

# COMANDOS ELÉTRICOS

## ÍNDICE

CONTATOR	
1. Objetivo	2
2. Introdução Teórica	2
2.1. Contator	2
2.2. Contatos	3
2.3. Botoeira ou Botoeira – botão liga e desliga	3
2.4. Relé Bimetálico	4
3. Material Utilizado	5
4. Parte Prática	5
4.1. Diagrama Principal	5
4.2. Diagrama de Comando	6

4.3. Diagrama Multifilar	6
4.4. Diagrama Unifilar	7
4.5. Simbologia Elétrica	7
5. Conclusão	8
6. Questões	8
<b>CARGA TRIFÁSICA EM ESTRELA E TRIÂNGULO</b>	
1. Objetivo	9
2. Introdução Teórica	9
3. Material Utilizado	9
4. Parte Prática	10
4.1. Carga Trifásica Triângulo	10
4.2. Carga Trifásica Estrela	10
4.3. Tabela	11
4.4. Triângulo	11
5. Conclusão	12
6. Questões	12
<b>MOTOR MONOFÁSICO</b>	
1. Objetivo	13
2. Introdução Teórica	13
2.1. Esquema motor monofásico em 110 V	14
2.2. Esquema motor monofásico em 220 V	14
3. Material Utilizado	14
4. Parte Prática	15
4.1. Diagrama Principal	15
4.2. Diagrama de Comando	15
4.3. Diagrama de inversão do motor monofásico	16
5. Conclusão	18
6. Questões	18
<b>LIGAÇÃO SUBSEQUENTE AUTOMÁTICA DE MOTORES</b>	

1. Objetivo	19
2. Introdução Teórica	19
3. Material Utilizado	20
4. Parte Prática	20
4.1. Diagrama Principal	20
4.2. Diagrama de Comando	20
4.3. Teste do Relé	21
5. Conclusão	21
6. Questões	21
<b>INVERSÃO DO SENTIDO DE ROTAÇÃO</b>	
1. Objetivo	22
2. Introdução Teórica	22
3. Material Utilizado	22
4. Parte Prática	22
4.1. Diagrama Principal	22
4.2. Diagrama de Comando	23
5. Conclusão	23
6. Questões	23
<b>LIGAÇÃO DE UM MOTOR TRIFÁSICO EM ESTRELA E TRIÂNGULO</b>	
1. Objetivo	24
2. Introdução Teórica	24
2.1. Partida de Motores com Chave Estrela-Triângulo	24
3. Material Utilizado	26
4. Parte Prática	27
4.1. Diagrama Principal	27
4.2. Diagrama de Comando	27
4.3. Diagrama de Comando	28
4.2. Diagrama: utilizando uma carga trifásica com lâmpadas	28
5. Conclusão	28
6. Questões	28

<b>COMANDO AUTOMÁTICO POR CHAVE COMPENSADORA (AUTO-TRANSFORMADOR)</b>	
1. Objetivo	29
2. Introdução Teórica	29
2.1. Partida por Autotransformador	29
3. Material Utilizado	30
4. Parte Prática	31
4.1. Diagrama Principal	31
4.2. Diagrama de Comando	31
5. Conclusão	31
6. Questões	31
<b>COMANDO AUTOMÁTICO PARA DUAS VELOCIDADES (DAHLANDER)</b>	
1. Objetivo	32
2. Introdução Teórica	32
3. Material Utilizado	33
4. Parte Prática	33
4.1. Diagrama Principal	33
4.2. Diagrama de Comando	34
<b>COMANDO AUTOMÁTICO PARA COMPENSADOR COM REVERSÃO</b>	
1. Objetivo	35
2. Introdução Teórica	35
3. Material Utilizado	35
4. Parte Prática	35
4.1. Diagrama Principal	35
4.2. Diagrama de Comando	36
5. Conclusão	36
6. Questões	36
<b>COMANDO AUTOMÁTICO ESTRELA-TRIÂNGULO COM REVERSÃO</b>	
1. Objetivo	37

2. Introdução Teórica	37
3. Material Utilizado	37
4. Parte Prática	37
4.1. Diagrama Principal	37
4.2. Diagrama de Comando e Auxiliar	38
5. Conclusão	38
6. Questões	38
<b>COMANDO AUTOMÁTICO PARA DUAS VELOCIDADES COM REVERSÃO (DAHLANDER)</b>	
1. Objetivo	39
2. Introdução Teórica	39
3. Material Utilizado	39
4. Parte Prática	39
4.1. Diagrama Principal	39
4.2. Diagrama de Comando e Auxiliar	40
5. Conclusão	40
6. Questões	40

## **PREFÁCIO**

Hoje, com a atual tecnologia disponível para automação a nível industrial, o comando e o controle dos motores elétricos passaram a ser conhecimentos básicos indispensáveis para o uso dos CLP's. Estranhamente, esta área sempre apresentou falhas por não termos, no mercado, publicações que pudessem complementar os estudos iniciais daqueles que se interessassem pelo assunto.

Com isso, esta apostila vem minimizar esta falha servindo assim de material importantíssimo para a introdução aos estudos de Comandos Elétricos de Motores.

O professor José Antônio Alves Neto é um engenheiro que já tem vasta experiência em transmitir seus conhecimentos na área e por isso, reuniu aqui, toda a sua experiência prática e didática para que esse material pudesse ser utilizado por professores e alunos da área técnica em seus dias de trabalho.

É muito gratificante saber que temos profissionais dedicados ao aprimoramento de outros profissionais para que possamos conquistar um maior nível de desenvolvimento tecnológico.

## CONTATOR

-

### 1. **OBJETIVO**

- Comandos através do contator;
- Diagrama de Comando.

### 2. **INTRODUÇÃO TEÓRICA**

-

### 3. Contator

Contator é um dispositivo eletromagnético que liga e desliga o circuito do motor. Usado de preferência para comandos elétricos automáticos à distância. É constituído de uma bobina que quando alimenta cria um campo magnético no núcleo fixo que por sua vez atrai o núcleo móvel que fecha o circuito. Cessando alimentação da bobina, desaparece o campo magnético, provocando o retorno do núcleo através de molas, conforme figura 01.

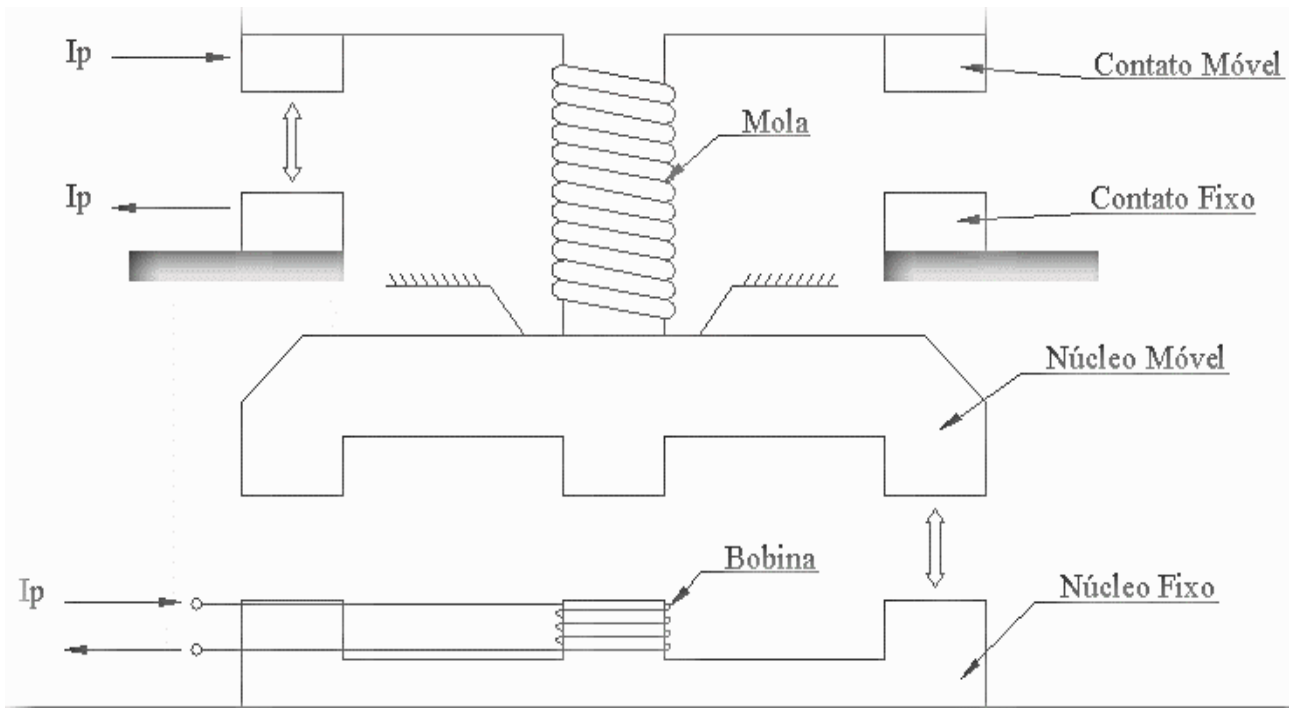


Fig. 01

#### 4. Contatos

No contator temos os contatos principais e auxiliares. Os principais do contator são mais robustos e suportam maiores correntes que depende da carga que esse motor irá acionar, quanto maior a carga acionada, maior será a corrente nos contatos. (figura 02).

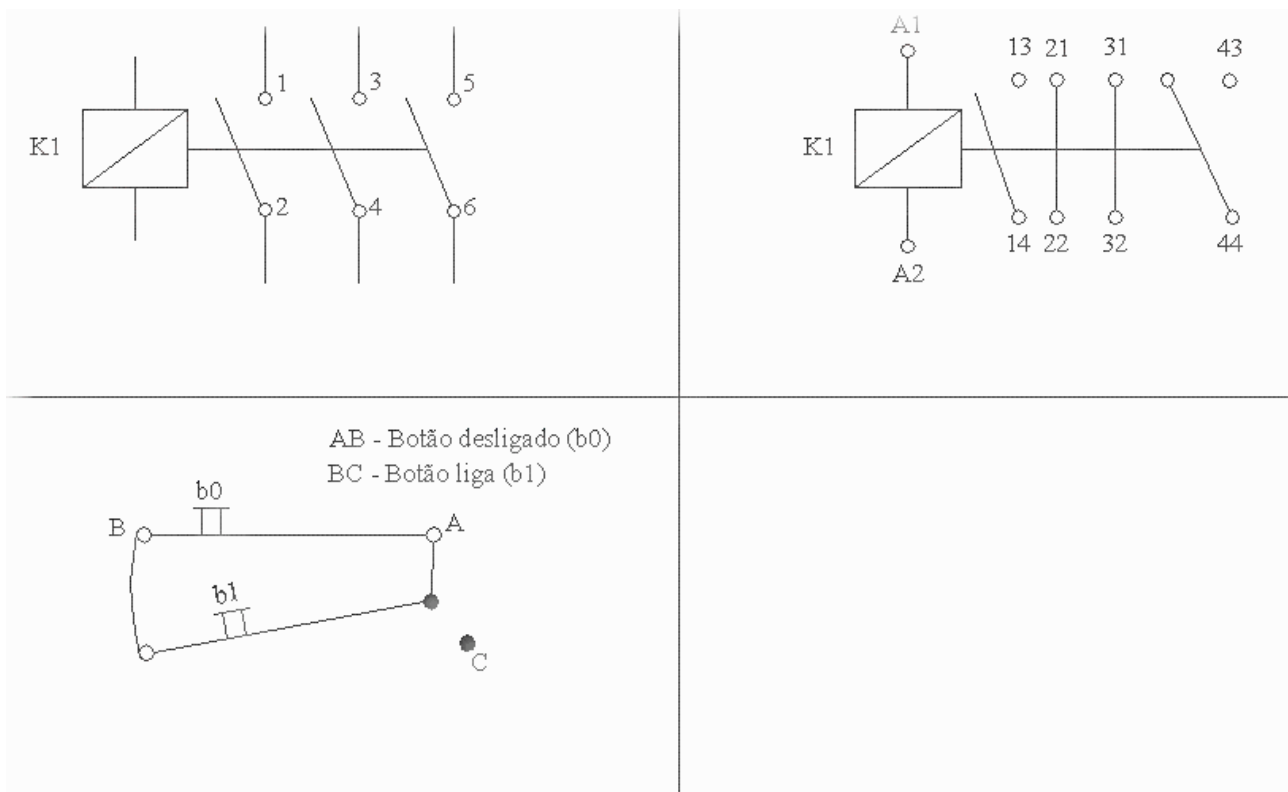


Fig. 02

Os contatos auxiliares, utilizados para sinalização e comandos de vários motores, existem o contato NF (normalmente fechado) e NA (normalmente aberto). (figura 03).

