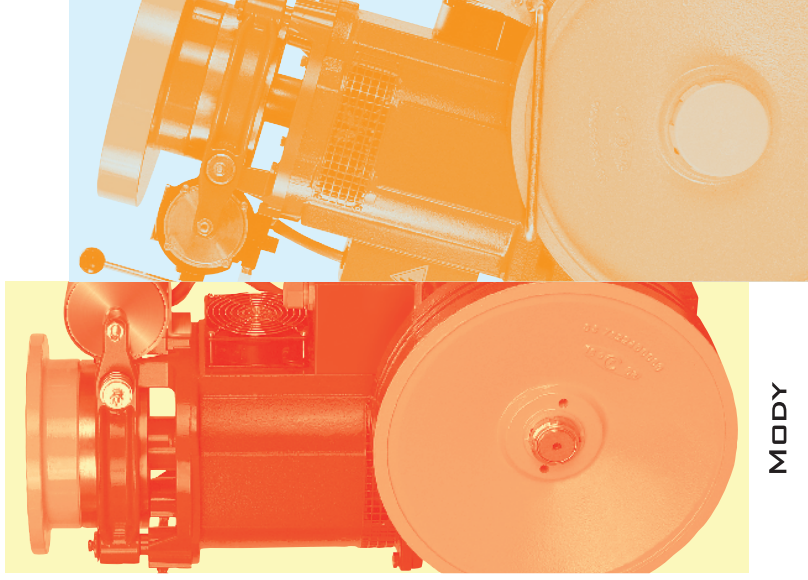


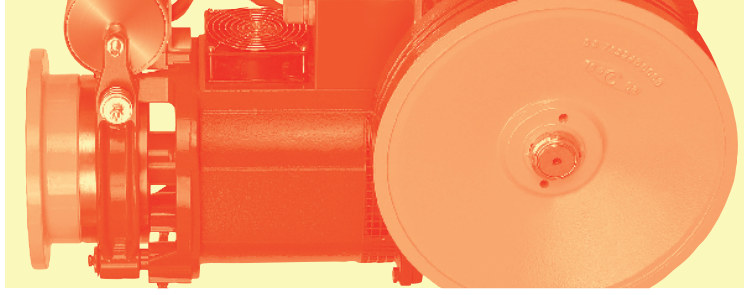
**LIBRETTO USO E MANUTENZIONE  
OWNER'S HANDBOOK  
BETRIEBS UND WARTUNGSANLEITUNG  
NOTICE D'UTILISATION ET D'ENTRETIEN  
MANUAL DE USO Y MANTENIMIENTO**



**TORO**



**LEO**



**MODY**



**ALBERTO A SASSI ASTOR**  
**HIGHER LIFT TECHNOLOGY**

**REV. 3**  
04/2014

04/2014

REV. 3

MODY - LEO - TORO



Codice QR - Rev.3-04/14

**ALBERTO A SASSI ASTOR**  
**HIGHER LIFT TECHNOLOGY**

**ALBERTO SASSI S.p.A. (GRUPPO SASSI HOLDING)**  
Uffici e Stabilimento - Offices and Factory  
Büro und Werk - Bureaux et Usine - Oficinas y Fábrica:  
Via Guido Rossa,1 Loc. Crespellano  
40053 Valsamoggia BO (ITALY)  
Tel+39 051 672 0202 - Fax+39 051 672 0244  
[www.sassi.it](http://www.sassi.it) - e-mail: [sassi@sassi.it](mailto:sassi@sassi.it)

La presente pubblicazione è stata redatta per argani conformi alle norme  
EN 81-1: 1998 + A3: 2009. Stabilimento in Loc. Crespellano Valsamoggia (BO)

The present publication has been written for gearboxes complying with  
EN 81-1: 1998 + A3: 2009 standards. Factory in Loc. Crespellano Valsamoggia (Bologna) Italy

Diese Veröffentlichung wurde für Getriebe verfasst, die der Europäischen Norm  
EN 81-1: 1998 + A3: 2009 entsprechen. Werk in Loc. Crespellano Valsamoggia (Bologna) Italy

La présent ouvrage a été rédigé pour des treuils conformes aux normes  
EN 81-1: 1998 + A3: 2009. Etablissement en Loc. Crespellano Valsamoggia (Bologna) Italy

Esta publicación ha sido elaborada para reductores que cumplan con la norma  
EN 81-1: 1998 + A3: 2009. Fabrica in Loc. Crespellano Valsamoggia (Boloña) Italy



Tutti i diritti di riproduzione del presente catalogo sono riservati alla:  
ALBERTO SASSI S.p.A.

Il testo ed il sistema di numerazione non possono essere usati in altri  
stampati, ristampati o tradotti, nè integralmente nè parzialmente, senza  
l'autorizzazione scritta della ALBERTO SASSI S.p.A.

**PER LA ESATTA INTERPRETAZIONE DELLE PRESENTI ISTRUZIONI VALE  
IL TESTO LETTERALE ESPRESSO IN LINGUA ITALIANA**

**N.B.:** le descrizioni ed immagini fornite nella presente pubblicazione non  
sono impegnative.

La ALBERTO SASSI S.p.A. si riserva il diritto di apportare tutte le modifiche  
che riterrà opportune in qualsiasi momento.

Proprietà riservata ALBERTO SASSI S.p.A.

All reproduction rights for the following catalogue are reserved by:  
ALBERTO SASSI S.p.A.

The text and numerical system shall not be used in other printed matter  
or translated either partially or entirely without the authorization from  
ALBERTO SASSI S.p.A.

**CORRECT INTERPRETATION OF THE PRESENT INSTRUCTIONS: ONLY LITERAL  
TEXT EXPRESSED IN ITALIAN LANGUAGE IS DEEMED AUTHENTIC.**

**Note:** the descriptions and illustrations supplied here do not express or  
imply a warranty.

ALBERTO SASSI S.p.A. reserves the right to make any modifications it  
retains necessary at any time.

All rights reserved by ALBERTO SASSI S.p.A.

Alle Rechte zur Vervielfältigung dieses Handbuches sind der Firma  
ALBERTO SASSI S.p.A. vorbehalten:

Der Text und das Nummerierungssystem können nicht ohne schriftliche  
Genehmigung der Firma ALBERTO SASSI S.p.A. in anderen Druckschriften  
verwendet, nachgedruckt oder übersetzt werden.

**GENAUE INTERPRETATION DER FOLGENDEN ANWEISUNGEN: NUR DIE AUF  
ITALIENISCH VERÖFFENTLICHTE FASSUNG DER FOLGENDEN ANWEISUNGEN IST  
VERBINDLICH.**

Zu beachten: die in dieser Veröffentlichung abgedruckten Beschreibungen  
und Abbildungen sind nicht verbindlich.

Die Firma ALBERTO SASSI S.p.A. behält sich vor, jederzeit die von ihr für  
erforderlich gehaltenen Änderungen vorzunehmen.

Privateigentum ALBERTO SASSI S.p.A.

Tous droits de reproduction ou représentation de la présente notice sont  
réservés à: ALBERTO SASSI S.p.A.

Le texte et le système de numération ne peuvent être ni utilisés dans  
d'autres ouvrages imprimés ou réimprimés, ni traduits, intégralement ou  
partiellement, sans l'autorisation écrite de: ALBERTO SASSI S.p.A.

**INTERPRÉTATION CORRECTE DE CES INSTRUCTIONS: SEUL FAIT FOI LE TEXTE  
LITTÉRAIRE EN LANGUE ITALIENNE**

N. B. Les descriptions et les illustrations de la présente notice sont données  
à titre purement indicatif (document non contractuel).

La société ALBERTO SASSI S.p.A. se réserve le droit d'apporter à tout  
moment et sans préavis des modifications aux caractéristiques indiquées sur le  
présent document.

Proprieté réservée ALBERTO SASSI S.p.A.

Todos los derechos de reproducción de este manual son propiedad de:  
ALBERTO SASSI S.p.A.

Prohibido utilizar el texto y el sistema de numeración en impresos o  
realizar una reproducción o traducción parcial o integral sin la autorización  
escrita de: ALBERTO SASSI S.p.A.

**CORRECTA INTERPRETACIÓN DE ESTAS INSTRUCCIONES: ÚNICAMENTE SE  
CONSIDERA AUTÉNTICO EL TEXTO LITERARIO EN ITALIANO.**

Nota: Las descripciones e ilustraciones incluidas en la presente publicación  
no son vinculantes.

ALBERTO SASSI S.p.A. se reserva el derecho de realizar cualquier modifi-  
cación que considere oportuna en cualquier momento.

Copyright ALBERTO SASSI S.p.A.

## AVERTISSEMENTS

Dans le cas de remplacement de pièces, toujours préciser:

- 1) type de treuil.
- 2) numéro de série de l'appareil, visible soit sur la confirmation de commande soit sur la plaque d'identification du treuil, ou bien estampillé sur le carter du treuil (pag.89).

Notez que ces informations sont indispensables à la société **ALBERTO SASSI S.p.A.** pour pouvoir vous fournir les éventuelles pièces de recharge accompagnées de leurs instructions de montage détaillées.

