

対象の機種

- ①SKE400 : ・E型ソレノイド : 手動開放レバーなし
 ・D型ソレノイド : 手動開放レバーあり
- ②SKE500 : 手動開放レバーあり
- ③SKE750 : 手動開放レバーあり
- ④SKED500 : 手動開放レバーあり

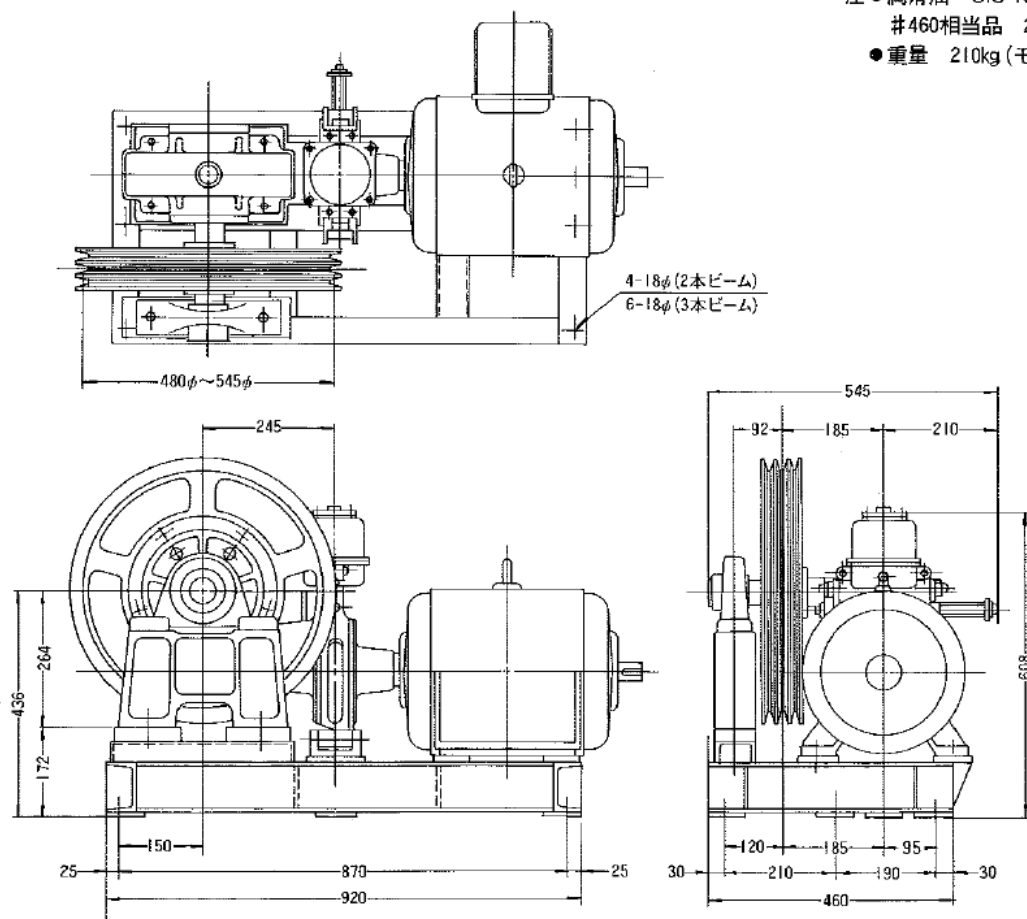


SKE400

注●潤滑油 JIS・K2219(2種) 7号

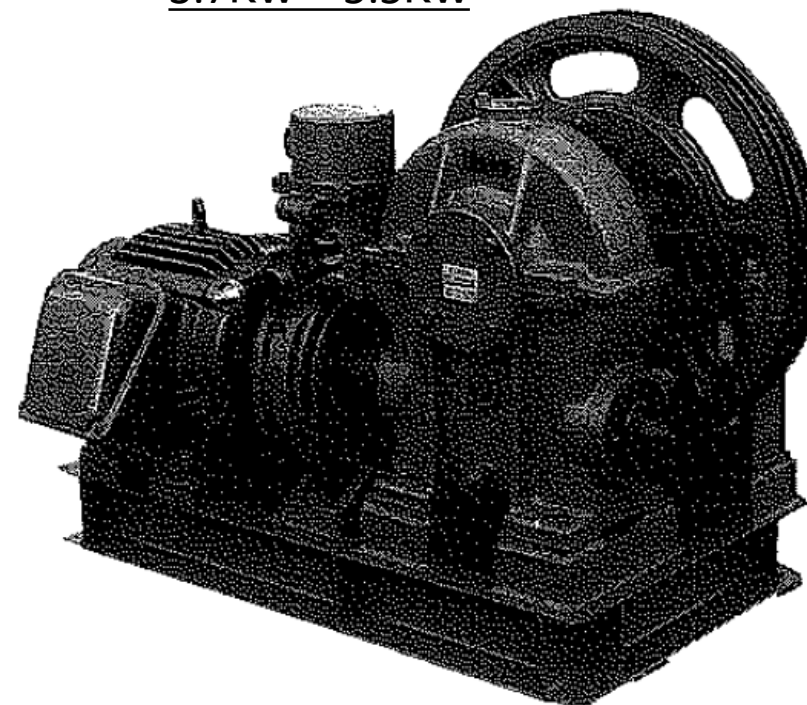
#460相当品 2.5ℓ

●重量 210kg(モーター含まず)