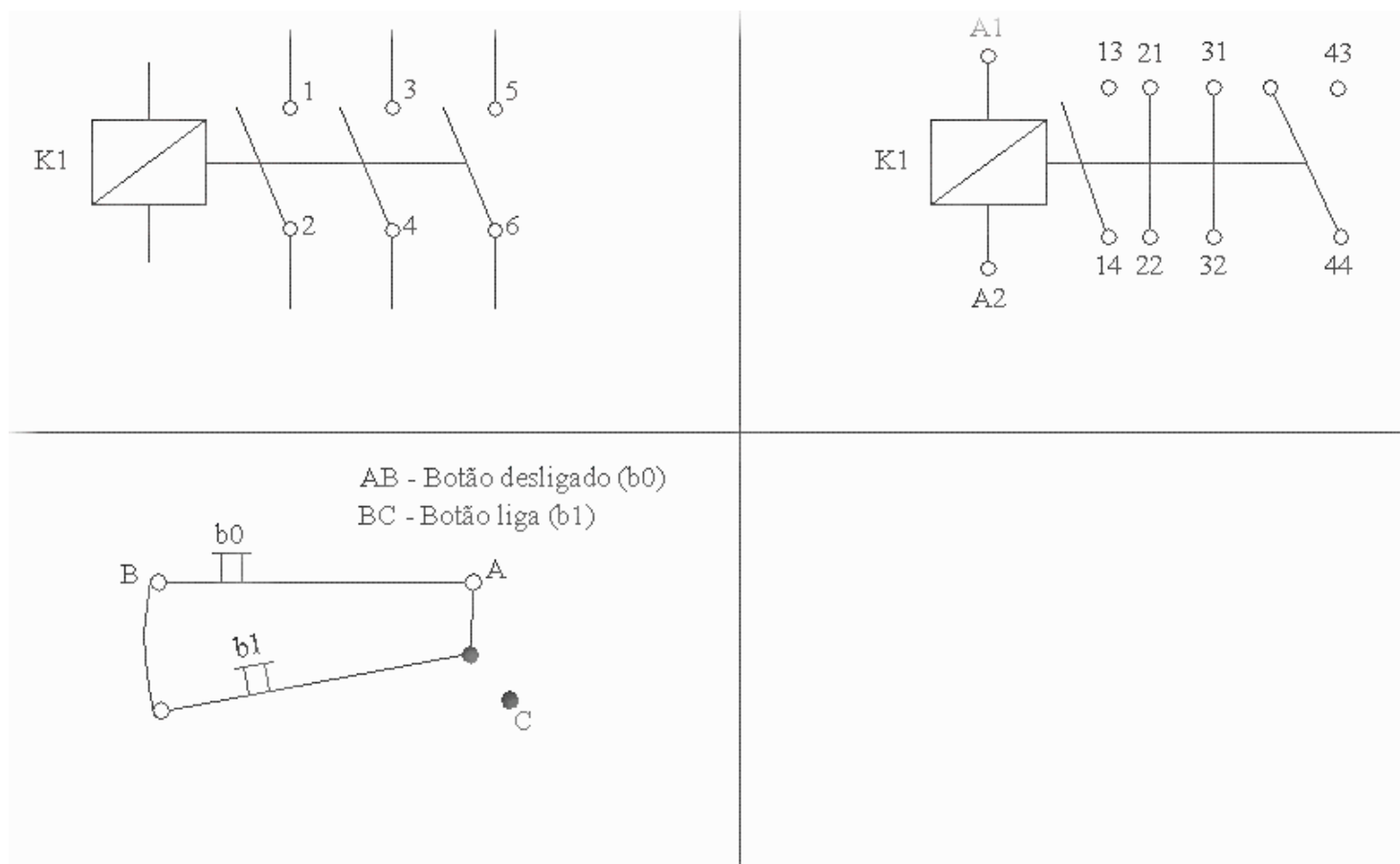


Fig. 03

5. Botoeira ou Botoeira - botão liga e desliga



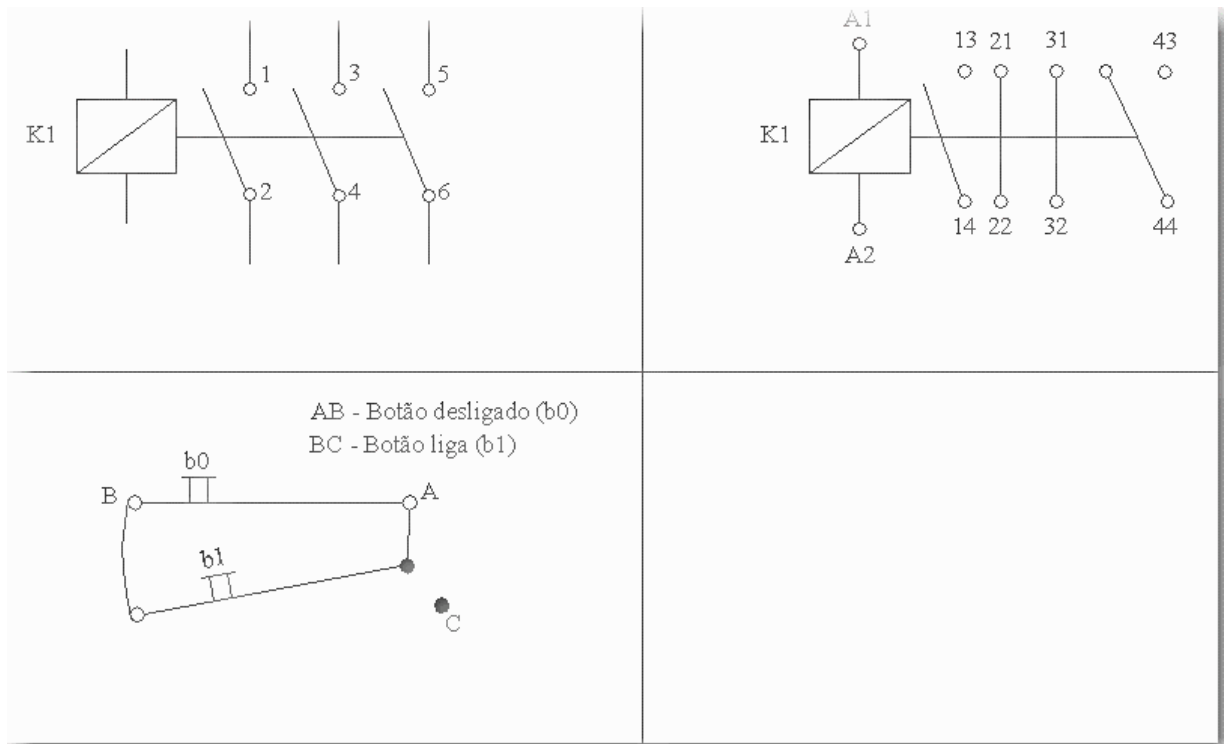


Fig. 04

## 6. Relé Bimetálico

São construídos para proteção de motores contra sobrecarga, falta de fase e tensão. Seu funcionamento é baseado em dois elementos metálicos, que se dilatam diferentemente provocando modificações no comprimento e forma das lâminas quando aquecidas.

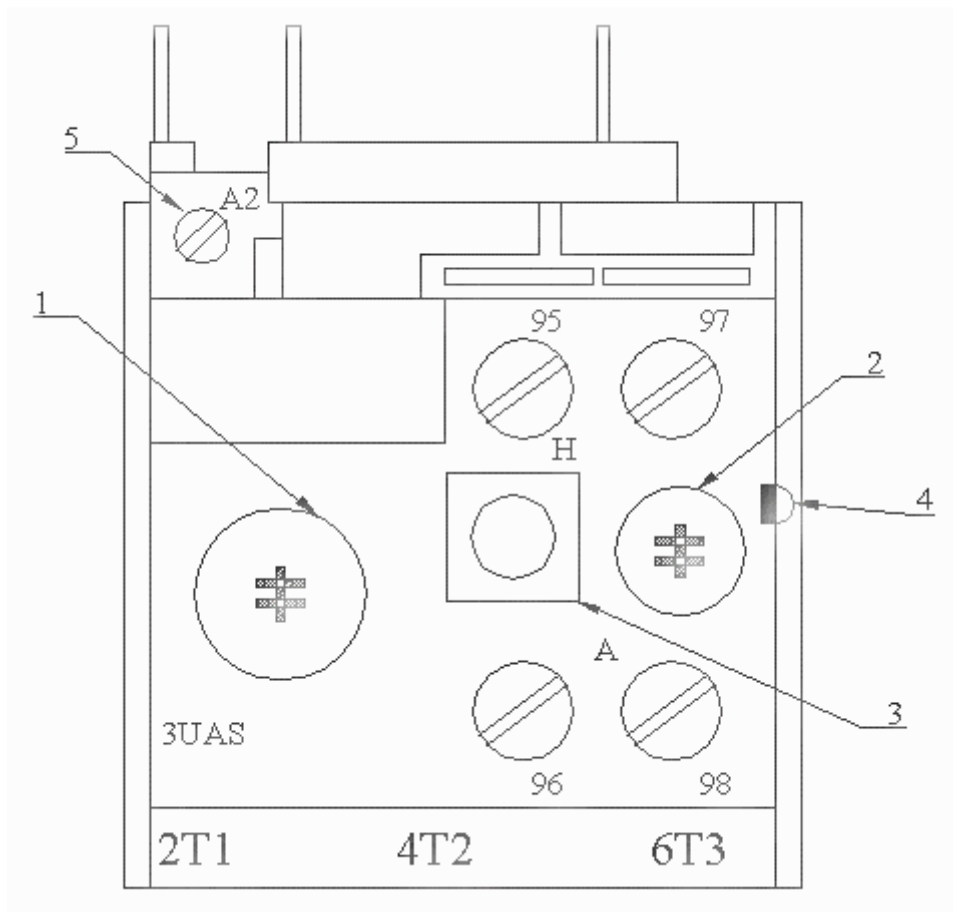


Fig. 05

Colocação em funcionamento e indicações para operação:

1. Ajustar a escala à corrente nominal da carga.
2. Botão de destravação (azul):

Antes de por o relé em funcionamento, premer o botão de destravação. O contato auxiliar é ajustado pela fábrica para religamento manual (com bloqueio contra religamento automático). Comutação para religamento automático: premer o botão de destravação e girá-lo no sentido anti-horário, até o encosto, da posição H (manual) para A (automático).

3. Botão " Desliga" (vermelho). O contato auxiliar abridor será aberto manualmente, se for apertado este botão.
4. Indicador Lig./Desl - (verde). Se o relé estiver ajustado para religamento manual, um indicador verde sobressairá da capa frontal se ocorrer o disparo (desligamento) do relé. Para religar o relé, premer o botão de destravação. Na posição "automático", não há indicação.
5. Terminal para bobina do contator, A2.

## 6. Dimensões em mm.

- com contato auxiliar 1F ou 1A;
- com contatos auxiliares 1F + 1A ou 2F + 2A;
- para fixação rápida sobre trilhos suporte conforme DINEN 50022;
- neste lado do relé, distância mínima de partes aterradas.

# 1. Material Utilizado

## 2. Parte Prática

### 3. Diagrama Principal

Diagrama Principal

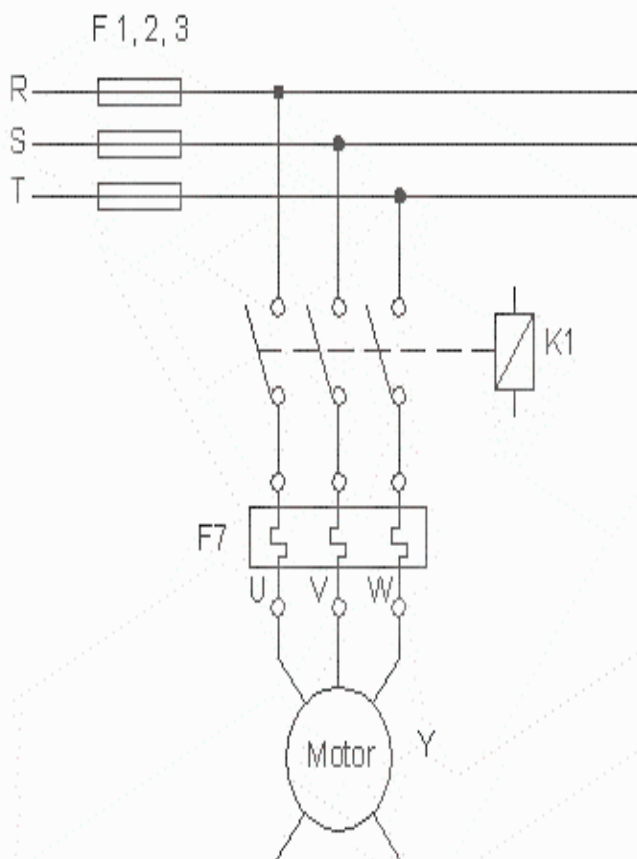
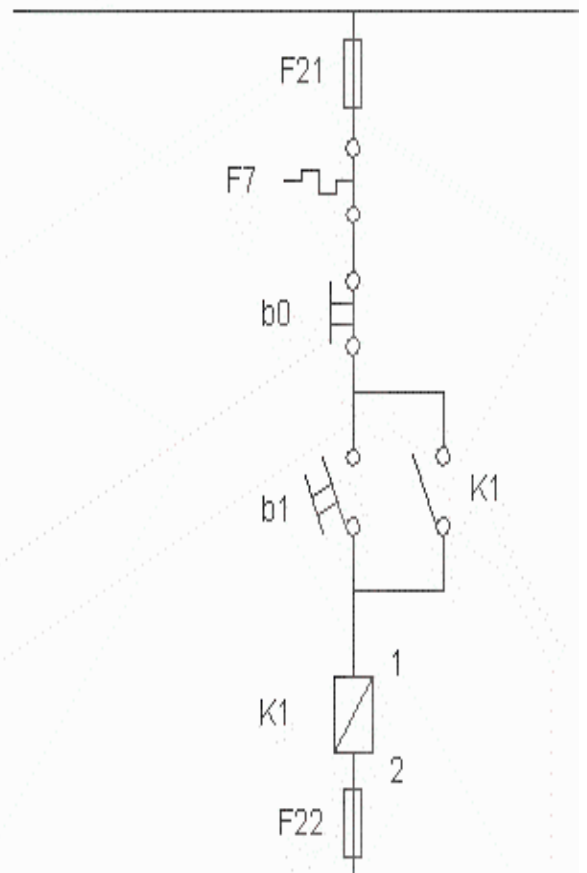
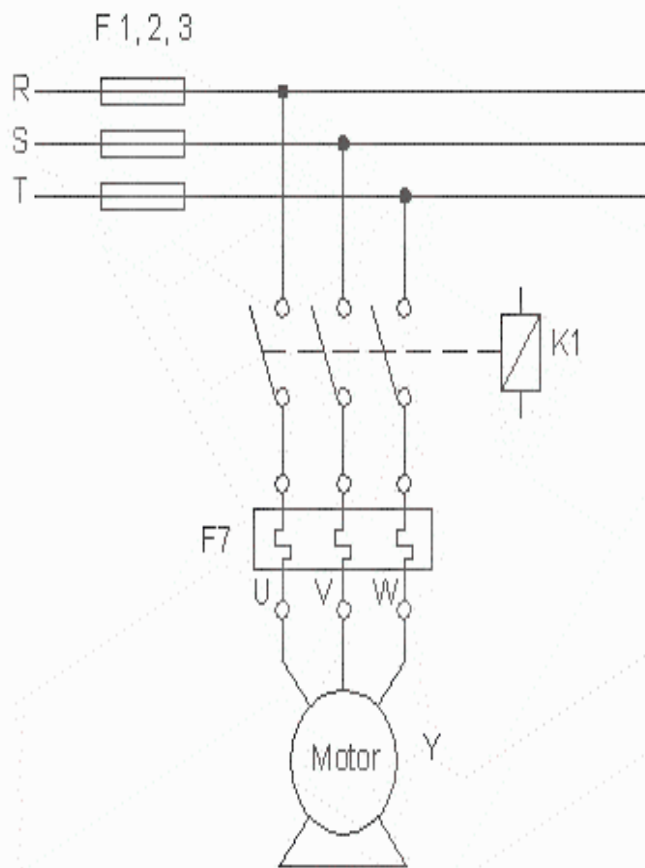