**EN CE QUI CONCERNE LES CONDITIONS ET LES LIMITES D'UTILISATION, IL FAUT IMPERATIVEMENT ET SCRUPULEUSEMENT RESPECTER LES PERFORMANCES INDIQUEES DANS NOTRE CATALOGUE GENERAL.**

**LE NON-RESPECT DES INSTRUCTIONS PEUT ENTRAÎNER UN FONCTIONNEMENT IRRÉGULIER ET DE POSSIBLES DOMMAGES À LA MACHINE.**

**IL EST FORMELLEMENT INTERDIT DE DÉMONTÉR UNE QUELCONQUE PARTIE DU TREUIL SOUS PEINE DE SUPPRESSION DE LA GARANTIE.**

**TOUT MONTAGE / DÉMONTAGE DU TREUIL ET / OU DE SES PIÈCES DOIT ÊTRE EFFECTUÉ, POUR DES RAISONS DE SÉCURITÉ, SEULEMENT PAR LE PERSONNEL AUTORISÉ DE ALBERTO SASSI SPA.**

## INFORMATIONS TECHNIQUES GENERALES

### TREUIL COMPLET DE MOTEUR

- **Norme Européenne de référence:** EN 81-1: 1998 + A3: 2009
- **Vibrations:** EN 60034-14
- **Bruit:** EN 60034 - 9

### MOTEUR ASYNCHRONE TRIPHASE 1 OU 2 POLARITE'

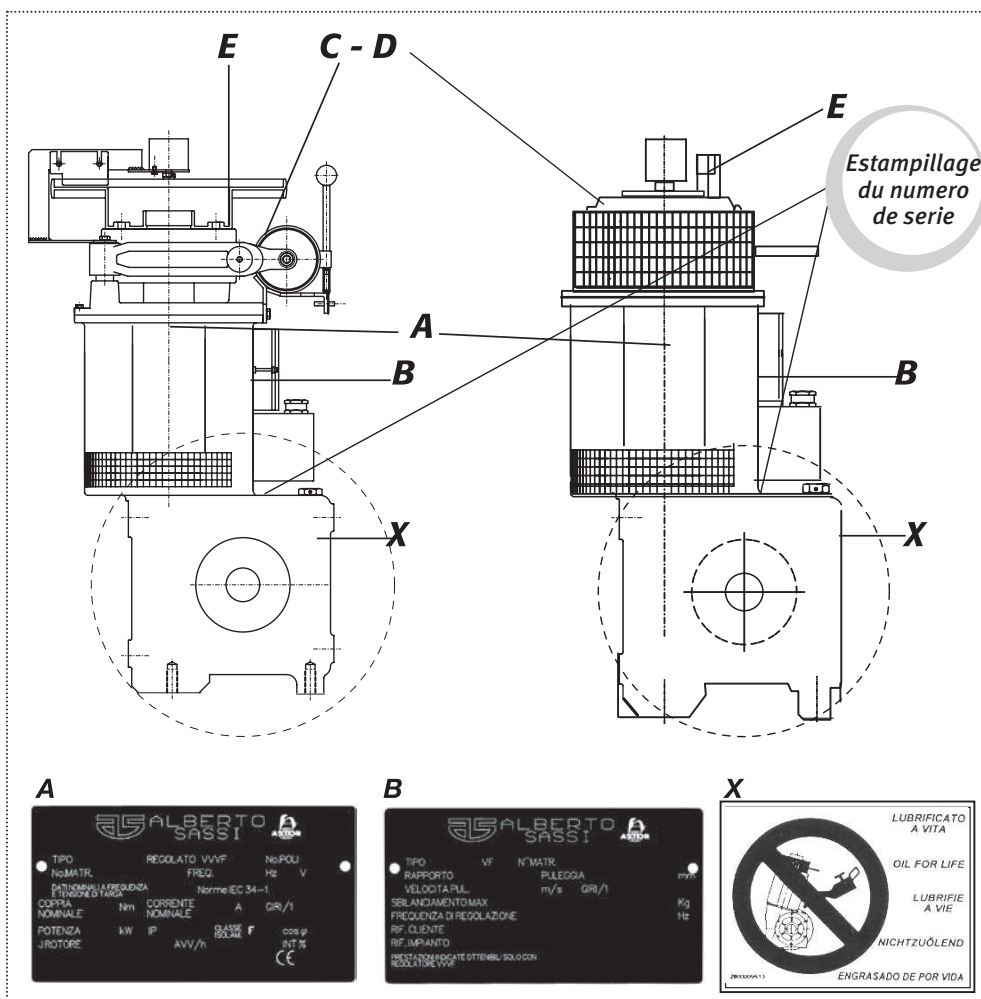
- **Normes constructives:** EN 60034-1 EN 60034-2  
EN 60034-8 EN 60204-1EN 60034-5
- **Normes EMC:** EN 12015 - EN 12016 -2005 EN 61000-6-3: 2007  
EN 55011: 1999 EN 55014: 2008

### FREIN ELECTROMAGNETIQUE

- **Norme Européenne:** EN 81-1: 1998 + A3: 2009
- **Normes EMC:** EN 12015 - EN 12016:2005 EN 61000-6-3: 2007  
EN 55011: 1999 EN 55014: 2008

## PLAQUETTES D'IDENTIFICATION DES TREUILS ET DES MOTEURS

EXEMPLE RÉCAPITULATIF DES PLAQUETTES PRÉSENTES  
SUR LES MACHINES; LEUR NOMBRE ET LEUR POSITION  
PEUVENT VARIER EN FONCTION DE LA CONFIGURATION



- A.** PLAQUETTE DU MOTEUR ÉLECTRIQUE
- B.** PLAQUETTE AVEC LES DONNÉES DU CONSTRUCTEUR CONCERNANT LE TYPE DE TREUIL
- C.** PLAQUETTE DU CONSTRUCTEUR DU FREIN
- D.** PLAQUETTE AVEC LES CARACTÉRISTIQUES DU FREIN
- E.** PLAQUETTE AVEC ÉTIQUETTE ADHÉSIVE “MONTÉE/DESCENTE”
- X.** ÉTIQUETTE ADHÉSIVE “OIL FOR LIFE”

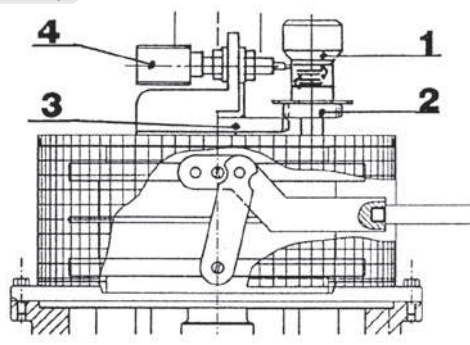
**ATTENTION!**

En cas de remplacement du moteur, réutiliser le couvercle du boîtier du bornier, avec les plaquettes du moteur et du treuil.

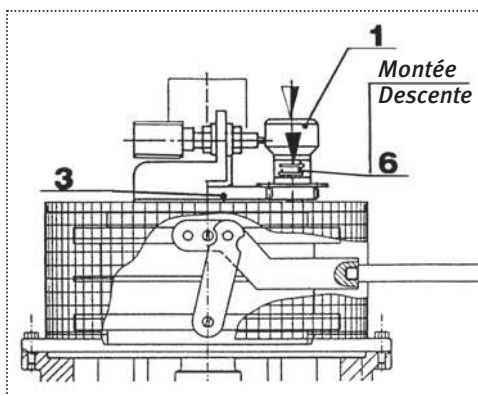
## OPÉRATIONS MANUELLES SUR LE FREIN EN CAS D'URGENCE

POUR INTERVENIR À LA MAIN SUR LE TREUIL,  
EN CAS D'URGENCE, PROCÉDER COMME SUIVANT: VERSION AVEC  
**FREIN À DISQUES**

### Mody



- A) Éteindre l'installation à l'aide de l'interrupteur général.
- B) Pousser vers le bas le bouton 1 (à deux positions fixes) de manière à ce que l'engrenage 2 entraîne l'engrenage 3.
- C) Contrôler que le pommeau du bouton 1 ait déplacé latéralement, au cours de la descente, le palpeur du microinterrupteur d'urgence 4.
- D) Enfiler la clé 5 (si possible à cliquet) à tête carrée de 1/2" dans le trou du bouton 1 et tourner dans le sens indiqué par les flèches placées sur la plaquette 6, fixée sur la partie cylindrique du bouton 1, tout en agissant alternativement sur le levier 7 d'ouverture manuelle du frein.

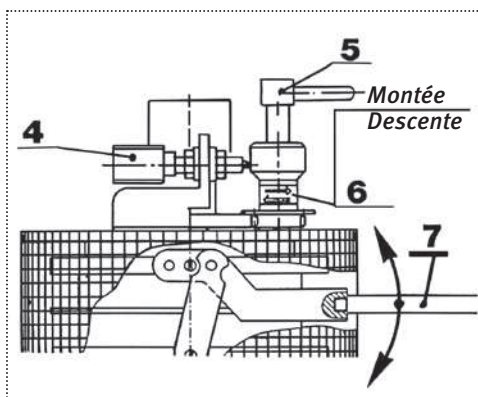


### SÉQUENCE DE LA MANŒUVRE ALTERNATIVE:

**Frein ouvert:** rotation sous charge de la clé 5.

**Frein fermé:** récupération de la position de la clé 5.

- E) Une fois terminée cette opération, ôter la clé 5 à tête carrée et soulever le bouton 1 de manière à libérer le microinterrupteur pour pouvoir remettre en route l'installation.



