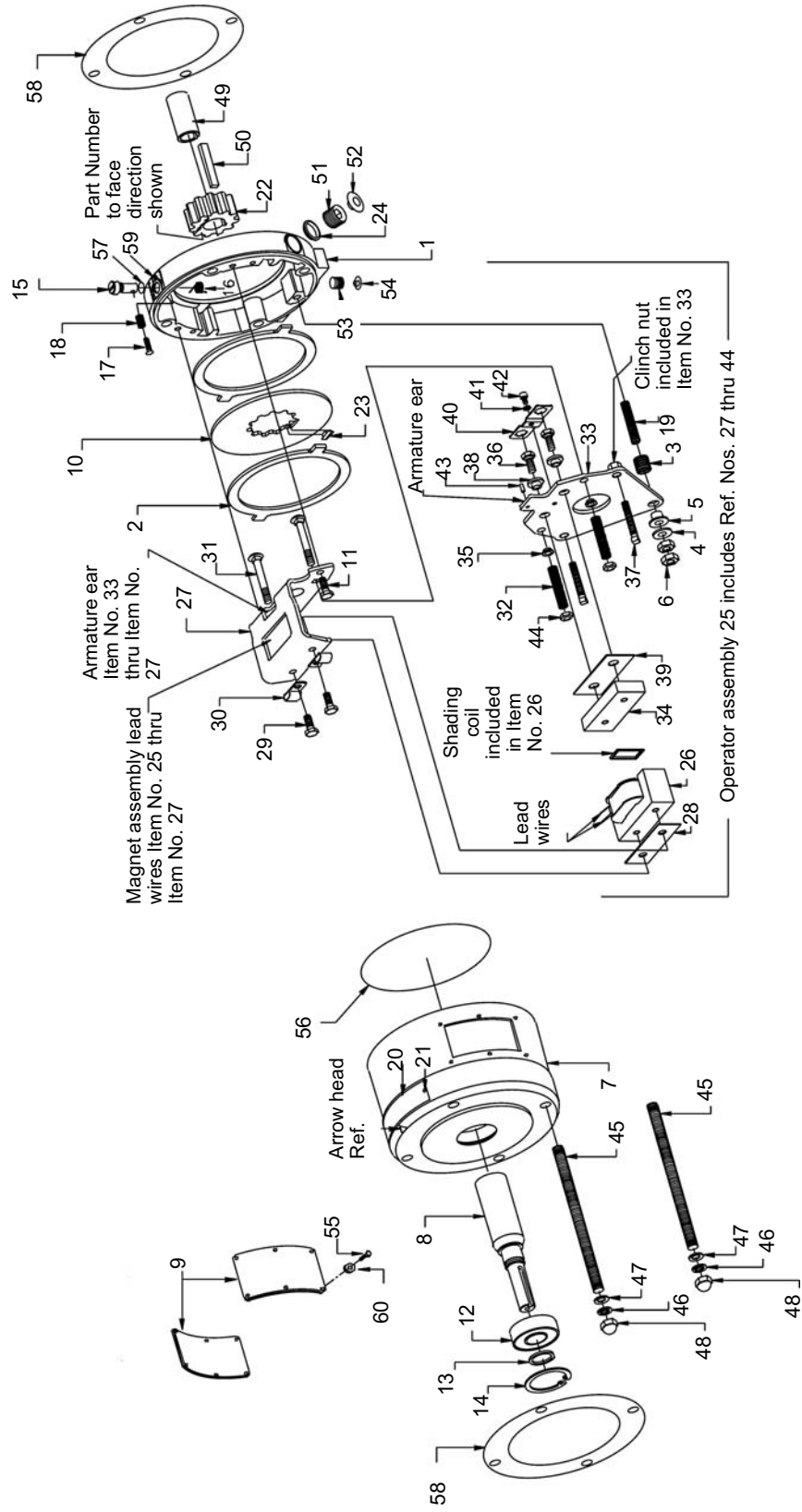


Figure 12 – Replacement Parts Illustration

## Replacement Parts List

Models 1L388B & 2LYU8				Models 1L389B & 2LYU9			
Ref. No.	Description	Part Number	Qty.	Ref. No.	Description	Part Number	Qty.
1	Bracket	L060256-021	1	41	#8 Split spring lockwasher	W004006-003	1
2	Stationary disc	H060147-001	*	42	#8-32 x 1/4" Lg. soc. hd. cap screw	W001013-201	2
3	Compression tail spring	G060821-001	1	43	5/32" dia. x 3/8" Lg. roll pin	W005003-098	4
4	Plain brass washer	W004003-024	1	44	1/4-20 Locknut	W003013-001	4
5	Nylon bushing	G060820-001	1	45	3/8-16 x 6 7/16" Lg. stud	W012001-001	4
6	5/16-18 Hex nut	W003002-002	2	46	3/8 Plain washer	W004004-003	4
7	Adapter housing	L060393-002	1	47	3/8 Washer or 3/8 lockwasher	W011007-002	1
8	Shaft	K060379-001	1	48	3/8 - 16 Acorn nut	W003005-002B	1
9	Cap Assembly	H060658-004	1	49	Adapter sleeve 1L389B & 2LYU9 only	H060456-001	1
10	Spined rotating friction Disc	H060157-005	**	50	Rectangular key (1L389B & 2LYU9 only)	W007003-022	1
11	1/4-20 x 1/2" Lg. hex. hd. cap screw	W001008-001E	2	51	1/2" Hex. soc. pipe plug	W010002-004B	1
12	Ball bearing	W009001-001	1	52	Socket screw cap plug	W008006-004	1
13	Retaining ring	W006007-001	1	53	1/8" Hex soc. pipe plug	W010002-001B	2
14	Retaining ring	W006002-001	1	54	Cap plug	W008006-001	1
15	Release knob	G060848-001	1	55	Screw #8-32 x 1/2" lg.	W001007-151C	12
16	Release return spring	G060881-001	1	56	O-ring bracket	W006001-019	2
17	Release adjustment screw	W001002-056C	1	57	O-ring release	W006001-025	1
18	Release adjustment lock spring	G060795-001	1	58	Gasket mounting face	H060344-003	2
19	Pivot stud	W002005-303A	1	59	Release instruction label	G060859-001	1
20	Nameplate Model 1L388B, 1L389B Model 2LYU8, 2LYU9	K060599-001	1	60	Sealing washer #8	W011011-002C	12
21	Nameplate drive screw	W001012-048A	2	Δ	Hardware bag models 1L388B & 2LYU8 (includes ref. nos. 45-48) and OIPM	H060237-073	1
22	Hub	K060107-032	1	Δ	Hardware bag models 1L389B & 2LYU9 (includes ref. nos. 45-50) and OIPM	H060237-074	1
23	Stabilizer clip, rotation friction disc	H060466-001	***	Δ	3/16" Square key	W007001-017	1
24	Wire outlet cap plug	W008003-001	1	Δ	Armature plate assembly: (Includes ref. nos. 33-44) (Not shown as an assembly)	H060541-002P	1
25	Operator assy.: (Includes Ref. Nos. 27-44) (Not shown as an assembly)	K060476-002P	1	Δ	OIPM (Dayton) Washdown	G061062-001	1
26	Magnet assy Models 1L388B & 1L389B	H060640-002P	1				
27	Magnet assy Models 2LYU8 & 2LYU9	H060640-004P	1				
28	Magnet mounting bracket	H060544-001	1				
29	Magnet shock mount	G060813-001	2				
30	1/4-20 x 5/8 Lg. hex. hd. cap screw	W001007-002E	2				
31	Cable clamp	W021003-001	2				
32	1/4-20 Carriage bolt	G060803-001	2				
33	Torque spring	G060792-001	2				
34	Armature plate w/clinch nut	H060545-003	1				
35	Armature lamination assembly	G060788-002	2				
36	Nyliner bushing	W013005-001	2				
37	1/4-20 x 5/8" Lg. cap screw	W001007-002E	2				
38	1/4-20 x 1 1/2" Lg. sq. hd. screw	W002003-001	2				
39	Armature spacer	G060798-002	2				
40	Armature shock mount	G060808-003	1				
	Locking plate	G060812-001	1				

(Δ) Not Shown.

(\*) Models 1L388B &amp; 2LYU8 Have 2 Stationary Discs (H060147-001).

(\*\*) Models 1L388B &amp; 2LYU8 Have 1 Rotating Friction Disc (H060157-005).

(\*\*\*) Same Quantity as Rotating Friction Discs.

OIPM Operating Instructions &amp; Parts Manual.



Por favor lea y guarde estas instrucciones. Léalas cuidadosamente antes de tratar de montar, instalar, operar o dar mantenimiento al producto aquí descrito. Protéjase usted mismo y a los demás siguiendo toda la información de seguridad. ¡El no cumplir con las instrucciones puede ocasionar daños, tanto personales como en la propiedad! Guarde estas instrucciones para referencia en el futuro.

# Frenos de Disco Magnéticos Dayton®

## Descripción

Los Modelos de freno de disco magnético 2LYU8 y 1L388B Dayton, se usan en los motores de disco 56C y en los reductores de velocidad. El Modelo 2LYU9 y el 1L389B se usan en los motores de disco 56C, 143TC y 145TC y en los reductores de velocidad. Estos frenos no tienen capacidad para más de tres paradas por minuto.

Todos los modelos tienen cajas lavables (NEMA 4X) y se tienen que montar entre un reductor de velocidad y un motor (usando las empaquetaduras que vienen incluidas) para completar el sello impermeable.

**AVISO:** Estos frenos no tienen como fin usarse en aplicaciones de colocación precisa. Han sido diseñados para aplicaciones en donde se necesitan paradas rápidas y la retención de energía, tales como en los transportadores, los abridores de puertas, etc.

**ADVERTENCIA** No instale ni use estos frenos en atmósferas explosivas.



Figura 1

## Dimensiones y Especificaciones

Ciclo de servicio . . . . .	Continuo	Capacidad térmica . . . . .	6HPS/min
Temp. ambiente máxima . . . . .	40°C	Construcción de la caja: . . . . .	Lavable(NEMA 4X)
Velocidad de entrada máxima . . . . .	3600 RPM	Datos eléctricos:	
Partes en el freno (wk <sup>2</sup> ) (1L388B y 2LYU8) . . . . .	0,0061 lbf/pies <sup>2</sup>	Modelos 1L388B y 1L389B:	
Partes en el freno (wk <sup>2</sup> ) (IL389B y 2LYU9) . . . . .	0,0100 lbf/pies <sup>2</sup>	Con capacidad de operación en monofásicos, 115/208-230V, 60 Hz y en 110/208-220V, 50 Hz.	

### Datos eléctricos:

Modelos 2LYU8 y 2LYU9:  
Con capacidad de operación en monofásicos, 208-230/460V, 60 Hz y en 174-190/380V, 50 Hz.  
Longitud del conductor eléctrico . . . . . 38 cm

E  
S  
P  
A  
Ñ  
O  
L

Modelo	Cubo del Freno Diá. Int. "X"	Capacidad de Torsión Estática Nominal	Capacidad de Voltaje	Uselo en los Bastidores de Motor:
IL388B 2LYU8	5/8"	4 N•m	115/208-230V 208-230/460V	Motores de disco 56C y reductores de velocidad
1L389B 2LYU9	*7/8"	8 N•m	115/208-230V 208-230/460V	Motores de disco 56C, 143TC y 145TC y reductores de velocidad

(\*) Con buje de 7/8" de diá. ext. x 5/8" de diá. int.

Voltaje	Hz	Gama de Voltaje Permisible	Retención de Amps	Amps. de Entrada
110	50	79-121	0.35	3.9
115	60	94-145	0.29	2.7
208	50	158-242	0.16	1.8
208	60	188-290	0.13	1.4
220	50	158-242	0.18	2.0
230	60	188-290	0.15	1.6
380	50	346-418	0.07	0.8
460	60	414-506	0.07	0.8

# Frenos de Disco Magnéticos Dayton®

## Dimensiones y Especificaciones (Continuación)

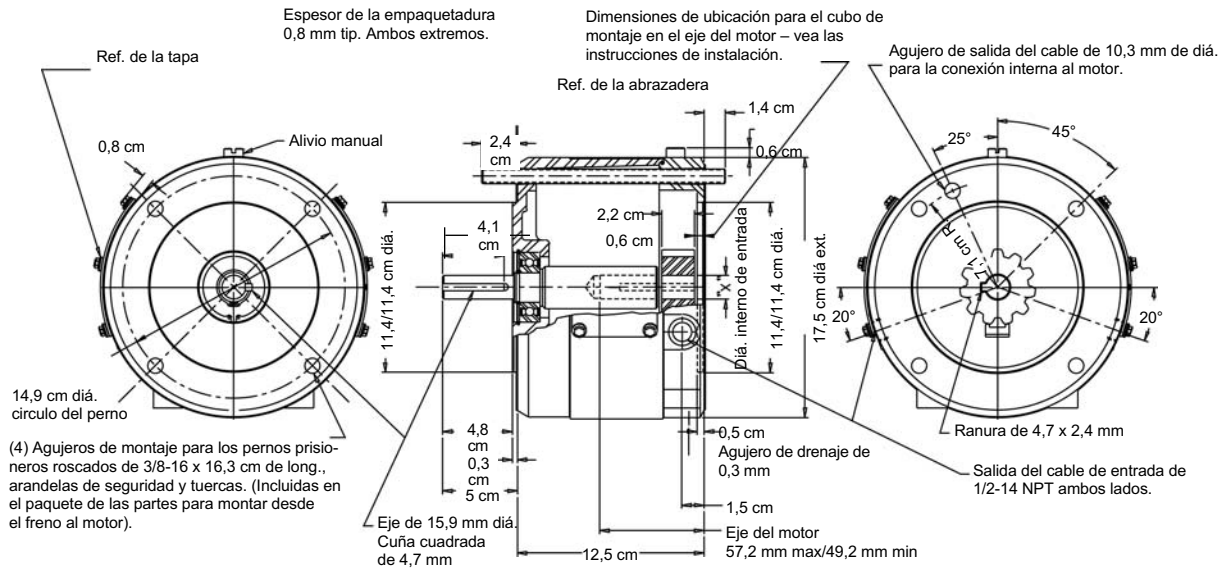


Figura 2 – Dimensiones

### Desempaque

Cuando desempaque el freno, inspecciónelo cuidadosamente para verificar si han ocurrido daños durante el transporte.