Diagrama de Comando

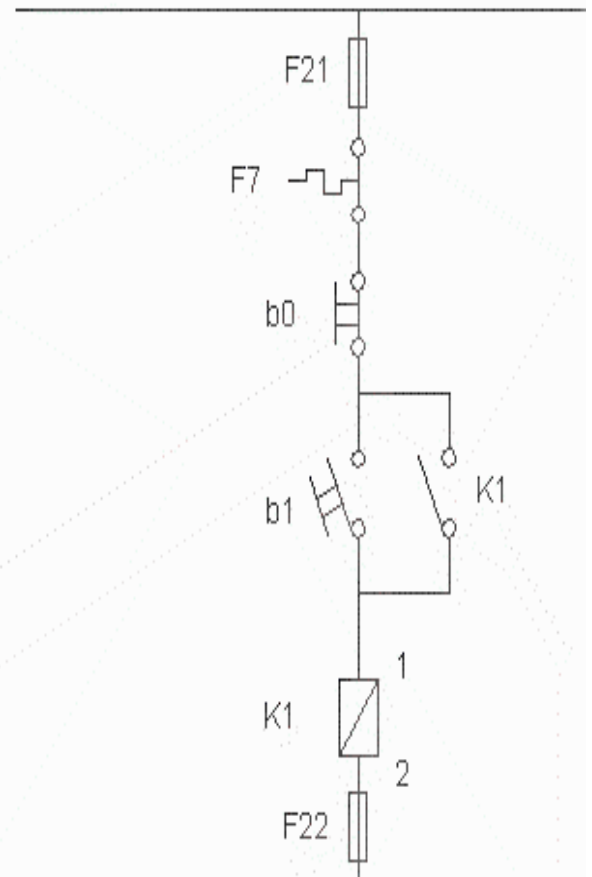


### 4. Diagrama de Comando

## Diagrama Principal

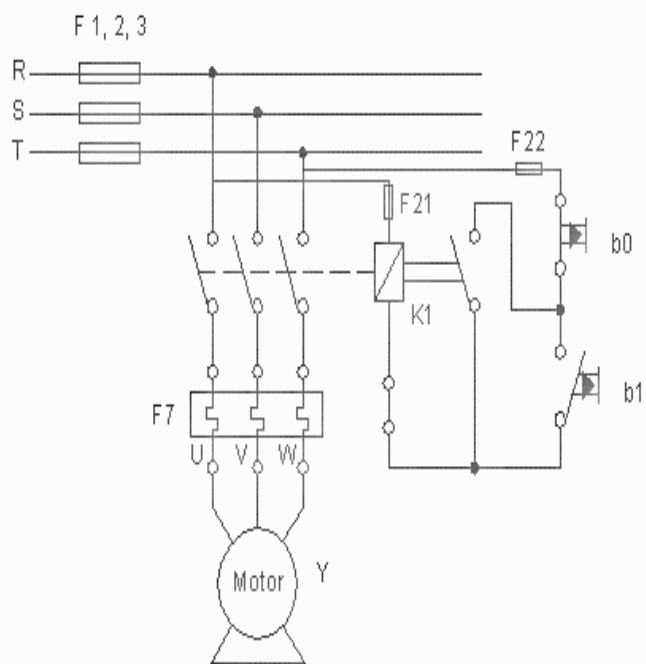


## Diagrama de Comando

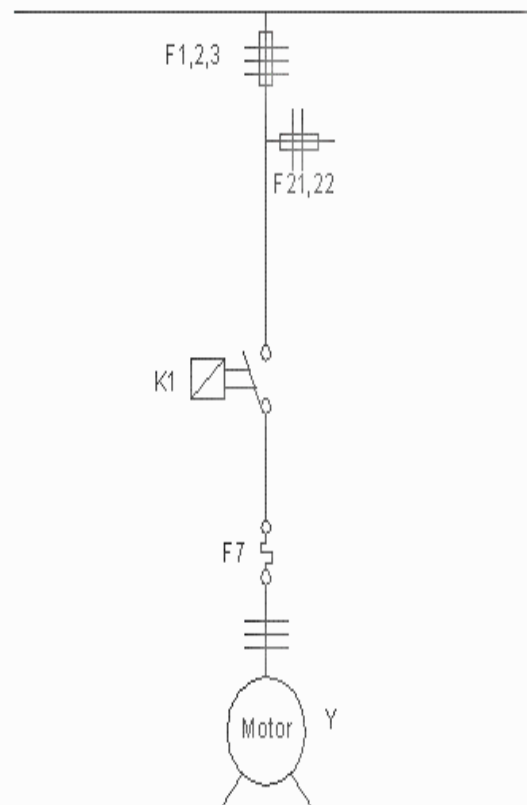


### 5. Diagrama Multifilar

## Diagrama Multifilar

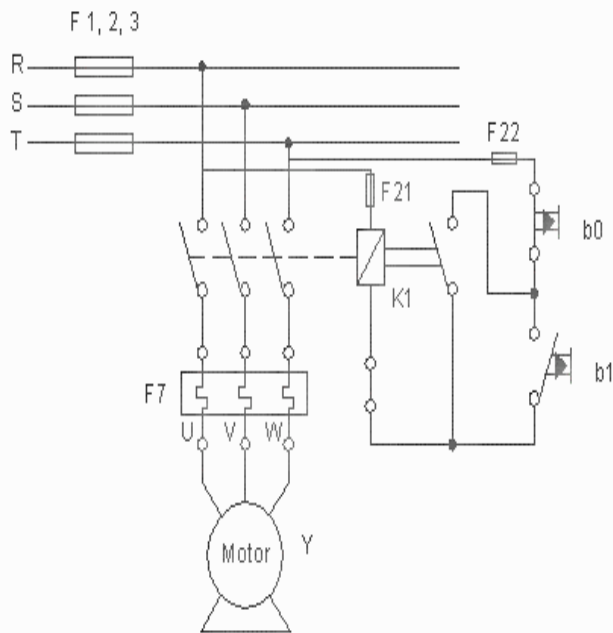


## Diagrama de Unifilar

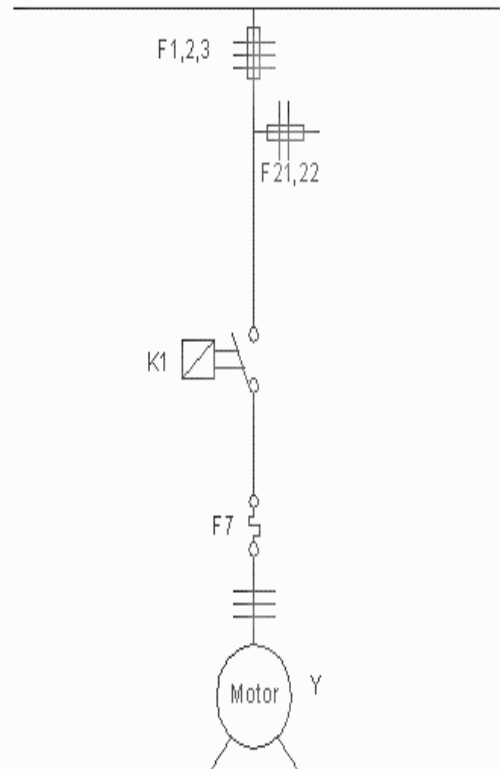


### 6. Diagrama Unifilar

## Diagrama Multifilar



## Diagrama de Unifilar



## 7. Simbologia Elétrica

Denominação para os aparelhos nos esquemas elétricos:

DENOMINACÃO	APARELHOS
b0	Botão de comando - desliga
b1	Botão de comando - liga
b2 – b22	Botão de comando - esquerda/direita
K1 – K2 - K3 - K4 - K5	Contator principal
d1 – d2 - d3	Contator auxiliar-relé de tempo relê aux.
F1 – F2 - F3	Fusível principal
F7 – F8 - F9	Relé bimetalítico
F21 – F22	Fusível para comando
h1	Armação de sinalização - liga
h2	Armação de sinalização direita/esquerda
M1	Motor, trafo - principal
M2	Auto - trafo
R S T	Circuito de medição-corrente alternada

## 8. Conclusão

## 9. Questões

10. Pesquisar a respeito de contator e relé bimetálico.

11. Desenhar o esquema de comando da experiência e indicar um sistema de sinalização.

12. Medir o RPM 30 em triângulo

RPM \_\_\_\_\_ medido

RPM \_\_\_\_\_ nominal

13. Desenhar o diagrama de comando

O botão bx alimenta o motor M1 e o contato Na de K1, dá condições de comandar o motor M2 através do botão bK.

14. Desenhar o diagrama de comando

O botão b1 alimenta o motor M1, M2, M3 e o botão ba comanda o motor M4 que desliga o motor M3 através do contato NF de K4.

## CARGA TRIFÁSICA EM ESTRELA E TRIÂNGULO

### 1. Objetivo

- Sistema trifásico
- Potência trifásico

### 2. Introdução Teórica:

Um sistema trifásico ( 3 ) é uma combinação de três sistemas monofásicos.

O gerador ou alternador produz três tensões iguais, mas defasadas  $120^\circ$  com as demais.

As três fases de um sistema 3 podem ser ligados de duas formas: em estrela (Y) ou triângulo (T).

Uma carga equilibrada tem a mesma impedância em cada enrolamento.

No sistema 3 equilibrado o fasor soma as tensões das linhas é zero e o fasor da soma das correntes das três linhas é zero. A corrente  $I_N$  não será nula, quando as cargas não forem iguais entre si.

### 3. Material Utilizado

- 3 soquetes
- 3 lâmpadas 150W - 220V
- 1 amperímetro AC - 0 - 5<sup>A</sup>
- 1 voltímetro AC - 0 - 250V
- caixa de ferramentas

#### 4. **Parte Prática:**

##### 5. Carga trifásica Triângulo

$$V_L = V_F$$

$$I_L = I_F \sqrt{3}$$

$$P_T = 3 \cdot V_F \cdot I_F \cdot \cos\phi$$

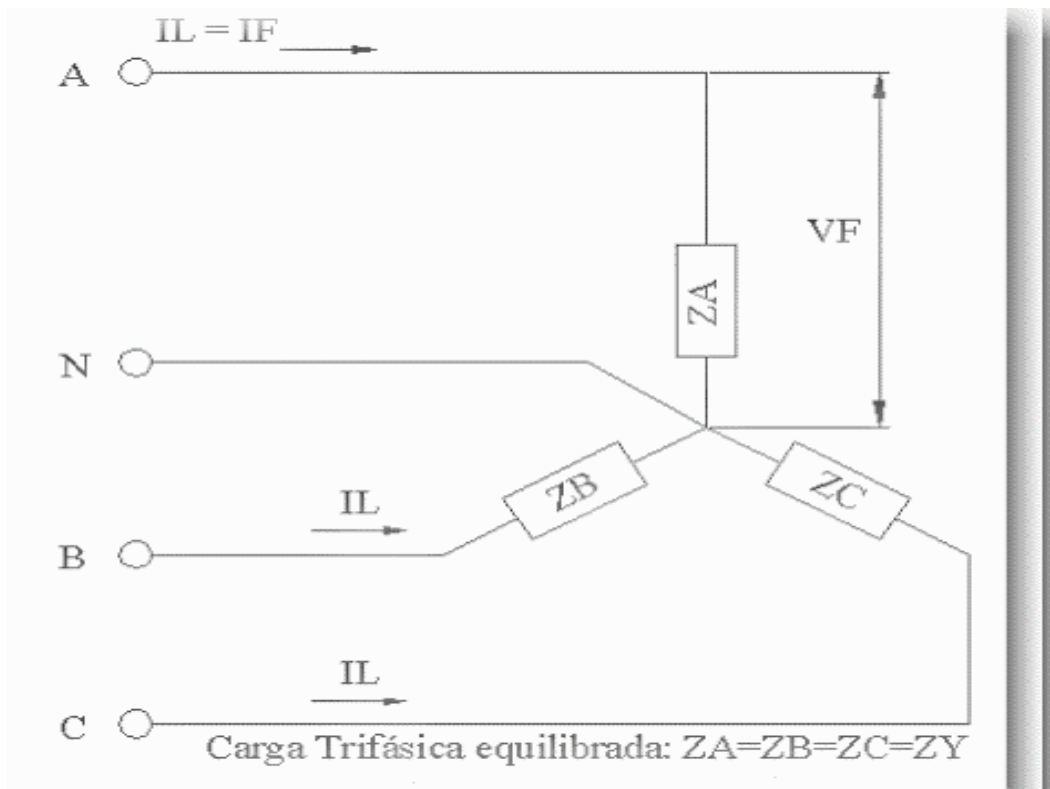
$$P_T = 3 \cdot V_L \cdot I_L \cdot \cos\phi$$

$$V_F = R \cdot I_F$$

$$R = V^2/P$$

##### 6. Carga Trifásica Estrela





$$V_L = V_F \sqrt{3}$$

$$I_L = I_F$$

$$P_Y = 3 \cdot V_F \cdot I_F \cdot \cos\phi$$

$$P_Y = 3 \cdot V_L \cdot I_L \cdot \cos\phi$$

$$V_F = R \cdot I_F$$

$$R = V^2 / P$$

## 7. Tabela

	ESTRELA Y		TRIÂNGULO T	
	MED.	CALC.	MED.	CALC.
$V_L$		220V		220V
$V_F$				
$I_L$				
$I_F$				

	POTÊNCIA Y		POTÊNCIA T	

## 8. Triângulo

No sistema trifásico temos o triângulo de potência e determinamos a potência aparente, potência reativa e potência total real.

$$P = 3 \cdot V_L \cdot I_L \cdot \cos\phi$$

$$S = 3 \cdot V_L \cdot I_L$$

$$Q = 3 \cdot V_L \cdot I_L \cdot \sin\phi$$

S Q

$\alpha$

P

P = potência total real W

S = potência total aparente, VA

Q = potência total reativa, VAR

$V_L$  = tensão da linha

$V_F$  = tensão de fase

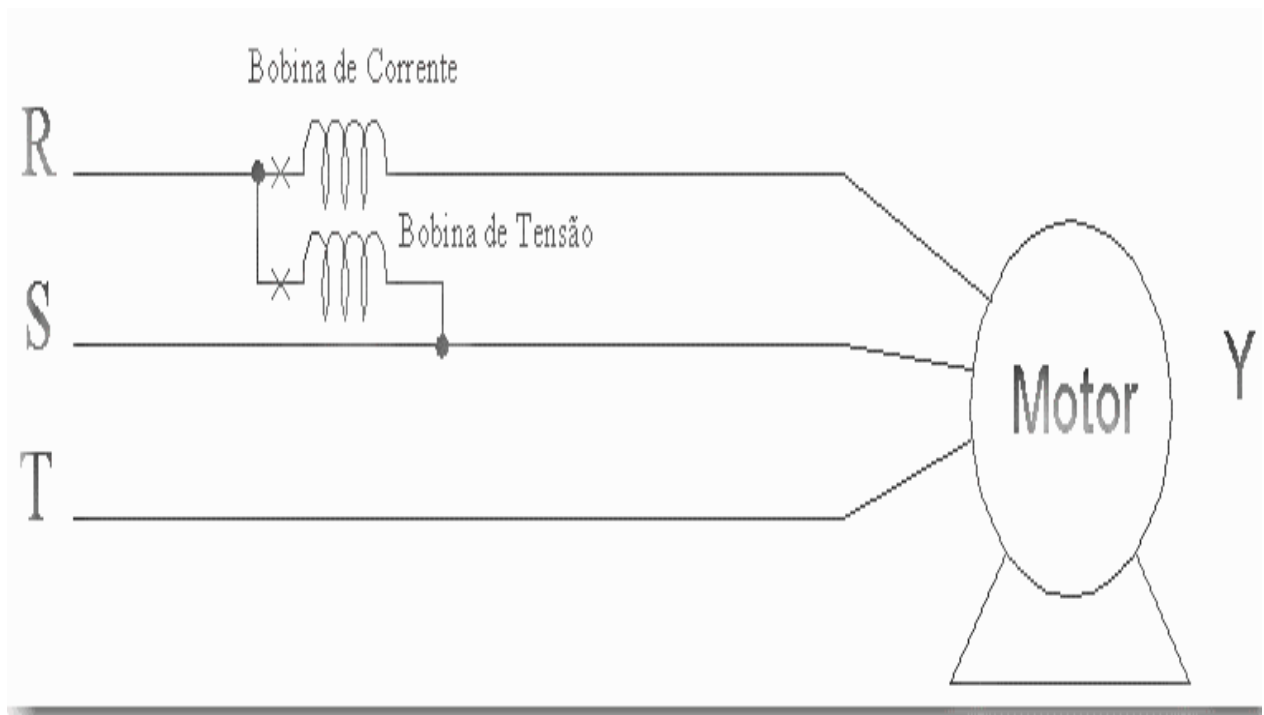
$I_L$  = corrente da linha

$I_F$  = corrente da fase

$\phi$  = ângulo de fase da carga

$$\sqrt{3} = 1,73 \text{ (uma constante)}$$

## 9. Esquema do Wattímetro Monofásico

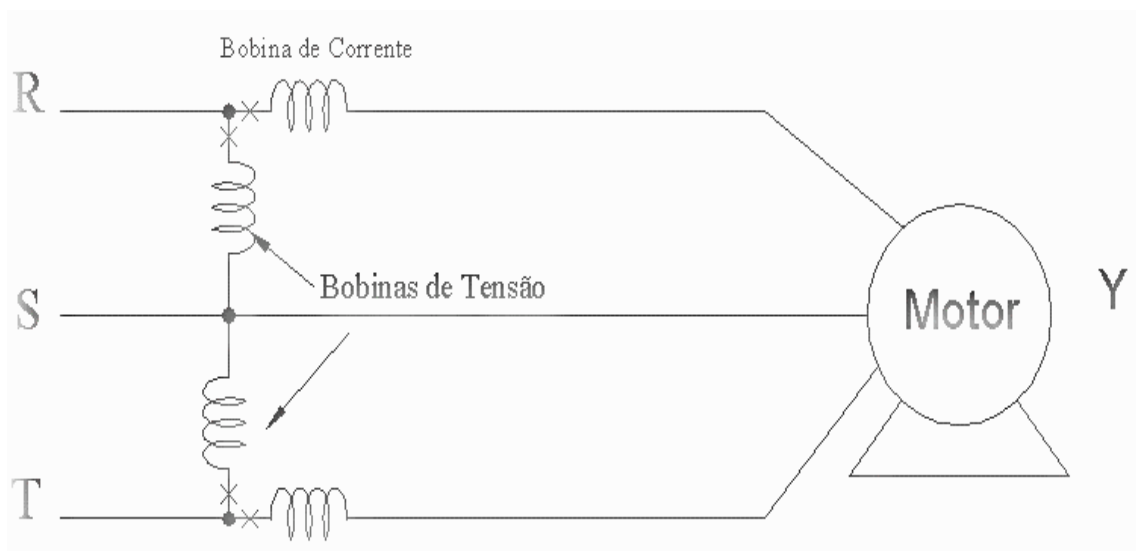


**10.** *Conforme tabela do item 4.3. porque o valor calculado não é igual ao valor medido, quando utilizamos uma carga 3φ com lâmpadas incandescentes*

