



Электропривод  
<https://electroprivod.ru>

Блок управления  
коллекторным двигателем постоянного тока  
БУКД-20КР-2

ПАСПОРТ  
БУКД.20КР.2.001.ПС

г. Санкт-Петербург  
2025 г.

## 1. НАЗНАЧЕНИЕ

Контроллер БУКД-20КР-2 представляют собой электронное устройство, предназначенное для управления коллекторным двигателем постоянного тока с напряжением питания до 24 В мощностью до 500 Вт. Управление скоростью, разгоном, торможением, величиной крутящего момента, а также направлением вращения двигателя осуществляется как внутренними регуляторами, входящими в конструкцию устройства, так и внешними, подключаемыми дополнительно. Контроллер имеет функцию защиты двигателя от перегрузки с регулировкой значения максимально допустимого тока, подаваемого на двигатель.

## 2. ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

### 2.1. Основные характеристики

Таблица 1. Характеристики

|                                                                        |                                           |
|------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|
| Напряжение питания стабилизированное Uпит                              | 12...24 В                                 |
| Допустимый диапазон питающего напряжения                               | 10...30 В                                 |
| Максимальная мощность двигателя                                        | 500 Вт                                    |
| Максимальный номинальный ток двигателя                                 | 20 А                                      |
| Аппаратная защита от короткого замыкания (время срабатывания – 15 мкс) | 30 А                                      |
| Устанавливаемое ограничение тока фазы (время срабатывания – 5 с)       | 0,2...20 А                                |
| Максимальный ток встроенного источника питания 5 В                     | 50 мА                                     |
| Собственный ток потребления                                            | не более 100мА при напряжении питания 24В |
| Допустимый рабочий ток тормоза, подключенного к контактам BR+ / BR-    | 1 А                                       |
| Максимальное напряжение выхода аварийной индикации FLT                 | 24В                                       |
| Максимальный ток выхода аварийной индикации FLT                        | 100 мА                                    |

### 2.2. Размеры

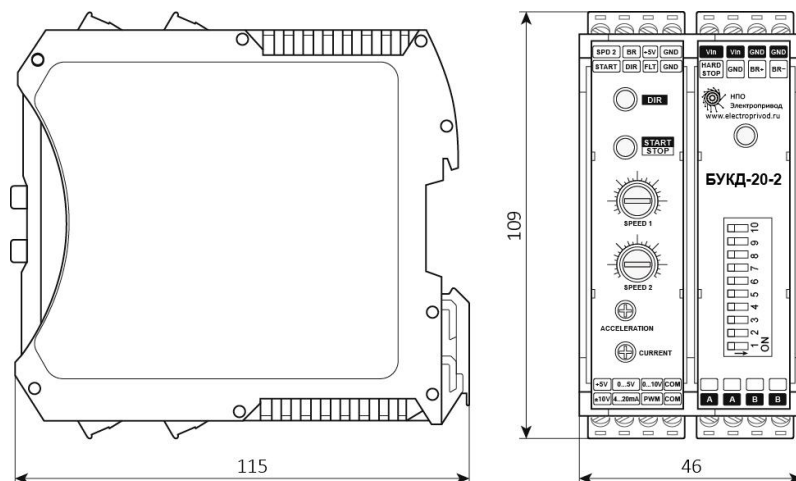


Рис.1 Размеры контроллера БУКД-20КР-2

### 2.3. Условия эксплуатации блока

- температура окружающего воздуха – (0...+40)°C;
- относительная влажность воздуха до 90% без конденсата;
- атмосферное давление (650...800) мм. рт. ст.

Входной сигнал «RST» предназначен для сброса ошибки.