### Información de Seguridad General

1. Para las aplicaciones con cargas de alta inercia o con ciclo rápido, se tiene que considerar la capacidad térmica del freno.
2. Observe todos los códigos eléctricos y de seguridad locales, como también el National Electrical Code (NEC) en los Estados Unidos y la Occupational Safety and Health Act (OSHA).
3. Los motores de freno y los motores de engranajes reductores de freno tienen que estar conectados a tierra segura y correctamente. Esto se puede lograr cableando con sistemas de conductos eléctricos de metal, conectados a tierra, usando un cable de conexión a tierra separado, conectado al metal desnudo del bastidor del motor o por otros medios adecuados. Refiérase

al Artículo 250, del National Electrical Code (NEC), (Conexión a Tierra), para obtener información adicional. Un electricista calificado tiene que hacer todo el cableado.

4. Siempre desconecte la energía antes de trabajar en o alrededor de un motor de freno, un motor de engranajes reductores de freno o con su carga conectada. Si el punto de desconexión de la energía no está a la vista, asegúrelo en la posición abierta y márkelo para impedir la aplicación inesperada de la energía.
5. Cuando se trabaje en un freno, asegúrese que la carga esté totalmente removida, asegurada o bloqueada para evitar las lesiones o el daño a la propiedad.
6. Ponga protecciones en todas las partes móviles.
7. Tenga cuidado cuando toque el exterior de un motor, un motor de engranajes reductores o el freno en operación. Puede estar lo suficientemente caliente como para lesionar o para causar dolor.
8. Proteja todos los cables de conductores eléctricos y los cables de energía en contra del contacto con objetos afilados o con las partes móviles.
9. No tuerza los cables de los conductores eléctricos ni los cables de energía, y nunca permita que toquen el aceite, la grasa, las superficies calientes ni los productos químicos.
10. Asegúrese que la cuña del eje de salida esté removida antes de hacer funcionar el motor del freno sin carga.

Esta condición es normal para los motores modernos, que operan a temperaturas altas cuando funcionan con la carga y el voltaje nominal.

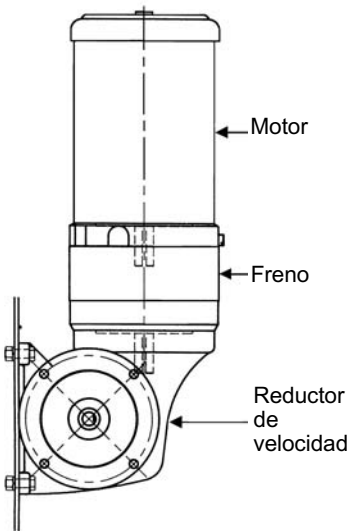
# Models 1L388B, 2LYU8, 1L389B y 2LYU9

## Instalación

**PRECAUCION** *Para conservar el alineamiento de los discos rotatorios y para facilitar la instalación, no opere el alivio manual ni energice la bobina del freno antes de la instalación.*

**AVISO:** Los frenos se pueden montar en todas las posiciones. La duración del disco(s) de rotación se acorta cuando se monta en otras posiciones fuera de la horizontal. La duración puede acortarse hasta 20% dependiendo del modelo, de la carga y de la posición. El drenaje del freno debe estar colocado en la parte inferior. Si la aplicación produce mucha acumulación de condensación, no se recomienda el montaje vertical debajo del motor (Vea la Figura 3).

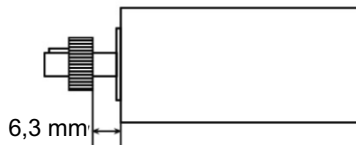
Los números en paréntesis se refieren a las partes ilustradas en las Figuras 8 a 12.



**Figura 3 – Montaje del Freno – Posición Debajo de la Vertical**

1. Monte el cubo (Ref. No. 22) sobre la cuña en el eje del motor, 6,3 mm desde la cara del montaje del motor, tal como se muestra en la Figura 4. (El No. de la parte en el cubo tiene que quedar mirando para el otro lado del motor). Use una cuña de 3/16 cuadrada para todos los modelos cuando no se usa el manguito del

adaptador (Ref. No. 49). Use la cuña de 3/16 x 5/16 incluida para los modelos 1L389B y 2LYU9 cuando se usa el manguito del adaptador. La cuña se tiene que extender hasta el extremo del eje del motor y quedar al ras con éste. Apriete ambos tornillos de fijación en el cubo con una torsión de 10,8-13,5 N•m.



**Figura 4 – Colocación de Cubo**

2. Ponga la empaquetadura (Ref. No. 58) en la cara C del motor.
3. Remueva la caja del adaptador (Ref. No. 7). Remueva la cubierta (Ref. No. 9) o el manguito y las abrazaderas (Ref. Nos. 9 y 55) y golpee suavemente con un martillo blando en las aberturas en el lado de la caja del adaptador. Ponga el conjunto del freno en la cara "C" del motor, enganchando las ranuras del cubo en las del disco del freno. La manilla de alivio (Ref. No. 15) debe estar ubicada en la parte superior.
4. Atornille cuatro varillas roscadas de 3/8-16 (Ref. No. 45) a través del puntal (Ref. No. 1) en la cara "C" del motor (aproximadamente 14,3 mm de enganche o 9 vueltas). Saque los cables de entrada de la bobina fuera del agujero del conductor antes de instalar la caja del adaptador. Alinee la caja del adaptador (Ref. No. 7) con las cuatro varillas roscadas.

**AVISO:** La cabeza de la flecha en la caja del adaptador tiene que estar en línea con la manilla de alivio manual (Ref. No. 15); vea la Figura 12.

Deslice la caja del adaptador en las varillas roscadas, girando el eje de salida (Ref. No. 8) de modo que la ranura en el eje del freno se alinee con

la cuña en el eje del motor. Asegúrese que la caja del adaptador se asiente en contra del puntal (Ref. No. 1).

Golpee la caja del adaptador en su lugar suavemente. Si necesita aplicar una fuerza excesiva puede que sea necesario limar la cuña. Vuelva a colocar la cubierta o el manguito y las abrazaderas.

5. Instale el equipo adicional tal como el reductor de engranajes, instalando una cuña en la extensión del eje del freno. Instale la empaquetadura (Ref. No. 58) en la cara "C" y deslice el equipo adicional en las varillas roscadas, alineando la cuña en el eje del freno con la ranura del equipo adicional. Sujételo con arandelas (Ref. No. 47) arandelas (Ref. No. 46 cuando se usen) y tuercas (Ref. No. 48).

## CONEXION DE LOS CONDUCTORES DE LAS BOBINAS

Después de asegurar el freno en el motor, conecte los conductores de las bobinas con el voltaje correcto según el diagrama de cableado. (Figuras 5 y 6). La conexión incorrecta puede producir la falla del freno.

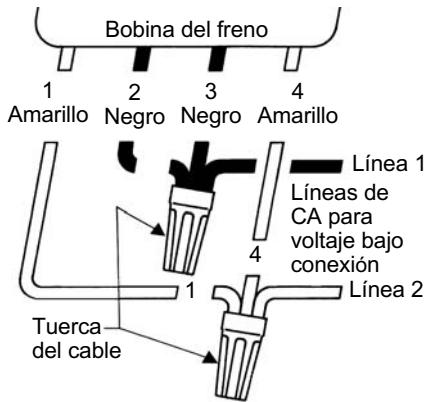
**PRECAUCION** *El voltaje que va a la bobina tiene que coincidir con él que las bobinas tienen conectado, de lo contrario se quemarán.*

## BOBINAS DE VOLTAJE DOBLE

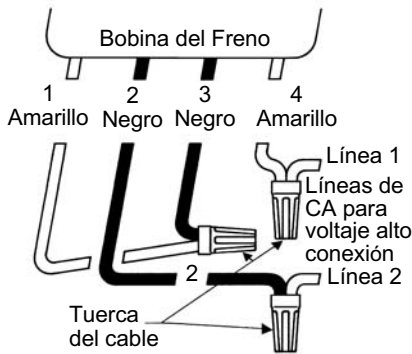
Conecte los conductores 2 y 4 a cualquiera de los conductores de línea del motor (monofásicos o trifásicos) del mismo voltaje del freno. Conecte los conductores 1 y 3, tal como se muestra, para el voltaje deseado. El freno se tiene que energizar con el motor.

# Frenos de Disco Magnéticos Dayton®

## Instalación (Continuación) CONEXION DE LOS CONDUCTORES DE LAS BOBINAS



**Figura 5 – Voltaje Bajo Conexión**  
Modelos 1L388B y 2LYU8: 110 y 115 VCA  
Modelos 1L389B y 2LYU9: 208,220,230 VCA



**Figura 6 – Conexión de Alto Voltaje**  
Modelos 1L388B y 2LYU8: 208,220,230 VCA  
Modelos 1L389B y 2LYU9: 460 VCA

## Operación

Estos frenos son dispositivos ajustados con resorte, con un alivio eléctrico (imán). Contienen un disco de fricción rotatorio, que es impulsado por un cubo que está montado en el eje del motor. Cuando se energiza, el imán comprime los resortes de torsión, removiendo la fuerza, presionando el disco estacionario y el disco de fricción juntándolos entre sí. Esto permite la rotación libre del eje.

**ADVERTENCIA** Las altas velocidades de arranque-parada pueden dañar el motor. Consulte con el fabricante del motor si se espera usar altas velocidades de ciclo.

Si la capacidad nominal de la torsión del freno es más alta que la de la torsión de capacidad completa del motor, use la capacidad del freno en vez de la del motor para seleccionar otros componentes impulsores.

Tome las siguientes precauciones cuando opere el freno:

1. No opere el freno a una capacidad mayor que la de torsión estática nominal.
2. Para aplicaciones con cargas de inercia altas, o con ciclo rápido, se tiene que considerar la capacidad térmica del freno.
3. Observe las precauciones de seguridad adecuadas cuando una aplicación involucra una operación de carga de reparación o retención; mantenga al personal alejado del área de carga.
4. Asegúrese que el abastecimiento de energía esté de acuerdo con la capacidad eléctrica del freno.

## ALIVIO MANUAL

El freno viene equipado con un alivio manual. Gire la manilla de alivio (Ref. No. 15), en el sentido de las manillas del reloj para la posición de parada, para aliviar el freno. El freno permanecerá aliviado hasta que la manilla de alivio se gire en el sentido contrario a las manillas del reloj (aproximadamente 65 grados) o hasta que la bobina del freno se energice, reajustando automáticamente el freno.

## Mantenimiento

**PRECAUCION** Antes de tratar de dar servicio o de remover cualquier componente, asegúrese que la energía esté desconectada y que la carga esté completamente removida, asegurada o bloqueada para impedir las lesiones o el daño a la propiedad.

## AJUSTE DE DESGASTE

(Refiérase a las Figuras 7, 8 y 12)

**PRECAUCION** La carga se tiene que remover o bloquear. El freno no operará durante este procedimiento.

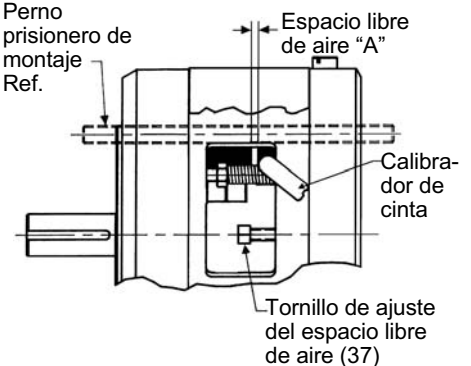
Antes de que el espacio libre de aire "A" llegue a 2,5 mm, se necesita ajustar.

Cualquier demora en ajustar el espacio libre de aire magnético producirá eventualmente una pérdida de torsión.

1. Para ajustarlo remueva la cubierta (Ref. No. 9) o remueva la abrazadera (Ref. No. 55) que está más cerca al motor y tire el manguito (Ref. No. 9) hacia atrás para exponer los tornillos de ajuste (Ref. No. 37) y el espacio libre del aire del imán "A".
2. Mida el espacio libre de aire "A" usando un calibrador de cinta de 3/8" a 1/2" de ancho, tal como se muestra en la Figura 7.
3. Gire dos tornillos de fijación de cabeza cuadrada (Ref. No. 37) hasta que el espacio libre de aire "A" mida:
  - 1, 1 1/2 mm para los modelos de 1 disco
  - 1, 2 1/4 mm para los modelos de 2 discos

El espacio libre del aire tiene que ser igual en ambos lados.

Perno prisionero de montaje Ref.



**Figura 7**

## AJUSTE DE LA TORSION

(Refiérase a las Figuras 8 y 12.)

**PRECAUCION** La carga se tiene que remover o bloquear. El freno no operará durante este procedimiento.

El freno de disco magnético está ajustado en la fábrica para la torsión estática nominal. El freno se puede ajustar para reducir la torsión lo que alarga el tiempo de parada. No trate de ajustar el freno para una torsión más alta pues esto quemará la bobina prematuramente.

1. Para ajustarlo remueva la cubierta (Ref.



# Models 1L388B, 2LYU8, 1L389B y 2LYU9

## Mantenimiento (Continuación)

No. 9) o la abrazadera (Ref. No. 55) que está más cerca del motor y tire el manguito (Ref. No. 9) para atrás, para exponer las tuercas de seguridad (Ref. No. 44) que están sobre los resortes de torsión (Ref. No. 32).

2. Para alargar el tiempo de parada y reducir la torsión, gire las dos tuercas de seguridad (Ref. No. 44) en el sentido contrario a las manillas del reloj, aumentando la longitud del resorte. Cada vuelta completa reduce la torsión aproximadamente 8%.

## CAMBIO DEL DISCO DE FRICCIÓN

(Refiérase a las Figuras 8 y 12.)

**PRECAUCIÓN** La carga se tiene que remover o bloquear. El freno no operará durante este procedimiento.

Cuando el desgaste total en un disco de fricción rotatorio (Ref. No. 10) alcance 1,6 mm, cambie el disco.