**11. Conclusão**

**12. Questões**

13. Medir a potência trifásica do sistema, utilizando um wattímetro monofásico.



$$P_{\text{total}} = P_{rs} + P_{st}$$

14. Medir a tensão de alimentação da placa de montagem.

RS	RT	TS

15. Qual a vantagem de ligação de um motor trifásico em estrela e triângulo ?

## MOTOR MONOFÁSICO

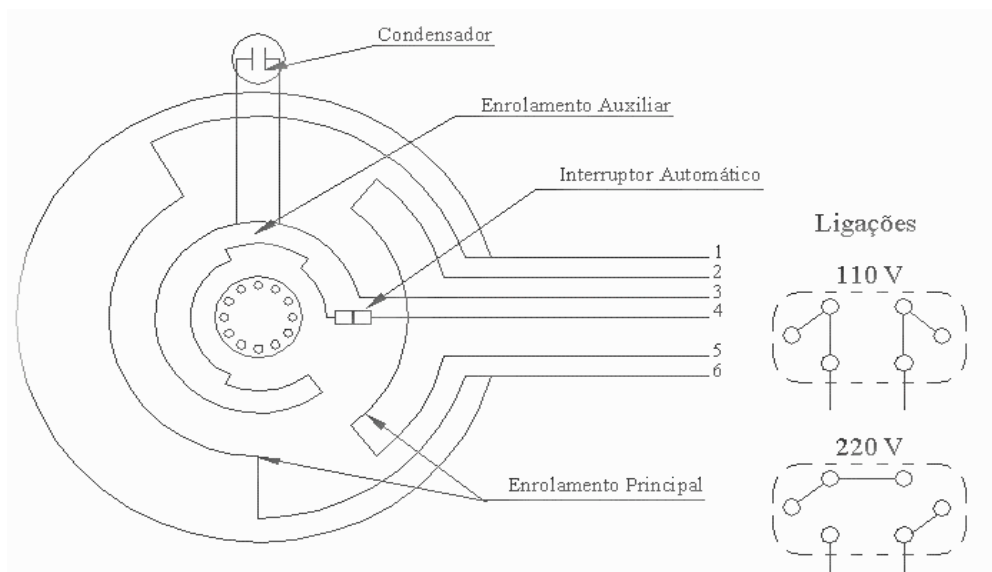
### 1. Objetivo

Aplicação do motor monofásico.

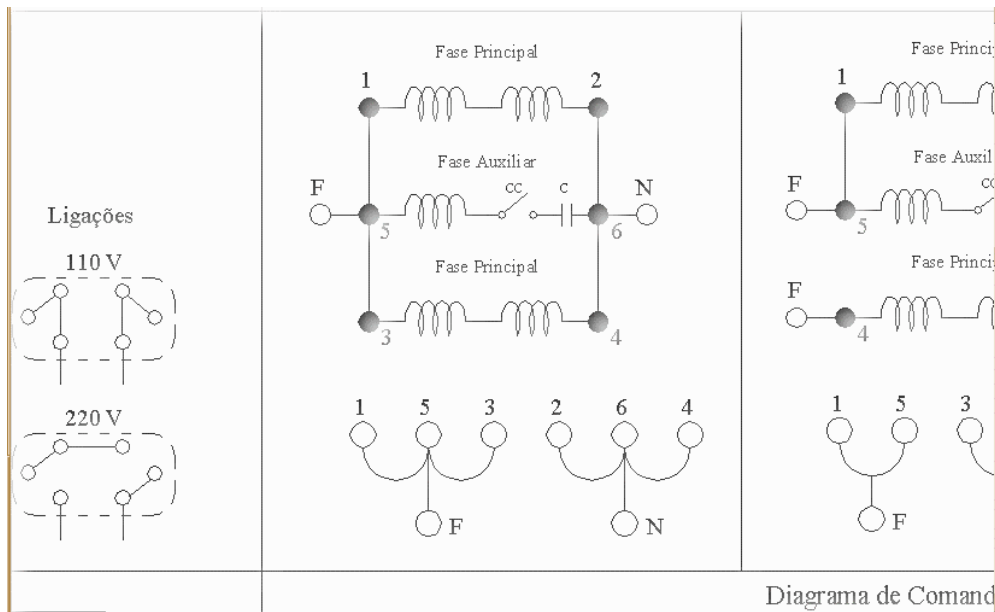
### 2. Introdução Teórica

Devido ao baixo preço e a robustez de um motor de indução, sua aplicação faz necessário onde há uma rede elétrica trifásica, para produzir um campo magnético rotativo são motores de pequenas potência com ligação monofásica a dos fios. A partida é dada por meio de um enrolamento auxiliar ao qual é ligado um capacitor em série, que provoca um defasamento da corrente, fazendo o motor funcionar como bifásico. Um dispositivo centrífugo desliga o enrolamento auxiliar após ter atingido uma certa velocidade.

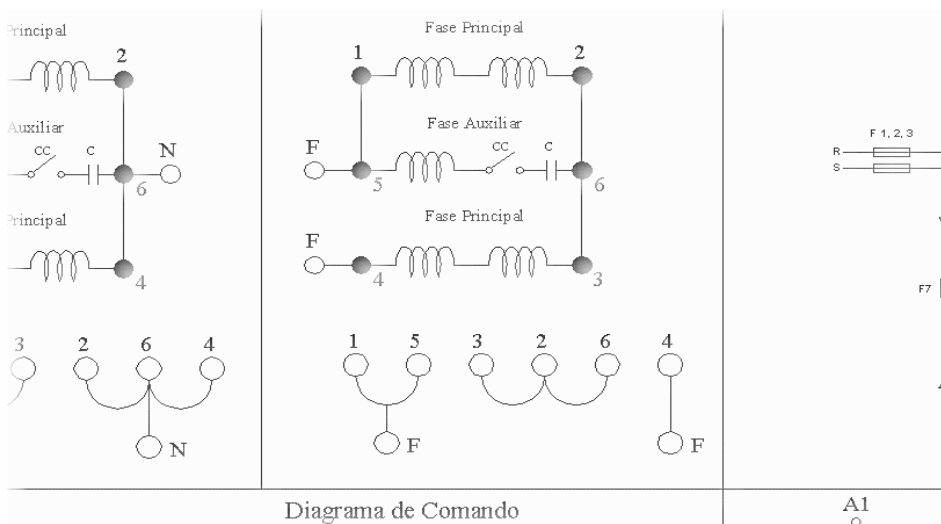
A inversão do sentido de rotação do motor monofásico, ocorre quando as ligações do enrolamento auxiliar são invertidas, trocando o terminal número 6 pelo número 5, conforme esquema.



### 3. Esquema Motor Monofásico em 110 volts



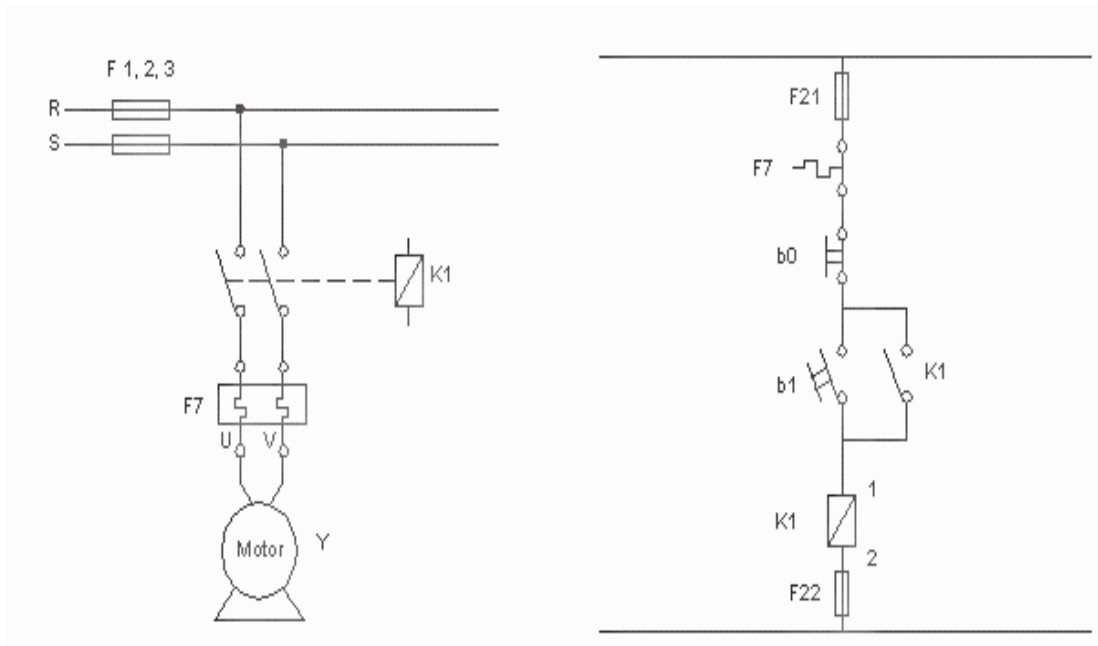
#### 4. Esquema Motor Monofásico em 220 volts



#### 5. Material Utilizado

#### 6. Parte Prática

#### 7. Diagrama Principal



8. Diagrama de Comando

Diagrama Principal

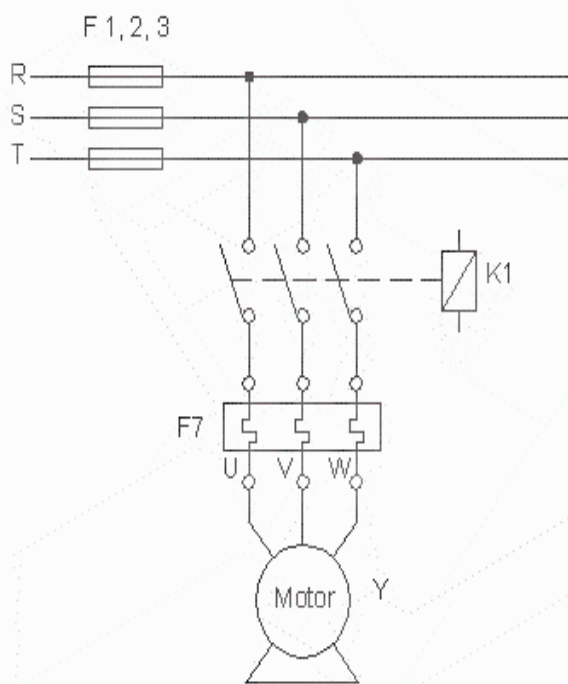
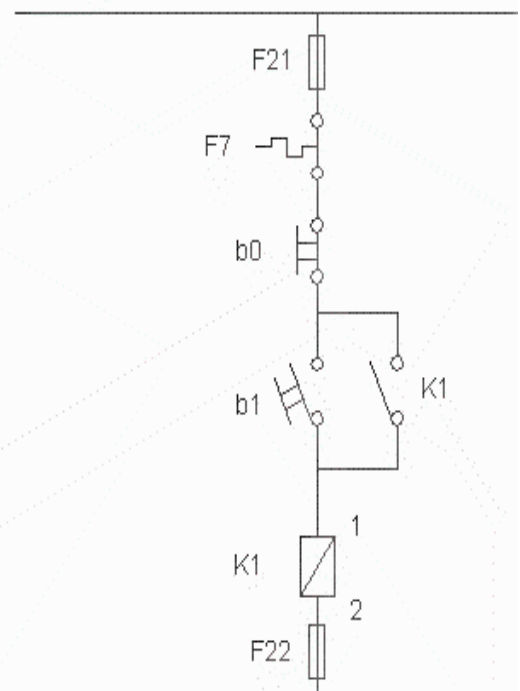
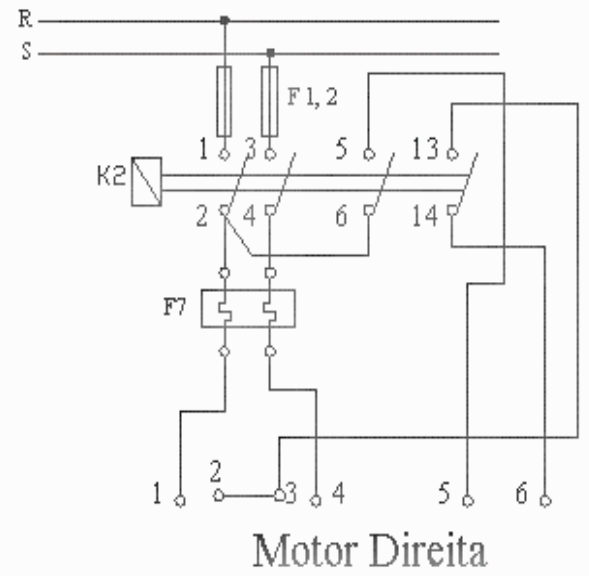
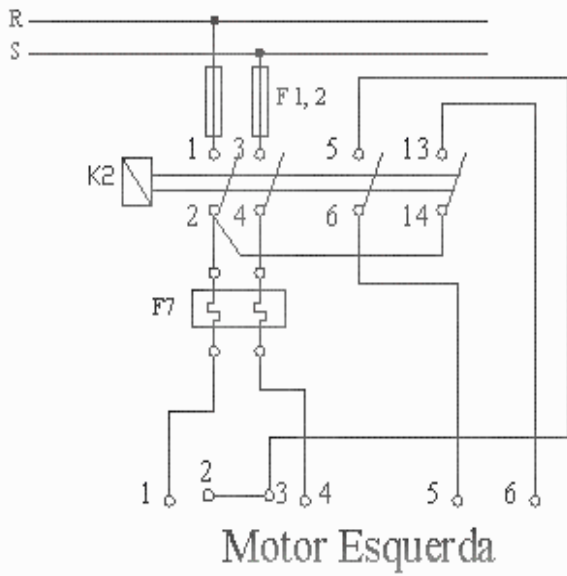
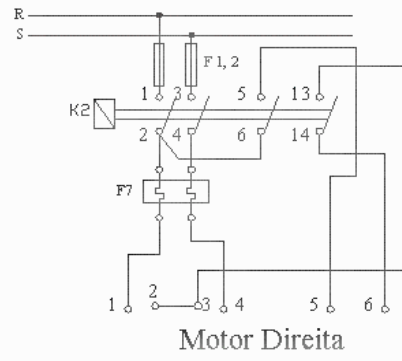
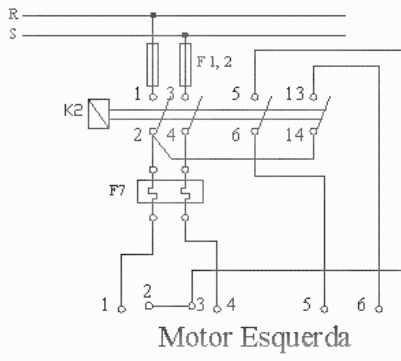


