

Für einen sicheren und störungsfreien Betrieb müssen Federkraftbremsen turnusmäßig überprüft und gewartet werden. Anlagenseitig kann der mit Servicearbeiten verbundene Aufwand durch eine gute Zugänglichkeit der Bremsen reduziert werden. Dies ist beim Einbau der Antriebe in die Anlage und bei deren Aufstellung zu berücksichtigen.

Die notwendigen Wartungsintervalle ergeben sich bei Arbeitsbremsen in erster Linie durch die Belastung der Bremse in der Anwendung. Bei der Berechnung des Wartungsintervalls müssen alle Verschleißursachen berücksichtigt werden. Bei niedrig belasteten Bremsen, z.B. Haltebremsen mit Notstopp, wird eine turnusmäßige Inspektion im festen Zeitintervall empfohlen. Zur Aufwandsreduzierung kann die Inspektion ggf. angelehnt an andere zyklisch durchgeführte Wartungsarbeiten der Anlage erfolgen.

Bei fehlender Wartung der Bremsen kann es zu Betriebsstörungen, Produktionsausfall oder Anlagenschäden kommen. Daher muss für jede Anwendung ein an die Betriebsbedingungen und Belastungen der Bremse angepasstes Wartungskonzept festgelegt werden. Für die Baureihen der INTORQ Federkraftbremsen sind die in der nachstehenden Tabelle aufgeführten Wartungsintervalle und –arbeiten vorzusehen. Die Wartungsarbeiten sind nach den detaillierten Beschreibungen den INTORQ Betriebsanleitungen für die jeweiligen Bremsen durchzuführen.

Baureihe	Zeitintervall	Wartungsarbeit
BFK457-xx BFK460-xx BFK461-xx	bei Betriebsbremsen: <ul style="list-style-type: none"> gemäß Standzeitberechnung, sonst halbjährlich, spätestens nach 4000 Betriebsstunden 	Inspektionen bei angebaute Bremse: <ul style="list-style-type: none"> Lüftfunktion und Ansteuerung prüfen Luftspalt messen (ggf. Nachstellen) Rotordicke messen (ggf. Rotor tauschen) thermische Schädigung von Ankerscheibe oder Flansch (dunkelblaues Anlaufen)
BFK458-xxx BFK468-xxx	bei Haltebremsen mit Notstopp: <ul style="list-style-type: none"> minimal alle 2 Jahre spätestens nach 1 Mio. Zyklen 	Inspektionen nach Abbau der Bremse: <ul style="list-style-type: none"> Spiel der Rotorverzahnung prüfen (ausgeschlagene Rotoren wechseln) Ausschlagen der Drehmomentabstützung an Hülsenschrauben und Ankerscheibe Federn auf Beschädigung prüfen Ankerscheibe und Flansch prüfen <ul style="list-style-type: none"> - Ebenheit BG06-BG12 < 0,06 mm - Ebenheit BG14-BG25 < 0,1 mm - max. Einlauftiefe = Nennluftspalt der BG Bremsen mit defekten Ankerscheiben, Hülsenschrauben, Federn oder Flanschen sind komplett zu erneuern.
BFK458-xxL	bei Betriebsbremsen: <ul style="list-style-type: none"> gemäß Standzeitberechnung, sonst halbjährlich, spätestens nach 4000 Betriebsstunden bei Haltebremsen mit Notstopp: <ul style="list-style-type: none"> minimal alle 2 Jahre spätestens nach 10 Mio. Zyklen kürzere Intervalle bei häufigen Notstopps vorsehen 	<ul style="list-style-type: none"> Ausschlagen der Drehmomentabstützung an Hülsenschrauben und Ankerscheibe Federn auf Beschädigung prüfen Ankerscheibe und Flansch prüfen <ul style="list-style-type: none"> - Ebenheit BG06-BG12 < 0,06 mm - Ebenheit BG14-BG25 < 0,1 mm - max. Einlauftiefe = Nennluftspalt der BG Bremsen mit defekten Ankerscheiben, Hülsenschrauben, Federn oder Flanschen sind komplett zu erneuern.
BFK418-xxR	Haltebremse mit Notstopp: <ul style="list-style-type: none"> minimal alle 2 Jahre spätestens nach 5 Mio. Zyklen kürzere Intervalle bei häufigen Notstopps vorsehen 	Inspektion der Bremse eingebaut im Motor: <ul style="list-style-type: none"> Lüftfunktion und Ansteuerung prüfen Verschleißkontrolle nur durch Messung des Luftstroms möglich (Stromwert?) Verschlossene BFK418 sind komplett zu erneuern, keine Reparatur möglich.

Bei Inspektions- und Wartungsarbeiten ist grundsätzlich zu beachten:

- Verunreinigungen durch Öle und Fette mit Bremsenreiniger entfernen, ggf. Bremse nach Ursachenklärung erneuern. Schmutz und Partikel im Luftspalt zwischen Magnetteil und Ankerscheibe gefährden die Funktion und sind zu entfernen.
- Nach dem Austausch des Rotors wird das ursprüngliche Bremsmoment erst nach dem Einlaufen der Reibflächen erreicht. Nach dem Rotorwechsel tritt bei eingelaufenen Ankerscheiben und Flanschen ein erhöhter Anfangverschleiß auf. In diesem Fall Luftspalt ggf. frühzeitig nachstellen.