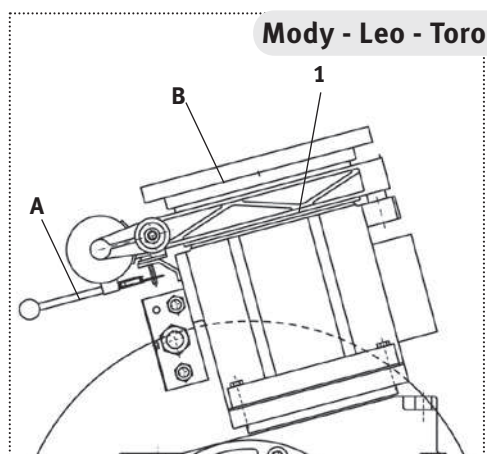
**Le frein à doubles disques avant est mis au point et réglé par le constructeur. Pas effectuer aucun intervention sur le frein! En cas de nécessité contacter le fournisseur du frein directement**

## OPÉRATIONS MANUELLES SUR LE FREIN EN CAS D'URGENCE - FREIN A TAMBOUR

POUR INTERVENIR À LA MAIN SUR LE TREUIL, EN CAS D'URGENCE, PROCÉDER COMME SUIT

- 1) Éteindre l'installation à l'aide de l'interrupteur général situé dans la salle des machines
- 2) Bloquer avec force le volant "B" de manœuvre à la main.
- 3) Appliquer constamment au levier "A" une force suffisante pour maintenir ouvertes les mâchoires 1 du frein.  
Faire bouger le volant "B" dans la direction la plus favorable pour porter la cabine jusqu'à l'étage le plus proche, en mettant de niveau à l'aide du repère marqué sur les cordes en acier (*si présent*).
- 4) Relâcher le levier "A" du frein.

**ATTENTION: NE JAMAIS RELÂCHER LA TENSION DES RESSORTS DU FREIN POUR FACILITER LA MANŒUVRE À LA MAIN**



*Dans les cas soit présent le frein de sûreté sur l'axe lent, avant d'exécuter tout ce qu'a été indiqué dans la chapitre, il est nécessaire débloquer le frein manuellement selon la procédure, en utilisant les instructions spécifique.*

## OPÉRATIONS EN CAS D'URGENCE ET ENTRETIEN

### MONTAGE DU SYSTEME DE BLOCAGE DES CABLES

*S'il s'avère nécessaire de mettre le contrepoids en appui pour effectuer des interventions sur l'installation ou pour soulever manuellement la cabine en actionnant la poulie des câbles, il est nécessaire de monter le SYSTEME DE BLOCAGE DES CABLES.*

### Mody - Leo - Toro

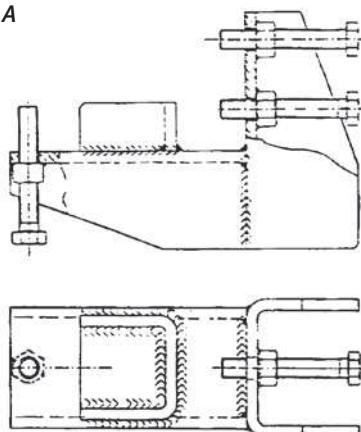
L'outil (*Fig. A*) se compose d'un étrier en équerre en tôle pliée et soudée, pourvu de vis de butée et d'une plaquette.

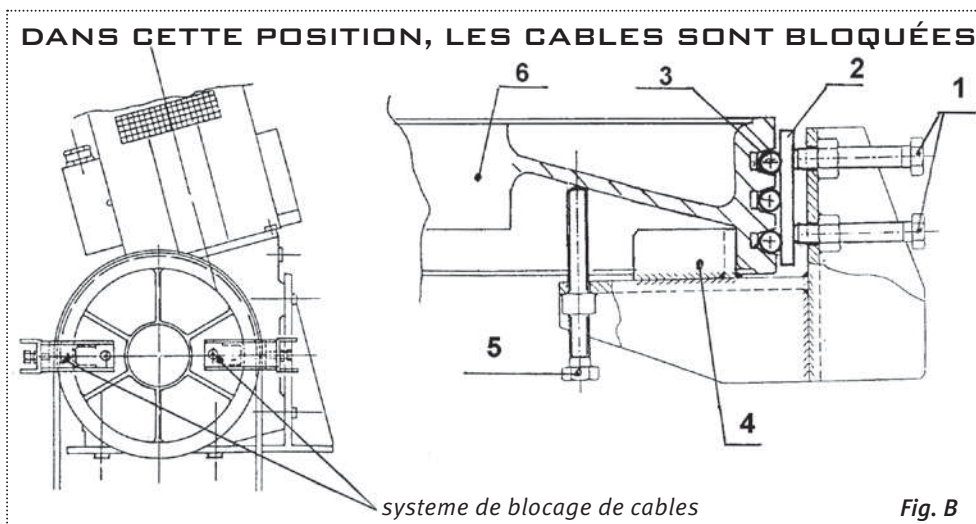
Il est utilisé sur la poulie de câbles comme indiqué sur la **figure A** pag 91.

Les vis **1** poussent la plaquette **2** qui va freiner les câbles **3**, tandis que la saillie **4**, fixée à l'étrier, entrave l'action des vis **1** sous le bord de la poulie. Les vis **5** permettent de régler la position de l'étrier, tout en le maintenant perpendiculaire à la poulie **6**.

Agir sur les vis **1** et **5** presque en même temps et de manière alternée.

Fig. A





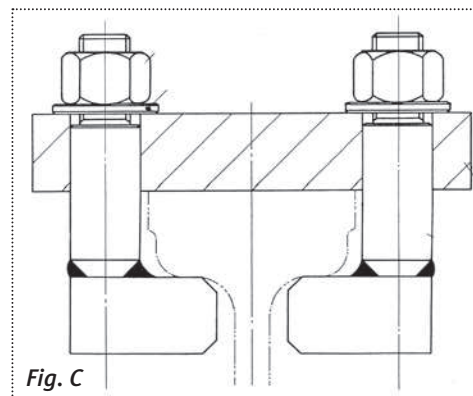
Un seul blocage de courroies suffit pour assurer l'installation; mais s'il faut soulever à la main la cabine, il faudra monter deux

blocages de cables comme le monte la *fig. B*. Ceux-ci devront être déplacés alternativement en fonction de la rotation de la poulie.

### Toro

Les procédures préalablement illustrées s'appliquent également pour l'utilisation du système de blocage des câbles représenté sur la *Fig. C*.

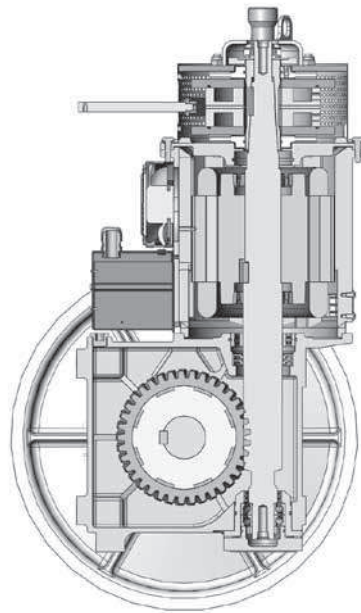
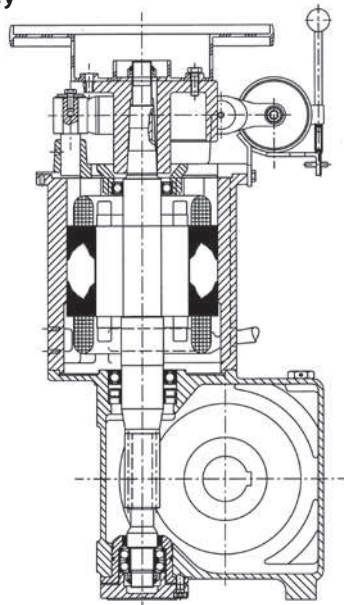
Il peut être appliqué sur les poulies a bande et permet de bloquer les câbles en exerçant une action de contraste sur les deux côtés des câbles.