Таблица 3. Индикация ошибок.

| Код ошибки | Индикация                         | Описание                                                                                     |
|------------|-----------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|
| 0          | Горит зеленым цветом              | Штатная работа (двигатель выкл.)                                                             |
| 0          | Мигает зеленым цветом             | Штатная работа (двигатель вкл.)                                                              |
| 0          | Горит красным цветом              | Штатная работа, достигнута максимально возможная скорость                                    |
| 1          | Одиночные вспышки красного цвета  | Выход за диапазон напряжения внутреннего преобразователя 12V                                 |
| 2          | Серия из 2 вспышек красного цвета | Короткое замыкание в фазе или увеличение тока более 30А                                      |
| 3          | Серия из 3 вспышек красного цвета | Перегрев внутренней тормозной схемы                                                          |
| 4          | Серия из 4 вспышек красного цвета | Перегрев силовых ключей                                                                      |
| 5          | Серия из 5 вспышек красного цвета | Экстренная остановка двигателя – размыкание цепи HARD_STOP или превышение разрешенного тока. |
| 6          | Серия из 6 вспышек красного цвета | Тестовая версия прошивки                                                                     |

Замечание: При возникновении короткого замыкания фаз двигателя или превышения его тока 30А в течение 15 мкс контроллер переходит в аварийный режим с отключением двигателя и светодиодной индикацией.

## 7. КОМПЛЕКТНОСТЬ

Блок управления БУКД-20КР-2 1шт.  
Паспорт БУКД.20КР.2.001.ПС 1шт.

## 8. ГАРАНТИЙНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА

Изготовитель гарантирует безотказную работу изделия в течение 12 месяцев со дня продажи, при соблюдении условий эксплуатации. Изготовитель оставляет за собой право на внесение изменений в конструкцию, комплектацию или технологию изготовления изделия без их отражения в настоящем паспорте и без уведомления потребителей.

Адрес предприятия-изготовителя:

ООО «НПО Электропривод»  
195197, Россия, Санкт-Петербург, Полустровский пр. 43А,

тел.: +7-812-467-39-58

e-mail: sale@electroprivod.ru

## 9. ОТМЕТКА О ПРОДАЖЕ

Заводской номер:

Дата продажи:

Редакция от 17.03.2026

## 2.4. Функции защиты

### Защита по току:

- Контроллер имеет аппаратную защиту от короткого замыкания - 30А, время срабатывания – 15 мкс;
- Контроллер предусматривает настраиваемое ограничение тока двигателя. Ограничение устанавливается пользователем в пределах 0,2 – 20 А с помощью потенциометра CURRENT. Время срабатывания ограничения – < 5 с. Далее осуществляется аварийная остановка (HARD STOP).

### Защита исполнительных механизмов:

- предусмотрена экстренная остановка двигателя (HARD STOP), в случае размыкания электрической цепи защитного контура.

### Защита по температуре:

- превышение температуры выходных каскадов;
- превышение температуры тормозной схемы.

## 3. РЕЖИМЫ УПРАВЛЕНИЯ

Контроллер БУКД-20КР-2 обеспечивает управление скоростью или моментом двигателя.

### 3.1. Режимы управления скоростью двигателя:

- внутренний потенциометр;
- внешний потенциометр с полным сопротивлением: 10 кОм;
- аналоговый сигнал 0 - 5 В (мёртвая зона 0...50мВ);
- аналоговый сигнал 0 - 10 В (мёртвая зона 0...100мВ);
- аналоговый сигнал -10 - +10 В (мёртвая зона ±100мВ 1,5%);
- аналоговый сигнал 4 - 20 мА ;
- ШИМ сигнал. Частота ШИМ: 16 кГц, 3.3В. Рабочий цикл ШИМ: 1% -100%.

Обратная связь по скорости не предусмотрена. Тип управляющих сигналов выбирается переключателями на передней панели.

### 3.2. Режимы управления моментом двигателя:

- внутренний потенциометр;
- внешний потенциометр с полным сопротивлением: 10 кОм;
- аналоговый сигнал 0 - 5 В;
- аналоговый сигнал 0 - 10 В;
- аналоговый сигнал -10 .... +10 В;
- аналоговый сигнал 4 - 20 мА ;
- ШИМ сигнал. Частота ШИМ: 16 кГц, 3.3В. Рабочий цикл ШИМ: 1% -100%.