1. Remueva el conjunto del operador y desconecte la energía.
2. Remueva todo el equipo montado en la cara "C" del freno, tal como el reductor de engranajes, removiendo las tuercas (Ref. No. 48) y las arandelas.
3. Remueva la caja del adaptador (Ref. No. 7) que incluye el eje (Ref. No. 8)
4. Remueva el conjunto del operador (Ref. No. 25) removiendo los tornillos (Ref. No. 11) y el perno prisionero pivote (Ref. No. 19), la arandela (Ref. No. 4), el buje (Ref. No. 5) y el resorte (Ref. No. 3). El ítem 19 tiene un casquillo hexagonal en el extremo del perno prisionero, para removerse.

**AVISO:** No suelte las tuercas (Ref. No. 6) en el perno prisionero pivote (Ref. No. 19) o "Ajuste del Perno Prisionero Pivote", para silenciar el freno se tendrá que hacer de nuevo.

5. Cambie el disco de fricción. Remueva los discos rotatorios desgastados, (Ref. No. 10) y los discos estacionarios (Ref. No. 2). Cambie los

Partes Incluidas en Item No. 25 Conjunto del Operador

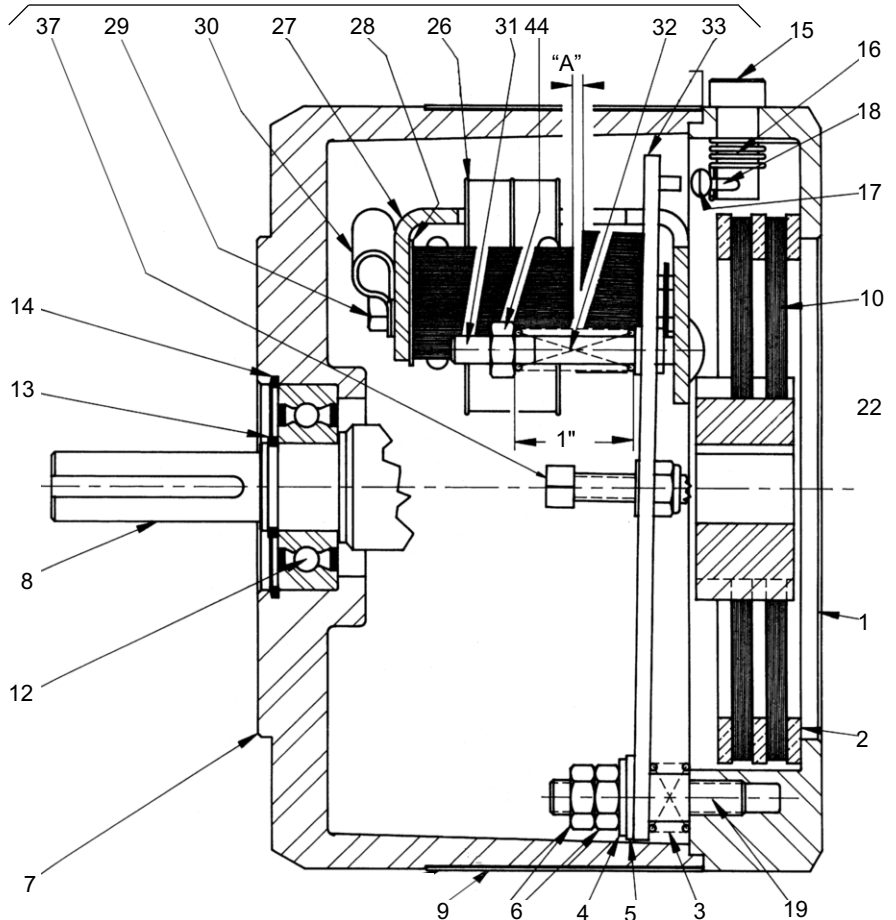


Figura 8

- discos desgastados e instale nuevos en el mismo orden. Instale el clip del estabilizador (Ref. No. 23) en los discos rotatorios antes de la instalación.
6. Vuelva a montar el conjunto del operador (Ref. No. 25).
  - a. Gire dos tornillos (Ref. No. 37) en el sentido contrario de las manillas del reloj cinco vueltas.
  - b. Ponga el conjunto del operador en el puntal del freno (Ref. No. 1) e instale dos tornillos (Ref. No. 11).
  - c. Cambie el resorte de compresión (Ref. No. 3), el buje (Ref. No. 5), la arandela (Ref. No. 4) y el perno prisionero pivote (Ref. No. 19) que tiene las dos tuercas (Ref. No. 6) en su lugar.
  - d. Apriételos firmemente.
7. Vuelva a ajustar el espacio libre del imán "A" tal como se ha descrito en Ajuste de Desgaste.
8. Revise la operación del alivio manual antes de completar la instalación. Ajuste según Ajuste del Alivio Manual si es necesario.
9. Complete la instalación volviendo a montar tal como se ha descrito en Instalación.

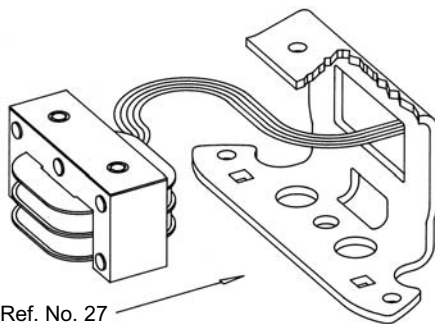
# Frenos de Disco Magnéticos Dayton®

## Mantenimiento (Continuación)

### CAMBIO DEL CONJUNTO DEL IMAN (Refiérase a las Figuras 8, 9 y 12.)

**PRECAUCION** La carga se tiene que remover o bloquear. El freno no operará durante este procedimiento.

1. Desconecte el abastecimiento de energía.
2. Remueva el conjunto del adaptador tal como se ha descrito en "Cambio del Disco de Fricción".
3. Remueva los dos tornillos de cabeza (Ref. No. 29), las abrazaderas de cable (Ref. No. 30), el conjunto del imán (Ref. No. 26) y el montaje de choque (Ref. No. 28).
4. Vuelva a colocar el montaje de choque y el imán, pasando los cables de la bobina a través del agujero en la parte trasera del puntal (Ref. No. 27) (Vea la Figura 9). Use Loctite en los tornillos (Ref. No. 29). Vuelva a colocar los tornillos y las abrazaderas (Ref. No. 30). Apriete los tornillos de montaje con 6,2 a 6,8 N·m de torsión.
5. Ajuste el espacio libre de aire "A", tal como se ha descrito en Ajuste de Desgaste.
6. Energice la bobina. La bobina tiene que estar silenciosa; de lo contrario refiérase a Ajuste del Perno Prisionero Pivote.
7. Revise el alivio manual. Si no opera correctamente, ajústelo tal como se ha descrito en Ajuste del Alivio Manual.
8. Vuelva a montar, tal como se ha descrito en "Cambio del Disco de Fricción" e Instalación.



Ref. No. 27

Figura 9

### CAMBIO DE LA ARMADURA

(Refiérase a las Figuras 8, 10 y 12.)

**PRECAUCION** La carga se tiene que remover o bloquear. El freno no operará durante este procedimiento.

Si se cambia el conjunto del imán puede que sea necesario cambiar la armadura (Ref. No. 34). Si está muy deformada será difícil hacer que el imán quede silencioso.

1. Para cambiarlo, remueva el conjunto del operador (Ref. No. 25) del freno. Vea Cambio del Disco de Fricción Pasos 1 al 4.  
Remueva las tuercas (Ref. No. 44) los resortes (Ref. No. 32) y los pernos de coche (Ref. No. 31). Esto permitirá la remoción del conjunto de la placa de la armadura del puntal del imán.
2. Remueva el tornillo (Ref. No. 42), la arandela de seguridad (Ref. No. 41), la placa de seguridad (Ref. No. 40), los dos tornillos (Ref. No. 36), los espaciadores (Ref. No. 38) y la armadura (Ref. No. 34). Inspeccione estas partes y el montaje de choque (Ref. No. 39). Si están desgastadas, cámbielas también.
3. Ponga la armadura en su lugar (con el lado de conexión a tierra hacia arriba) e instale los espaciadores (Ref. No. 38) y los tornillos (Ref. No. 36).

**AVISO:** Los tornillos (Ref. No. 36) tienen que estar lo suficientemente apretados como para remover la soldadura solamente. Luego retroceda el tornillo en el sentido contrario a las manillas del reloj de modo que la próxima parte plana en el tornillo quede paralela con el borde en la placa de la armadura (Ref. No. 33) (Vea la Figura 10).

Instale la placa de seguridad (Ref. No. 40), el tornillo (Ref. No. 42) y la arandela de seguridad (Ref. No. 41). Apriete el tornillo con 3,4 N·m de torsión.

4. Vuelva a montar en el puntal del imán (Ref. No. 27) usando los ítems (Ref. No. 31), (Ref. No. 32) y (Ref. No. 44). Vuelva a montar el conjunto del operador en el puntal del freno. Ajuste el espacio libre

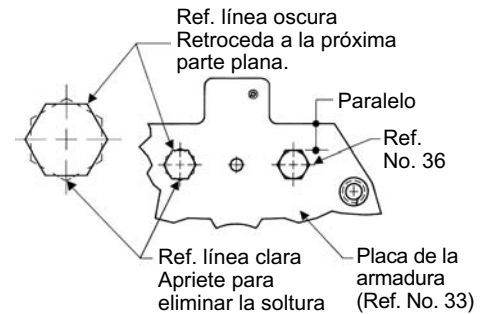


Figura 10

de aire "A" del imán y ajuste los resortes de torsión (Ref. No. 32) a la dimensión de 25,4 mm, tal como se muestra en la Figura 8.

### AJUSTE DEL ALIVIO MANUAL

(Refiérase a las Figuras 8, 11 y 12)

**PRECAUCION** La carga se tiene que remover o bloquear. El freno no operará durante este procedimiento.

El alivio manual (Ref. No. 15) puede necesitar ajuste después de cambiar el conjunto del operador (Ref. No. 25), el imán (Ref. No. 26) o la armadura (Ref. No. 34). También puede ser necesario si se hacen ajustes en las tuercas del perno prisionero pivote (Ref. No. 6).

El alivio está funcionando correctamente si: a) gira la manilla de alivio (Ref. No. 15) en el sentido de las manillas del reloj para parar y se alivia el freno; b) la manilla de alivio vuelve a su posición normal automáticamente cuando se le aplica la energía al imán.

**AVISO:** La caja del adaptador (Ref. No. 7) se tiene que remover para hacer este ajuste.

1. Para ajustar: Ajuste el espacio libre de aire "A" tal como se describe en Ajuste de Desgaste.
2. Si el freno no se suelta, gire el tornillo de ajuste (Ref. No. 17) en el sentido contrario a las manillas del reloj 1/4 de vuelta y trate de nuevo.
3. Si la manilla de alivio (Ref. No. 15) no vuelve a su posición normal automáticamente, gire el tornillo (Ref. No. 17) en

# Models 1L388B, 2LYU8, 1L389B y 2LYU9

## Mantenimiento (Continuación)

el sentido de las manillas del reloj 1/4 de vuelta y trate de nuevo.

**AVISO:** Puede que sea necesario repetir los pasos 2 o 3 para que el alivio opere correctamente.

Es importante que la manilla de alivio vuelva a su posición normal automáticamente cuando se aplica la energía al imán.

## CONJUNTO DEL ALIVIO MANUAL (Refiérase a las Figuras 8, 11 y 12)

1. Aplique un poco de grasa o de Never-Seez al anillo O (Ref. No. 57, modelos 1L388B y 1L389B solamente). Ponga el eje de la manilla de alivio (Ref. No. 15) a través del agujero en el puntal (Ref. No. 1).
2. Deslice el resorte de retorno (Ref. No. 16) sobre el eje; la pata recta del resorte tiene que entrar en el eje primero, con la pata en la posición que se muestra.
3. Deslice el resorte (Ref. No. 18) sobre el tornillo (Ref. No. 17) e instálelo en el agujero roscado en el eje del alivio. Atorníllelo hasta que tope.
- Asegúrese que el resorte (Ref. No. 16) no quede agarrado debajo del resorte (Ref. No. 18).
4. Enganche el extremo doblado del resorte (Ref. No. 16) sobre el resorte (Ref. No. 18) tal como se muestra. Tirelo con alicates con punta de aguja o con un destornillador.
5. Ajuste el alivio. Vea "Ajuste del Alivio Manual"

## AJUSTE DEL PERNO PRISIONERO PIVOTE

(Refiérase a las Figuras 8 y 12)

**PRECAUCION** La carga se tiene que remover o bloquear. El freno no operará durante este procedimiento.

Este ajuste se hace en la fábrica y puede ser necesario cuando se cambia el conjunto del imán (Ref. No. 26) o la armadura (Ref. No. 34).

El fin es regular la altura de la placa de la armadura (Ref. No. 33) de modo que cuando el imán (Ref. No. 26) se energice, la armadura (Ref. No. 34) quede paralela con éste. Esto es necesario de modo que el imán se mueva silenciosamente.

**AVISO:** La caja del adaptador (Ref. No. 7) se tiene que remover para hacer este ajuste.

1. Para ajustar: Sujete la tuerca (Ref. No. 6) que está adyacente a la arandela (Ref. No. 4) y suelte la otra tuerca (Ref. No. 6) y remuévala del perno prisionero.
2. Energice el imán y gire la tuerca que queda (Ref. No. 6) en el sentido contrario a las manillas del reloj, lentamente, hasta que el imán empiece a hacer ruido. Encienda y apague el imán varias veces para encontrar la posición en donde el imán se calle por la primera vez.
- En este momento gire la tuerca (Ref. No. 6) 1/3 de vuelta (dos partes planas) en la dirección de las manillas del reloj. Sujete la tuerca en esta posición y encienda y apague el imán para asegurarse que no haga ruido.
3. Al mismo tiempo que se sujeta esta tuerca en su lugar, atornille la otra tuerca y apriétela en contra de la primera. Apriétela firmemente.
4. Opere el alivio manual. Si no opera correctamente vea Ajuste del Alivio Manual.