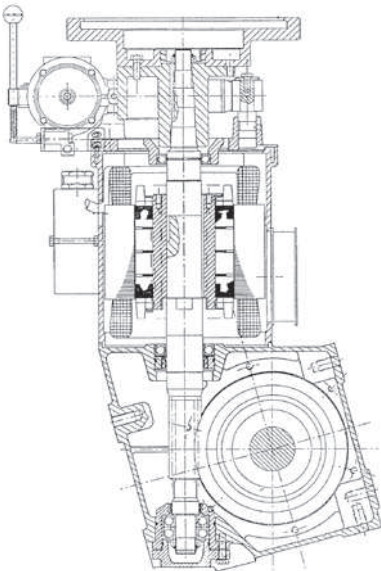
REDUCTEUR	Code blocage de cables (fig. A)		Code blocage de cables (fig. C)	
Mody	3000004420		-----	
Leo	3000004420		-----	
Toro	3000004420	3000004430	3000004000	3000004020
Largeur poulie	90 mm*	115 mm	80 mm	115 mm
	* Mody = 80 mm			

## SECTEUR VIS SANS FIN

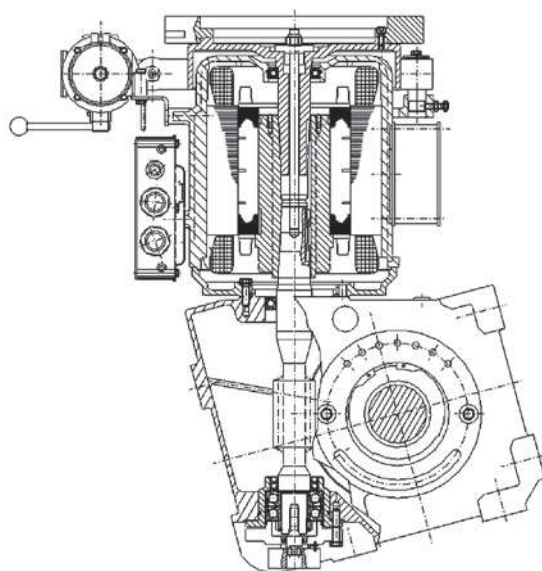
**Mody**



**Leo**



**Toro**

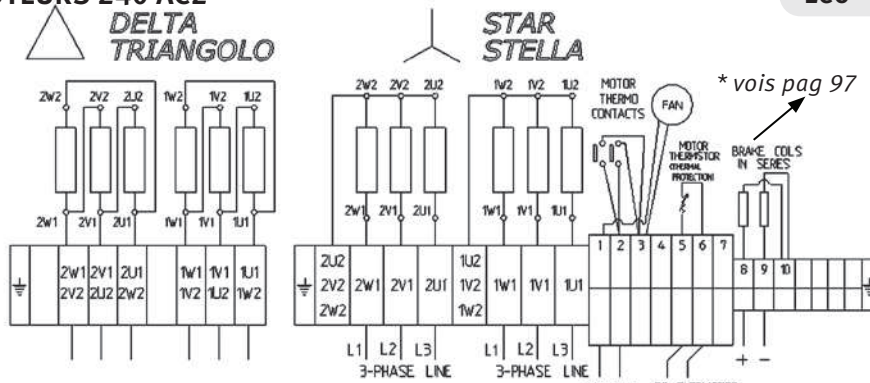


## SCHEMAS ELECTRIQUES

OUVRIR LES COUVERCLES DE LA BOÎTE SERRE-CABLES POUR PRÉLEVER  
LES PRESSES CÂBLES ET LE SCHÉMA ÉLECTRIQUE. EFFECTUER  
LES CONNEXIONS ÉLECTRIQUES SELON LES SCHÉMAS MONTRÉS ICI.

### MOTEURS 240 AC2

Leo - Toro

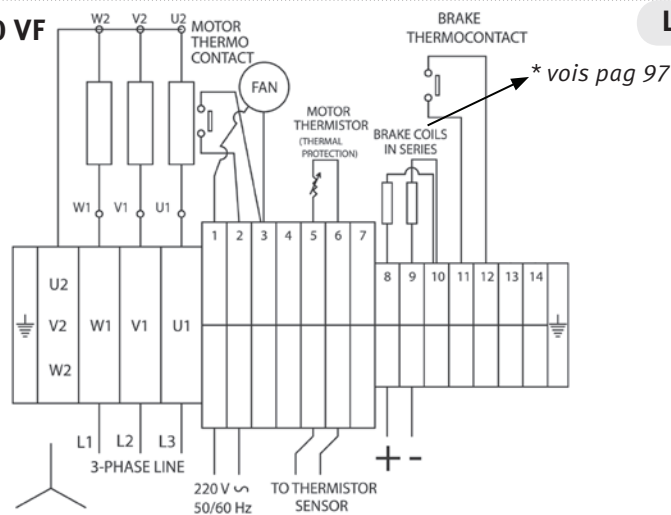


THERMOCONTACT TERMOCONTATTO		NOTES		NOTE	
		220 V c.a.		- 1 A	
THERMISTOR DO NOT APPLY VOLTAGE > 5 V TO THERMISTOR TERMINALS	TERMISTORE NON APPLICARE TENSIONI > 5 V AI TERMINALI DEL TERMISTORE	TEMPERATURE T < 145 °C	TEMPERATURA T > 145 °C	RESISTENCE VALUE 300 Ohm	VALORI RESISTENZE 4 KOhm

2900006507

### MOTEURS 240 VF

Leo - Toro

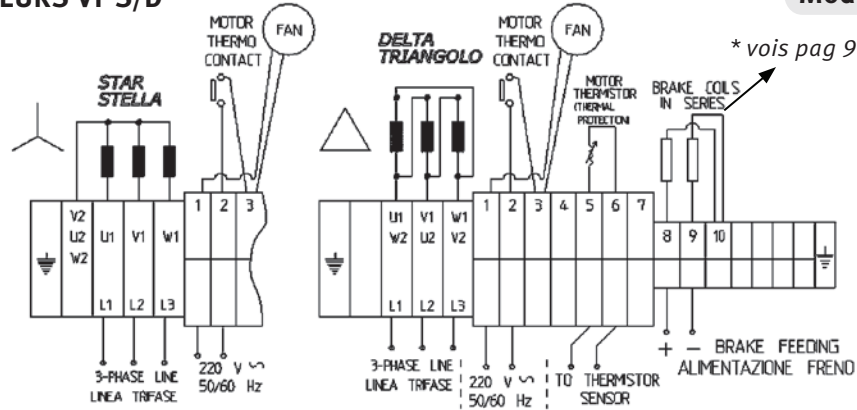


THERMOCONTACT TERMOCONTATTO		NOTES		NOTE	
		220 V c.a.		- 1 A	
THERMISTOR DO NOT APPLY VOLTAGE > 5 V TO THERMISTOR TERMINALS	TERMISTORE NON APPLICARE TENSIONI > 5 V AI TERMINALI DEL TERMISTORE	TEMPERATURE T < 145 °C	TEMPERATURA T > 145 °C	RESISTENCE VALUE 300 Ohm	VALORI RESISTENZE 4 KOhm

**SCHEMAS ELECTRIQUES**

**MOTEURS VF S/D**

**Mody**

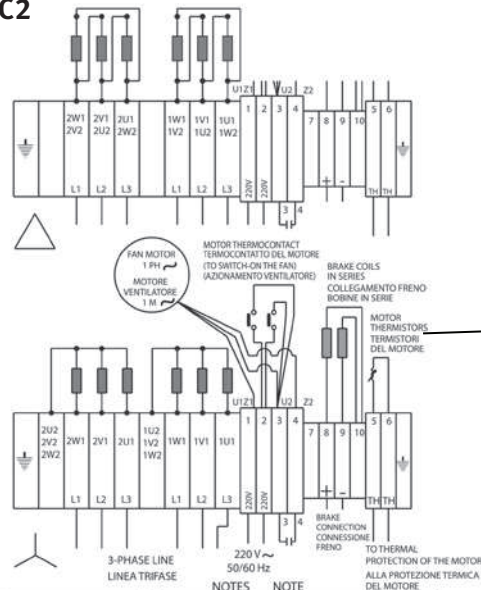


NOTES NOTE

2900006509	THERMOCONTACT TERMOCONTATTO THERMISTOR DO NOT APPLY VOLTAGE > 5V TO THERMISTOR TERMINALS TERMISTORE NON APPLICARE TENSIONE > 5V AI TERMINALI DEL TERMISTORE	(2) (3) (5) (6)	220 V c.a. - 1 A TEMPERATURE TEMPERATURA T < 145°C T > 145°C	RESISTENCE VALUE VALORE RESISTENZA 200 ± 800 Ohm ≈ 4 KOhm
------------	--	--------------------------	---	---

**MOTEURS 270 AC2**

**Toro**



NOTES NOTE

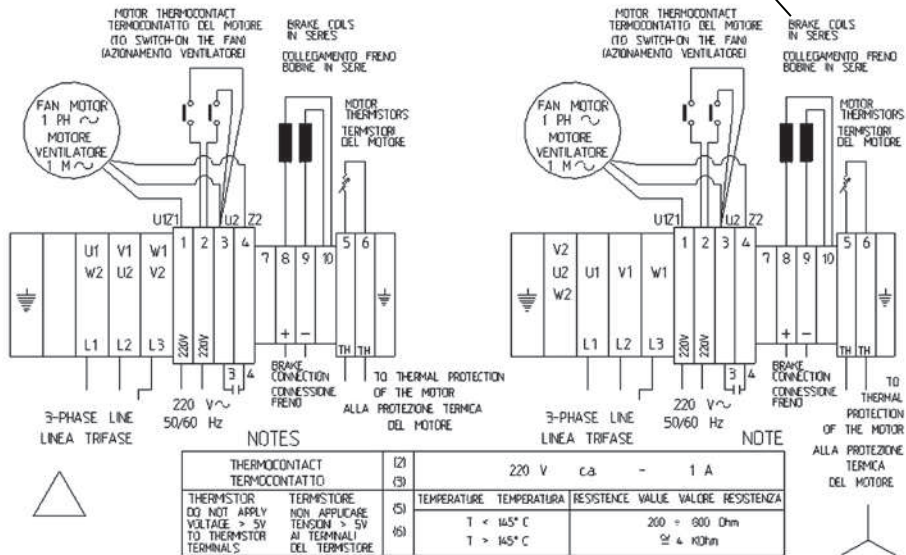
	THERMOCONTACT TERMOCONTATTO THERMISTOR DO NOT APPLY VOLTAGE > 5V TO THERMISTOR TERMINALS TERMISTORE NON APPLICARE TENSIONE > 5V AI TERMINALI DEL TERMISTORE	(2) (3) (5) (6)	220 V c.a. - 1 A TEMPERATURE TEMPERATURA T < 145°C T > 145°C	RESISTENCE VALUE VALORE RESISTENZA 200 ± 800 Ohm ≈ 4 KOhm
HIGH SPEED W.	ALTA VELOCITA	2U1 - 2U2	2V1 - 2V2	2W1 - 2W2
LOW SPEED W.	BASSA VELOCITA	1U1 - 1U2	1V1 - 1V2	1W1 - 1W2