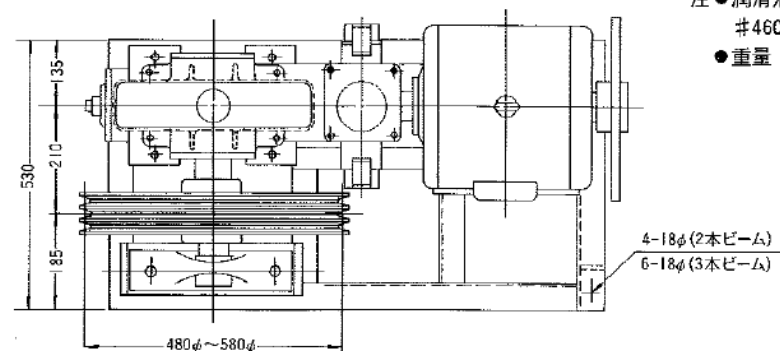
図はブレーキ開放レバーなし

3.7kw~5.5kw



SKE500

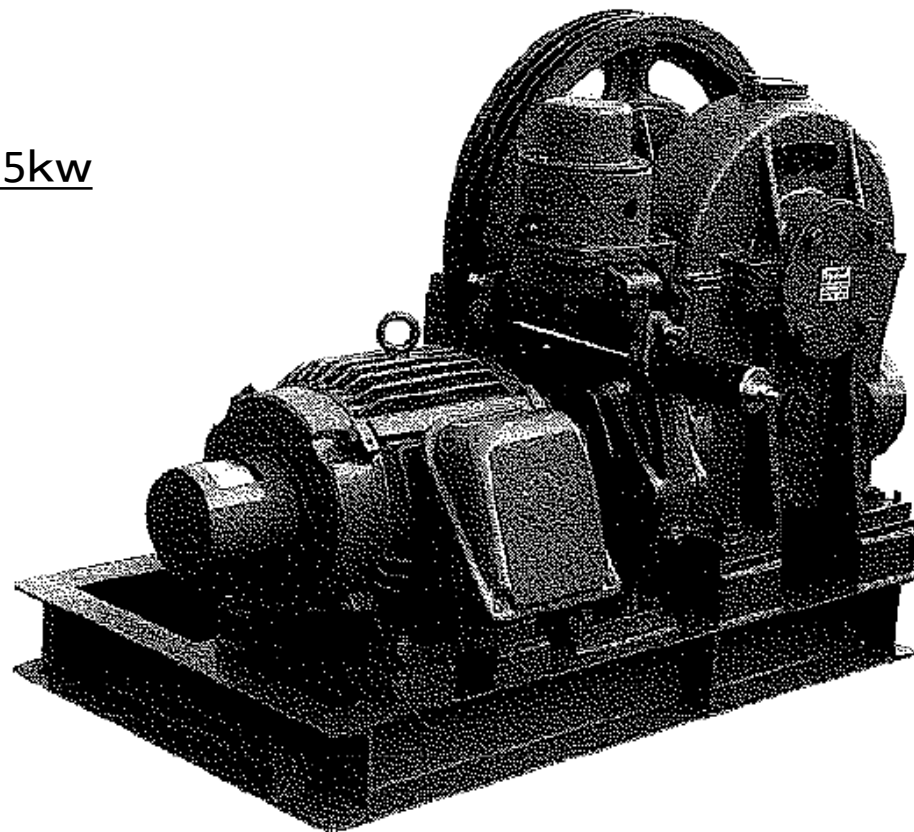
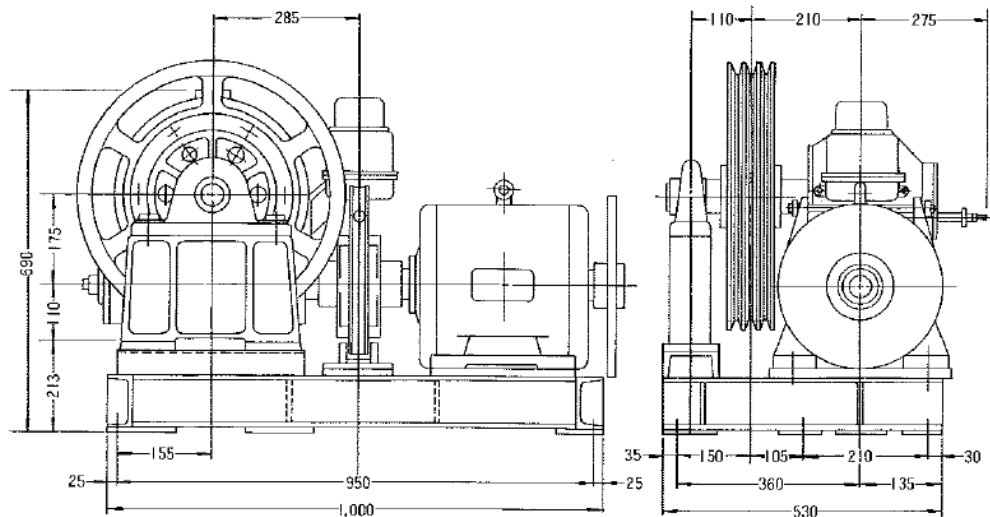
写真、図はブレーキ開放レバーなし



注 ●潤滑油 JIS・K2219(2種) 7号
#460相当品 約2.5ℓ
●重量 340kg (モーター含まず)

3.7kw~7.5kw

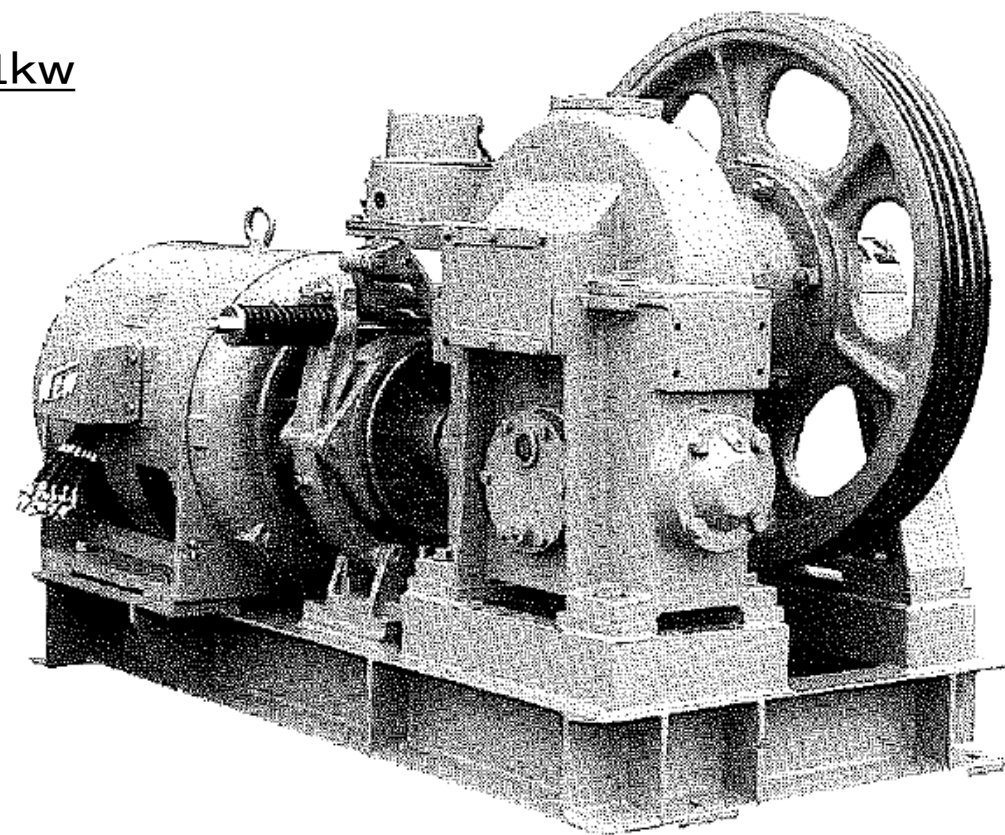
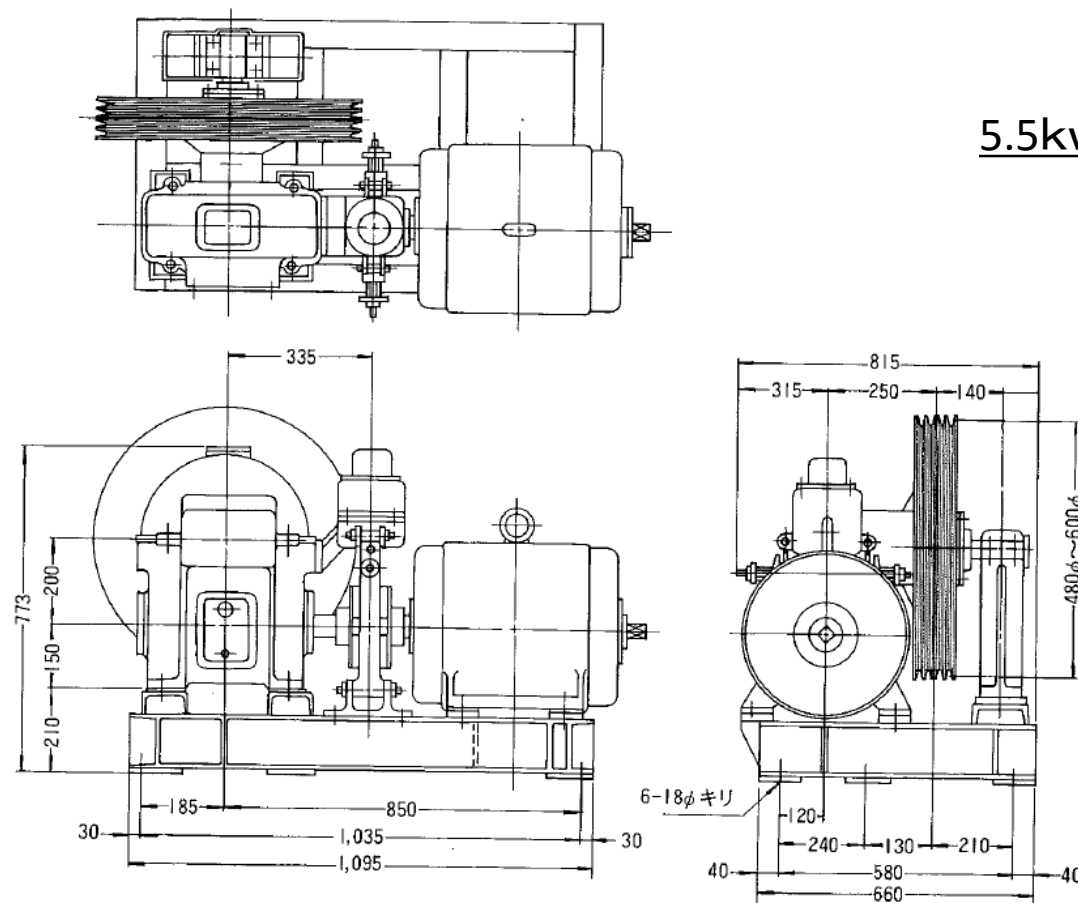
4-18φ(2本ビーム)
6-18φ(3本ビーム)