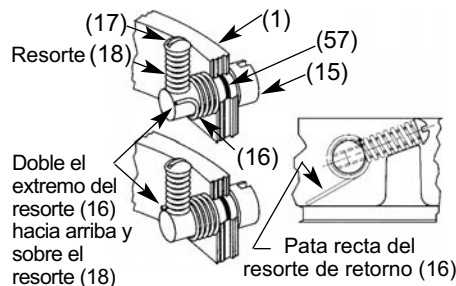


Figura 11

**Para Obtener Repuestos en Mexico Llame al Teléfono 001-800-527-2331 en EE.UU. Llame al Teléfono 1-800-323-0620**

**Servicio Permanente – 24 horas al día al año**

Por favor proporcionenos la siguiente información:

- Número de modelo
- Número de serie (si lo tiene)
- Descripción de la parte y número que le corresponde en la lista de partes

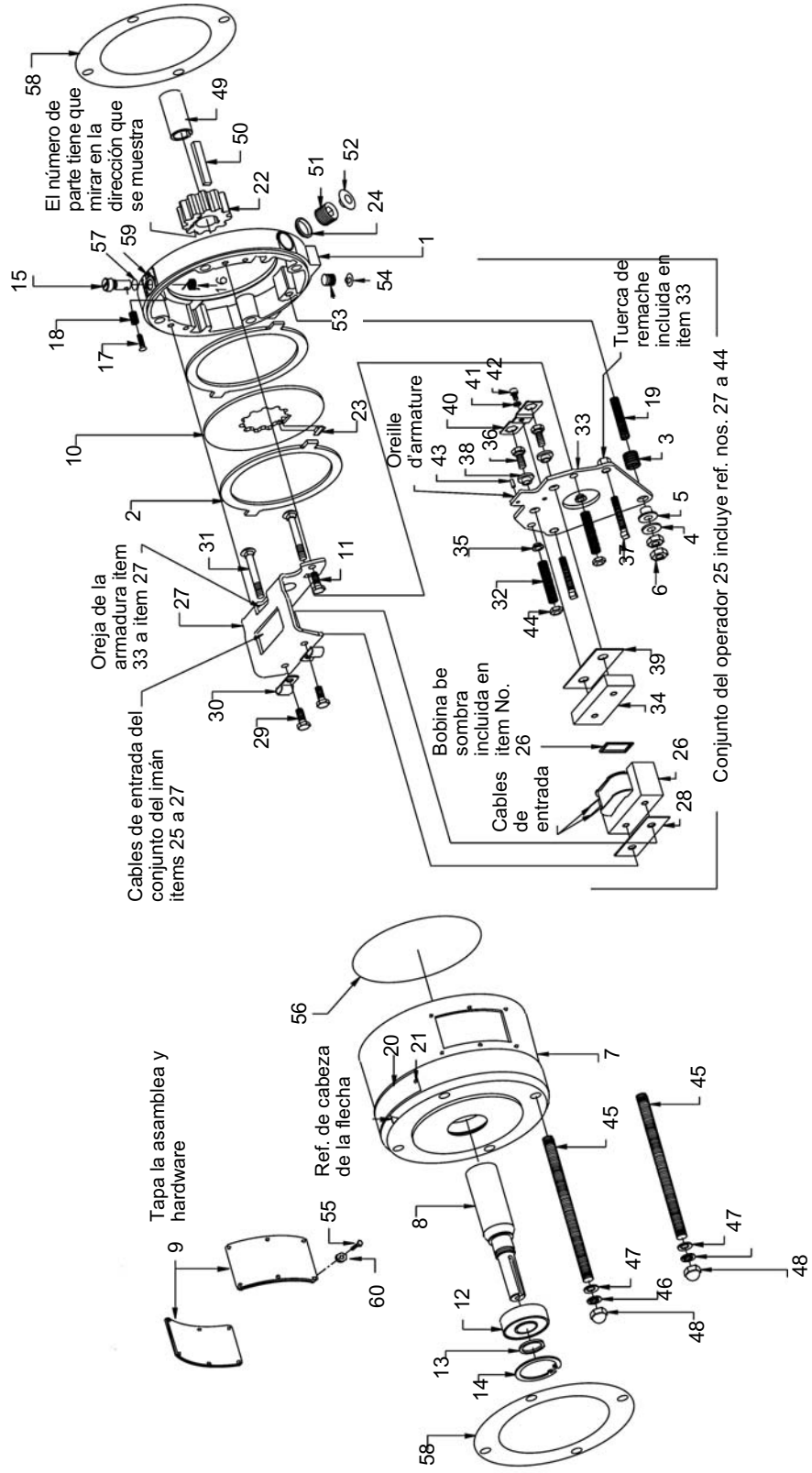


Figura 12 – Ilustración de Lista de Partes de Reparación

## Lista de las Partes de Repuesto

No. de Ref.	Descripción	Modelos 1L388B y 2LYU8 Número de Parte	Modelos 1L389B y 2LYU9 Número de Parte	Cant.	No. de Ref.	Descripción	Modelos 1L388B y 1L389B Número de Parte	Modelos 6K233D y 3M366C Número de Parte	Cant.
1	Puntal	L060256-021	L060256-021	1	38	Espaciador de la armadura	G060798-002	G060798-002	2
2	Disco estacionario	H060147-001	H060147-001	*	39	Montaje de choque de la armadura	G060808-003	G060808-003	1
3	Resorte de cola, de compresión	G060821-001	G060821-001	1	40	Placa de seguridad	G060812-001	G060812-001	1
4	Arandela de latón común	W004003-024	W004003-024	1	41	Arandela de seguridad del resorte dividida, #8	W004006-003	W004006-003	1
5	Buje nilón	G060820-001	G060820-001	1	42	Tornillo de cabeza hueca, #8-32 x 1/4" long.	W001013-201	W001013-201	2
6	Tuerca hexagonal, 5/16-18	W003002-002	W003002-002	2	43	Pasador de rodillo, 5/32" diá. x 3/8" long.	W005003-098	W005003-098	4
7	Caja del adaptador	L060393-002	L060393-002	1	44	Tuerca de seguridad, 1/4-20	W003013-001	W003013-001	4
8	Eje	K060366-001	K060379-001	1	45	Perno prisionero, 3/8-16 x 6 1/16" long.	W012001-001	W012001-001	4
9	Cubierta, o mango	H060658-004	H060658-004	**	46	Arandela común, 3/8	W004004-003	W004004-003	4
10	Disco de fricción de rotación ranurado	H060157-003	H060157-003	**	47	Arandela, 3/8 o arandela de seguridad, 3/8	W011007-002	W011007-002	1
11	Tornillo de cabeza hexagonal, 1/4-20 x 1/2" long.	W001008-001E	W001008-001E	2	48	Tuerca ciega, 3/8 o tuerca hexagonal, 3/8-16	W003005-002B	W003005-002B	1
12	Rodamiento de bola	W009001-001	W009001-001	1	49	Adaptador del mango (1L389B y 2LYU9 solamente)	H060456-001	H060456-001	1
13	Anillo de retención	W006007-001	W006007-001	1	50	Cuña rectangular (1L389B y 2LYU9 solamente)	W007003-022	W007003-022	1
14	Anillo de retención	W006002-001	W006002-001	1	51	Tapón de tubería del casquillo hexagonal, 1/2"	W010002-004B	W010002-004B	1
15	Manilla de alivio	G060848-001	G060785-001	1	52	Tapón de la tapa del tornillo del casquillo	W008006-004	W008006-004	1
16	Resorte de retorno del alivio	G060881-004	G060797-001	1	53	Tapón de tubería del casquillo hexagonal hueco 1/8"	W010002-001B	W010002-001B	2
17	Tornillo de ajuste del alivio	W001002-056C	W001002-056C	1	54	Tapón de la tapa hexagonal hueco 1/8"	W008006-001	W008006-001	1
18	Resorte de seguridad de ajuste del alivio	G060795-001	G060795-001	1	55	Tornillo de cabeza hueca, #8-32 x 1/2" long.	W001007-151C	W001007-151C	12
19	Perno prisionero pivote	W002005-303A	W002005-303A	1	56	Puntal del anillo O	W006001-019	W006001-019	2
20	Placa del fabricante	K060599-001	K060599-002	1	57	Alivio del anillo O	W006001-025	W006001-025	1
	Modelos 1L388B, 1L389B	K060628-001	K060629-001	1	58	Carra de montaje de la empaquetadura	H060344-003	H060344-003	2
	Modelos 2LYU8, 2LYU9	W001012-048A	W001012-048A	1	59	Etiqueta de instrucciones del alivio	G060859-001	G060859-001	1
21	Tornillo de la placa del fabricante	W001012-048A	W001012-048A	2	60	Bolsa con los artículos de ferreteria.	W011011-002C	W011011-002C	12
22	Cubo	K060107-032	K060107-228	1	Δ	Modelos 1L388B y 2LYU8 (Incluye Ref. Nos. 45-48) y M.I.O.L.	H060237-073	H060237-073	1
23	Clip estabilizador, Disco de fricción de rotación	H060466-001	H060466-001	***	Δ	Bolsa con los artículos de ferreteria.	H060237-074	H060237-074	1
24	Tapón de la tapa de la salida del cable	W008003-001	W008003-001	1	Δ	Modelos 1L389B y 2LYU9 (Incluye Ref. Nos. 45-50) y M.I.O.L.	W007001-017	W007001-017	1
25	Conjunto del operador:	K060476-002P	K060476-003P	1	Δ	Cuña cuadrada, 3/16"	H060541-001P	H060541-002P	1
	(Incluye Ref. Nos. 27-44)					(Incluye Ref. Nos. 33-44)			
26	Conjunto del imán, chapado	H060640-002P	H060640-002P	1		(No se muestra como un conjunto)			
	Modelos 1L388B, 1L389B	H060640-004P	H060640-004P	1		M.I.O.L. = Manual de Instrucciones de Operación y Lista de Partes.			
	Modelos 2LYU8, 2LYU9	H060544-001	H060544-001	1					
27	Puntal del montaje del imán	G060813-001	G060813-001	1					
28	Montaje de choque del imán	W001007-002E	W001007-002E	2					
29	Tornillo de cabeza hexagonal, 1/4-20 x 5/8" long.	W021003-001	W021003-001	2					
30	Abrazadera del cable	G060803-001	G060803-001	2					
31	Perno de coche, 1/4-20	G060792-001	G060792-001	2					
32	Resorte de Torsión	H060545-003	H060545-003	2					
33	Placa de la armadura con tuerca de remache	G060788-002	G060788-002	2					
34	Conjunto de laminación de la armadura	W013005-001	W013005-001	2					
35	Buje de Nylon	W001007-002E	W001007-002E	2					
36	Tornillo de cabeza, 1/4-20 x 5/8" long.	W002003-001	W002003-001	2					
37	Tornillo de cabeza cuadrada, 1/4 - 20 x 1 1/2" long.			2					

(Δ) No se muestra.

(\*) Los modelos 1L388B y 2LYU8 tienen dos discos estacionarios (H060147-001).  
Los modelos 1L389B y 2LYU9 tienen tres discos estacionarios (H060147-001).(\*\*) Los modelos 1L388B y 2LYU8 tienen 1 disco de fricción rotatorio (H060157-003).  
Los modelos 1L389B y 2LYU9 tienen 2 discos de fricción rotatorios (H060157-003).(\*\*\*) La misma cantidad que los discos de fricción rotatorios.  
M.I.O.L. = Manual de Instrucciones de Operación y Lista de Partes.

# Frenos de Disco Magnéticos Dayton®

## Tabla de Identificación de Problemas

Síntoma	Causa(s) Posible(s)	Medida Correctiva
El freno no se alivia	<ol style="list-style-type: none"> <li>Partes rotas o dañadas</li> <li>Voltaje incorrecto</li> <li>Bobina quemada</li> <li>Conexiones de cables incorrectas o los cables rotos</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Cámbielas</li> <li>Revise para corregir el voltaje. El voltaje tiene que corresponder con el que aparece en la placa del fabricante del freno. Si el voltaje está más de 10% por debajo del que aparece en la placa del fabricante, puede que el imán no atraiga</li> <li>Cambie el conjunto del imán (Ref. No. 26)</li> <li>Encuentre la falla en la conexión o en el cableado. Corrija los o repárelos según sea necesario</li> </ol>
El freno no para correctamente	<ol style="list-style-type: none"> <li>Partes rotas o dañadas</li> <li>Disco de fricción desgastado</li> <li>El cubo está colocado incorrectamente (los modelos con eje de dos piezas y cubo solamente)</li> <li>El freno se alivia manualmente</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Cámbielas</li> <li>Cambie el disco si está desgastado a un espesor de 3 mm. Si no se necesita cambiar el disco, ajuste el espacio libre de aire. (Refiérase a la sección Ajuste de Desgaste)</li> <li>Vuelva a ubicar el cubo (Ref. No. 22) y la cuña si es necesario. (Refiérase a la sección Instalación)</li> <li>Determine si el alivio manual está en la posición normal</li> </ol>
El freno hace ruido	<ol style="list-style-type: none"> <li>Las caras del imán están sucias</li> <li>Las caras del imán no están paralelas en la posición cerrada</li> <li>La bobina de sombra está suelta o rota</li> <li>Abastecimiento de voltaje incorrecto</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Para remover la mugre, inserte una hoja de papel limpia entre las caras y energice el freno. Mueva el papel alrededor entre las caras para despegar la mugre, luego remueva el papel</li> <li>Vea la sección Ajuste del Perno Prisionero Pivote</li> <li>Cambie el conjunto del imán (Ref. No. 26)</li> <li>Revise si el voltaje está bajo</li> </ol>
El alivio manual no funciona	<ol style="list-style-type: none"> <li>Partes rotas o dañadas</li> <li>Ajuste incorrecto</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Cámbielas</li> <li>Vea la sección Ajuste de Alivio Manual</li> </ol>

## Models 1L388B, 2LYU8, 1L389B y 2LYU9

### **GARANTIA LIMITADA**

**GARANTIA LIMITADA DE DAYTON POR UN AÑO.** DAYTON ELECTRIC MFG. CO. (DAYTON) LE GARANTIZA AL USUARIO ORIGINAL QUE LOS MODELOS TRATADOS EN ESTE MANUAL DE LOS FRENOS DE DISCO MAGNÉTICOS DAYTON® ESTAN LIBRES DE DEFECTOS EN LA MANO DE OBRA O EL MATERIAL, CUANDO SE LES SOMETE A USO NORMAL, POR UN AÑO A PARTIR DE LA FECHA DE COMPRA. CUALQUIER PARTE QUE SE HALLE DEFECTUOSA, YA SEA EN EL MATERIAL O EN LA MANO DE OBRA, Y SEA DEVUELTA (CON LOS COSTOS DE ENVÍO PAGADOS POR ADELANTADO) A UN CENTRO DE SERVICIO AUTORIZADO DESIGNADO POR DAYTON, SERÁ REPARADA O REEMPLAZADA (NO EXISTE OTRA POSIBILIDAD) SEGUN LO DETERMINE DAYTON. PARA OBTENER INFORMACION SOBRE LOS PROCEDIMIENTOS DE RECLAMO CUBIERTOS EN LA GARANTIA LIMITADA, VEA LA SECCION "ATENCION OPORTUNA" QUE APARECE MAS ADELANTE. ESTA GARANTIA LIMITADA CONFIERE AL COMPRADOR DERECHOS LEGALES ESPECIFICOS QUE VARIAN DE JURISDICCION A JURISDICCION.