Стабилизации момента без контроля скорости, по мгновенному току двигателя. Тип управляющих сигналов выбирается переключателями на передней панели. Ограничение скорости устанавливается встроенным потенциометром «SPEED 2».

Выбор режима управления и типа управляющего сигнала осуществляется с помощью микропереключателей на лицевой панели контроллера (см. п.6).

## 4. КОНСТРУКЦИЯ

### Конструкция блока состоит из следующих элементов:

- Пластиковый корпус, предназначенный для установки на DIN рейку.
- Печатная плата с расположенными на ней электронными компонентами.
- Винтовые клеммы для подключения соединительных проводов: линий управления, питания и двигателя.
- Передняя панель с органами управления и графическими обозначениями.

### Органы управления на передней панели:

- светодиод состояния;
- кнопка «START»;
- кнопка «DIR»;
- потенциометр установки основной скорости;
- потенциометр установки второй скорости;
- потенциометр установки тока, с ручкой;
- группа переключателей типа «пианино» для выбора типа старта и реверса (по уровню или по фронту), выбора режима управления скоростью или моментом, выбора режима остановки с разомкнутыми или замкнутыми клеммами двигателя, инверсии сигнала BRAKE, функции автоматической постановки на тормоз.

## 5. МОНТАЖ

Перед монтажом установите необходимый режим работы, тип и логику управляющих сигналов с помощью микропереключателей SW1 – SW10 в соответствии с п.6.1.

Монтаж должен производиться квалифицированным персоналом. Изделие устанавливается на стандартную DIN-рейку шириной 35 мм.

Перед подключением необходимо обесточить блок. Запрещается подключать или отсоединять силовые и сигнальные провода при включенном питании.

**Внимание:** При подключении блока следует соблюдать полярность питания. Несоблюдение полярности, а также превышение напряжения питания может привести к повреждению блока.

Из-за больших токов рекомендуется располагать источник питания в непосредственной близости от блока и использовать провода с сечением 8,4 мм<sup>2</sup> (AWG-8). Источник питания должен обеспечивать ток на 20% больше максимально возможного, потребляемого в процессе эксплуатации.

Подключение необходимо осуществлять в следующем порядке:

- Выполните подключение двигателя.
- При необходимости подключите внешние цепи управления к клеммам блока: внешний регулятор скорости или момента (потенциометр, источник аналогового сигнала 0...5В, -10...+10В, 0...+10В, 4...20мА или сигнал ШИМ); внешние сигналы управления «HARD STOP», «START/STOP», «DIR», «BR», «SPD2» на соответствующие клеммы блока.
- Выполните соединение устройства с блоком питания. Толщина соединительных проводов должна соответствовать потребляемому двигателем току.
- Далее органами управления следует произвести предварительную настройку параметров блока управления, установив потенциометры скорости, ускорения и тока в среднее положение.
- Включить питание, проверить работу блока и произвести точную настройку при помощи органов управления.
- Демонтаж системы осуществляется в обратном порядке.

## 6. ПОРЯДОК РАБОТЫ

При необходимости перед началом работы настройте параметры работы контроллера в соответствии с п.6.1. Произведите настройку рабочих параметров, таких как режим управления, скорость, ускорение и ограничение пикового тока.

Далее в рабочем режиме осуществляется управление вращением мотора в соответствии с п.6.2.

В процессе работы контроллер производит контроль нештатных ситуаций с последующей обработкой и отображением появившейся ошибки - п.6.7.

### 6.1. Настройка контроллера и подключение управляющих сигналов.

На лицевой панели контроллера находится группа переключателей SW1...SW10 типа «пианино» для выбора типа старта и реверса (по уровню или по фронту), выбора режима управления скоростью «SPEED» или режима управления моментом «TORQUE», режима остановки с разомкнутыми клеммами двигателя, полярности тормоза, функции автоматической постановки на тормоз.