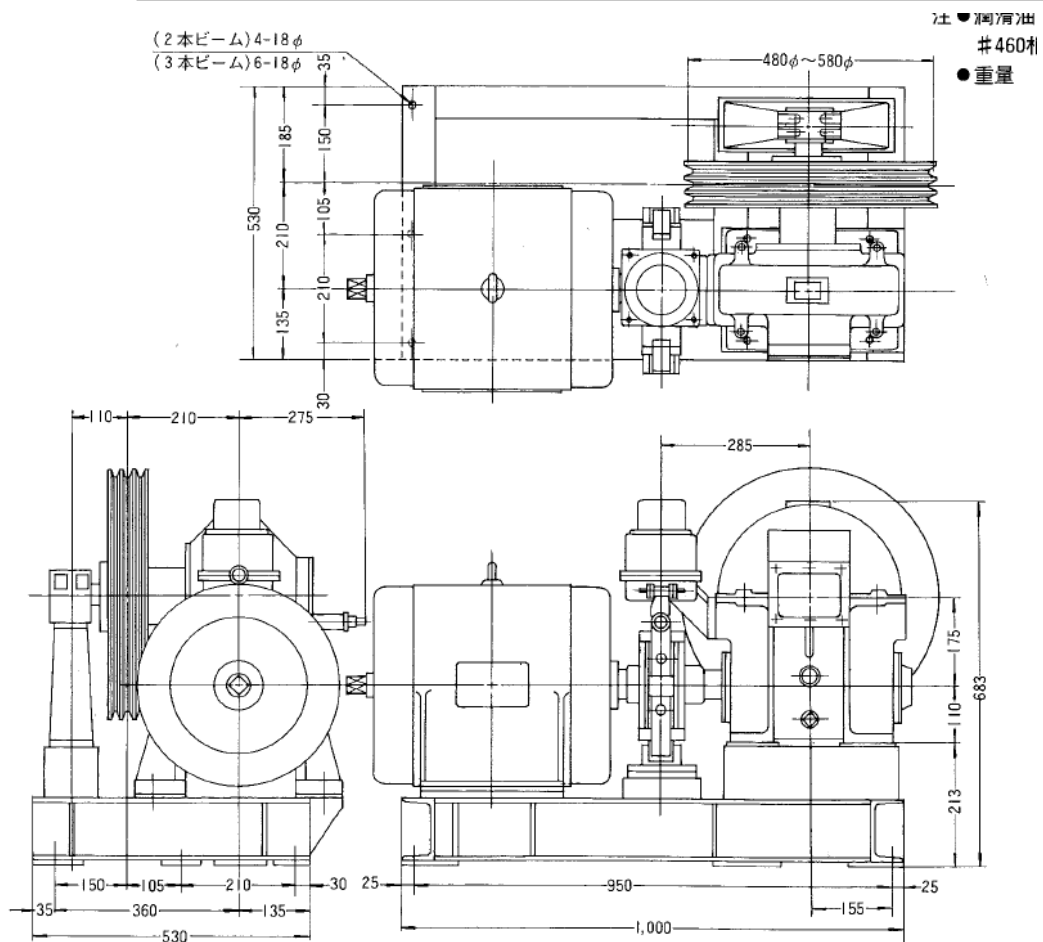
SKE750

写真、図はブレーキ開放レバーなし

5.5kw～11kw

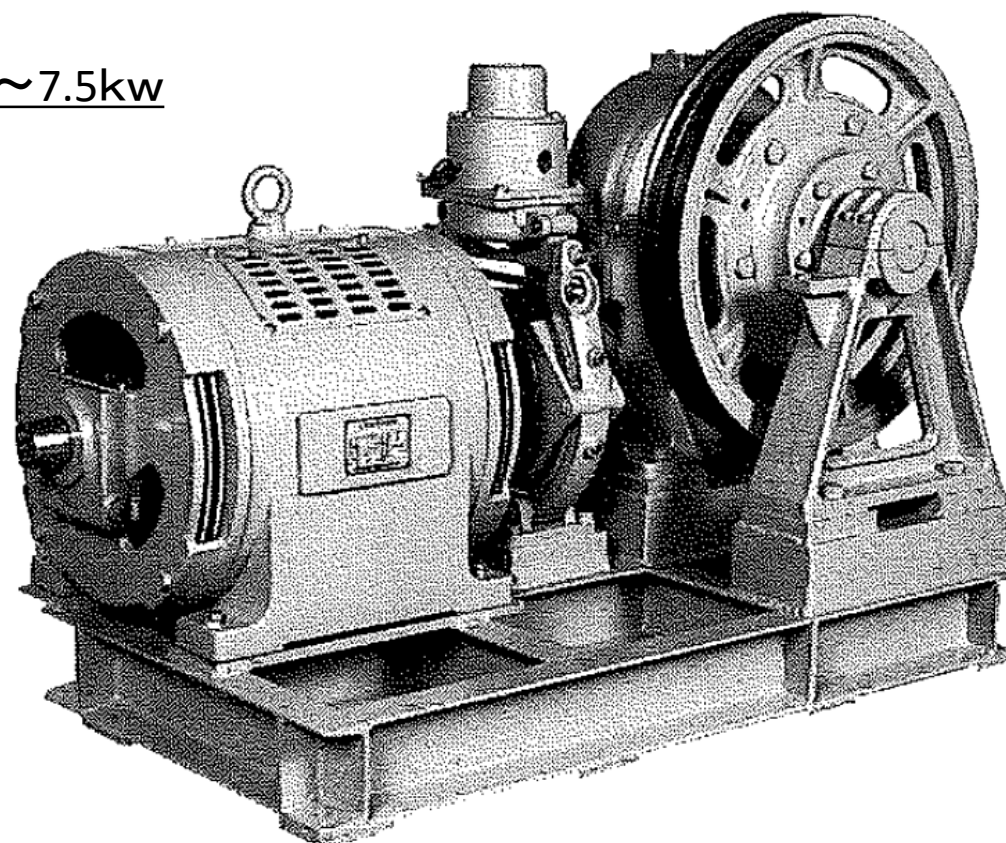


SKED500

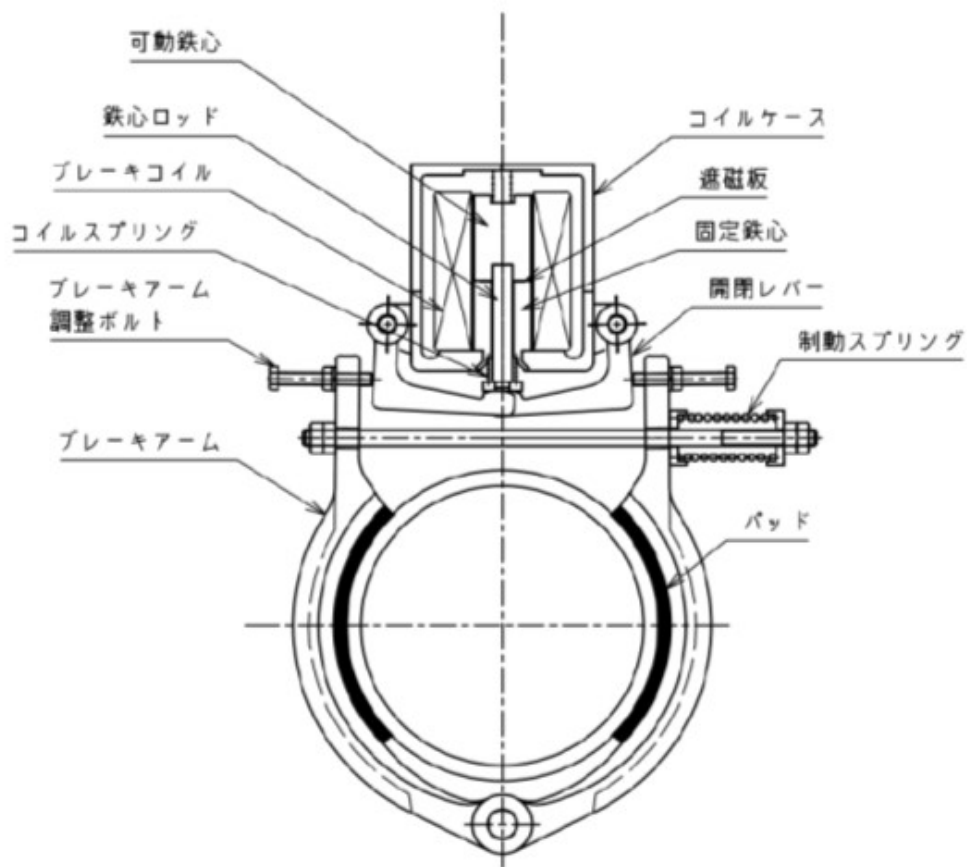


写真、図はブレーキ開放レバーなし

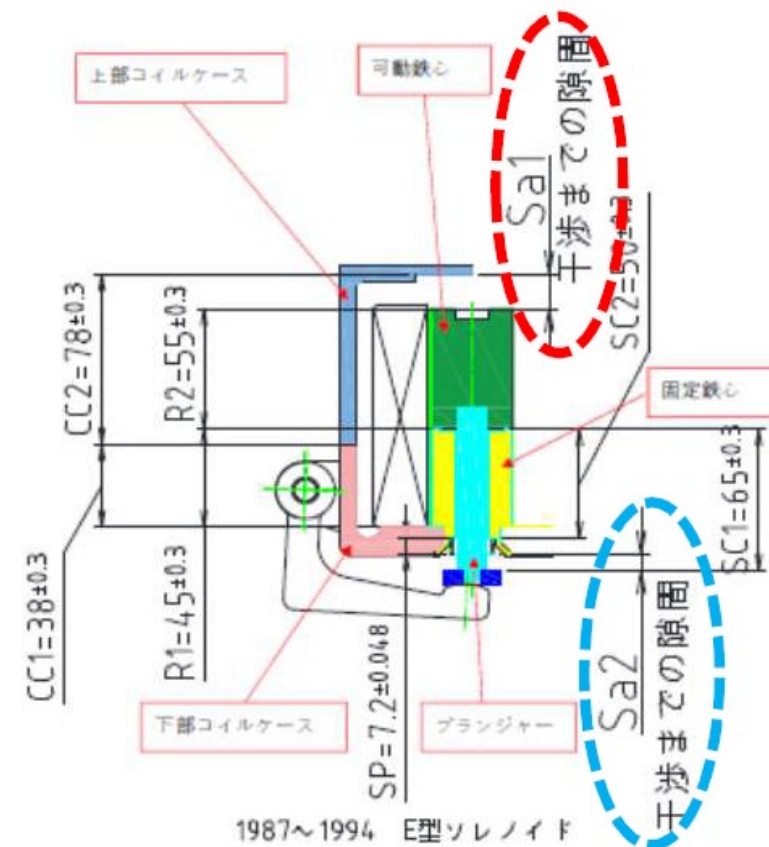
3.7kw~7.5kw



脆弱ポイントと対策 (SKE400 Eソレノイド)



SKE-400 E型ブレーキコイル部(1987～1994年製造)詳細説明図



脆弱ポイントと対策 (SKE400 Eソレノイド)

脆弱なブレーキ判定フローの説明資料(資料1-1)の下記の判定項目により、要改善ブレーキ(脆弱なブレーキ)と判定されました。

判定 : 構造的な安全性2(一般判定)