**SCHEMAS ELECTRIQUES**

**MOTEURS 270 VF**

\* vois pag 97

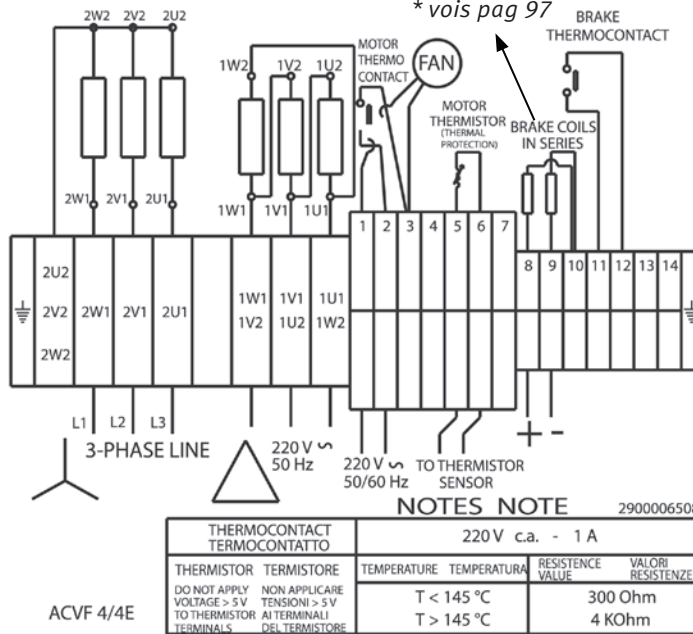
**Toro**



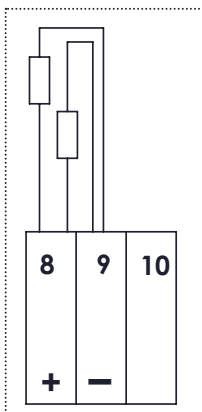
**MOTEURS 240 VF 4 4E**

\* vois pag 97

**Toro**



## SCHEMAS ELECTRIQUES



\* schéma de référence pour le frein déjà ajusté et connecté en parallèle à l'usine.

schéma de raccordement du frein en parallèle.

### Moteurs AC2

La connexion Étoile dans les moteurs AC2 est pour la tension de réseau (380 - 400 V) comme celle-là à Triangle (220 - 230 V).

Pour passer de la connexion Étoile à celle-là à Triangle, déconnecter les fils de couleur rouge U2, V2 et W2 du centre l'Étoile, aussi bien pour la grande que la petite vitesse, et les reconnecter successivement selon les schémas (U2 avec V1, V2 avec W1 et W2 avec U1) à pag. 94.

### Moteurs VF

Dans les moteurs VF la connexion Étoile est pour la tension de réseau (380 - 400 V) comme celle-là à Triangle (220 - 230 V). Pour passer de la connexion Star (Étoile), à celle-là à Delta (Triangle), déconnecter les fils de couleur rouge U2, V2 et W2 du centre Étoile et les reconnecter successivement selon le schéma (U2 avec V1, V2 avec W1 et W2 avec U1) à pag. 94.

Vice-versa, pour passer de la connexion en Triangle à celle en Etoile, débrancher les

### Moteurs VF ETOILE/TRIANGLE

Dans les moteurs VF S/D la connexion Étoile/Triangle dépend des conditions spéciales de utilisation du treuil vérifiable dans le catalogue Sassi, et il est indépendant de la tension d'alimentation. Pour passer de la connexion Star (Étoile), à celle-là à Delta (Triangle), déconnecter les fils de couleur

Au contraire pour passer de la connexion à Triangle à celle-là à Étoile, déconnecter les fils rouges U2, V2 et W2 des bornes vues dans le point précédent et les connecter ensemble dans la borne de centre Étoile aussi bien pour la grande que la petite vitesse.

**S'ASSURER DE LA RÉELLE TENSION DE RÉSEAU AVANT D'EFFECTUER UN ÉVENTUEL CHANGEMENT DANS LA CONNEXION DES MOTEURS A 2 VITESSES.**

**ATTENTION:** toujours relier la tension alternative de 220 V aux bornes 1 et 2 du ventilateur.

fils rouges U2, V2 et W2 des bornes vues au point précédent et les relier ensemble dans les bornes du milieu de l'Étoile.

**ATTENTION:** toujours relier la tension alternative de 220 V aux bornes 1 et 2 du ventilateur.

### Moteurs VF 4/4E

Sur ces moteurs, l'enroulement principal est relié en Etoile (avec une alimentation de 380-400 V) tandis que celui secondaire d'urgence est relié en Triangle (avec une alimentation de 220-230 V).

rouge U2, V2 et W2 du centre Étoile et les reconnecter successivement selon le schéma (U2 avec V1, V2 avec W1 et W2 avec U1).

Au contraire, pour passer de la connexion à triangle à celle en Etoile, déconnecter les fils rouges U2, V2 et W2 des bornes indiqués dans le point précédent et les connecter ensemble dans les bornes du centre l'Étoile.

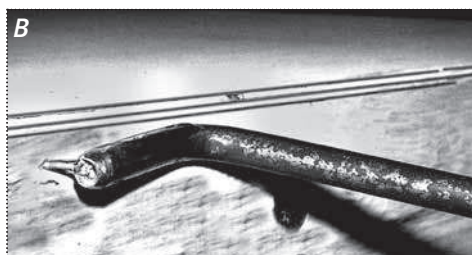
## OUVERTURE DES CAISSES EN CONTREPLAQUÉ

Pour l'ouverture de la caisse en contreplaqué, enlevez les clous qui fixent le couvercle.

Pour ce faire, et éviter aussi de casser le bois, utilisez de préférence l'outil indiqué dans les figures **A** et **B**.

Cet outil est constitué d'un tube coudé à 90° ayant une extrémité plus courte dont le bord est affûté et présente une encoche.

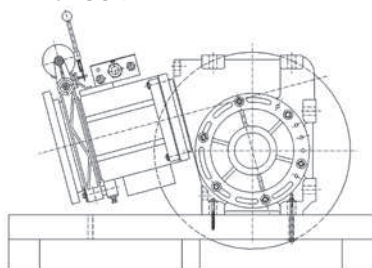
Placez le tube avec le milieu du côté aiguisé sur le clou et frappez à l'aide du marteau sur le tube afin de faire pénétrer l'encoche dans le bois, puis tourner le tube en faisant levier sur le coude du tube tout en faisant prise sous la tête du clou. **A** mesure que vous tournez, la tête du clou s'engagera dans l'encoche et petit à petit sortira.



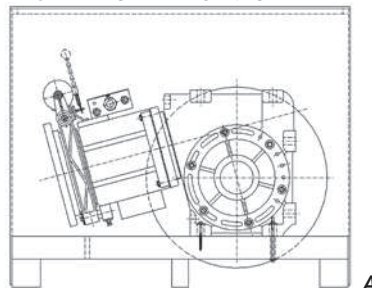
## EMBALLAGE ET TRANSPORT

LE TREUIL EST MANUTENTIONNÉ POUR L'EXPÉDITION À L'AIDE DE L'EMBALLAGE SUR PALETTE / BOITE / CAISSE

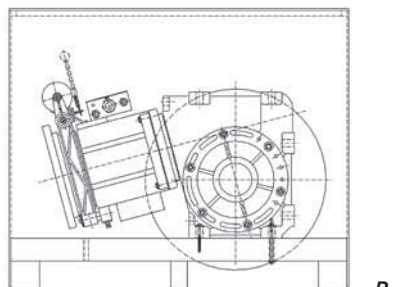
### EMBALLAGE SUR PALETTE



### EMBALLAGE EN BOITE EN CARTON



### EMBALLAGE EN CAISSE



#### REMARQUE:

Au cours de l'expédition, deux boîtes en carton peuvent pas être superposées.

#### REMARQUE:

Au cours de l'expédition, deux caisses maximum peuvent être superposées uniquement si:

- 1)- Les caisses sont identiques.
- 2)- Les arêtes sont accouplées à l'aide de cornières.