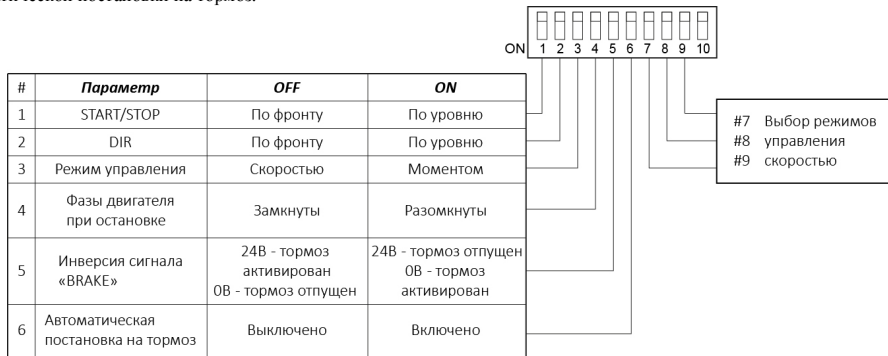


Рис.2. Назначение микропереключателей SW1 – SW10

Выход из аварийного режима осуществляется снятием и восстановлением питающего напряжения

### 6.5. Управление тормозом

В контроллере предусмотрена возможность управления электромагнитным тормозом двигателя.

Нормально замкнутый тормоз при отсутствии напряжения на обмотках удерживает вал двигателя. Чтобы освободить ротор электродвигателя на электрический тормоз необходимо подать напряжение питания. Нормально разомкнутый тормоз работает по обратной логике - вал зафиксирован, когда на обмотки тормоза подано напряжение, при снятии напряжения вал свободно вращается. Тип тормоза выбирается микропереключателем SW5 на передней панели: SW5 = OFF – нормально замкнутый тормоз, SW5 = ON – нормально разомкнутый тормоз.

Предусмотрено управление тормозом с помощью дискретного сигнала «BRAKE», а также автоматическая постановка на тормоз. Выбор способа управления выбирается микропереключателем SW6 на передней панели: SW6 = OFF – управление состояние тормоза внешним сигналом «BRAKE», SW6 = ON – автоматическая постановка на тормоз.

При управлении тормозом с помощью внешнего сигнала «BRAKE» (SW6 = OFF) подается либо снимается напряжение на выходных клеммах «BR+» и «BR-» в зависимости от типа тормоза (SW5) и состояния сигнала «BRAKE».

Таблица 2. Логика управления тормозом внешним сигналом «BRAKE» (SW6 = OFF)

| Инверсия тормоза (SW5) | Сигнал «BRAKE» | Состояние выхода подключения тормоза BR+ \ BR- |
|------------------------|----------------|------------------------------------------------|
| OFF                    | OFF            | Упит                                           |
| OFF                    | ON             | 0                                              |
| ON                     | OFF            | 0                                              |
| ON                     | ON             | Упит                                           |

В режиме **автоматической постановки на тормоз** (SW6 = ON) при остановке двигателя автоматически включается тормоз, при старте – отключается. В режиме автоматической постановки на тормоз (SW6 = ON) сигнал BRAKE не активен.

Таблица 3. Логика управления при автоматической постановке на тормоз (SW6 = ON)

| Инверсия тормоза (SW5) | Состояние двигателя | Состояние выхода подключения тормоза BR+ \ BR- |
|------------------------|---------------------|------------------------------------------------|
| OFF                    | OFF (стоп)          | 0                                              |
| OFF                    | ON (старт)          | Упит                                           |
| ON                     | OFF (стоп)          | Упит                                           |
| ON                     | ON (старт)          | 0                                              |

### 6.6. Вторая скорость

В контроллере предусмотрена возможность включения заранее предустановленной второй скорости. Регулирование значения второй скорости осуществляется потенциометром «SPEED 2». Включение второй скорости осуществляется замыканием клеммы SECOND SPEED на сигнальную землю GND. Функция доступна только в режиме регулирования скорости от встроенного потенциометра (SW7=OFF, SW8=OFF, SW9=OFF);.