判定項目: ライニング厚さが要是正前はプランジャーの移動が拘束されないことを確認する

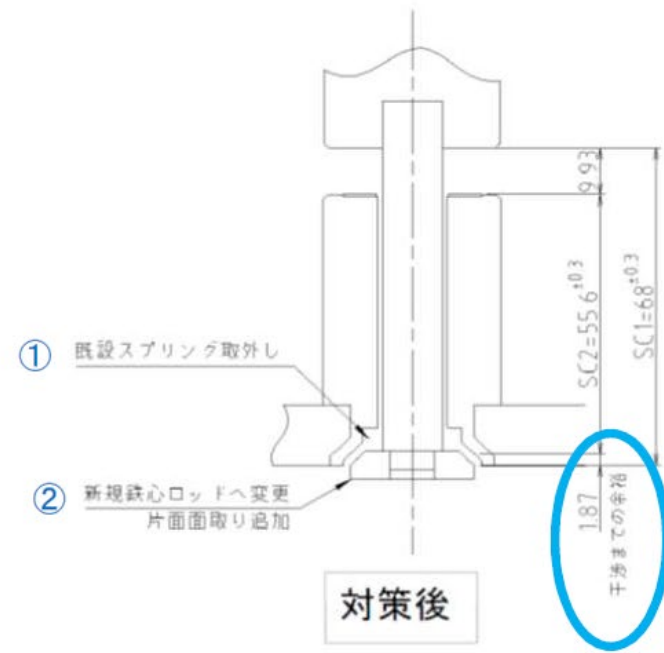
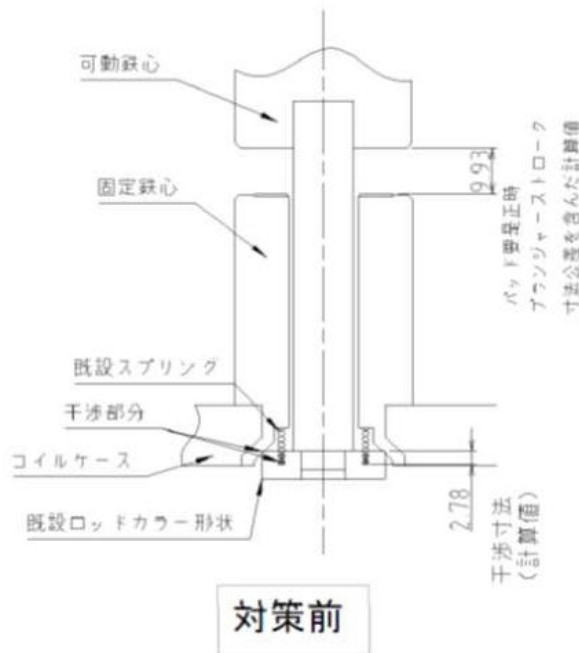
巻上機の部品寸法公差、ブレーキパッド摩耗量(要是正時)を考慮した計算結果は下記の通りです。

①改善前

カバー蓋部の干渉までの隙間は、4.87mm でOK
プランジャー先端部の干渉までの隙間は、-2.78mm でNG(要改善)
プランジャーの下部が下部コイルケースに干渉するため、プランジャーの移動が拘束されるため要改善ブレーキと判定されました。

②右図の様に、ロッドカラーの形状変更と既設スプリング取り外しにより

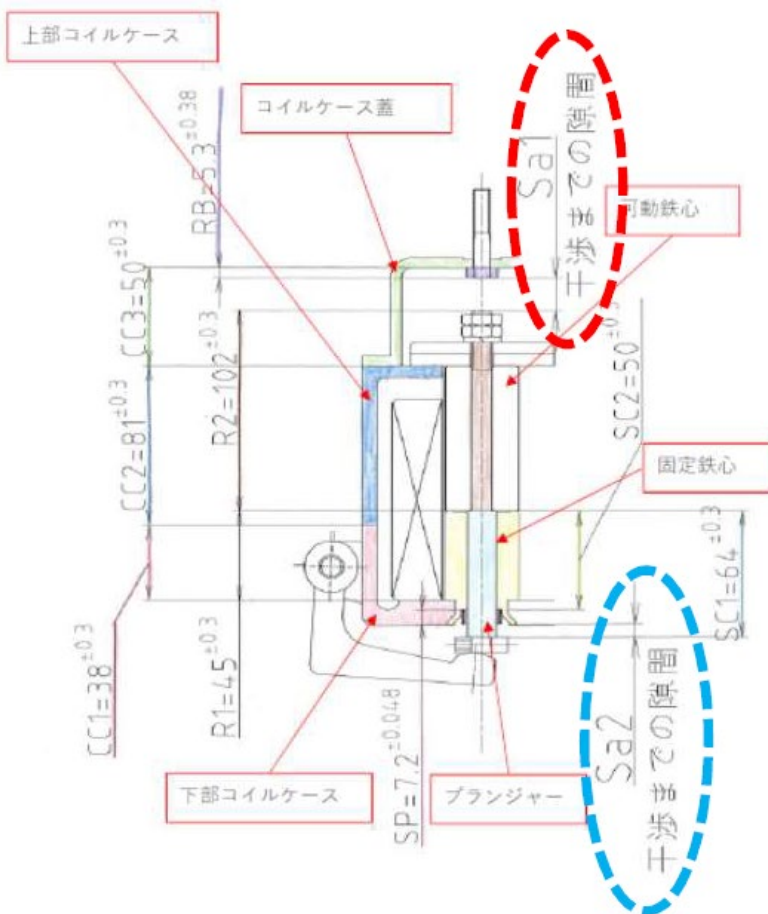
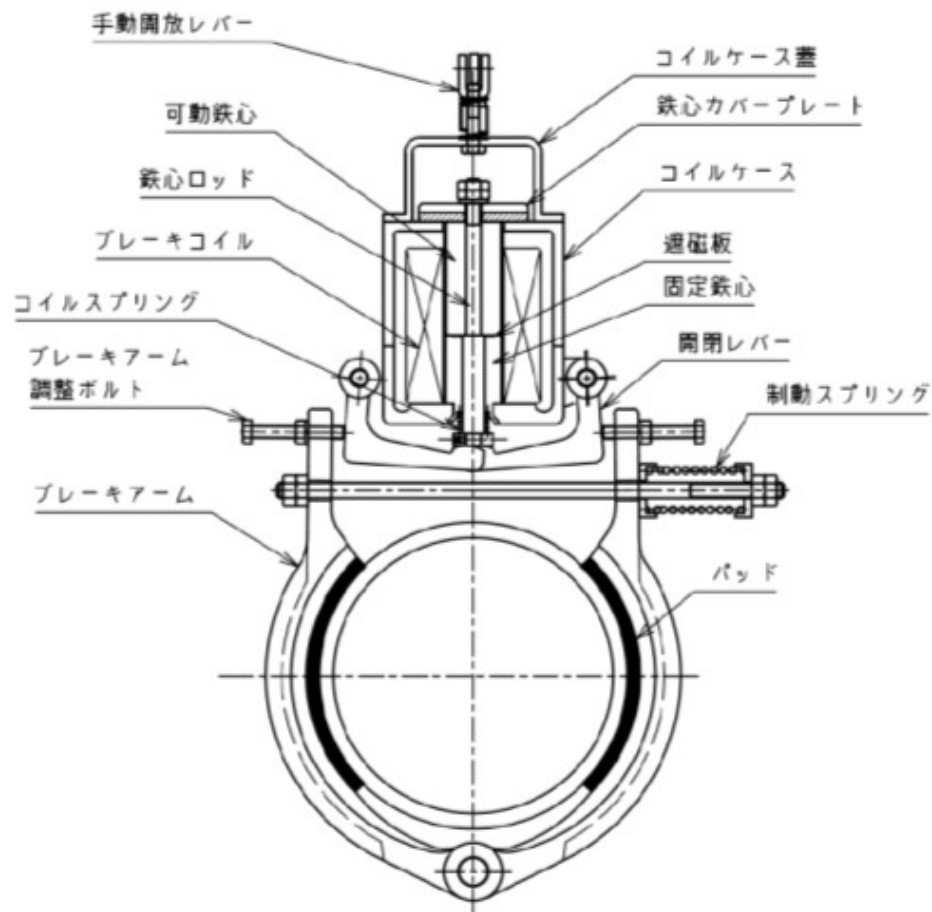
カバー蓋部の干渉までの隙間は、4.87mm でOK
プランジャー先端部の干渉までの隙間は、1.87mm でOK
プランジャーの下部が下部コイルケースに干渉するまでの隙間が1.87mm確保されるため要改善ブレーキが改善されます。