Diagrama de Comando

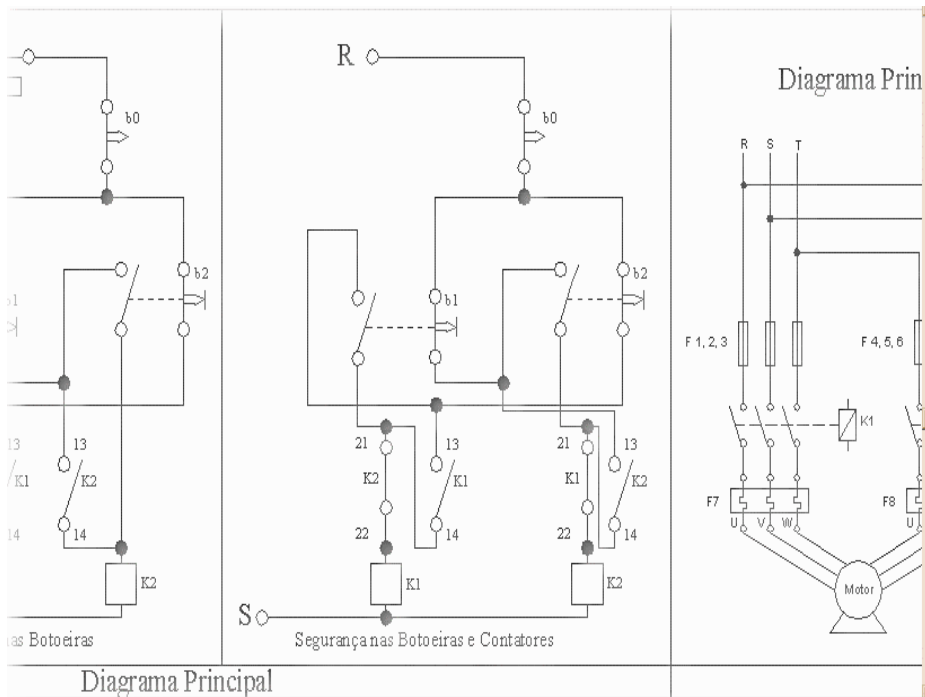
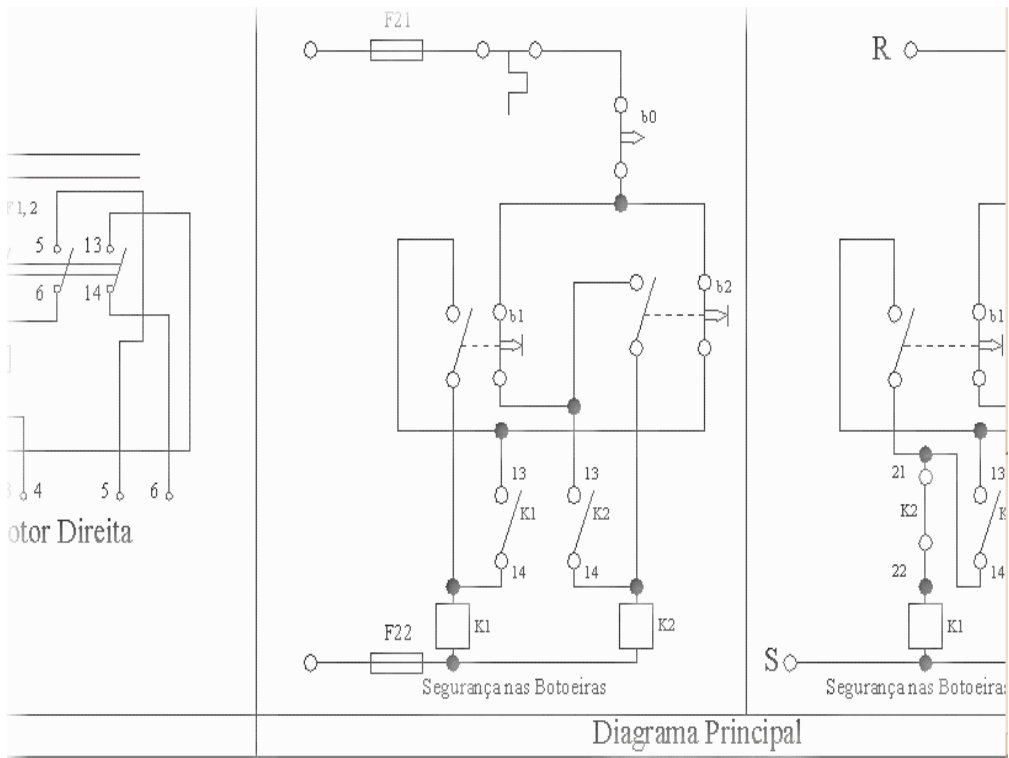


9. Diagrama de inversão do motor monofásico.

10. **Diagrama Principal**



11. *Diagrama de comando*



12. Fazer a inversão do sentido de rotação do motor monofásico, conforme esquema de placa.



**13.** Desenhar a placa de ligação do motor monofásico utilizado em laboratório.

## **14. Conclusão**

### **15. Questões**

**16.** Elaborar três questões referentes aos motores monofásicos. Perguntas e respostas.

## **LIGAÇÃO SUBSEQUENTE AUTOMÁTICA DE MOTORES**

### **1. Objetivo**

Ligar o motor M1 e após um determinado tempo, acionar o motor M2 utilizando um relé temporizado.

### **2. Introdução Teórica**

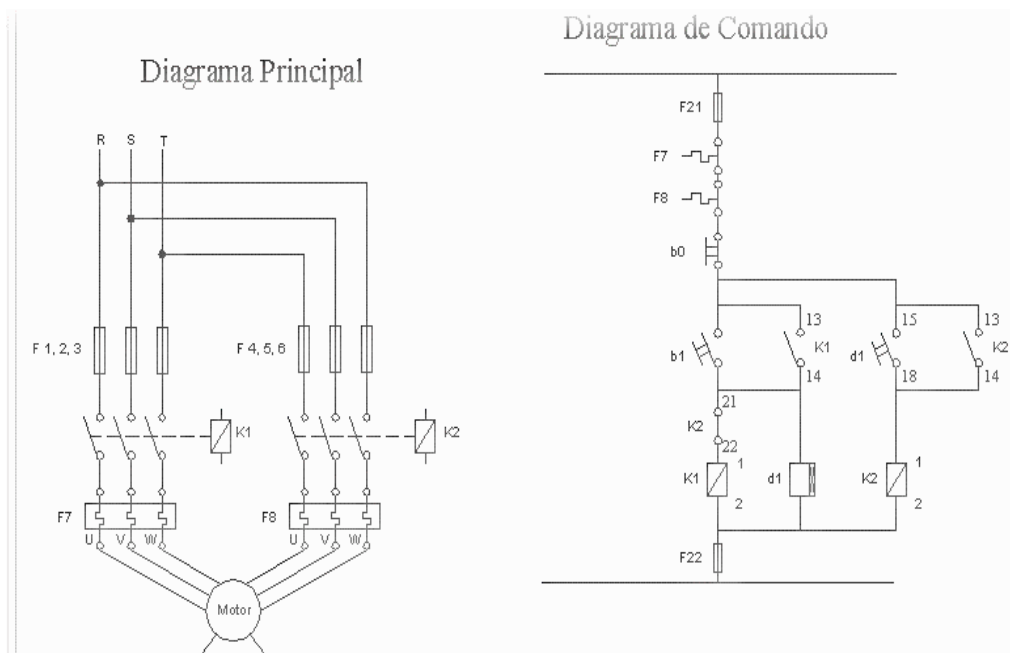
Na ligação subsequente de motores, podemos acionar uma esteira, ponte rolante ou um sistema automático industrial, afim de desenvolver um produto determinado.

No caso de uma esteira o acionamento é dado por três motores M1, M2, M3. Se um dos motores é desligado por exemplo, devido a sobrecarga, todos motores à frente deste, no sentido de condução, serão desligados; é interrompido o fornecimento de carga à esteira, enquanto os motores montados anteriormente continuam a funcionar, transportando a carga até o descarregamento desta esteira. ( fig. 01 ).

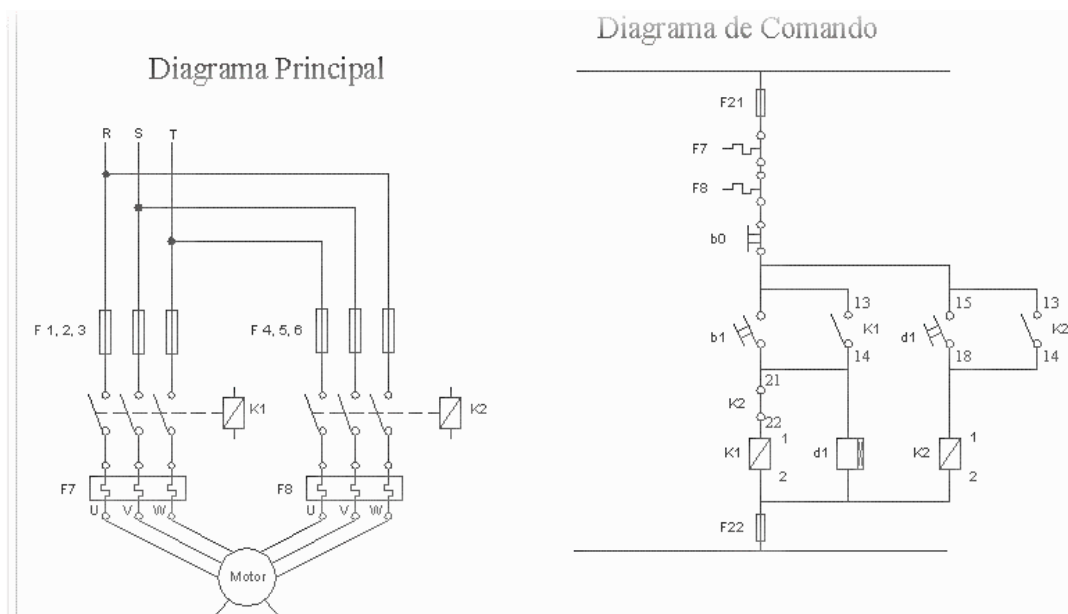
### 3. Material Utilizado

### 4. Parte Prática

### 5. Diagrama Principal



### 6. Diagrama de Comando



## 7. **Questões**

Esquema de comando: O botão b1 aciona o motor M1 que após um determinado tempo aciona d1 aciona M2, M3 e M4, quando ligado desliga somente M1.

# INVERSÃO DO SENTIDO DE ROTACÃO

## 1. **Objetivo**

Comando de um motor nos dois sentidos de rotação.

## 2. **Introdução Teórica**

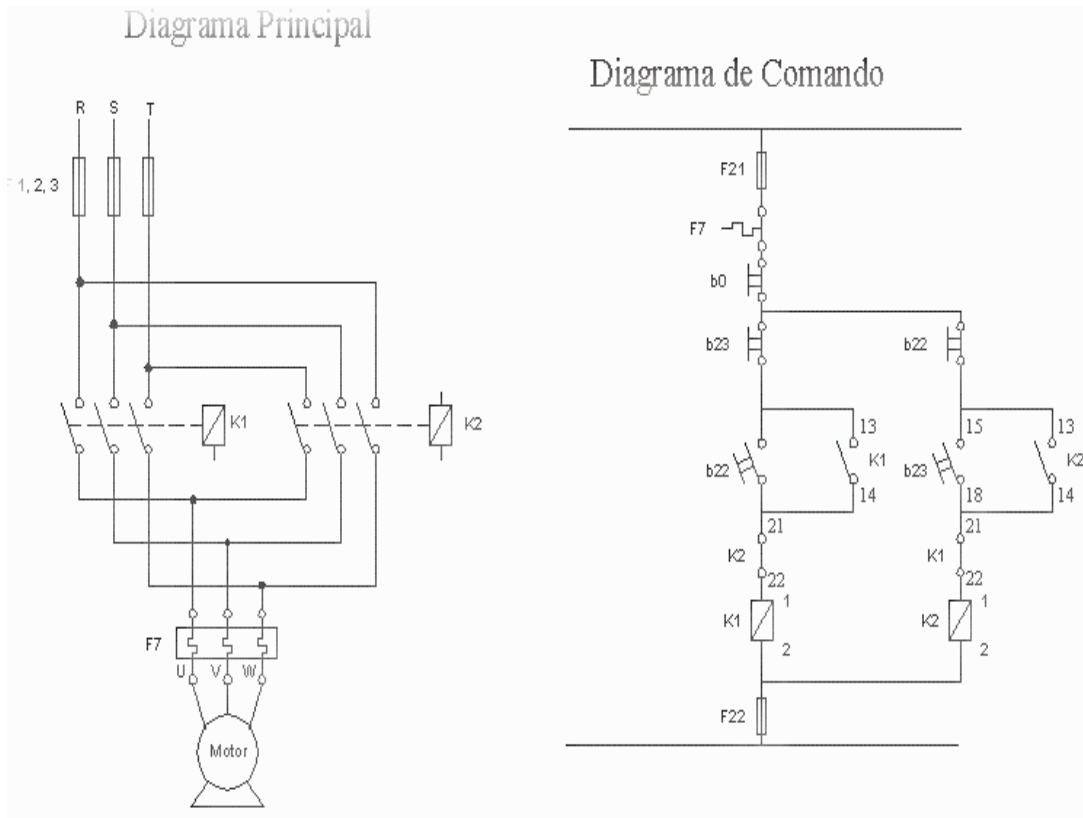
A reversão automática utilizada para motores acoplados à máquina que partem em vazio ou com carga, esta reversão pode-se dar dentro e fora do regime de partida. A sua finalidade dentro de determinados processos industriais tem-se necessidade da reversão do sentido de rotação dos motores para retrocesso do ciclo de operação, como o caso de esteira transportadora.

Os contatos para o movimento a direita e para a esquerda, estão intertravados entre si, através de seus contatos auxiliares (abridores) evitando assim curto - circuitos.

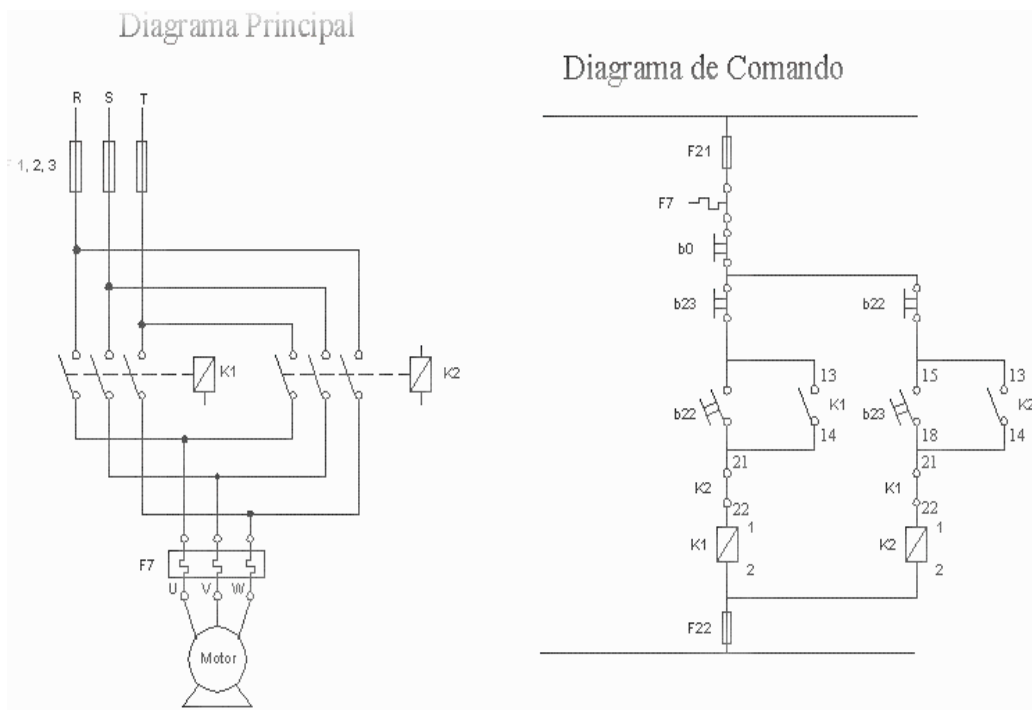
## 3. **Material Utilizado**

## 4. **Parte Prática**

### 5. Diagrama Principal



## 6. Diagrama de Comando



## 7. Conclusão

## 8. Questões

9. Desenhar o diagrama de comando de inversão de rotação. Acionando o botão b1 o contator k, liga o motor em um sentido. Após um determinado tempo d1 ( relê ) desliga K1 e o d2 liga o K2 invertendo a rotação do motor.