### 6.7. Индикация режимов работы и ошибок

Светодиодный индикатор на передней панели отображает состояние блока. После подачи питающего напряжения в штатном режиме:

- При выключенном моторе, индикатор постоянно светится зеленым цветом.
- При включенном моторе, индикатор мигает зеленым цветом с периодом примерно 1 сек.

Если во время работы загорается и горит красный светодиод - это означает, что достигнута максимальная скорость и дальнейшее увеличение скорости невозможно.

В случае обнаружения ошибок индикатор отображает код ошибки серией вспышек красного цвета (табл.3) и срабатывает выходной сигнал индикации аварийного состояния FLT. Выход FLT работает по следующему принципу: при появлении ошибки, транзистор с открытым коллектором коммутирует выход на GND.

## 6.2. Управление вращением двигателя

После включения питающего напряжения устройство готово к работе. Расположенный на плате светодиод должен светиться непрерывно зеленым цветом.

Контроллер имеет возможность настройки логики обработки управляющих сигналов «START/STOP» и «DIR». Обработка управляющих сигналов производится по фронту либо по уровню в зависимости от положения микропереключателей SW1 (сигнал START/STOP) и SW2 (DIR) на передней панели (см. схему на рис. 2).

Положение OFF микропереключателя определяет обработку соответствующего сигнала по фронту, положение ON – по уровню сигнала.

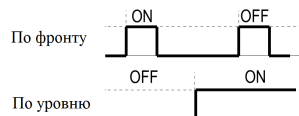


Рис.5. Диаграмма управляющих сигналов START/STOP и DIR.

### 6.2.1. Запуск/остановка двигателя

Запуск и остановка двигателя осуществляется кнопкой «START/STOP» на лицевой панели блока или внешним сигналом, при замыкании линии подключённой к клемме «START» на сигнальную землю GND. Кнопки лицевой панели блока, отвечающие за управление запуском и изменением направления двигателя, работают при отпускании кнопки.

### 6.2.2. Смена направления вращения вала двигателя

Переключение направления вращения двигателя осуществляется кнопкой «DIR» на лицевой панели блока или внешним сигналом, при замыкании линии подключённой к клемме «DIR» на сигнальную землю GND. В режиме управления -10...+10В кнопка DIR и внешний сигнал DIR не активны. В этом случае смена направления вращения осуществляется сменой полярности напряжения.

Настройка внешнего сигнала «DIR» аналогична сигналу START/STOP - (см. рис. 2, рис.5). Кнопка и сигнал DIR работают по логической схеме ИЛИ.

## 6.3. Аварийный сигнал FAULT

В случае обнаружения ошибок, описанных в п. 6.7, срабатывает выходной сигнал индикации аварийного состояния FAULT. Выход FLT работает по следующему принципу: при появлении ошибки, транзистор с открытым коллектором коммутирует выход на GND. Примеры подключения выходного сигнала ошибки приведены на рис. 6 и рис. 7.

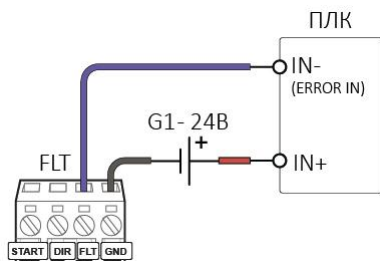


Рис. 6. Пример подключения к внешнему ПЛК.

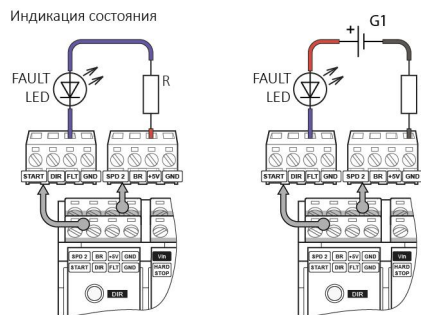


Рис. 7. Примеры подключения светодиода индикации.

## 6.4. Аварийная остановка

Сигнал «HARD STOP» используется для аварийной остановки двигателя. Работа разрешена при замкнутом на сигнальную землю GND контакте HARD\_STOP. В случае разъединения контакта контроллер переходит в аварийный режим, происходит резкая остановка двигателя с индикацией соответствующей ошибки (п.6.7).