改善項目

- ①新規鉄心ロッドの交換 ②既設スプリングの取り外しにより青丸部の隙間を確保できます。

脆弱ポイントと対策 (SKE400 Dソレノイド)



脆弱ポイントと対策 (SKE400 Dソレノイド)

脆弱なブレーキ判定フローの説明資料(資料1-1)の下記の判定項目により、要改善ブレーキ(脆弱なブレーキ)と判定されました。

判定 : 構造的な安全性2(一般判定)

判定項目: ライニング厚さが要是正前はプランジャーの移動が拘束されないことを確認する

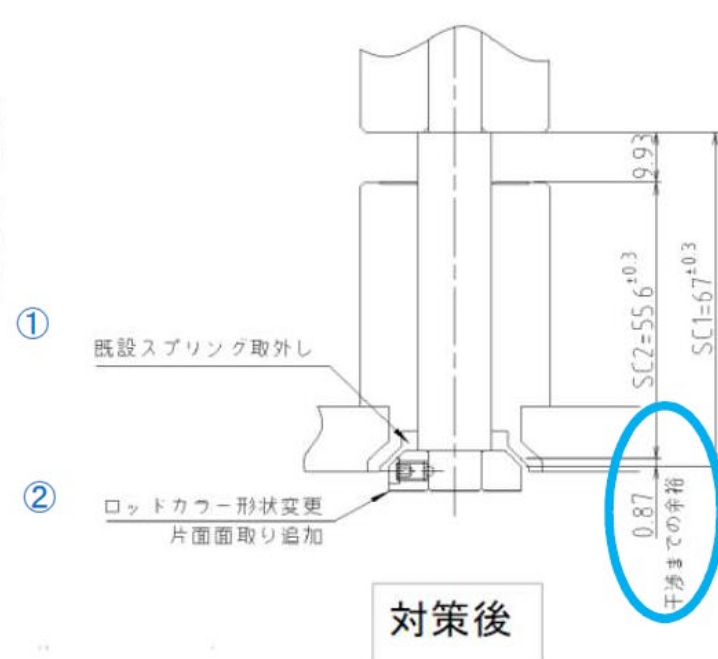
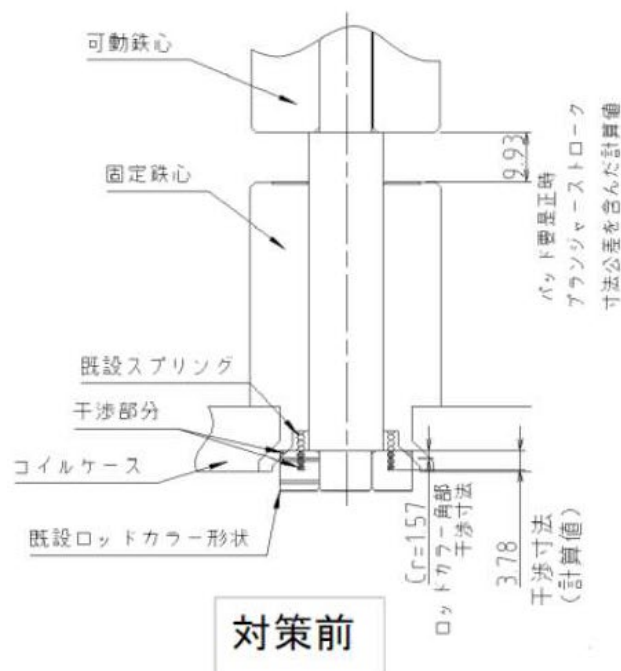
巻上機の部品寸法公差、ブレーキパッド摩耗量(要是正時)を考慮した計算結果は下記の通りです。

①改善前

カバー蓋部の干渉までの隙間は、4.89mm でOK
プランジャー先端部の干渉までの隙間は、-3.78mm でNG(要改善)
プランジャーの下部が下部コイルケースに干渉するため、プランジャーの移動が拘束されるため要改善ブレーキと判定されました。