## LIGAÇÃO DE UM MOTOR TRIFÁSICO EM ESTRELA E TRIÂNGULO

### 1. Objetivo

Ligação em estrela e triângulo.

## 2. Introdução Teórica

Sempre que possível, a partida de um motor trifásico de gaiola, deverá ser direta, por meio de contadores. Deve ter-se em conta que para um determinado motor, as curvas de conjugados e corrente são fixas, independente da dificuldade da partida, para uma tensão constante.

Nos casos em que a corrente de partida do motor é elevada podem ocorrer as seguintes conseqüências prejudiciais:

- a. elevada queda de tensão no sistema da alimentação da rede. Em função disto provoca a interferência em equipamentos instalados no sistema.
- b. o sistema de proteção (cabos, contadores) deverá ser superdimensionada ocasionando um custo elevado.
- c. a imposição das concessionárias de energia elétrica que limitam a queda da tensão da rede.

Caso a partida direta não seja possível devido aos problemas citados acima, pode-se usar sistema de partida indireta para reduzir a corrente de partida.

Em alguns casos ainda, pode-se necessitar de um conjugado de partida alto, com corrente de partida baixa, deve-se neste caso escolher um motor de anéis.

### 1. Partida de Motores com Chave Estrela - Triângulo .

É fundamental para a partida com a chave estrela - triângulo que o motor tenha a possibilidade de ligação em dupla tensão, ou seja, em 220 / 380V , em 380/660V ou 440/760V . Os motores deverão ter no mínimo 6 bornes de ligação. A partida estrela-triângulo poderá ser usada quando a curva de conjugados do motor é suficientemente elevada para poder garantir a aceleração da máquina com a corrente de partida na ligação - triângulo. Também a curva do conjugado é reduzida na mesma proporção.

Por este motivo, sempre que for necessário uma partida estrela - triângulo, deverá ser usado um motor com curva de conjugado elevado. Os motores WEG, tem alto conjugado máximo de partida, sendo portanto ideais para a maioria dos caso, para uma partida estrela - triângulo.

Antes de se decidir por uma partida estrela- triângulo, será necessário verificar se o conjugado de partida será suficiente para operar máquina. O conjugado resistente da carga não poderá ultrapassar o conjugado de partida do motor (veja figura 2.4), nem a corrente no instante da mudança para triângulos poderá ser de valor inaceitável. Existem casos onde este sistema de partida não pode ser usado, conforme demonstra a figura 2.5.

Na figura 2.5. temos um alto conjugado resistente  $C_r$ .

Se a partida for em estrela, o motor acelera a carga até a velocidade, ou aproximadamente até 85% da rotação nominal. Neste ponto, a chave deverá ser ligada em triângulo.

Neste caso, a corrente, que era de aproximadamente a nominal, ou seja, 100%, salta repentinamente para 320%, o que não é nenhuma vantagem, uma vez que na partida era de somente 190%.

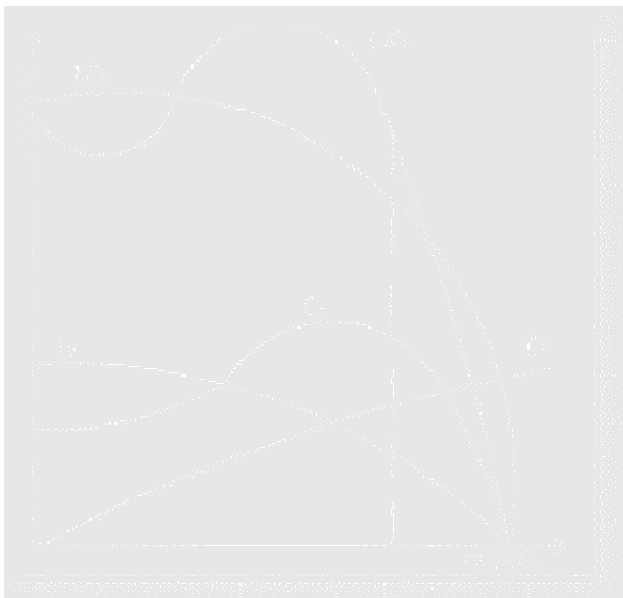


Figura 2.4. - Corrente e conjugado para partida estrela - triângulo de um motor de gaiola acionando uma carga com conjugado resistente  $C_r$ .

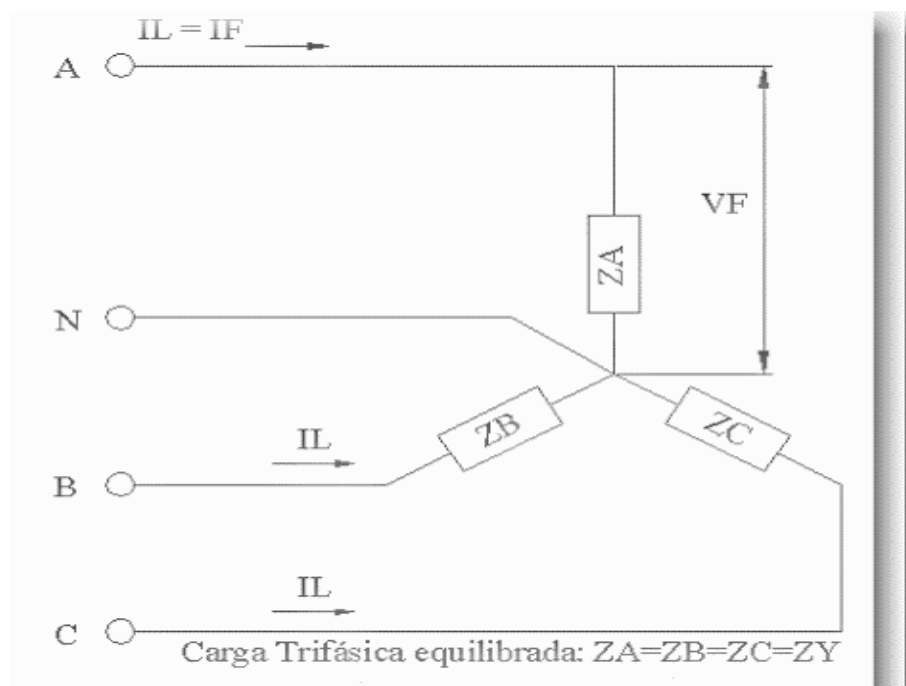
I - Corrente em triângulo

IY - Corrente em estrela

CY - Conjugado em

C - Conjugado em triângulo

Na figura 2.6. temos o motor com as mesmas características, porem o conjugado resistente CR é bem menor. Na ligação Y , o motor acelera a carga até 95% da rotação nominal. Quando a chave é ligada em  $\Delta$  , a corrente que era de aproximadamente 50%, sobe para 170%, ou seja, praticamente igual a da partida Y. Neste caso a ligação estrela - triângulo apresenta vantagem, porque se fosse ligado direto, absorveria da rede 600% da corrente nominal. A chave estrela - triângulo em geral só pode ser empregada em partidas da máquina em vazio, isto é, sem carga. Somente depois de ter atingido a rotação nominal, a carga poderá ser aplicada.

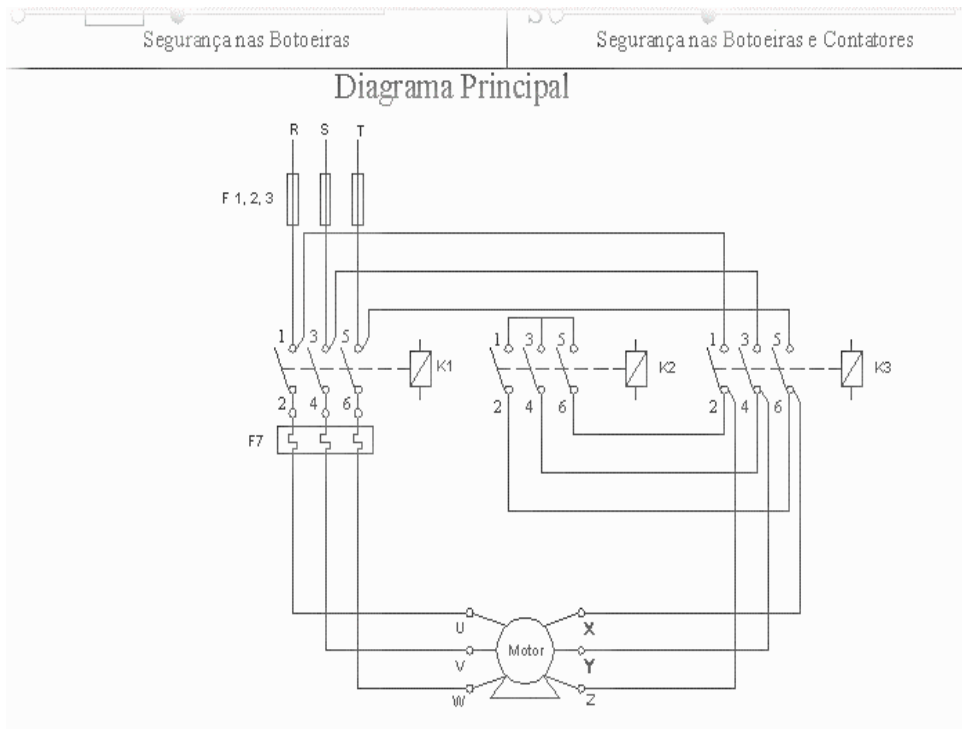


Esquemáticamente, a ligação estrela - triângulo num motor para uma rede de 220V é feita de maneira indicada na figura acima notando-se que a tensão por fase, durante a partida é reduzida para 127V.

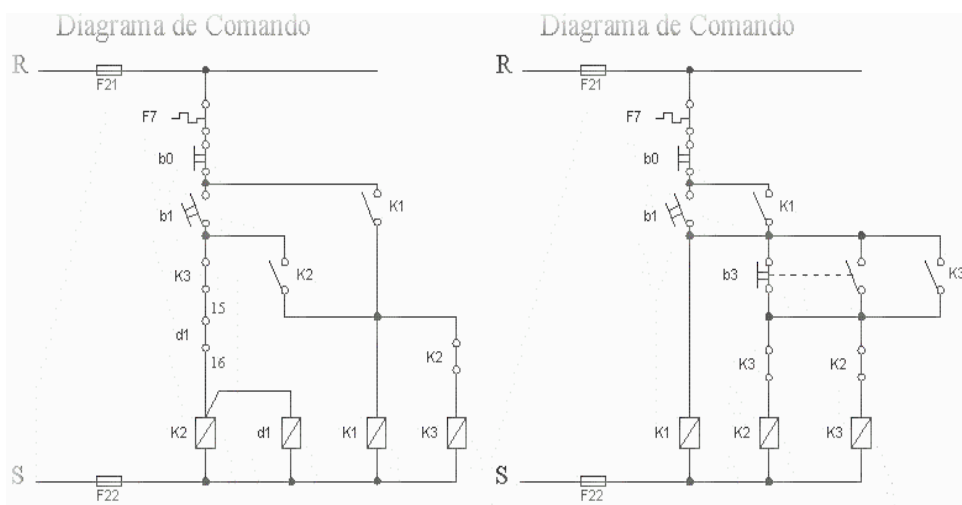
## 2. Material Utilizado

## 3. Parte Prática

### 4. Diagrama Principal

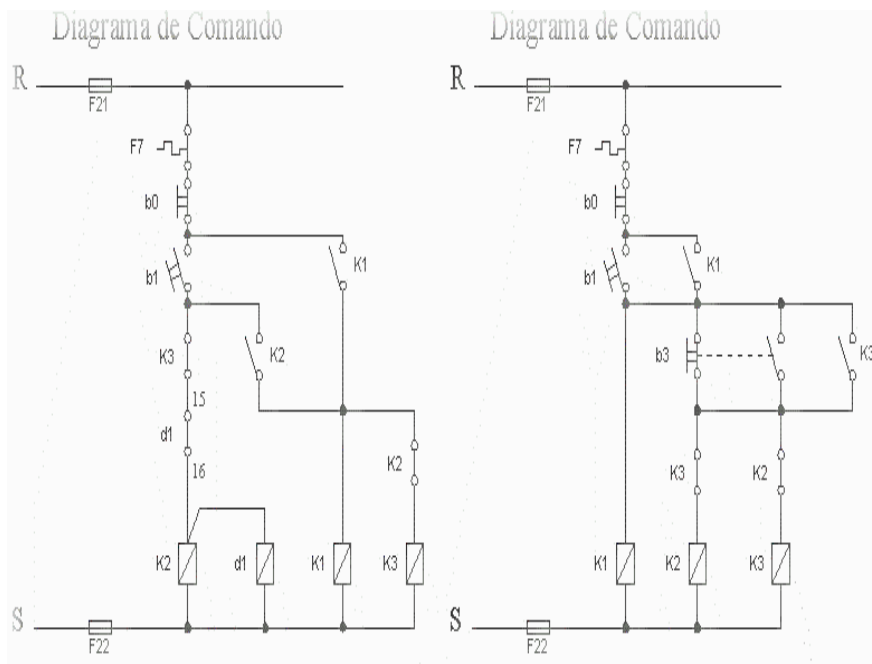


### 5. Diagrama de Comando

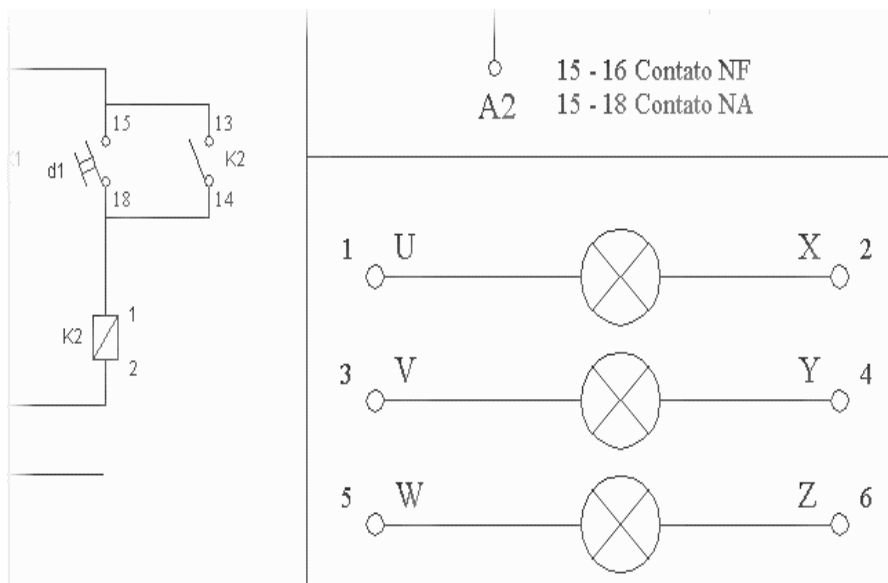




## 6. Diagrama de Comando



## 7. Diagrama: utilizando uma carga trifasica com lâmpadas.



## 8. Conclusão

## 9. Questões

10. Elaborar uma questão referente a teoria.

# COMANDO AUTOMÁTICO POR CHAVE COMPENSADORA

# (AUTO - TRANSFORMADOR)

## 1. **Objetivo**

- comando por chave compensadora.

## 2. **Introdução Teórica**

### 3. Partida por Auto - Transformador

Este modo de partida se aplica igualmente aos motores de forte potência, aos quais ele permite dar a partida com características mais favoráveis que obtidas com partida por resistência, isto devido ao fato de proporcionar um conjugado de partida mais elevado, com um pico de corrente mais fraco (reduzido).

A partida se efetua geralmente em dois tempos:

1º tempo: Alimentação do motor sob tensão reduzida, por intermédio de um auto - transformador.

Desprezando-se o valor da corrente magnetizante, o pico e o conjugado na partida são reduzidos, ambos proporcionalmente ao quadrado da relação de transformação (enquanto que, na partida por resistências, o pico de corrente só é reduzido na simples relação de redução da tensão). As chaves compensadoras (partida por auto - transformadores) são previstas para um pico de corrente e um conjugado na partida, representando 0,42 ou 0,64 dos valores em partida direta, conforme o tap de ligação do auto - transformador dor 65% ou 80%, respectivamente. O conjugado motor permite atingir assim um regime elevado.