**LIMITES DE RESPONSABILIDAD.** EN LA MEDIDA EN QUE LAS LEYES APLICABLES LO PERMITAN, LA RESPONSABILIDAD DE DAYTON POR LOS DAÑOS EMERGENTES O INCIDENTALES ESTA EXPRESAMENTE EXCLUIDA. LA RESPONSABILIDAD DE DAYTON EXPRESAMENTE ESTA LIMITADA Y NO PUEDE EXCEDER EL PRECIO DE COMPRA PAGADO POR EL ARTICULO.

**EXCLUSION DE RESPONSABILIDAD DE LA GARANTIA.** SE HAN HECHO ESFUERZOS DILIGENTES PARA PROPORCIONAR DILIGENTEMENTE PARA PROPORCIONAR INFORMACION E ILUSTRACIONES APROPIADAS SOBRE EL PRODUCTO EN ESTE MANUAL; SIN EMBARGO, ESTA INFORMACION Y LAS ILUSTRACIONES TIENEN COMO UNICO PROPOSITO LA IDENTIFICACION DEL PRODUCTO Y NO EXPRESAN NI IMPLICAN GARANTIA DE QUE LOS PRODUCTOS SEAN VENDIBLES O ADECUADOS PARA UN PROPOSITO EN PARTICULAR NI QUE SE AJUSTAN NECESARIAMENTE A LAS ILUSTRACIONES O DESCRIPCIONES. CON EXCEPCION DE LO QUE SE ESTABLECE A CONTINUACION, DAYTON NO HACE NI AUTORIZA NINGUNA GARANTIA O AFIRMACION DE HECHO, EXPRESA O IMPLICITA, QUE NO SEA ESTIPULADA EN LA "GARANTIA LIMITADA" ANTERIOR.

**Consejo Técnico y Recomendaciones, Exclusiones de Responsabilidad.** A pesar de las prácticas, negociaciones o usos comerciales realizados previamente, las ventas no deberán incluir el suministro de consejo técnico o asistencia o diseño del sistema. Dayton no asume ninguna obligación o responsabilidad por recomendaciones, opiniones o consejos no autorizados sobre la elección, instalación o uso de los productos.

**Adaptación del Producto.** Muchas jurisdicciones tienen códigos o regulaciones que rigen la venta, la construcción, la instalación y/o el uso de productos para ciertos propósitos que pueden variar con respecto a los aplicables a las zonas vecinas. Si bien se trata de que los productos Dayton cumplan con dichos códigos, no se puede garantizar su conformidad y no se puede hacer responsable por la forma en que se instale o use su producto. Antes de comprar y usar el producto, revise su aplicación y todos los códigos y regulaciones nacionales y locales aplicables y asegúrese de que el producto, la instalación y el uso los cumplan.

Ciertos aspectos de limitación de responsabilidad no se aplican a productos al consumidor; es decir (a) algunas jurisdicciones no permiten la exclusión ni limitación de daños incidentales o consecuentes, de modo que las limitaciones o exclusiones anteriores quizás no apliquen en su caso; (b) asimismo, algunas jurisdicciones no permiten limitar el plazo de una garantía implícita, por lo tanto, la limitación anterior quizás no aplique en su caso; y (c) por ley, mientras la Garantía Limitada esté vigente no podrán excluirse ni limitarse en modo alguno ninguna garantía implícita de comercialización o de idoneidad para un propósito en particular aplicables a los productos al consumidor adquiridos por éste.

**Atención Oportuna.** Se hará un esfuerzo de buena fe para corregir puntualmente, o hacer otros ajustes, con respecto a cualquier producto que resulte defectuoso dentro de los términos de esta garantía limitada. En el caso de que encuentre un producto defectuoso y que esté cubierto dentro de los límites de esta garantía haga el favor de escribir primero, o llame, al distribuidor a quien le compró el producto. El distribuidor le dará las instrucciones adicionales. Si no puede resolver el problema en forma satisfactoria, escriba a Dayton a la dirección a continuación, dando el nombre del distribuidor, su dirección, la fecha y el número de la factura del distribuidor y describa la naturaleza del defecto. La propiedad del artículo y el riesgo de pérdida pasan al comprador en el momento de la entrega del artículo a la compañía de transporte. Si el producto se daña durante el transporte, debe presentar su reclamo a la compañía transportista.

**Fabricado para Dayton Electric Mfg. Co., 100 Grainger Parkway, Lake Forest, Illinois 60045 EE.UU.**





*Veillez lire et conserver ces instructions. Lire attentivement avant de commencer à assembler, installer, faire fonctionner ou entretenir l'appareil décrit. Protégez-vous et les autres en observant toutes les informations de sécurité. Négliger d'appliquer ces instructions peut résulter en des blessures corporelles et/ou en des dommages matériels ! Conserver ces instructions pour références ultérieures.*

# Freins à disques magnétiques Dayton®

## Description

Les freins à disques magnétiques modèles 2LYU8 et 1L388B sont utilisés sur les moteurs à flasque-bride et réducteurs 56C. Les modèles 2LYU9 et 1L389B le sont sur les moteurs à flasque-bride et réducteurs 56C, 143TC et 145TC. Ces freins ne sont pas conçus pour plus de trois arrêts par minute.

Tous modèles sont à blindage résistant au nettoyage à la vapeur (NEMA 4X) et doivent être montés entre un moteur et un réducteur (en utilisant les garnitures d'étanchéité fournies) pour assurer l'étanchéité à l'eau.

**REMARQUE :** Ces freins sont conçus non pour les applications exigeant un positionnement précis, mais pour celles qui exigent un arrêt rapide et une puissance de retenue élevée telles que bandes transporteuses, ouvre-portes, etc.



Figure 1

**AVERTISSEMENT** N'installez ni n'utilisez pas ces freins dans une atmosphère explosive.

## Dimensions et spécifications

Marche . . . . .	Continue	Spécifications électriques :
Température ambiante maximum . . .	40°C	Modèles 1L388B et 1L389B:
Vitesse à l'entrée . . . . .	3600 tr/mn	Freins conçus pour fonctionner sur
Pièces du frein (wk <sup>2</sup> )		courants monophasés 115/208-230 V, 60
(1L388B & 2LYU8) . . . . .	0,0061 lb/pi <sup>2</sup>	Hz et 110/208-220 V, 50 Hz.
Pièces du frein (wk <sup>2</sup> )		Modèles 2LYU8 et 2LYU9:
(1L389B & 2LYU9) . . . . .	0,0100 lb/pi <sup>2</sup>	Freins conçus pour fonctionner sur
Capacité thermique . . . . .	6 HPS/mn.	courants monophasés 208-230/460 V, 60
Type de blindage : Résistant au		Hz et 174-190/380 V, 50 Hz.
nettoyage à la vapeur (NEMA 4X)		Longueur du fil électrique . . . . .
		38 cm

Modèle	Alésage "X" de moyeu de frein	Couple statique nominal	Plage de Tension	À utiliser sur les bâtis de moteurs :
IL388B 2LYU8	5/8"	4 N•m	115/208-230 V 208-230/460 V	Moteurs à flasque-bride et réducteurs 56C
1L389B 2LYU9	*7/8"	8 N•m	115/208-230 V 208-230/460 V	Moteurs à flasque-bride et réducteurs 56C, 143TC et 145TC

(\*) Avec douille de 7/8 po de diam. ext. et 5/8 po de diam. int.

Tension	Fréquence (Hz)	Plage de tension admissible	Intensité de maintien (A)	Intensité de démarrage (A)
110	50	79-121	0.35	3.9
115	60	94-145	0.29	2.7
208	50	158-242	0.16	1.8
208	60	188-290	0.13	1.4
220	50	158-242	0.18	2.0
230	60	188-290	0.15	1.6
380	50	346-418	0.07	0.8
460	60	414-506	0.07	0.8

FRANÇAIS

# Freins à disques magnétiques Dayton®

## Dimensions et spécifications (suite)

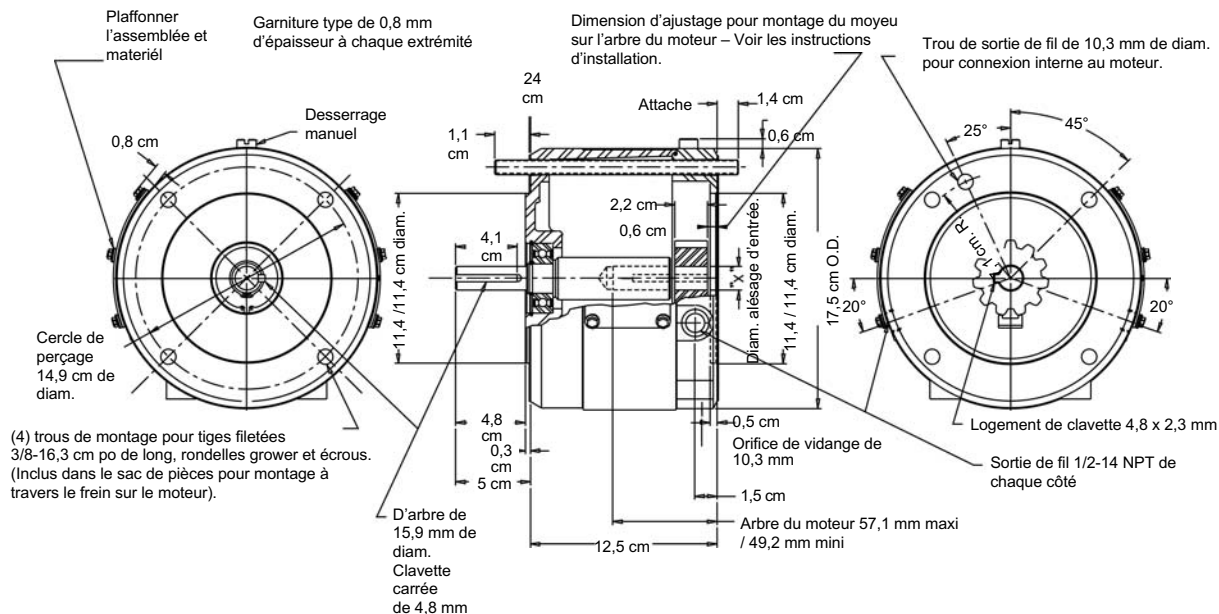


Figure 2 – Dimensions

### Déballage

Lors du déballage du frein, vérifiez-le soigneusement pour rechercher tout dommage susceptible de s'être produit en cours de transport.

### Informations générales de sécurité

1. La capacité thermique du frein doit être prise en considération pour les applications avec charges du type à haute inertie ou à cycles rapides.
2. Respectez l'ensemble de la réglementation locale et nationale en matière d'électricité et de sécurité, ainsi que le National Electrical Code (NEC) et l'Occupational Safety and Health Act (OSHA) des États-Unis.
3. Les moteurs et moto-réducteurs de freins doivent être mis à la masse correctement. Cela peut s'effectuer à l'aide d'une conduite de câble blindée, d'un fil de masse distinct raccordé au métal nu du bâti du moteur, ou par d'autres moyens adaptés.

Reportez-vous à l'Article 250 (Mise à la masse) de NEC pour des informations complémentaires. L'ensemble du câblage doit être effectué par un électricien qualifié.

4. Mettez toujours le frein hors tension avant de travailler sur son moteur ou moto-réducteur, ou à proximité de celui-ci, ou sur l'équipement auquel il est accouplé. Si le dispositif de mise hors tension n'est pas visible, verrouillez-le en position ouverte et étiquetez-le pour empêcher toute mise sous tension inopinée.
5. Lorsque vous travaillez sur un frein, veillez à ce que la charge sur laquelle il agit soit complètement enlevée, immobilisée ou calée pour éviter les risques de blessures ou de dégâts matériels.
6. Protégez toutes les pièces mobiles.
7. Faites attention lorsque vous touchez l'extérieur d'un moteur, moto-réducteur ou frein en service. Il peut être suffisamment chaud pour entraîner des blessures ou des douleurs. Cette situation est normale pour les moteurs modernes, qui atteignent des températures plus élevées lorsqu'ils fonctionnent à la charge et à la tension nominales.
8. Protégez tous les fils électriques et câbles d'alimentation contre tout contact avec des objets coupants ou des pièces en mouvement.
9. Ne nouez pas les fils électriques ni les câbles d'alimentation et ne les laissez jamais toucher de l'huile, de la graisse, des surfaces brûlantes ni des produits chimiques.
10. Veillez à retirer la clavette de l'arbre de sortie avant de faire fonctionner le moteur de frein à vide.