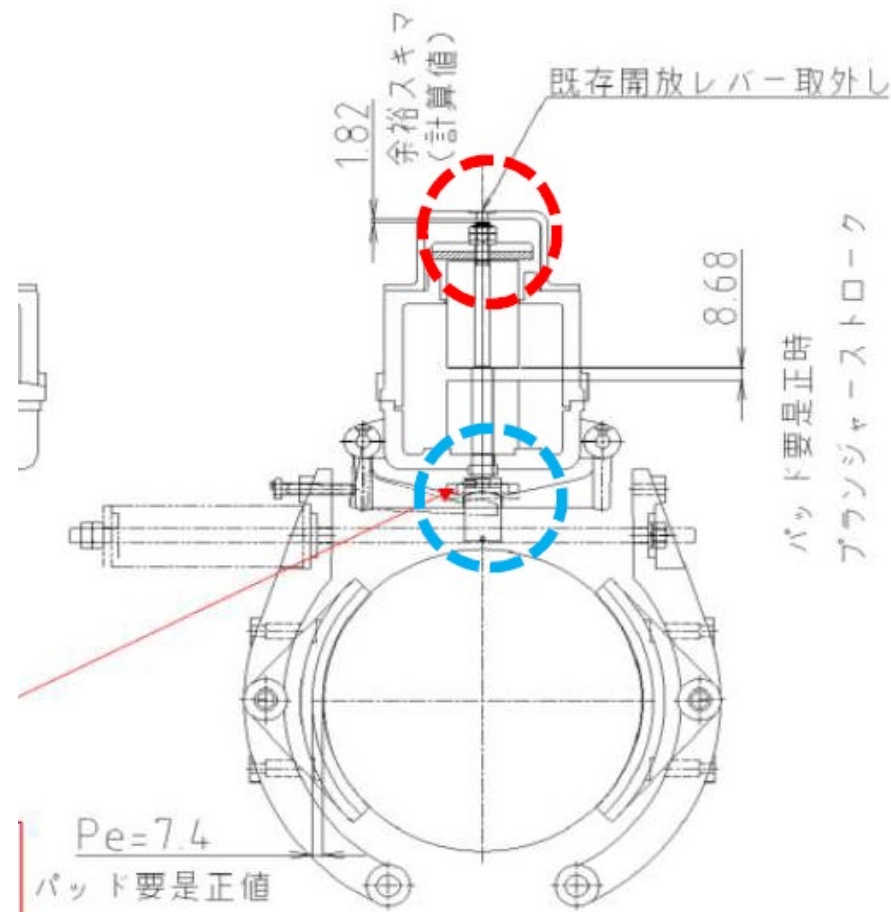
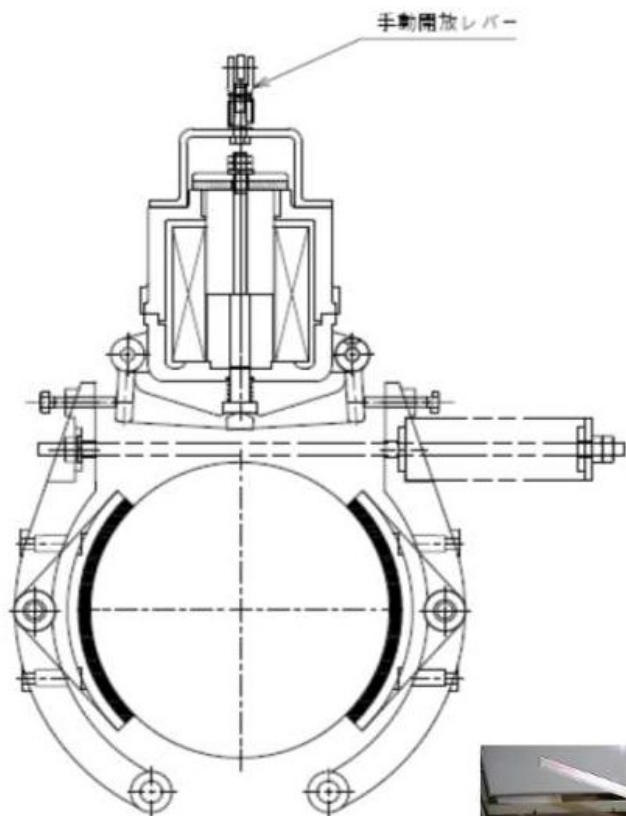
②右図の様に、ロッドカラーの形状変更と既設スプリング取り外しにより

カバー蓋部の干渉までの隙間は、4.89mm でOK
プランジャー先端部の干渉までの隙間は、0.87mm でOK
プランジャーの下部が下部コイルケースに干渉するまでの隙間が0.87mm確保されるため要改善ブレーキが改善されます。



改善項目
①新規鉄心ロッドの交換 ②既設スプリングの取り外しにより青丸部の隙間を確保できます。

脆弱ポイントと対策 (SKE500、SKED500 開放レバー有)



脆弱ポイントと対策 (SKE500、SKED500 開放レバー有)

脆弱なブレーキ判定フローの説明資料(資料1-1)の下記の判定項目により、要改善ブレーキ(脆弱なブレーキ)と判定されました。

判定 : 構造的な安全性2(一般判定)

判定項目: ライニング厚さが要是正前はプランジャーの移動が拘束されないことを確認する

巻上機の部品寸法公差、ブレーキパッド摩耗量(要是正時)を考慮した計算結果は下記の通りです。

①改善前

カバー蓋部の干渉までの隙間は、 -3.856mm でNG(要改善)

プランジャー先端部の干渉までの隙間は、 1.474mm でOK

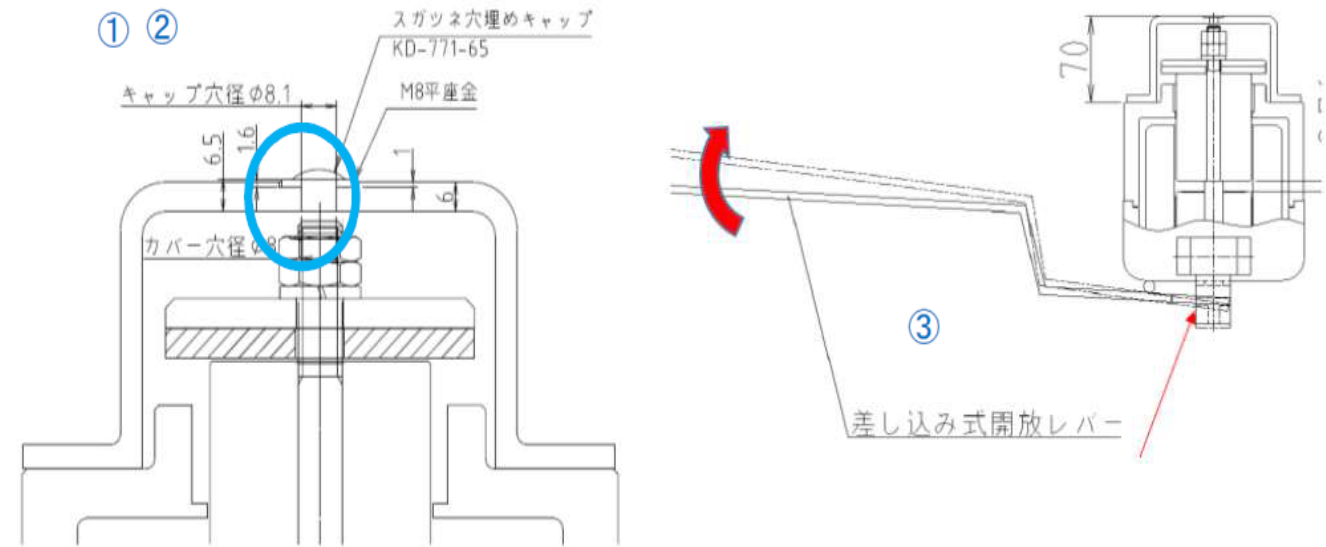
プランジャー上部の先端が手動開放レバー取付部品と干渉するためプランジャーの移動が拘束されるため要改善ブレーキと判定されました。