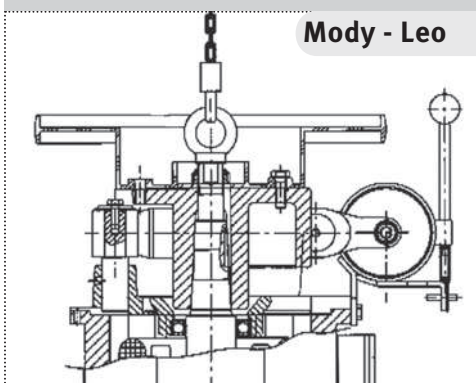
## DÉBALLAGE ET MANUTENTION

Dans la phase d'extraction avoir soin de ne pas heurter les parties tournantes (*volant, frein de tambour*) pour ne pas altérer l'équilibrage de la machine effectué en usine. Pour le positionnement sur le châssis voir la page 110 -111.

Pour l'assemblage éventuel, de l'accouplement encoder (*fourni démonté*) après avoir placé la machine sur le châssis enlever le piton et suivre les points à la page 118/119.

### VERSION AVEC FREIN À TAMBOUR

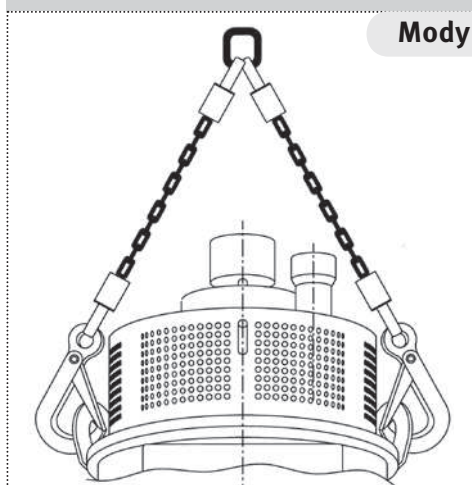
**Mody - Leo**



Le treuil est expédié avec le piton de levage monté dans le trou M14; ainsi, une fois déballé, on pourra le saisir à l'aide du crochet de la chaîne pour le soulever et le transporter. Pour **Leo**: Une fois que le treuil est en position, ôter le piton de levage et monter le couvercle en plastique par pression; celui-ci est livré avec la machine.

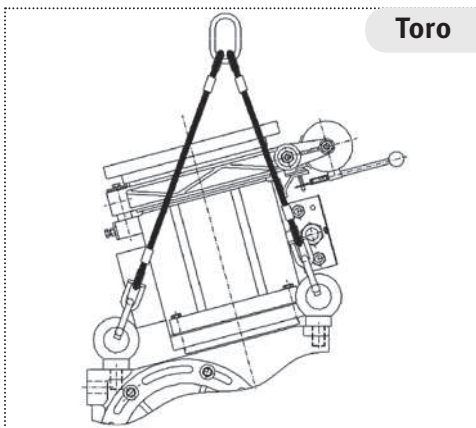
### VERSION AVEC FREIN DE DISCS

**Mody**



Le treuil est expédié avec les crochets de levage montés; ainsi, une fois déballé, on pourra le saisir à l'aide des crochets de la chaîne pour le soulever et le transporter.

**Toro**



Le treuil a des trous filetés M24 x 3 où il est possible de visser des chevilles à oeillet (*n'étant pas fournies*) pour faciliter le levage de la machine (*voir figure*).

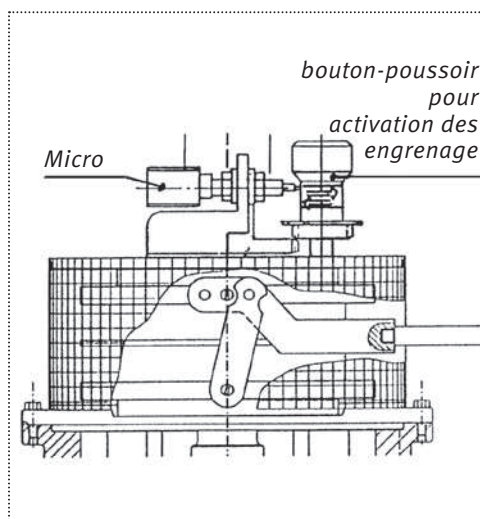
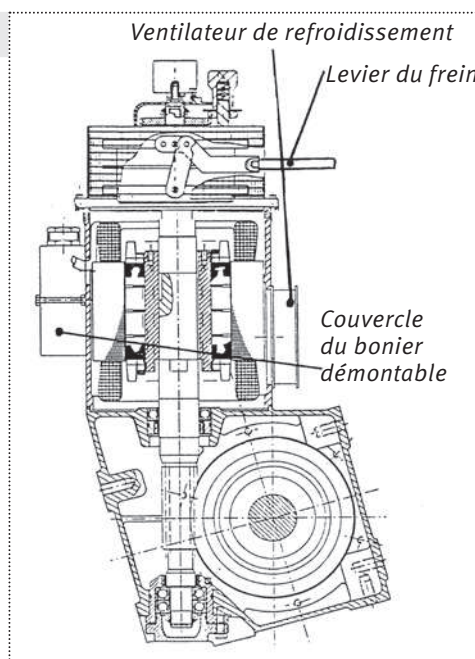
## MISE EN ROUTE APRÈS LE DÉBALLAGE ET LA MANUTENTION

AVANT LA MISE EN ROUTE, EFFECTUER LES OPÉRATIONS SUIVANTES POUR PRÉPARER LE TREUIL MUNI DE FREIN À DISQUES

### Mody

- 1) Ôter le levier du frein de son emballage et le monter en le vissant à fond.
- 2) Ouvrir le couvercle du bornier pour prélever les serre-câbles et le schéma électrique.
- 3) Prélever, dans le sachet se trouvant dans le boîtier du bornier du treuil, le microinterrupteur, les écrous hexagonaux correspondants et les rondelles.
- 4) Monter le microinterrupteur sur l'œillet situé sur la calotte en aluminium et le fixer avec les écrous et les rondelles correspondants, en prenant soin de mettre en contact le palpeur du microinterrupteur avec la partie cylindrique du bouton-poussoir de poing.

**N.B.** Le treuil contient la quantité correcte de lubrifiant (voir page 112/113)



### REMARQUE CONCERNANT LE FONCTIONNEMENT DU MICROINTERRUPTEUR:

Une fois monté, le microinterrupteur doit être relié au cadre de commande de l'installation de façon à ce que son contact, normalement fermé, soit mis en série sur les circuits de sécurité de l'installation.

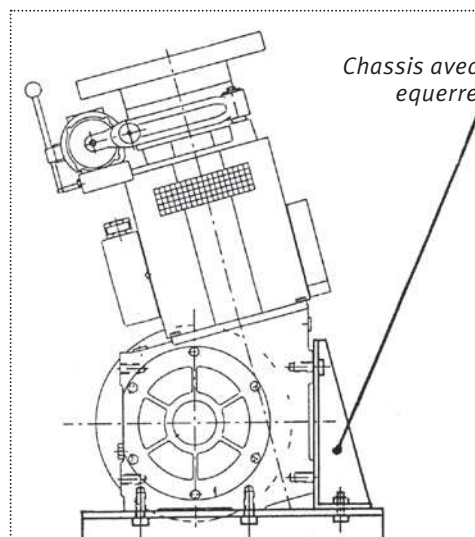
Pour manœuvrer à la main l'installation, garder le doigt sur le bouton-poussoir.

Ceci provoque l'ouverture du contact du microinterrupteur et bloque en même temps l'installation tant que le bouton-poussoir est enfoncé.

## FIXATION AU CHÂSSIS

### Leo

Positionner le treuil soit en position verticale, soit en position horizontale, sur un châssis avec une équerre, comme le montre la figure (*cette équerre est livrée avec la machine*).



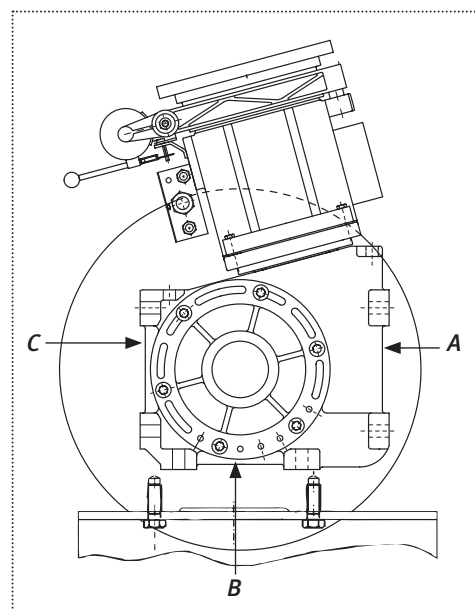
### Mody - Toro

Il est conseillé de positionner le treuil soit en position verticale, soit en position horizontale, sur un châssis avec une équerre, comme le montre la figure (*cette équerre est livrée avec la machine*).

Le châssis doit être calculé de façon à pouvoir soutenir les charges de l'installation et avoir des orifices de passage pour la fixation du treuil. La figure ci-dessous montre le treuil avec ses cotes de fixation et ses dimensions d'encombrement.

Le treuil dispose d'une **SEULE POSITION POUR LA POULIE** et les plans d'appui utiles inférieur horizontal et vertical sont **A - B - C**.