# Models 1L388B, 2LYU8, 1L389B et 2LYU9

## Installation

**ATTENTION** Pour préserver le pré-alignement des disques rotatifs afin de faciliter l'installation, n'actionnez pas le mécanisme de desserrage manuel et n'excitez pas la bobine du frein avant l'installation.

**REMARQUE :** Les freins peuvent être montés dans toutes les positions. La longévité du ou des disques rotatifs diminue lorsqu'ils sont montés dans des positions autres qu'à l'horizontale. La réduction de cette longévité peut atteindre 20% suivant le modèle, la charge et la position. L'orifice de vidange des freins doit être en bas. Si l'application provoque une condensation excessive, un montage vertical en-dessous du moteur n'est pas recommandé (Voir Figure 3).

Les nombres entre parenthèses se réfèrent aux pièces illustrées sur les Figures 8 à 12.

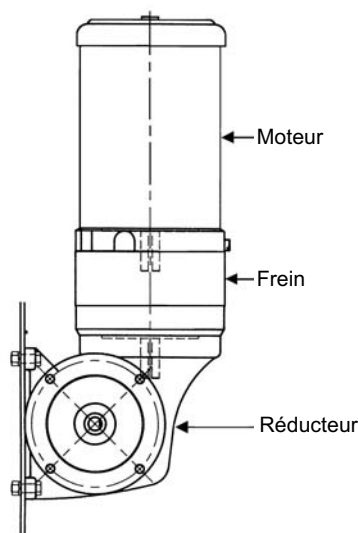


Figure 3 – Montage d'un frein – Position verticale sous le moteur

1. Montez le moyeu (No. réf. 22) par-dessus la clavette sur l'arbre du moteur à 6,3 mm de la face de montage du moteur, comme indiqué sur la Figure 4. (Le numéro de pièce se trouve sur le moyeu du côté opposé au moteur.) Utilisez la clavette carrée 3/16 fournie pour tous les modèles si un manchon adaptateur

(No. réf. 49) n'est pas utilisé. Utilisez la clavette 3/16 x 5/16 fournie pour les modèles 1L389B et 2LYU9 en cas d'utilisation d'un manchon adaptateur. La clavette doit arriver jusqu'à l'extrémité de l'arbre du moteur, sans la dépasser. Serrez les deux vis de pression dans le moyeu à un couple de 10,8-13,5 N•m.

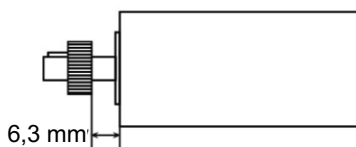


Figure 4 – Placement de Moyeu

2. Placez une garniture d'étanchéité (No. réf. 58) sur la face "C" du moteur.
3. Retirez le carter adaptateur (No. réf. 7). Retirez le couvercle (No. réf. 9) ou le manchon et les attaches (Nos. réf. 9 et 55) et frappez légèrement avec un maillet en caoutchouc dans les ouvertures ménagées dans le côté du carter adaptateur. Placez l'ensemble de freinage sur la face "C" du moteur en engageant les cannelures du moyeu dans celles du disque de frein. Le bouton de desserrage (No. réf. 15) doit se trouver sur le dessus.
4. Vissez quatre tiges filetées 3/8-16 (No. réf. 45) dans le support (No. réf. 1), puis dans la face "C" du moteur (en les serrant d'environ 14,3 mm, soit 9 tours). Faites sortir les fils de bobine du trou de la conduite avant de mettre le carter adaptateur en place. Alignez celui-ci (No. réf. 7) sur les quatre tiges filetées.

**REMARQUE :** La pointe de flèche qui se trouve sur le carter adaptateur doit être alignée sur le bouton de desserrage manuel (No. réf. 15) ; (Voir Figure 12).

Glissez le carter adaptateur sur les tiges filetées, en tournant l'arbre de sortie (No. réf. 8) de façon à ce que le logement de clavette de l'arbre de frein soit aligné sur la clavette de l'arbre du moteur. Veillez à ce que le carter

adaptateur se mette en place contre le support (No. réf. 1).

Frappez légèrement sur le carter adaptateur pour le mettre en place. Si cela exige une force excessive, il peut s'avérer nécessaire de limer la clavette. Remettez le couvercle ou le manchon et les attaches en place.

5. Mettez tout autre équipement, tel qu'un réducteur, en place en enfonçant une clavette dans le prolongement de l'arbre de frein. Placez une garniture d'étanchéité (No. réf. 58) sur la face "C" et glissez l'équipement supplémentaire sur les tiges filetées, en alignant la clavette de l'arbre de frein et le logement de clavette de l'équipement supplémentaire. Fixez-le au moyen de rondelles (No. réf. 47), de rondelles ordinaires (No. réf. 46, le cas échéant) et d'écrous (No. réf. 48).

## RACCORDEMENT DES FILS DE BOBINE

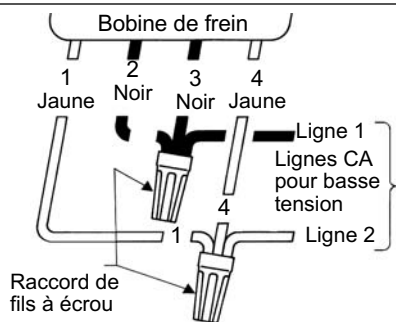
Après avoir fixé le frein au moteur, raccordez les fils de bobine de la tension correcte conformément au schéma de câblage (Figures 5 et 6). Un raccordement incorrect peut entraîner une panne du frein.

**ATTENTION** La tension alimentant la bobine doit correspondre à celle pour laquelle le raccordement de celle-ci a été effectué ; sinon, la bobine grillera.

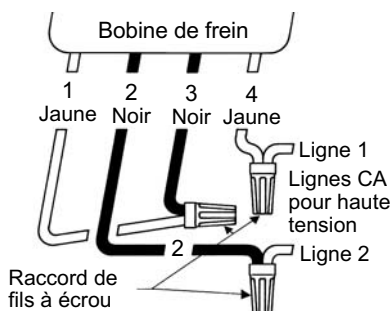
## BOBINE BI-TENSION

Raccordez les fils 2 et 4 à n'importe quelle paire de fils du moteur (courant monophasé ou triphasé) dont la tension correspond à celle du frein. Raccordez les fils 1 et 3 comme indiqué pour la tension désirée. Le frein doit être excité en même temps que le moteur.

# Freins à disques magnétiques Dayton®



**Figure 4 – Connexion basse tension**  
 Modèles 1L388B et 1L389B: 110 et 115 VCA  
 Modèles 2LYU8 et 2LYU9: 208,220,230 VCA



**Figure 5 – Connexion haute tension**  
 Modèles 1L388B et 1L389B: 208,220,230 VCA  
 Modèles 2LYU8 et 2LYU9: 460 VCA

## Fonctionnement

Ces freins sont à serrage par ressorts et desserrage électrique (par aimant). Ils comportent un disque de friction rotatif entraîné par un moyeu monté sur l'arbre du moteur. Lorsqu'il est excité, l'aimant comprime les ressorts de couple, ce qui élimine la force pressant le disque de friction contre le disque fixe et permet à l'arbre de tourner librement.

**AVERTISSEMENT** Des cadences élevées de marche-arrêt risquent d'endommager le moteur. Consultez le fabricant si de telles cadences sont prévues.

Si le couple de freinage nominal est supérieur au couple nominal à pleine charge du moteur, utilisez le premier plutôt que le second pour sélectionner d'autres organes de commande.

Prenez les précautions suivantes pour faire fonctionner le frein :

1. Ne faites pas fonctionner le frein à un couple statique supérieur au couple nominal.

2. La capacité thermique du frein doit être prise en considération pour les applications avec charges du type à haute inertie ou à cycles rapides.
3. Prenez les mesures de sécurité appropriées lorsqu'une application fait intervenir une retenue de la charge ou une neutralisation du frein ; éloignez le personnel de la charge.
4. Veillez à ce que l'alimentation soit conforme aux spécifications électriques du frein.

## DESSERRAGE MANUEL

Le frein est équipé d'un mécanisme de desserrage manuel. Tournez le bouton de desserrage (No. réf. 15) dans le sens horaire jusqu'à la butée pour desserrer le frein. Celui-ci reste desserré jusqu'à ce que le bouton soit tourné (d'environ 65 degrés) dans le sens antihoraire ou que la bobine de frein soit excitée, ce qui resserre celui-ci automatiquement.

## Entretien

**ATTENTION** Avant de réparer ou de déposer tout élément, veillez à ce que le courant soit coupé et que la charge soit complètement enlevée, immobilisée ou calée pour éviter les risques de blessures ou de dégâts matériels.

## RÉGLAGE EN FONCTION DE L'USURE

(Reportez-vous aux Figures 7, 8 et 12).

**ATTENTION** La charge doit être enlevée ou calée. Le frein ne fonctionnera pas pendant cette opération.

Un réglage est nécessaire avant que l'entrefer "A" n'atteigne 2,5 mm. Tout retard de réglage finira par entraîner une perte de couple.

1. Pour procéder au réglage, enlevez le couvercle (No. réf. 9) ou l'attache (No. réf. 55) la plus proche du moteur et tirez le manchon (No. réf. 9) en arrière pour mettre à découvert les vis de réglage (No. réf. 37) et l'entrefer "A" de l'aimant.
2. Mesurez l'entrefer "A" à l'aide d'une jauge d'épaisseur de 3/8 à 1/2 po de large comme indiqué sur la Figure 7.
3. Tournez les deux vis de pression à tête

carrée (No. réf. 37) jusqu'à ce que l'entrefer mesure :

- 1, 1/2 mm pour les modèles à 1 disque
- 1, 2/4 mm pour les modèles à 2 disques

L'entrefer doit être le même des deux côtés.

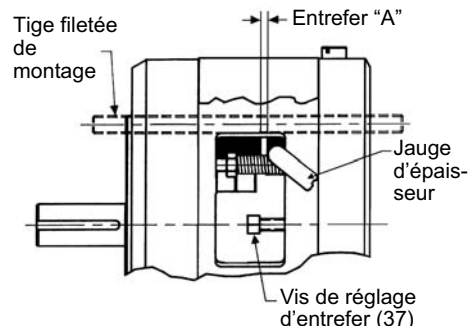


Figure 7

## RÉGLAGE DU COUPLE

(Reportez-vous aux Figures 8 et 12)

**ATTENTION** La charge doit être enlevée ou calée. Le frein ne fonctionnera pas pendant cette opération.

Le frein à disque magnétique est réglé à l'usine en fonction du couple statique nominal. Il est possible de le régler pour réduire le couple, ce qui allonge le temps d'arrêt. N'essayez pas de le régler pour un couple supérieur, ce qui conduirait la bobine à griller prématurément.

1. Pour procéder au réglage, retirez le couvercle (No. réf. 9) ou l'attache (No. réf. 55) la plus proche du moteur et tirez le manchon (No. réf. 9) en arrière pour mettre à découvert les contre-écrous (No. réf. 44) qui se trouvent au-dessus des ressorts de couple (No. réf. 32).
2. Pour allonger le temps d'arrêt et réduire le couple, tournez les deux contre-écrous (No. réf. 44) dans le sens antihoraire pour augmenter la longueur des ressorts. Chaque tour complet réduit le couple d'environ 8%.

# Modèles 1L388B, 2LYU8, 1L389B et 2LYU9

## Entretien (suite)

### REPLACEMENT D'UN DISQUE DE FRICTION

(Reportez-vous aux Figures 8 et 12)

**ATTENTION** *La charge doit être enlevée ou calée. Le frein ne fonctionnera pas pendant cette opération.*

Remplacez un disque de friction rotatif (No. réf. 10) lorsque son usure totale atteint 1,6 mm :

1. Déposez l'ensemble de commande et coupez le courant.
2. Déposez tout équipement monté sur la face "C" du frein, tel qu'un réducteur, en retirant les écrous (No. réf. 48) et les rondelles.
3. Retirez le carter adaptateur (No. réf. 7), qui inclut l'arbre (No. réf. 8).
4. Déposez l'ensemble de commande (No. réf. 25) en retirant les vis (No. réf. 11) et le pivot (No. réf. 19), la rondelle (No. réf. 4), la douille (No. réf. 5) et le ressort (No. réf. 3). Une empreinte à six pans creux se trouve à l'extrémité de la pièce 19 pour faciliter le retrait de celle-ci.

**REMARQUE :** Ne desserrez pas les écrous (No. réf. 6) sur le pivot (No. réf. 19) ; sinon, il faudra procéder à un nouveau "Réglage du pivot" pour réduire le bruit du frein.

5. Remplacez le disque de friction.  
Déposez les disques rotatifs (No. réf. 10) et fixes (No. réf. 2). Remplacez ceux qui sont usés par des neufs en procédant dans le même ordre que pour la dépose. Posez un étrier stabilisateur (No. réf. 23) sur les disques rotatifs avant de les mettre en place.
6. Remontez l'ensemble de commande (No. réf. 25) :
  - a. Tournez les deux vis (No. réf. 37) de cinq tours dans le sens antihoraire.
  - b. Placez l'ensemble de commande sur le support de frein (No. réf. 1) et posez deux vis (No. réf. 11).