②右図の様に、手動開放レバー取り外しと穴埋め作業により、

カバー蓋部の干渉までの隙間は、 1.824mm でOK

プランジャー先端部の干渉までの隙間は、 1.474mm でOK

プランジャー上部の先端が手動開放レバーと干渉するまでの隙間が1.824mm確保されるため、要改善ブレーキが改善されます。



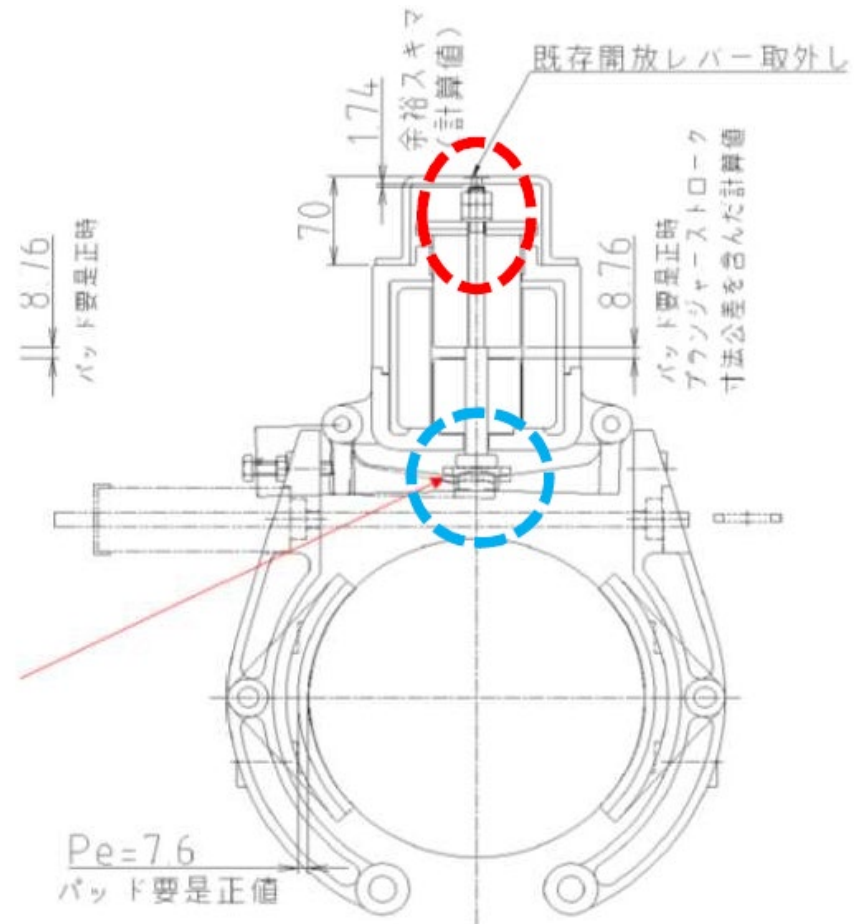
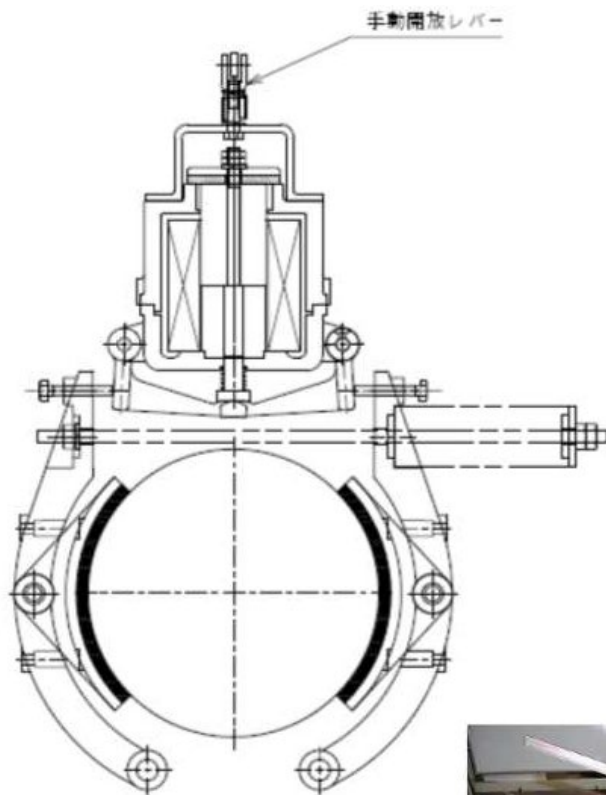
改善項目

①手動開放レバーを取り外す。

②手動開放レバー取付穴に接着剤で穴埋めキャップを取り付ける。

③差し込み式開放レバーを設置する。

脆弱ポイントと対策 (SKE750 開放レバー有)



脆弱ポイントと対策 (SKE750 開放レバー有)

脆弱なブレーキ判定フローの説明資料(資料1-1)の下記の判定項目により、要改善ブレーキ(脆弱なブレーキ)と判定されました。

判定 : 構造的な安全性2(一般判定)

判定項目: ライニング厚さが要是正前はプランジャーの移動が拘束されないことを確認する

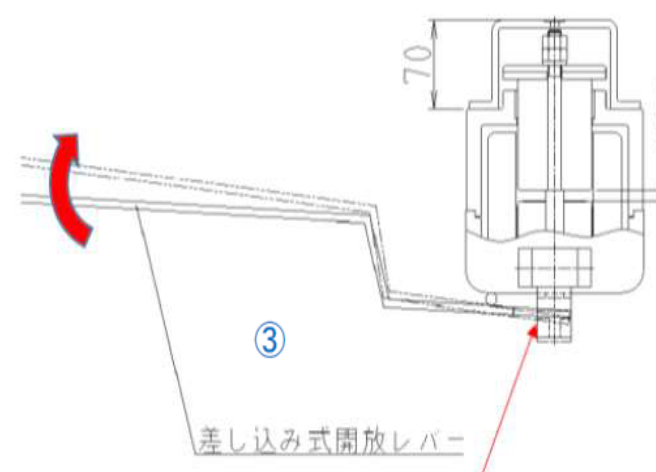
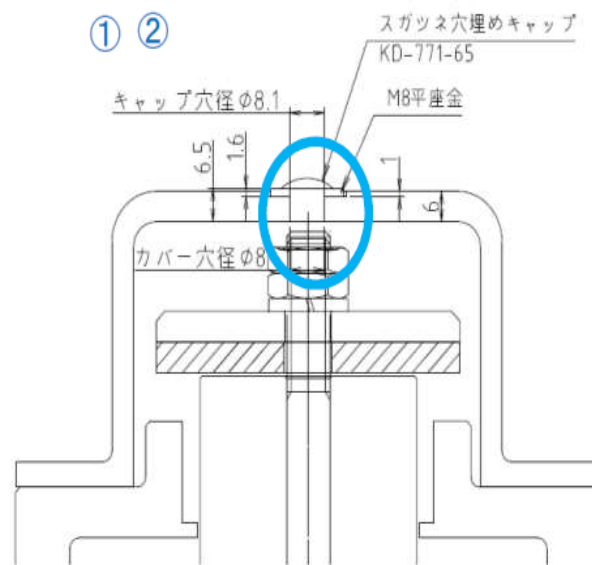
巻上機の部品寸法公差、ブレーキパッド摩耗量(要是正時)を考慮した計算結果は下記の通りです。

①改善前

カバー蓋部の干渉までの隙間は、**-3.94mm** でNG(要改善)
プランジャー先端部の干渉までの隙間は、**3.64mm** でOK
プランジャー上部の先端が手動開放レバー取付部品と干渉するためプランジャーの移動が拘束されるため要改善ブレーキと判定されました。

②右図の様に、手動開放レバー取り外しと穴埋め作業により、

カバー蓋部の干渉までの隙間は、**1.74mm** でOK
プランジャー先端部の干渉までの隙間は、**3.64mm** でOK
プランジャー上部の先端が手動開放レバーと干渉するまでの隙間が**1.74mm**確保されるため、要改善ブレーキが改善されます。



改善項目

- ①手動開放レバーを取り外す。
- ②手動開放レバー取付穴に接着剤で穴埋めキャップを取り付ける。
- ③差し込み式開放レバーを設置する。