2º tempo: Abertura do ponto neutro do auto - transformador e conexão do motor sob plena tensão o qual retoma suas características naturais (fig. 03). Curvas características velocidade - conjugado e velocidade - corrente (valores indicado em múltiplos valores nominais).

#### Corrente de Partida:

Se, por exemplo, um motor na partida direta consome 100A , com o auto - transformador ligado no tap de 60% (0,6), a tensão aplicada nos bornes do motor é 60% da tensão da rede.

Com a tensão reduzida a 60%, a corrente nominal ( $I_n$ ) nos bornes do motor, também é apenas 60%, ou seja,  $0,60 \times 100 = 60A$  .

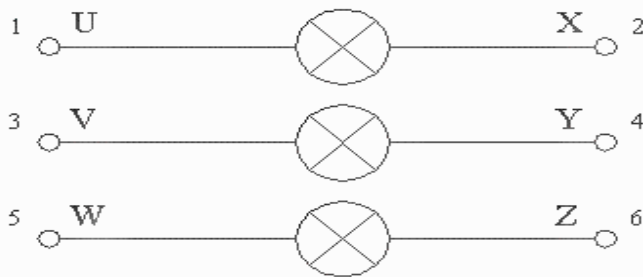
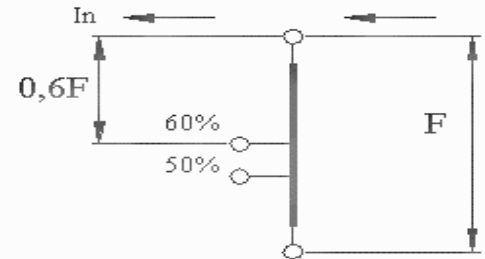
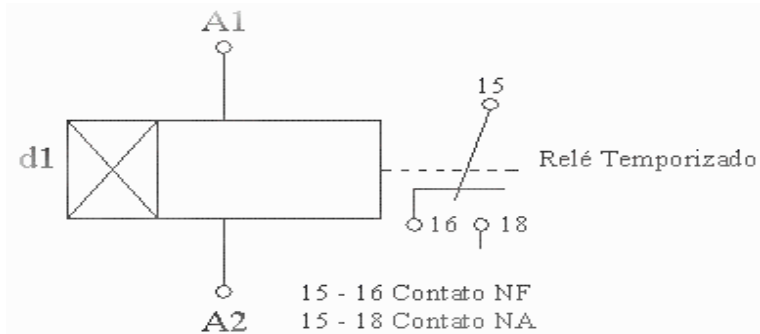
A corrente de linha ( $I_L$ ) , ( antes do auto - transformador) é dada por :

U - tensão da linha ( rede )

$I_L$  - corrente da linha

$0,6xU$  - tensão no tap do auto - transformador

$I_N$  - corrente reduzida nos bornes do motor



$$\frac{I_L}{I_N} = \frac{0,6 \times U}{U}$$

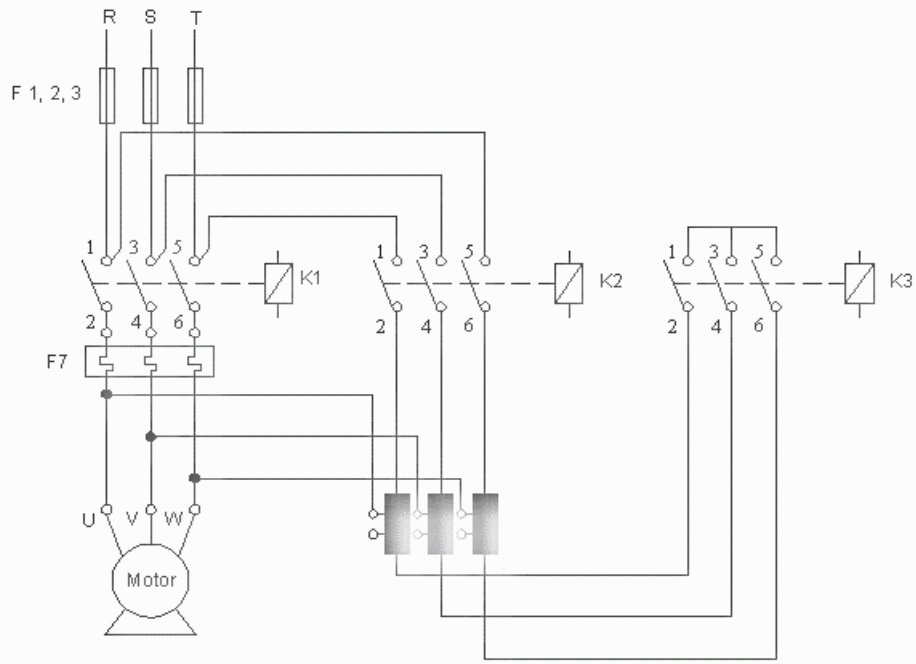
O momento de partida é proporcional ao quadrado da tensão aplicada aos bornes do motor, no caso do exemplo ele é  $0,6 \times 0,6 = 0,36$  ou seja, aproximadamente  $1/3$  do momento nominal, como na chave estrela - triângulo.

No tap de 80% teríamos um momento de  $0,8 \times 0,8 = 0,64$ , ou seja, aproximadamente  $2/3$  do momento do motor. Neste caso a corrente de linha seria:

#### 4. Lista de Material

#### 5. Parte Prática

### Diagrama Principal

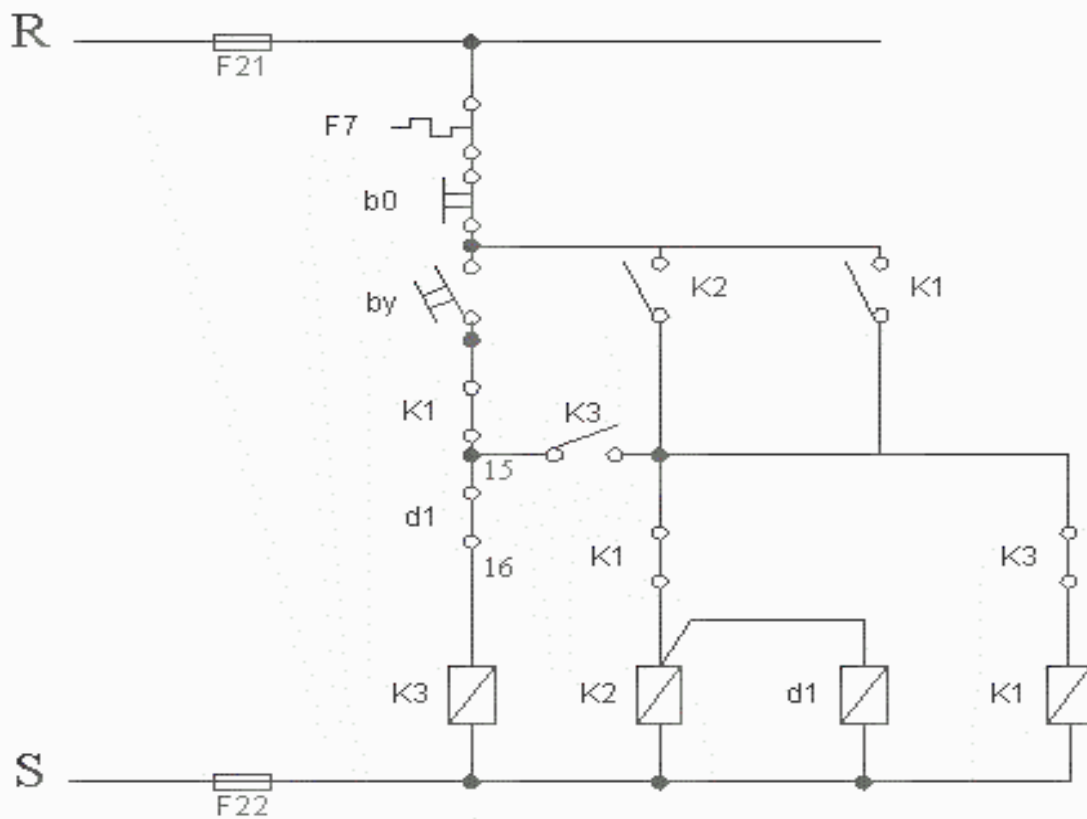


6.

Diagrama Principal

### 7. Diagrama de Comando

### Diagrama de Comando



## 8. Conclusão

### 9. Questões

10. Elaborar uma questão sobre chave compensadora.

## COMANDO AUTOMÁTICO PARA DUAS VELOCIDADES

### ( DAHLANDER )

#### 1. Objetivo

- diagrama de comando
- variação de velocidade

## 2. Introdução Teórica

### Variação de velocidade do motor

Consegue-se variar a velocidade de rotação quando se trata de um motor de rotor bobinado.

Pode-se lançar mão de varias soluções para variar a velocidade do motor.

As mais comuns são :

- Variação da intensidade rotórica da corrente, de modo a se obter variação no deslizamento. A energia correspondente ao deslizamento é recuperada e devolvida à rede após retornarem as características de ondulação na frequência da rede, o que é conseguido com o emprego de uma ponte de tiristores;
  - Variação da frequência da corrente;
- Introdução de resistências externas ao rotor (reostato divisor de tensão) para motores de pequena potência.

### Escolha do Motor

Para a escolha do motor pode-se observar o que indicam as tabelas 6.2. e 6.3.

TABELA 6.2. - Escolha do motor levando em conta a velocidade.

	Corrente alternada	Corrente contínua
--	--------------------	-------------------

Velocidade aproximadamente constante, desde a carga zero até a plena carga.	Motor de Indução síncrono	Motor Shunt
Velocidade semi-constante da carga zero até a plena carga	Motor de indução com elevada resistência do rotor	Motor Compound
Velocidade decrescente com o aumento de carga	Motor de indução com a resistência do rotor ajustável	Motor Série

TABELA 6.3 - Características e Aplicações de Vários Tipos de Motor

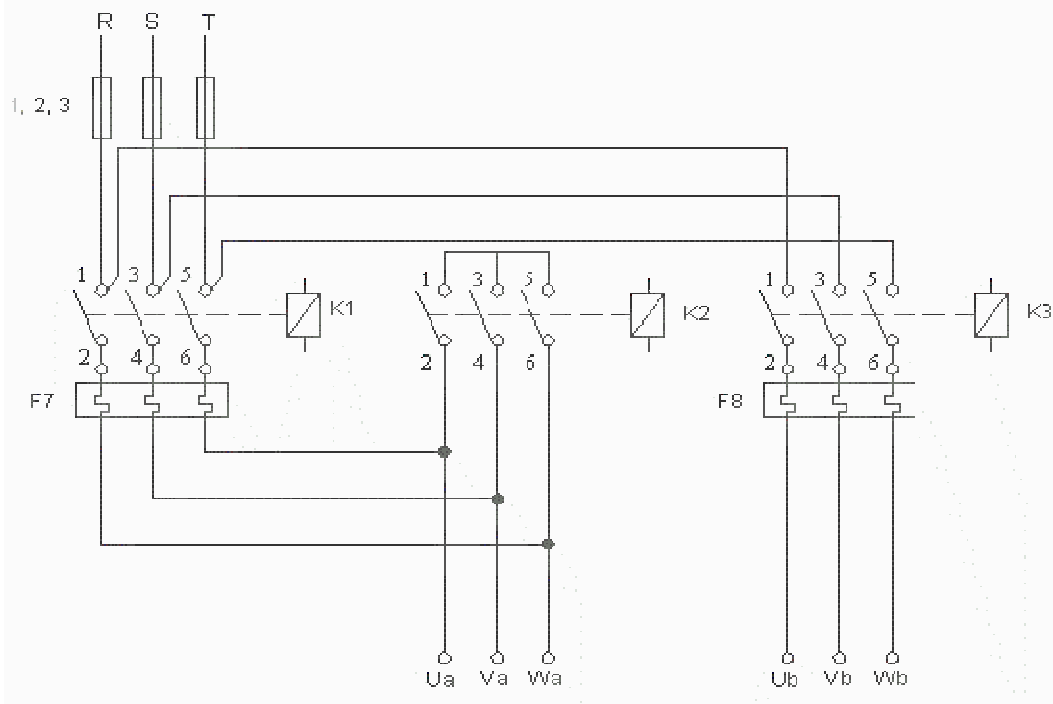
<b>Tipo</b>	<b>Velocidade</b>	<b>Conjugado de Partida</b>	<b>Emprego</b>
Motor de Indução de Gaiola, Trifásico	Aproximadamente constante	Conjugado baixo, corrente elevada	Bombas, ventiladores, máquinas e ferramentas
Motor de Indução de Gaiola com elevado Deslizamento	Decresce rapidamente com a carga	Conjugado maior do que o do caso anterior	Pequenos guinchos, pontes rolantes, serras etc.
Motor Rotor Bobinado	Com a resistência de partida desligada, semelhante ao primeiro caso. Com a resistência inserida, a velocidade pode ser ajustada a qualquer valor, embora com sacrifício do rendimento.	Conjugado maior do que os dos casos anteriores	Compressores de ar, guinchos, pontes rolantes, elevadores etc.

## 1. Material Utilizado

### 2. Parte Prática

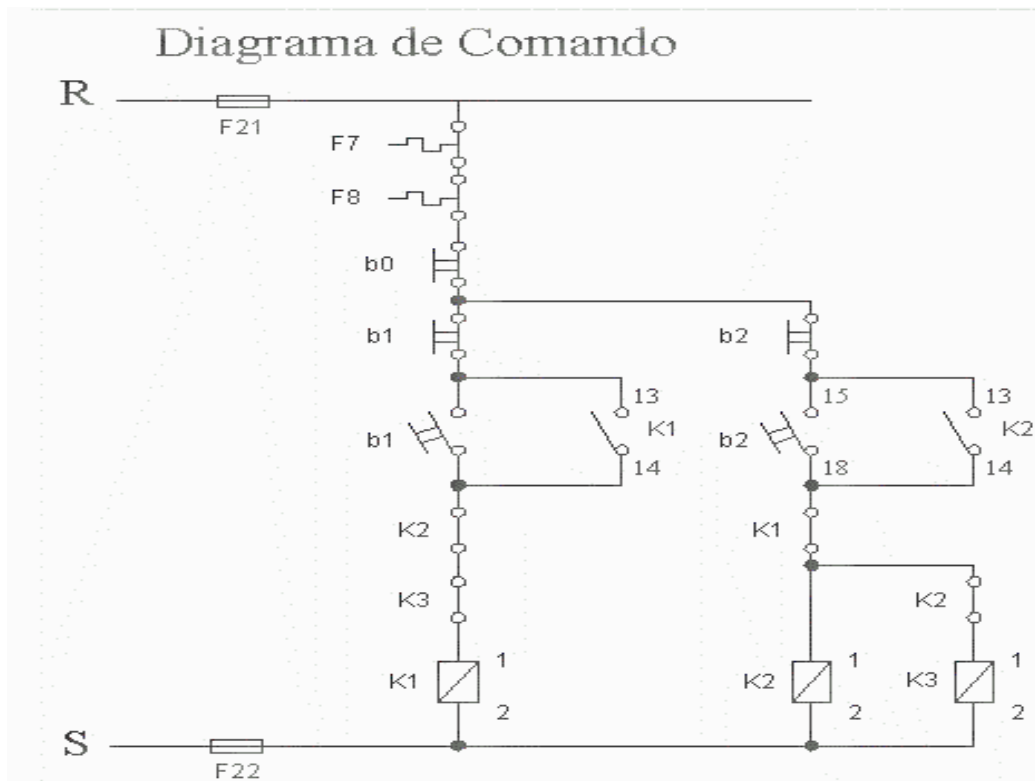
#### 3. Diagrama Principal

## Diagrama Principal



## 4. Diagrama de Comando

### Diagrama de Comando



# COMANDO AUTOMÁTICO PARA COMPENSADOR

## COM REVERSÃO

-

### 1. **Objetivo**

- ligação de uma chave compensadora com reversão.