Подключение контроллера при управлении встроенным потенциометром осуществляется по схеме, приведенной на рис. 3.

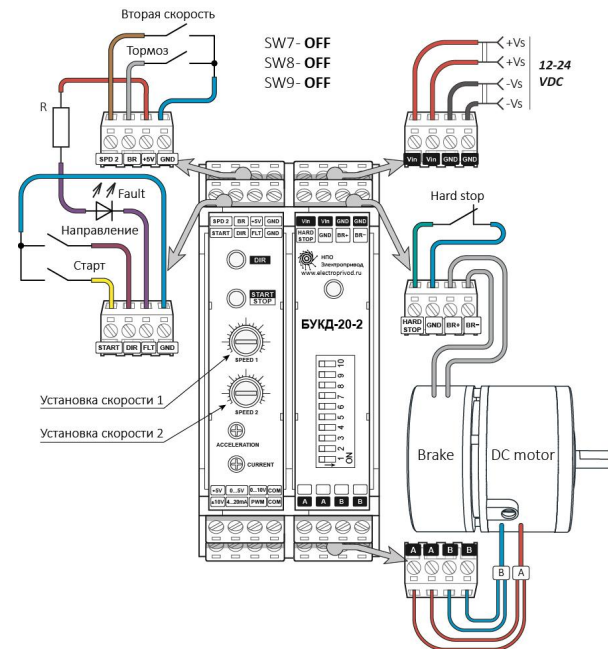


Рис.3. Схема подключения при управлении от встроенного потенциометра

Настройка типа управляющего сигнала осуществляется установкой микропереключателей SW7, SW8 и SW9. Установите нужное положение микропереключателей и при необходимости подключите внешний управляющий сигнал в соответствии со схемой на рис.4.

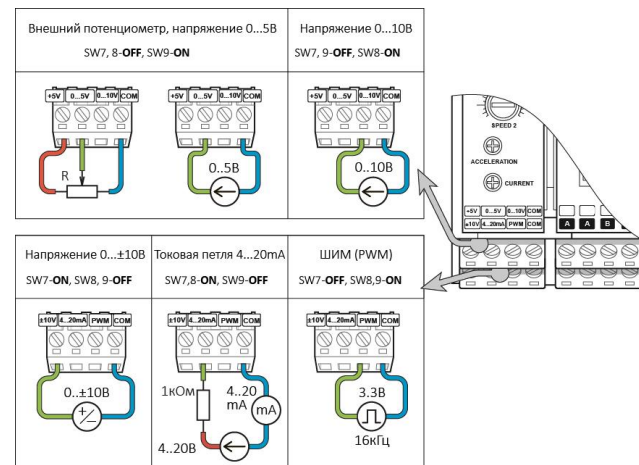


Рис.4. Подключение внешних управляющих сигналов в режимах управления скоростью и моментом

#### 6.1.1. Выбор режима управления скоростью или моментом.

Контроллер БУКД-20КР-2 позволяет регулировать аналоговым сигналом величину скорости или величину момента (тока двигателя). Выбор режима управления осуществляется с помощью микропереключателя SW3 на лицевой панели контроллера: SW3 = ON – управление моментом, SW3 = OFF – управление скоростью.

#### Управление скоростью вращения двигателя (SW3 = OFF)

В режиме управления скоростью при старте двигателя на обмотки начинает подаваться напряжение, величина которого зависит от управляющего сигнала задания скорости. Тип управляющего сигнала выбирается микропереключателями SW7, SW8, SW9. Обратная связь по скорости не предусмотрена.