Pièces incluses dans l'ensemble de commande no. 25

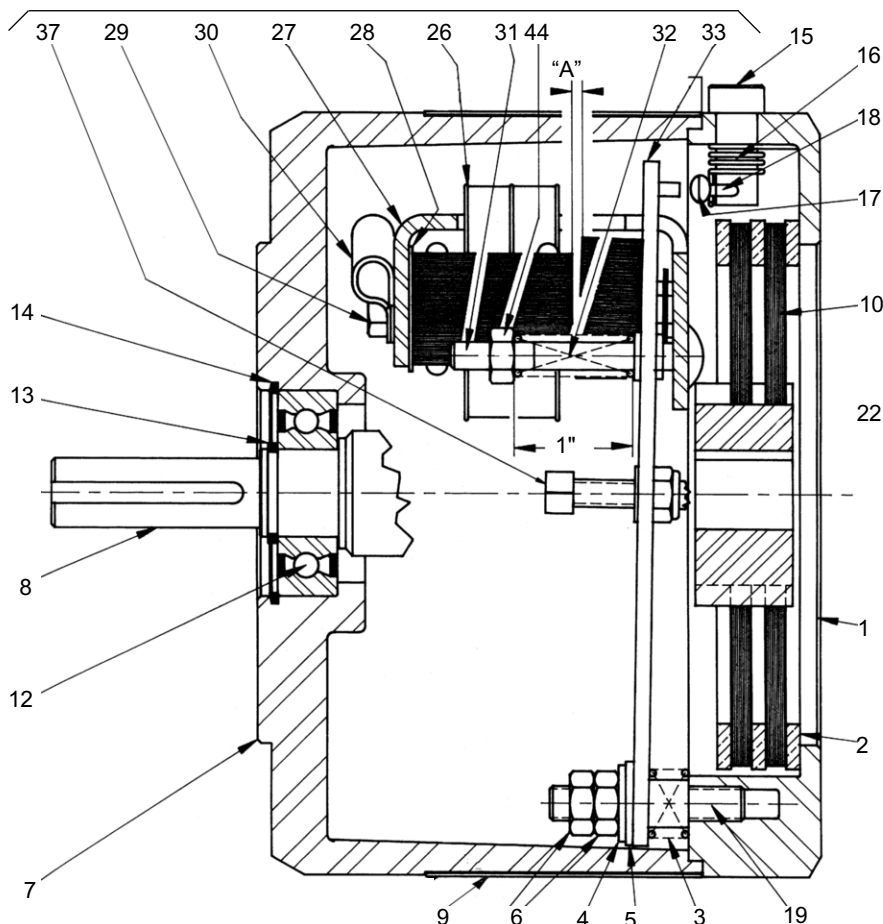


Figure 8

- c. Remettez en place le ressort de pression (No. réf. 3), la douille (No. réf. 5), la rondelle (No. réf. 4) et le pivot (No. réf. 19), sur lequel se trouvent les deux écrous (No. réf. 6).
- d. Serrez bien.
7. Rerégalez l'entrefer "A" de l'aimant comme indiqué à la rubrique "Réglage en fonction de l'usure".
8. Vérifiez le fonctionnement du mécanisme de desserrage manuel avant de terminer l'installation. Réglez-le comme indiqué à la rubrique "Réglage du desserrage manuel" si nécessaire.
9. Terminez l'installation en procédant au remontage comme indiqué à la rubrique "Installation".

### REPLACEMENT DE L'AIMANT

(Reportez-vous aux Figures 8, 9 et 12)

**ATTENTION** *La charge doit être enlevée ou calée. Le frein ne fonctionnera pas pendant cette opération.*

1. Coupez le courant.
2. Déposez l'ensemble adaptateur comme indiqué à la rubrique "Remplacement d'un disque de friction".
3. Retirez les deux vis de fixation (No. réf. 29), les colliers de serrage (No. réf. 30), l'aimant (No. réf. 26) et le silent-bloc (No. réf. 28).
4. Mettez un silent-bloc et un aimant en place, en faisant passer les fils de la bobine par le trou au dos du support (No. réf. 27) (Voir Figure 9). Appliquez

FRANÇAIS

# Freins à disques magnétiques Dayton®

## Entretien (suite)

- du Loctite sur les vis (No. réf. 29). Remettez les vis et les colliers (No. réf. 30) en place. Serrez les vis de fixation à un couple de 6,2 à 6,8 N•m.
- Régalez l'entrefer "A" comme indiqué à la rubrique "Réglage en fonction de l'usure".
  - Excitez la bobine. Elle doit être silencieuse ; si elle ne l'est pas, reportez-vous à "Réglage du pivot".
  - Vérifiez le mécanisme de desserrage manuel. S'il fonctionne mal, réglez-le comme indiqué à la rubrique "Réglage du desserrage manuel".
  - Procédez au remontage comme indiqué aux rubriques "Remplacement d'un disque de friction" et "Installation".

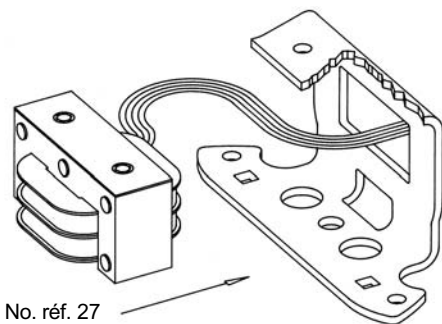


Figure 9

## REPLACEMENT DE L'ARMATURE (Reportez-vous aux Figures 8, 10 et 12)

**ATTENTION** La charge doit être enlevée ou calée.

Le frein ne fonctionnera pas pendant cette opération.

En cas de remplacement de l'aimant, il peut s'avérer nécessaire de remplacer également l'armature (No. réf. 34). Si elle est très déformée, il sera difficile de rendre l'aimant silencieux.

- Pour procéder au remplacement, déposez l'ensemble de commande (No. réf. 25) du frein. Voir les étapes 1-4 à la rubrique "Remplacement d'un disque de friction".

Retirez les écrous (No. réf. 44), les ressorts (No. réf. 32) et les boulons à

tête bombée collet carré (No. réf. 31). Cela permet de déposer la plaque d'armature du support de l'aimant.

- Retirez la vis (No. réf. 42), la rondelle de blocage (No. réf. 41), la plaque de serrage (No. réf. 40), les deux vis (No. réf. 36), les bagues d'insertion (No. réf. 38) et l'armature (No. réf. 34). Examinez ces pièces et le silent-bloc (No. réf. 39). Remplacez-les également s'ils sont usés.
- Mettez l'armature en place (côté masse sur le dessus), puis posez les bagues d'insertion (No. réf. 38) et les vis (No. réf. 36).

**REMARQUE** : Il convient de ne serrer les vis (No. réf. 36) que pour supprimer tout jeu. Tournez ensuite la vis dans le sens antihoraire de façon à ce que le pan suivant soit parallèle au bord de la plaque d'armature (No. réf. 33) (Voir Figure 10).

Mettez la plaque de serrage (No. réf. 40), la vis (No. réf. 42) et la rondelle de blocage (No. réf. 41) en place. Serrez la vis à un couple de 3,4 N•m.

- Procédez au remontage sur le support de l'aimant (No. réf. 27) au moyen des pièces (Nos. réf. 31, 32 et 44). Remontez l'ensemble de commande sur le support de frein. Réglez l'entrefer "A" de l'aimant et les ressorts de couple (No. réf. 32) à la dimension de 25,4 mm indiquée sur la Figure 8.

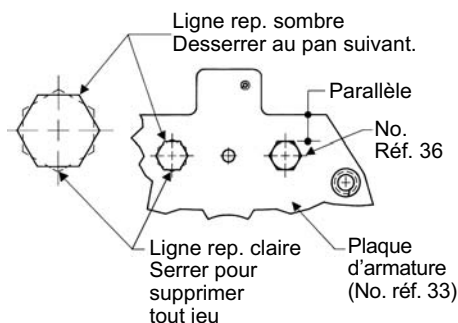


Figure 10

## RÉGLAGE DU DESSERRAGE MANUEL (Reportez-vous aux Figures 8, 11 et 12.)

**ATTENTION** La charge doit être enlevée ou calée.

Le frein ne fonctionnera pas pendant cette opération.

Il peut s'avérer nécessaire de régler le mécanisme de desserrage manuel (No. réf. 15) après avoir remplacé l'ensemble de commande (No. réf. 25), l'aimant (No. réf. 26) ou l'armature (No. réf. 34). Ce réglage peut également s'avérer nécessaire en cas de réglages des écrous du pivot (No. réf. 6).

Le mécanisme de desserrage manuel fonctionne bien si : a) vous tournez le bouton de desserrage (No. réf. 15) dans le sens horaire jusqu'à la butée et le frein se desserre ; b) le bouton de desserrage revient automatiquement dans sa position normale lorsque l'aimant est excité.

**REMARQUE** : Vous devez déposer le carter adaptateur (No. réf. 7) pour effectuer ce réglage.

- Pour régler : Réglez l'entrefer comme indiqué à la rubrique "Réglage en fonction de l'usure".
- Si le frein ne se desserre pas, tournez la vis de réglage (No. réf. 17) de 1/4 de tour dans le sens antihoraire et réessayez.
- Si le bouton de desserrage (No. réf. 15) ne revient pas automatiquement à sa position normale, tournez la vis (No. réf. 17) de 1/4 de tour dans le sens horaire et réessayez.

**REMARQUE** : Il peut s'avérer nécessaire de recommencer l'opération 2 ou 3 pour arriver à faire fonctionner correctement le mécanisme de desserrage.

Il est important que le bouton de desserrage revienne automatiquement à sa position normale lorsque l'aimant est excité.

## Modèles 1L388B, 2LYU8, 1L389B et 2LYU9

### Entretien (suite)

#### MONTAGE DU MÉCANISME DE DESSERRAGE MANUEL

(Reportez-vous aux Figures 8, 11 et 12.)

1. Appliquez une petite quantité de graisse ou de Never-Seez sur le joint torique (No. réf. 57, modèles 1L388B & 1L389B uniquement). Enfoncez l'arbre du bouton de desserrage (No. réf. 15) dans le trou du support (No. réf. 1).
2. Glissez le ressort de rappel (No. réf. 16) par-dessus l'arbre ; la branche droite du ressort doit pénétrer dans l'arbre dans la position indiquée.
3. Glissez le ressort (No. réf. 18) par-dessus la vis (No. réf. 17) et enfoncez-le dans le trou taraudé de l'arbre de desserrage. Vissez-le à fond.  
Veillez à ce que le ressort (No. réf. 16) ne s'accroche pas sous le ressort (No. réf. 18).
4. Engagez l'extrémité recourbée du ressort (No. réf. 16) par-dessus le ressort (No. réf. 18) comme indiqué. Tirez-le par-dessus à l'aide d'une pince à bec de canard ou d'un tournevis.
5. Réglez le mécanisme de desserrage.  
Voir Réglage du desserrage manuel.

#### RÉGLAGE DU PIVOT

(Reportez-vous aux Figures 8 et 12)

**▲ ATTENTION** *La charge doit être enlevée ou calée.*

*Le frein ne fonctionnera pas pendant cette opération.*

Ce réglage est effectué à l'usine, mais il peut s'avérer nécessaire de le réeffectuer lors du remplacement de l'aimant (No. réf. 26) ou de l'armature (No. réf. 34).

Il a pour but de régler la hauteur de la plaque d'armature (No. réf. 33) de façon à ce que, quand l'aimant (No. réf. 26) est excité, l'armature (No. réf. 34) lui soit parallèle. Cela est nécessaire pour que l'aimant se déplace en silence.

**REMARQUE :** Vous devez déposer le carter adaptateur (No. réf. 7) pour effectuer ce réglage.

1. Pour régler : Bloquez l'écrou (No. réf. 6)

contigu à la rondelle (No. réf. 4) et desserrez l'autre écrou (No. réf. 6), puis retirez celui-ci du pivot.

2. Excitez l'aimant et tourner lentement l'écrou restant (No. réf. 6) dans le sens antihoraire jusqu'à ce que l'aimant devienne bruyant. Excitez et désexcitez plusieurs fois celui-ci pour localiser la position dans laquelle il devient silencieux.

Tournez alors l'écrou (No. réf. 6) de 1/3 de tour (deux pans) dans le sens horaire. Bloquez-le dans cette position et excitez puis désexcitez l'aimant pour vous assurer que celui-ci ne devient pas bruyant.

3. Tout en bloquant cet écrou en place, vissez l'autre écrou et serrez-le contre le premier. Serrez-le bien.
4. Actionnez le mécanisme de desserrage manuel. S'il fonctionne mal, voir Réglage du desserrage manuel.

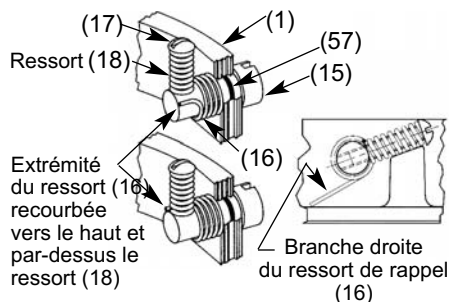


Figure 11

## Commandez les pièces détachées en appelant gratuitement 1-800-323-0620 24 heures par jour – 365 jours par an

S'il vous plaît fournir l'information suivant :

- Numéro de modèle
- Numéro de série (s'il y en a un)
- Description de la pièce et son numéro comme montré sur la liste de pièces