### 2. **Introdução Teórica**

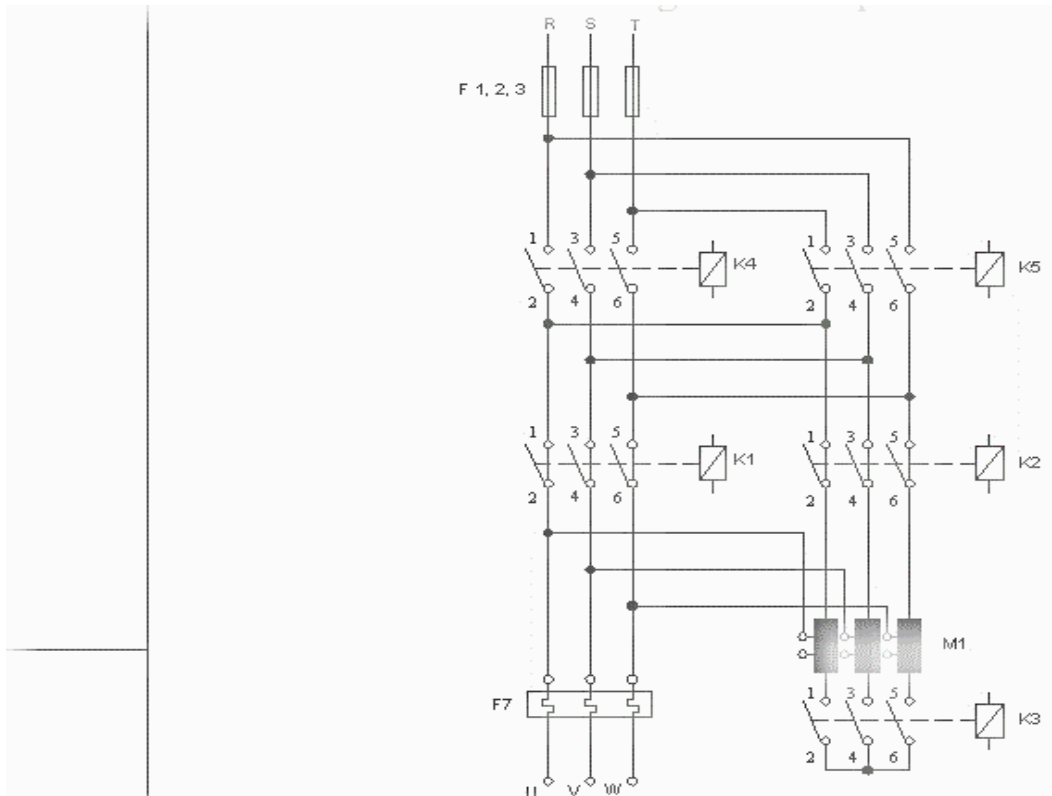
Sistema de comando elétrico que permite a partida de motores com tensão reduzida e inversão do sentido de rotação. É utilizado para reduzir o pico da corrente nos motores da partida.

### 3. **Material Utilizado**

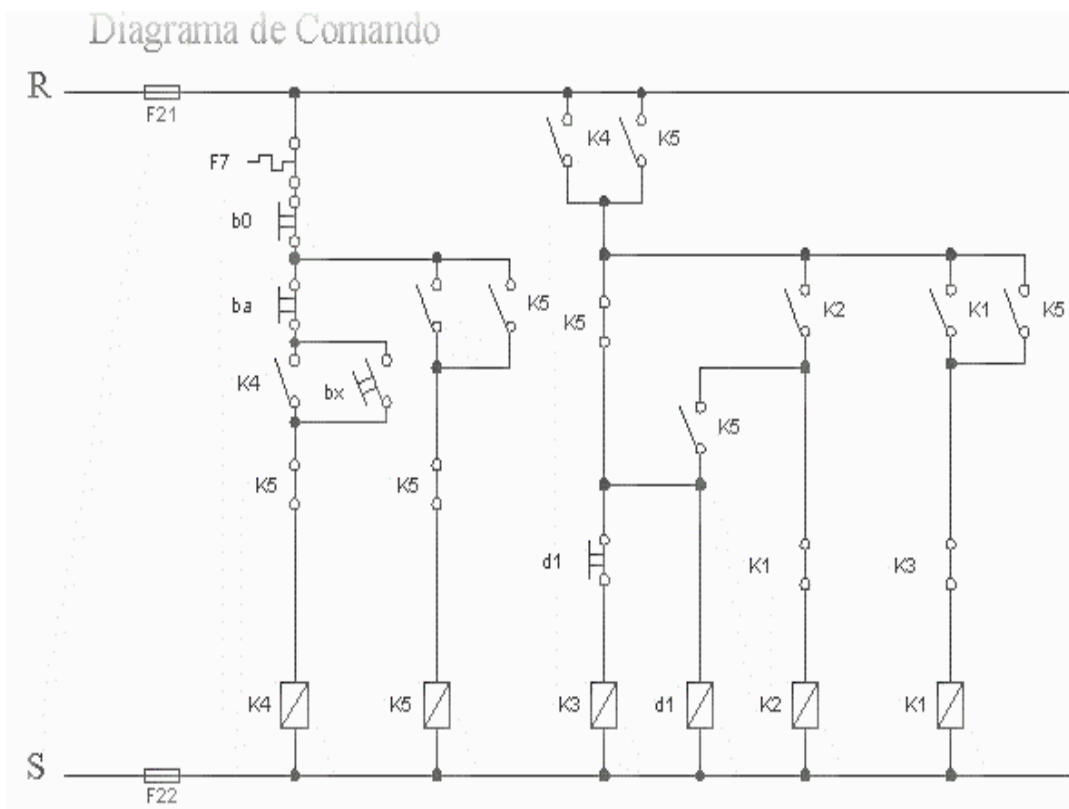
### 4. **Parte Prática**

5. Diagrama Principal





6. Diagrama de Comando e Auxiliar



7. Desenhar um sistema de sinalização, referente ao item 4.2.

## 8. **Conclusão**

## 9. **Questões**

# COMANDO AUTOMÁTICO ESTRELA – TRIÂNGULO COM REVERSÃO

### 1. **Objetivo**

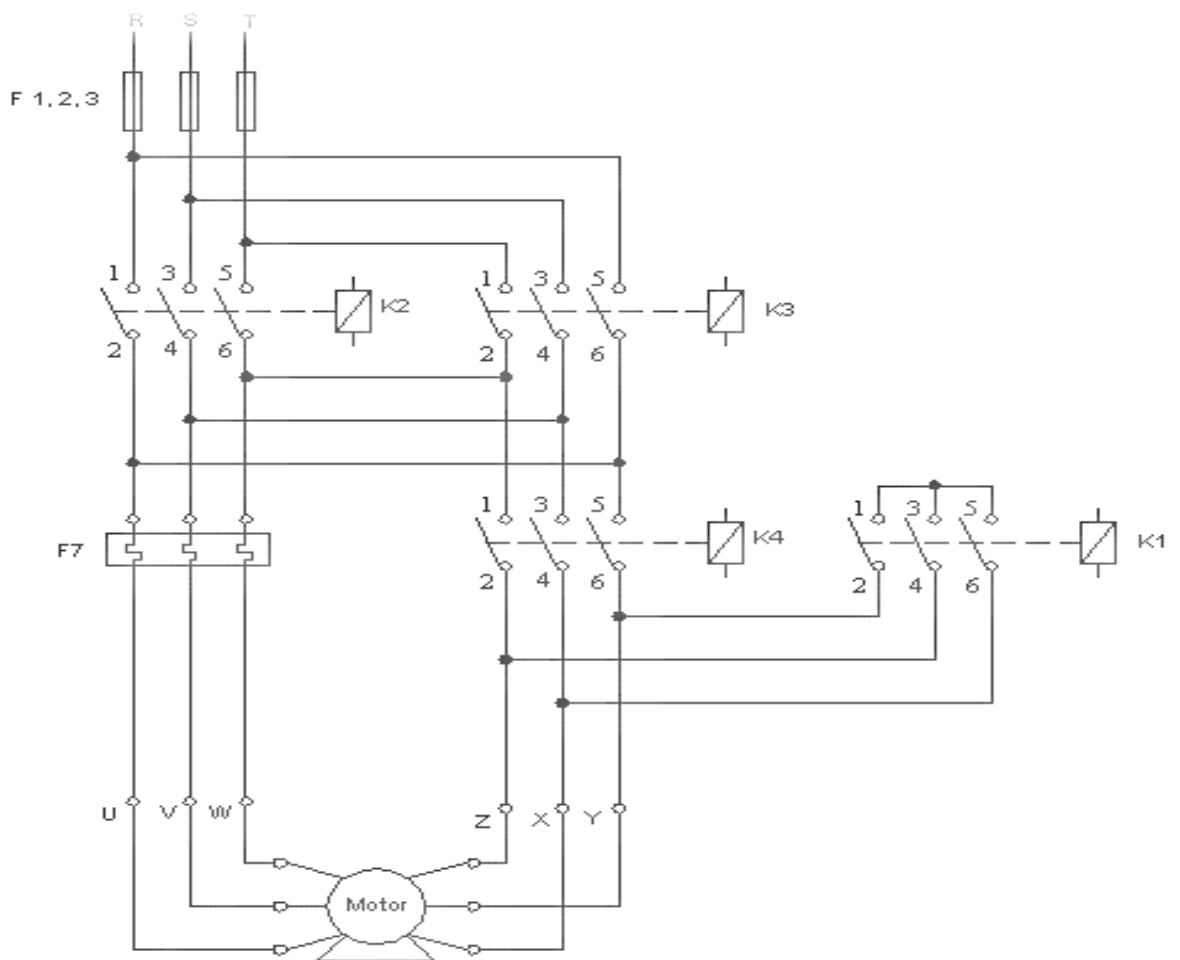
- ligação estrela - triângulo com reversão.

### 2. **Introdução Teórica**

Sistema de comando elétrico que possibilite a comutação das ligações estrela para triângulo, permitindo ainda a inversão dos sentidos de rotação do motor.

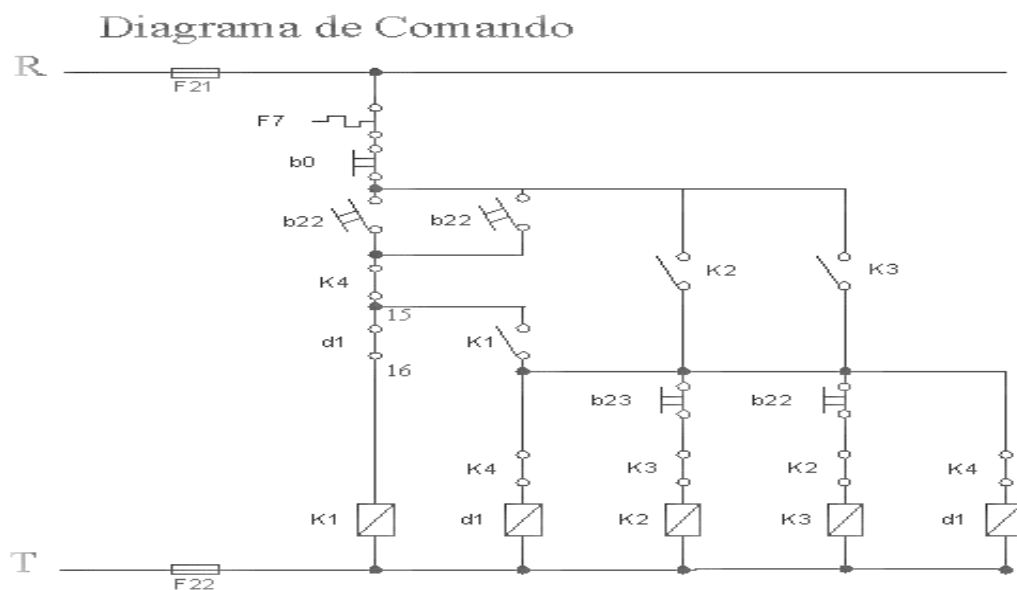
### 3. **Material Utilizado**

### 4. **Parte Prática**



5. Diagrama Principal

6. Diagrama de Comando e Auxiliar



7. Indicar um sistema de sinalização para o comando em estrela - triângulo com reversão.

## **8. Conclusão**

## **9. Questões**

# **COMANDO AUTOMÁTICO PARA DUAS** **VELOCIDADES COM REVERSÃO** **( DAHLANDER )**

## **1. Objetivo**

- ligação Dahlander com reversão.

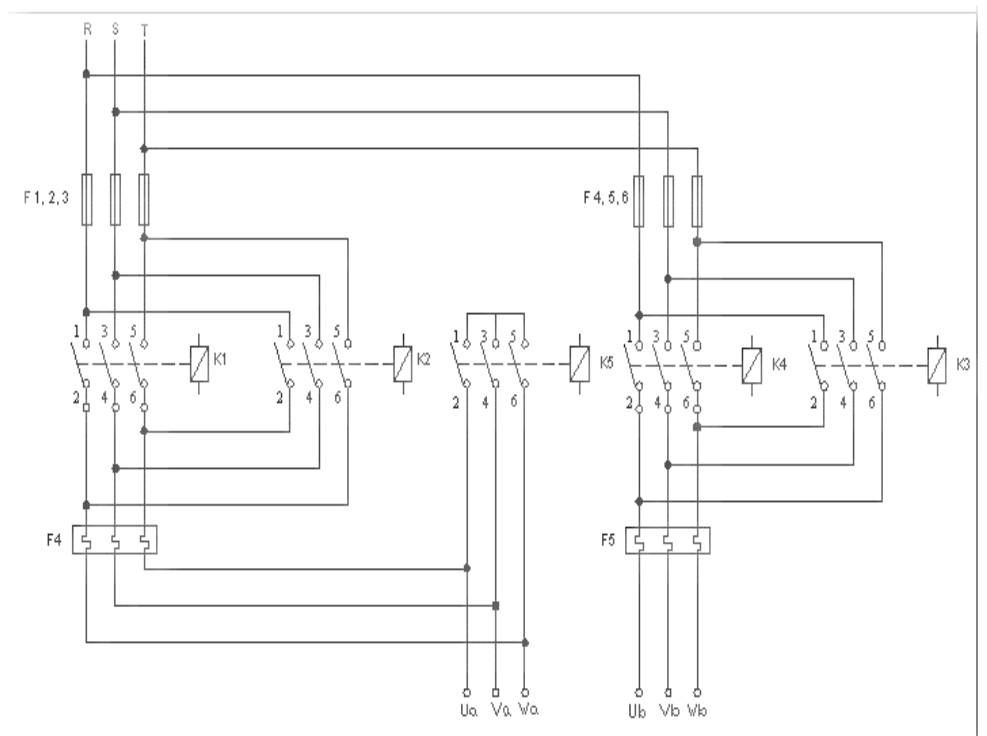
## **2. Introdução Teórica**

É um sistema de comando elétrico aplicado a um motor com enrolamento único tipo Dahlander. Suas pontas de saída permitem ligação em comum pólos, ou yy com  $n/2$  pólos, possibilitando a obtenção de 2 velocidades diferentes, bem como duplo sentido de rotação tanto para  $V_1$  como em  $V_2$ .

## **3. Material Utilizado**

### **4. Parte Prática**

5. Diagrama Principal



## 6. Diagrama de Comando e Auxiliar

## 7. Conclusão

## 8. Questões

### BIBLIOGRAFIA

SCHMELCHEN, Theodor. *Manual de Baixa tensão: informações técnicas*

*Para aplicação de dispositivos de manobra, comando e proteção.* 1ª edição

Siemens S.A. Nobel, São Paulo, 1988.

DAWES, Chester L. *Curso de Eletrotécnica.* 13ª edição. Editora Globo. Porto Alegre, 1976.

WEG, Acionamentos. *Informações Técnicas.* Comando e proteção para motores Elétricos. Jaraguá do Sul, 1990.