Выберите тип сигнала для задания скорости в соответствии со схемой на рис. 4:

- внутренний потенциометр (SW7=OFF, SW8=OFF, SW9=OFF);
- внешний потенциометр с полным сопротивлением: 10 кОм (SW7=OFF, SW8=OFF, SW9=ON);
- аналоговый сигнал 0 - 5 В (SW7=OFF, SW8=OFF, SW9=ON);
- аналоговый сигнал 0 - 10 В (SW7=OFF, SW8=ON, SW9=OFF);
- аналоговый сигнал -10 - +10 В (SW7=ON, SW8=OFF, SW9=OFF);
- аналоговый сигнал 4 - 20 мА (SW7=ON, SW8=ON, SW9=OFF);
- ШИМ сигнал (SW7=OFF, SW8=ON, SW9=ON).

При **управлении скоростью встроенным потенциометром «SPEED 1»** дополнительных подключений управляющего сигнала не требуется. Крайнее положение по часовой стрелке соответствует максимальной скорости вращения двигателя. Крайнее положение против часовой стрелки соответствует остановке двигателя. Особенностью режима регулирования скорости встроенным потенциометром является возможность установки двух величин скорости и переключения между ними при помощи замыкания входа «SPD 2» на клемму «GND». Величина второй скорости устанавливается встроенным потенциометром «SPEED 2».

В случае **управления скоростью внешним потенциометром**, максимальная скорость будет соответствовать крайнему положению потенциометра, при котором на вход «SPEED» подаётся напряжение 5В. Положение потенциометра, при котором на вход «SPEED» будет подаваться напряжение 0В, соответствует остановке двигателя. Положение потенциометра, при котором на вход «SPEED» будет подаваться напряжение в диапазоне от 0 до 50 мВ является мертвой зоной. Параметры внешнего потенциометра: 10 кОм.

В случае подачи **внешнего сигнала 0...5В** на вход «SPEED» максимальная скорость соответствует уровню сигнала 5В. Уровень сигнала 0В соответствует остановке двигателя. Диапазон сигнала 0 – 50 мВ является мертвой зоной.

В случае подачи **внешнего сигнала 0...10В** на вход «SPEED» максимальная скорость соответствует уровню сигнала 10В. Уровень сигнала 0В соответствует остановке двигателя. Диапазон сигнала 0 – 100 мВ является мертвой зоной.

При управлении скоростью **токовым сигналом 4...20мА** максимальная скорость соответствует уровню сигнала 20мА. Остановке двигателя соответствует уровень 4мА.

При **управлении скоростью сигналом -10...+10В** максимальная скорость в прямом направлении соответствует уровню сигнала +10В, максимальная скорость в обратном направлении соответствует уровню сигнала -10В. Уровень сигнала 0В соответствует остановке двигателя. Диапазон сигнала ±100 мВ является мертвой зоной.

При **управлении скоростью сигналом ШИМ** с частотой 16кГц максимальной скорости соответствует коэффициент заполнения 100%, коэффициент заполнения 1% соответствует минимальной скорости. Коэффициент заполнения 0% соответствует остановке двигателя.

#### Управление моментом двигателя (SW3 = ON)

В режиме регулирования момента при старте двигателя на обмотки начинает подаваться напряжение. Величина напряжения плавно увеличивается до тех пор, пока величина тока не достигнет установленного значения. Ограничение максимального напряжения (и скорости двигателя) устанавливается встроенным потенциометром «SPEED 2».

Выберите тип сигнала для задания момента в соответствии со схемой на рис. 4:

- внутренний потенциометр (SW7=OFF, SW8=OFF, SW9=OFF);
- внешний потенциометр с полным сопротивлением: 10 кОм (SW7=OFF, SW8=OFF, SW9=ON);
- аналоговый сигнал 0 - 5 В (SW7=OFF, SW8=OFF, SW9=ON);
- аналоговый сигнал 0 - 10 В (SW7=OFF, SW8=ON, SW9=OFF);
- аналоговый сигнал -10 - +10 В (SW7=ON, SW8=OFF, SW9=OFF);

- аналоговый сигнал 4 - 20 мА (SW7=ON, SW8=ON, SW9=OFF);
- ШИМ сигнал (SW7=OFF, SW8=ON, SW9=ON).