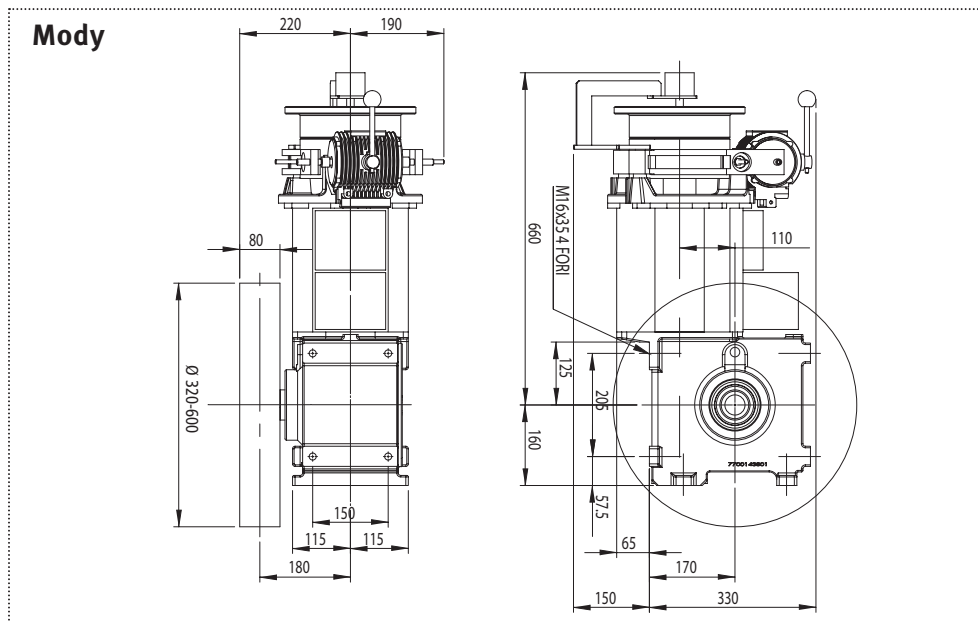
**REMARQUE:** Le treuil doit être fixé à l'aide de vis M24x3 ayant une classe de résistance d'au moins 8,8 lorsqu'on applique un couple de serrage de 170Nm (*Mody-Leo*) or 500Nm (*Toro*).



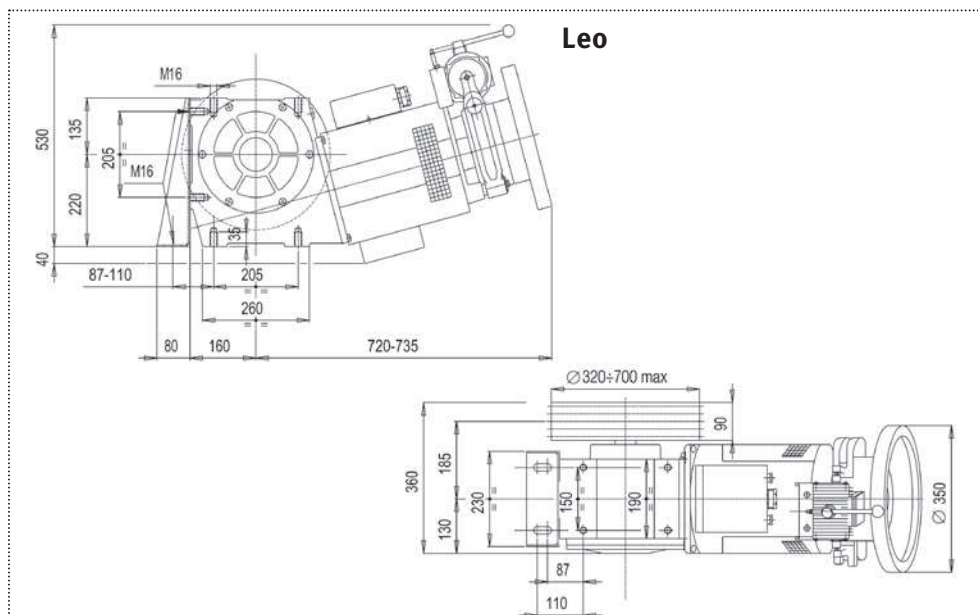
COUPLE DE SERRAGE VIS DE FIXATION AU CHÂSSIS	
Mody - Leo	170 Nm
Toro	500 Nm

## POSITIONNEMENT SUR LE CHÂSSIS

### COTES DE FIXATION ET DIMENSIONS D'ENCOMBREMENT



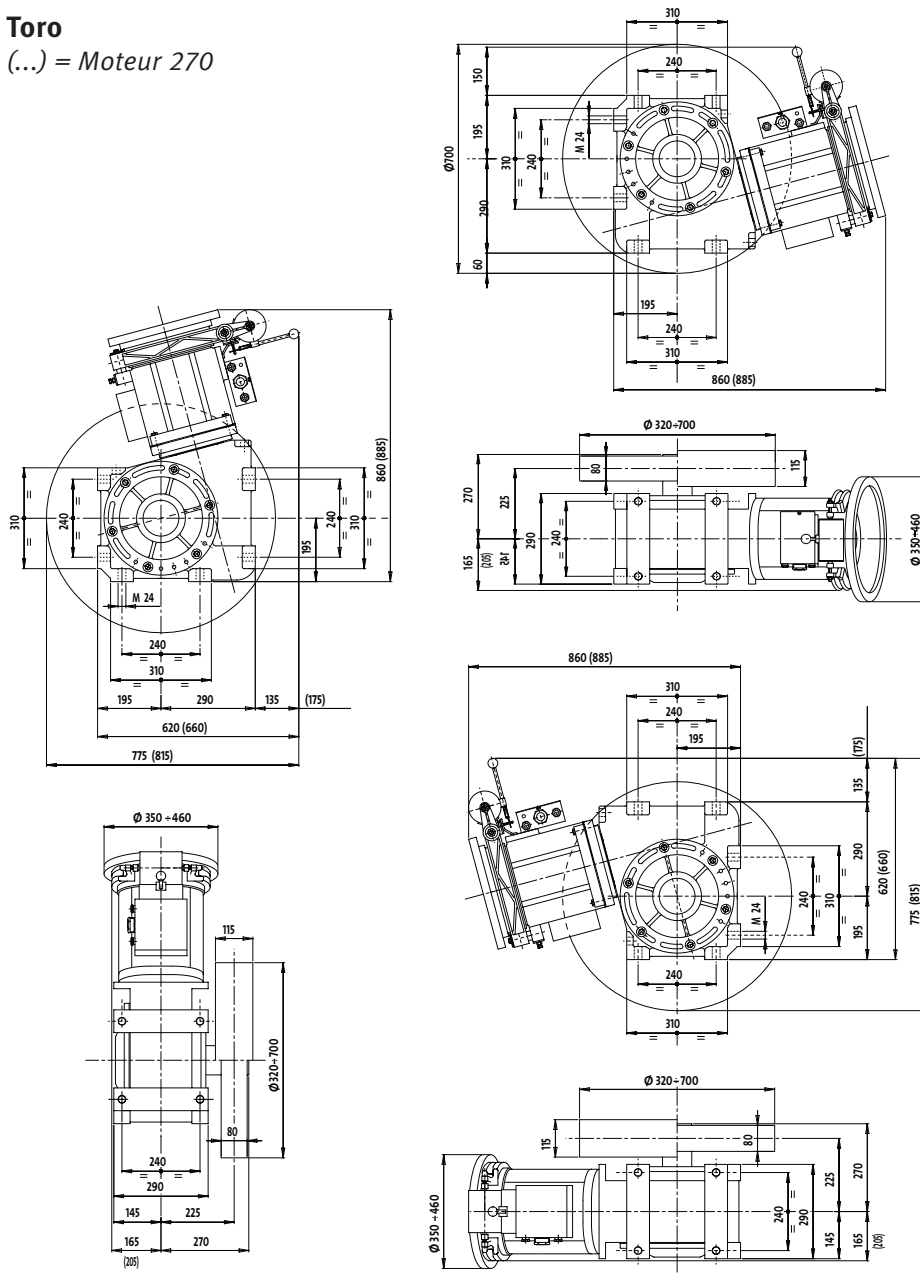
### COTES DE FIXATION ET DIMENSIONS D'ENCOMBREMENT



## POSITIONNEMENT SUR LE CHÂSSIS

### COTES DE FIXATION ET DIMENSIONS D'ENCOMBREMENT

**Toro**  
 (...) = Moteur 270

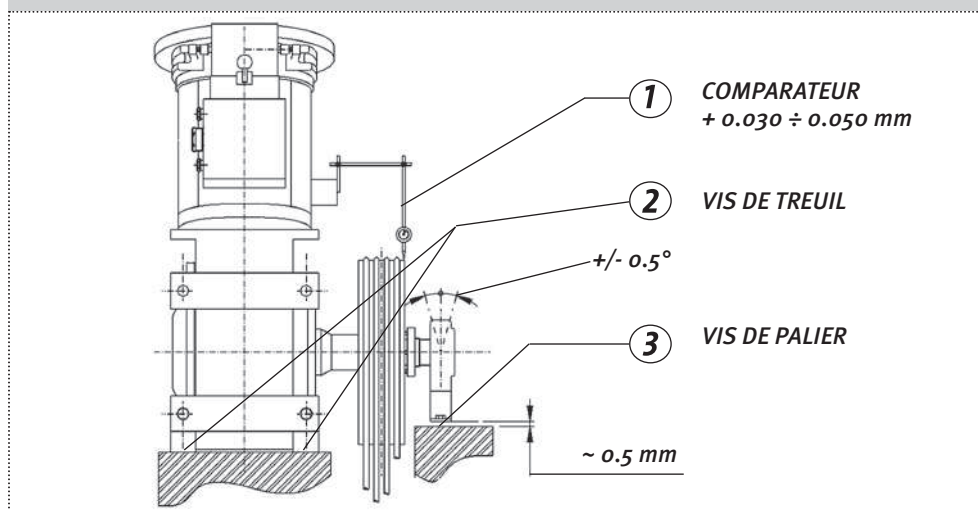


## POSITIONNEMENT SUR LE CHÂSSIS

### Mody - Leo - Toro

CES OPÉRATIONS, COMMUNES À TOUS LES TYPES D'APPAREILS MONTÉS SUR CHÂSSIS, PERMETTENT DE MAINTENIR PARFAITEMENT HORIZONTAL L'ARBRE PV APRÈS LA MISE ENTRACTION DE L'INSTALLATION, CAR ELLES TIENNENT COMPTE DES INÉVITABLES DÉFORMATIONS STRUCTURELLES DU CHÂSSIS.