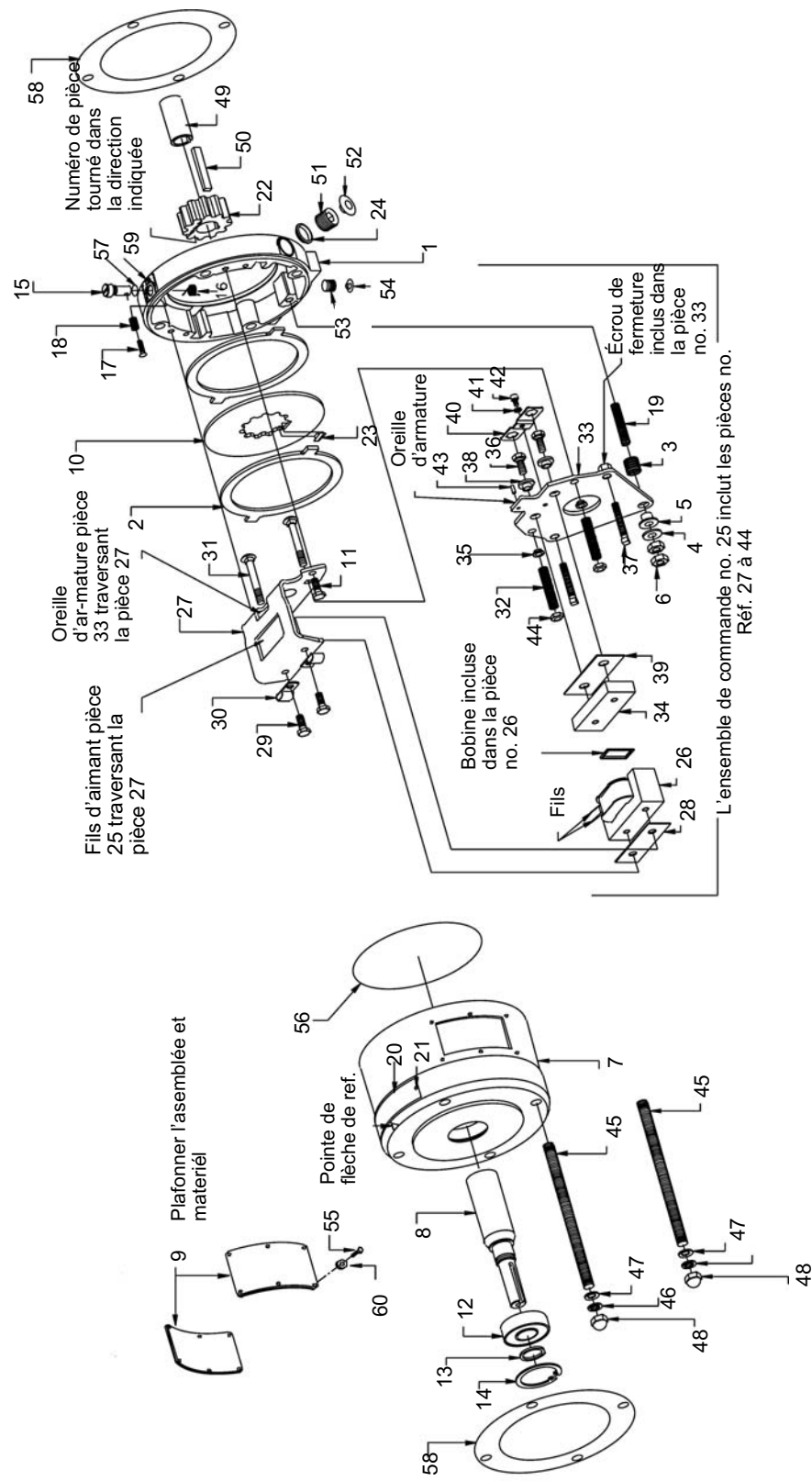


Figure 12 – Illustration des pièces de rechange



Liste des pièces de détachées

Modèles 1L388B & 1L389B		Modèles 1L388B & 1L389B		Modèles 6K233D & 3M366C	
No. de réf.	Description	No. de réf.	Description	No. de réf.	Description
1	Support	L060256-021	Modèles 6K233D & 3M366C	L060256-021	Modèles 6K233D & 3M366C
2	Disque fixe	H060147-001		H060147-001	
3	Ressort de pression	G060821-001		G060821-001	
4	Rondelle ordinaire en laiton	W004003-024		W004003-024	
5	Douille en nylon	G060820-001		G060820-001	
6	Ecrou hexagonal 5/16-18	W003002-002		W003002-002	
7	Carter adaptateur	L060393-002		L060393-002	
8	Arbre	K060366-001		K060379-001	
9	Couvercle ou manchon	H060658-004		H060658-004	
10	Disque de friction cannelé rotatif	H060157-003		H060157-003	**
11	Vis de fixation 1/4-20 x 1/2 po de long à tête hex.	W001008-001E		W001008-001E	2
12	Roulement à billes	W009001-001		W009001-001	1
13	Anneau élastique	W006007-001		W006007-001	1
14	Anneau élastique	W006002-001		W006002-001	1
15	Bouton de desserrage	G060848-001		G060785-001	1
16	Ressort de rappel de desserrage	G060881-004		G060797-001	1
17	Vis de réglage de desserrage	W001002-056C		W001002-056C	1
18	Ressort de blocage de réglage de desserrage	G060795-001		G060795-001	1
19	Pivot	W002005-303A		W002005-303A	1
20	Plaque signalétique	K060599-001		K060629-001	1
21	Fausse-vis de plaque signalétique	W001012-048A		W001012-048A	2
22	Moyeu	K060107-032		K060107-228	1
23	Etrier stabilisateur, disque de friction rotatif	H060466-001		H060466-001	***
24	Bouchon creux de sortie de fils	W008003-001		W008003-001	1
25	Ensemble de commande (Inclut les pièces No. réf. 27-44) (Non représenté sous forme d'ensemble)	K060476-002P		K060476-003P	
26	Aimant, plaque	H060640-002P		H060640-002	1
	Modèles 1L388B, 1L389B	H060640-002P		H060640-002P	1
	Modèles 2LYU8, 2LYU9	H060640-004P		H060640-004P	1
27	Support de montage d'aimant	H060544-001		H060544-001	1
28	Silent-bloc d'aimant	G060813-001		G060813-001	2
29	Vis de fixation 1/4-20 x 5/8 po de long à tête hex.	W001007-002E		W001007-002E	2
30	Serre-câble	W021003-001		W021003-001	2
31	Boulon 1/4-20 à tête bombée	G060803-001		G060803-001	2
	collet carré	G060792-001		G060792-001	2
32	Ressort de couple	H060545-003		H060545-003	2
33	Plaque d'armature avec écrou de fermeture	G060788-002		G060788-002	2
34	Tôle de rotor	W013005-001		W013005-001	2
35	Douille Nylon	W001007-002E		W001007-002E	2
36	Vis de fixation 1/4-20 x 5/8 po de long	W002003-001		W002003-001	2
37	Vis 1/4-20 x 1/2 po de long à tête carrée	G060798-002		G060798-002	2
38	Bague d'insertion d'armature				

(Δ) Non représenté.

(\*) Les modèles 1L388B & 2LYU8 comportent 2 disques fixes (H060147-001).

Les modèles 1L389B & 2LYU9 comportent 3 disques fixes (H060147-001).

(\*\*) Les modèles 1L388B & 2LYU8 comportent 1 disque de friction rotatif (H060157-003).

Les modèles 1L389B & 2LYU9 comportent 2 disques de friction rotatifs (H060157-003).

(\*\*\*) Quantité identique à celle de disques de friction rotatifs.

M.U.P.D. - Manuel d'utilisation et de pièces détachées.

# Freins à disques magnétiques Dayton®

## Tableau de dépannage

Symptôme	Cause(s) possible(s)	Mesure correctrice
Le frein ne se desserre pas	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pièces cassées ou endommagées</li> <li>2. Tension incorrecte</li> <li>3. Bobine grillée</li> <li>4. Connexions incorrectes du câblage ou fils rompus</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Les remplacer</li> <li>2. Vérifier la tension. Elle doit correspondre à celle qui est indiquée sur la plaque signalétique du frein. Si la tension est inférieure de plus de 10% à celle indiquée sur la plaque signalétique, il se peut que l'aimant ne rentre pas</li> <li>3. Remplacer l'aimant (No. réf. 26)</li> <li>4. Localiser la connexion ou le câblage défectueux. Effectuer toute rectification ou réparation nécessaire</li> </ol>
Le frein n'arrête pas correctement	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pièces cassées ou endommagées</li> <li>2. Disque de friction usé</li> <li>3. Moyeu mal positionné (modèles à arbre en deux pièces et moyeu uniquement)</li> <li>4. Le frein est desserré manuellement</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Les remplacer</li> <li>2. Remplacer le disque si l'usure a réduit son épaisseur à 3 mm. S'il n'est pas nécessaire de le remplacer, régler l'entrefer (Se reporter à la section Réglage en fonction de l'usure)</li> <li>3. Repositionner le moyeu (No. réf. 22) et la clavette, si nécessaire (Se reporter à la section Installation)</li> <li>4. Vérifier si le mécanisme de desserrage manuel est en position correcte</li> </ol>
Le frein broute ou ronfle	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Faces de l'aimant encrassé</li> <li>2. Les faces de l'aimant ne sont pas parallèles en position fermée</li> <li>3. Bobine desserrée ou cassée</li> <li>4. Tension d'alimentation incorrecte</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pour dégraisser les faces, insérer une feuille de papier propre entre celles-ci et exciter le frein. Déplacer la feuille de papier entre les faces pour déloger la crasse, puis la retirer</li> <li>2. Voir la section Réglage du pivot</li> <li>3. Remplacer l'aimant (No. réf. 26)</li> <li>4. Vérifier la tension pour voir si elle est trop basse</li> </ol>
Le mécanisme de desserrage manuel ne fonctionne pas	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pièces cassées ou endommagées</li> <li>2. Réglage incorrect</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Les remplacer</li> <li>2. Voir la section Réglage du desserrage manuel</li> </ol>

## Modèles 1L388B, 2LYU8, 1L389B et 2LYU9

### **GARANTIE LIMITÉE**

**GARANTIE LIMITÉE DE UN AN DE DAYTON.** LES MODÈLES FREINS À DISQUES MAGNÉTIQUES DE DAYTON® COUVERTS DANS CE MANUEL SONT GARANTIS À L'UTILISATEUR D'ORIGINE PAR DAYTON ELECTRIC MFG. CO. (DAYTON), CONTRE TOUT DÉFAUT DE FABRICATION OU DE MATÉRIAUX, LORS D'UNE UTILISATION NORMALE, ET CELA PENDANT UN AN APRÈS LA DATE D'ACHAT. TOUTE PIÈCE, DONT LES MATÉRIAUX OU LA MAIN D'OUVRE SERONT JUGÉS DÉFECTUEUX, ET QUI SERA RENVOYÉE PORT PAYÉ, À UN CENTRE DE RÉPARATION AUTORISÉ PAR DAYTON, SERA, À TITRE DE SOLUTION EXCLUSIVE, SOIT RÉPARÉE, SOIT REMPLACÉE PAR DAYTON. POUR LE PROCÉDÉ DE RÉCLAMATION SOUS GARANTIE LIMITÉE, REPORTEZ-VOUS À LA CLAUSE DE "DISPOSITION PROMPTE" CI-DESSOUS. CETTE GARANTIE LIMITÉE DONNE AUX ACHETEURS DES DROITS LÉGAUX SPÉCIFIQUES QUI VARIENT DE JURIDICTION À JURIDICTION.

**LIMITES DE RESPONSABILITÉ.** LA RESPONSABILITÉ DE DAYTON, DANS LES LIMITES PERMISES PAR LA LOI, POUR LES DOMMAGES INDIRECTS OU FORTUITS EST EXPRESSEMENT DÉNIÉE. DANS TOUS LES CAS LA RESPONSABILITÉ DE DAYTON EST LIMITÉE ET NE DÉPASSERA PAS LA VALEUR DU PRIX D'ACHAT PAYÉ.

**DÉSISTEMENT DE GARANTIE.** DE DILIGENTS EFFORTS SONT FAITS POUR FOURNIR AVEC PRÉCISION LES INFORMATIONS ET ILLUSTRATIONS DES PRODUITS DÉCRITS DANS CETTE BROCHURE; CEPENDANT, DE TELLES INFORMATIONS ET ILLUSTRATIONS SONT POUR LA SEULE RAISON D'IDENTIFICATION, ET N'EXPRIMENT NI N'IMPLIQUENT QUE LES PRODUITS SONT COMMERCIALISABLES, OU ADAPTABLES À UN BESOIN PARTICULIER, NI QUE CES PRODUITS SONT NÉCESSAIREMENT CONFORMES AUX ILLUSTRATIONS OU DESCRIPTIONS. SAUF POUR CE QUI SUIT, AUCUNE GARANTIE OU AFFIRMATION DE FAIT, ÉNONCÉE OU IMPLICITE, AUTRE QUE CE QUI EST ÉNONCÉ DANS LA « GARANTIE LIMITÉE » CI-DESSUS N'EST FAITE OU AUTORISÉE PAR DAYTON.

**Désistement sur les conseils techniques et les recommandations.** Peu importe les pratiques ou négociations antérieures ou les usages commerciaux, les ventes n'incluent pas l'offre de conseils techniques ou d'assistance ou encore de conception de système. Dayton n'a aucune obligation ou responsabilité quant aux recommandations non autorisées, aux opinions et aux suggestions relatives au choix, à l'installation ou à l'utilisation des produits.

**Conformité du produit.** De nombreuses juridictions ont des codes et règlements qui gouvernent les ventes, constructions, installations et/ou utilisations de produits pour certains usages qui peuvent varier par rapport à ceux d'une zone voisine. Bien que Dayton essaie de s'assurer que ses produits s'accordent avec ces codes, Dayton ne peut garantir cet accord, et ne peut être jugée responsable pour la façon dont le produit est installé ou utilisé. Avant l'achat et l'usage d'un produit, revoir les applications de ce produit, ainsi que tous les codes et règlements nationaux et locaux applicables, et s'assurer que le produit, son installation et son usage sont en accord avec eux.

Certains aspects de désistement ne sont pas applicables aux produits pour consommateur; ex : (a) certaines juridictions ne permettent pas l'exclusion ou la limitation des dommages indirects ou fortuits et donc la limitation ou exclusion ci-dessus peut ne pas s'appliquer dans le cas présent; (b) également, certaines juridictions n'autorisent pas de limitations de durée de la garantie implicite, en conséquence, la limitation ci-dessus peut ne pas s'appliquer dans le cas présent; et (c) par force de loi, pendant la période de cette Garantie Limitée, toutes garanties impliquées de commerciabilité ou d'adaptabilité à un besoin particulier applicables aux produits de consommateurs achetés par des consommateurs, peuvent ne pas être exclues ni autrement désistées.

**Disposition prompte.** Un effort de bonne foi sera fait pour corriger ou ajuster rapidement tout produit prouvé défectueux pendant la période de la garantie limitée. Pour tout produit considéré défectueux pendant la période de garantie limitée, contacter tout d'abord le concessionnaire où l'appareil a été acheté. Le concessionnaire doit donner des instructions supplémentaires. S'il est impossible de résoudre le problème de façon satisfaisante, écrire à Dayton à l'adresse ci-dessous, en indiquant le nom et l'adresse du concessionnaire, la date et le numéro de la facture du concessionnaire, et en décrivant la nature du défaut. Le titre et le risque de perte passent à l'acheteur au moment de la livraison par le transporteur. Si le produit a été endommagé pendant le transport, une réclamation doit être faite auprès du transporteur.

Fabriqué pour Dayton Electric Mfg. Co., 100 Grainger Parkway, Lake Forest, Illinois 60045 États-Unis