При управлении моментом **встроенным потенциометром «SPEED 1»** дополнительных подключений управляющего сигнала не требуется. Крайнее положение по часовой стрелке соответствует максимальному току 20А. Крайнее положение против часовой стрелки соответствует минимальному значению тока 0А.

В случае управления моментом **внешним потенциометром**, максимальный ток будет соответствовать крайнему положению потенциометра, при котором на вход «SPEED» подаётся напряжение 5В. Положение потенциометра, при котором на вход «SPEED» будет подаваться напряжение 0В, соответствует минимальному значению тока 0А. Положение потенциометра, при котором на вход «SPEED» будет подаваться напряжение в диапазоне от 0 до 50 мВ является мертвой зоной. Параметры внешнего потенциометра: 10 кОм.

В случае подачи **сигнала 0...5В** на вход «SPEED» максимальная величина тока соответствует уровню сигнала 5В. Уровень сигнала 0В соответствует минимальному значению тока 0А. Диапазон сигнала 0 – 50 мВ является мертвой зоной.

В случае подачи **сигнала 0...10В** на вход «SPEED» максимальная величина тока соответствует уровню сигнала 10В. Уровень сигнала 0В соответствует минимальному значению тока 0А. Диапазон сигнала 0 – 100 мВ является мертвой зоной.

При управлении моментом **токовым сигналом 4...20мА** максимальное значение момента соответствует уровню сигнала 20мА. Минимальному значению тока 0А соответствует уровень 4мА.

При управлении моментом **сигналом -10...+10В** максимальная величина тока в прямом направлении соответствует уровню сигнала +10В, максимальная величина тока в обратном направлении соответствует уровню сигнала -10В. Уровень сигнала 0В соответствует минимальному значению тока 0А. Диапазон сигнала ±150 мВ является мертвой зоной.

При управлении моментом **сигналом ШИМ** с частотой 16кГц максимальному току 20А соответствует коэффициент заполнения 100%. Коэффициент заполнения 1% соответствует минимальному току. При остановке мотор будет заторможен со скоростью, заданной потенциометром ускорения.

В режиме регулирования момента на обмотки двигателя подается максимальное напряжение, пока величина тока не достигнет установленного значения. Далее контроллер снижает напряжение на обмотках двигателя таким образом, чтобы ток двигателя не превышал заданное значение.

Выбор режима управления осуществляется с помощью микропереключателя SW3 на лицевой панели контроллера: SW3 = ON – управление моментом, SW3 = OFF – управление скоростью.

#### 6.1.2. Настройка ускорения двигателя

Для установки времени разгона и торможения используйте регулятор управления ускорением «Acceleration». Крайнее положение против часовой стрелки соответствует максимальному времени разгона (минимальное ускорение). Крайнее положение по часовой стрелке соответствует минимальному времени разгона (максимальное ускорение). Время разгона до максимальной скорости изменяется в диапазоне, от 0,5 до 5 сек.

В режиме управления моментом потенциометр ускорения изменяет только время замедления.

Замечание: если в результате разгона, блок отключается с ошибкой №2 (таб.4), необходимо увеличить время разгона.

#### 6.1.3. Настройка ограничения пикового тока

Для установки величины пиковой мощности, подаваемой на мотор, используется внутренний потенциометр «Current». Крайнее положение по часовой стрелке соответствует ограничению тока двигателя 20 А, против часовой стрелки – ограничению тока 0,2А. При достижении ограничения, если ток не снизился в течение 5 сек выполняется экстренная остановка двигателя (HARD STOP). Контроллер выдает ошибку HARD STOP.

#### 6.1.4. Настройка способа остановки двигателя

По умолчанию в контроллере используется режим остановки с замкнутым на себя ротором. Остановка с замкнутым на себя ротором позволяет остановить вращение двигателя за более короткий промежуток времени. Возможно применение режима остановки с разомкнутыми ротором двигателя, так называемый «режим остановки с разомкнутыми клеммами двигателя». Режим включается переключателем SW4 на передней панели: SW4 = ON – остановка с разомкнутыми клеммами, SW4 = OFF – остановка с замкнутыми клеммами.