CAS A: ARBRE LENT (OU PV) AVEC PALIER EXTERNE, TRACTION DESCENDANTE.



### SCHÉMA D'ALIGNEMENT

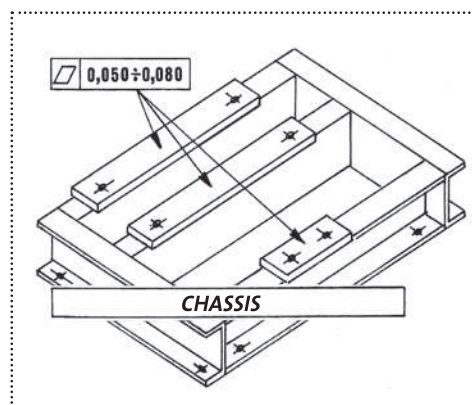
Posez le treuil sur le châssis et vérifiez que le dégagement entre le châssis et le palier est plus de **0,5 mm**; si ce n'est pas le cas, calez le palier jusqu'à l'obtention de cette valeur. Montez et serrez à fond les vis de fixation du treuil au châssis.

Montez une base magnétique avec le comparateur comme représenté à la figure. Après avoir remis à zéro le comparateur, placez des cales d'épaisseur entre le palier et le plan d'appui de telle sorte que le comparateur indique un déplacement vers le haut d'environ **0,03 ÷ 0,05 mm**.

Montez à présent les vis de fixation du palier externe en les serrant à fond. Pour les couples de serrage correspondants, consultez le tableau suivante.

Le comparateur, après sa fixation, doit toujours indiquer un déplacement vers le haut avoisinant **0 ÷ 0,05 mm**.

Si ce n'est pas le cas, calez le palier externe jusqu'à l'obtention de cette valeur.



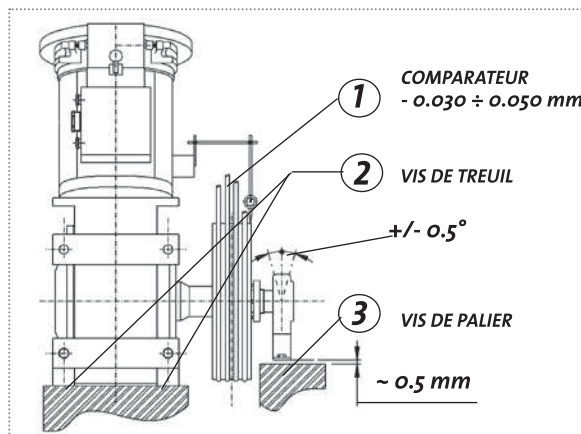
DIAMETRE	COUPLES
M16	170 Nm
M18	283 Nm
M20	400 Nm
M24	500 Nm

## CAS B: ARBRE LENT (OU PV) AVEC PALIER EXTERNE, TRACTION ASCENDANTE.

## SCHEMA D'ALIGNEMENT

Posez le treuil sur le châssis à la hauteur des trous de fixation prévus et vérifiez que le dégagement entre le châssis et le palier est plus de  $0,5 \text{ mm}$ ; si ce n'est pas le cas, calez le treuil jusqu'à l'obtention de cette valeur. Montez une base magnétique avec le comparateur comme le montre la figure.

Après avoir remis à zéro le comparateur, placez des cales d'épaisseur entre le palier et le plan d'appui mais dans une moindre mesure que dans le cas **A**, de telle manière à ne laisser qu'un dégagement d'environ  $0,1 \text{ mm}$ . Montez les vis de fixation du palier externe en les serrant à fond. Pour les couples de serrage correspondants, consultez le tableau *page 104*.



Le comparateur, après sa fixation, doit indiquer un déplacement avoisinant  $0,03 \div 0,05 \text{ mm}$  vers le bas.

Si ce n'est pas le cas, calez le palier externe jusqu'à l'obtention de cette valeur.

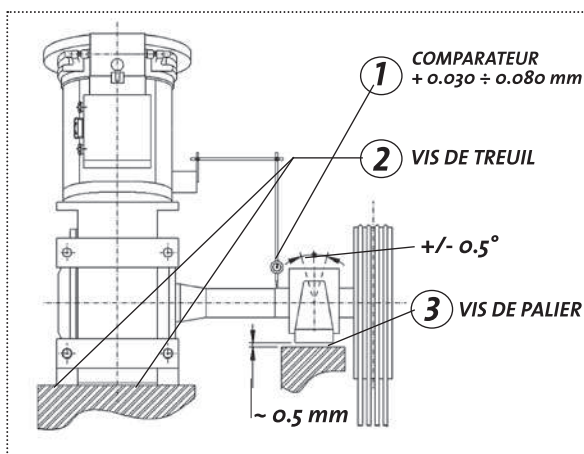
## CAS C: ARBRE LENT (OU PV) AVEC PALIER INTERMÉDIAIRE, TRACTION DESCENDANTE.

## SCHEMA D'ALIGNEMENT

Posez le treuil sur le châssis à la hauteur des trous de fixation prévus, calez éventuellement le palier et vérifiez que le dégagement entre la cale d'épaisseur et le palier est plus de  $0,5 \text{ mm}$ ; si ce n'est pas le cas, calez le treuil jusqu'à l'obtention de cette valeur.

Montez et serrez à fond les vis de fixation du treuil au châssis. Montez une base magnétique avec le comparateur comme le montre la figure.

Après avoir remis à zéro le comparateur, placez des cales d'épaisseur entre le palier et le plan d'appui de telle sorte que le comparateur indique un dégagement vers le haut d'environ  $0,03 \div 0,08 \text{ mm}$ . Montez à présent les vis de fixation du palier en les serrant à fond.



Pour les couples de serrage correspondants, consultez le tableau *page 104*.

Le comparateur, après sa fixation, doit toujours indiquer un déplacement vers le haut avoisinant  $0 \div 0,08 \text{ mm}$ . Si ce n'est pas le cas, calez le palier jusqu'à l'obtention de cette valeur.

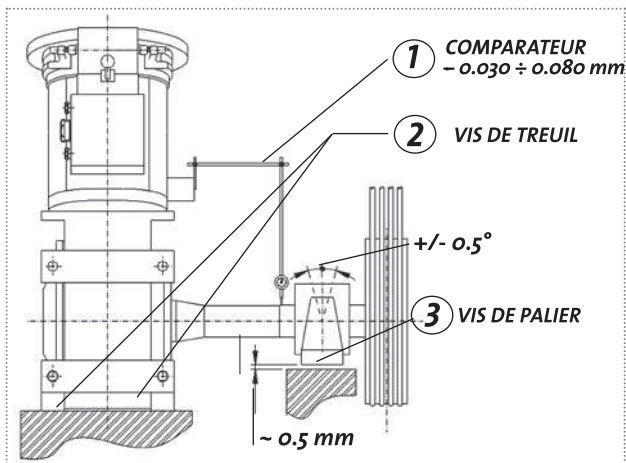
## CAS D: ARBRE LENT (OU PV) AVEC PALIER INTERMÉDIAIRE, TRACTION ASCENDANTE.

## SCHÉMA D'ALIGNEMENT

Posez le treuil sur le châssis à la hauteur des trous de fixation prévus, calez éventuellement le palier et vérifiez que le dégagement entre la cale et le palier est plus de  $0,5\text{ mm}$ ; si ce n'est pas le cas, calez le treuil jusqu'à l'obtention de cette valeur.

Montez et serrez à fond les vis de fixation du treuil au châssis. Montez une base magnétique avec le comparateur comme le montre la figure. Après avoir remis à zéro le comparateur, placez des cales d'épaisseur entre le palier et le plan d'appui mais dans une mesure inférieure au cas C, de telle manière à ne laisser qu'un dégagement d'environ  $0,1\text{ mm}$ .

Montez les vis de fixation du palier en les serrant à fond.



Pour les couples de serrage correspondants, consultez le tableau page 104.

Le comparateur, après sa fixation, doit indiquer un déplacement vers le bas d'environ  $0,03\div 0,08\text{ mm}$ . Si ce n'est pas le cas, calez le palier jusqu'à l'obtention de cette valeur.

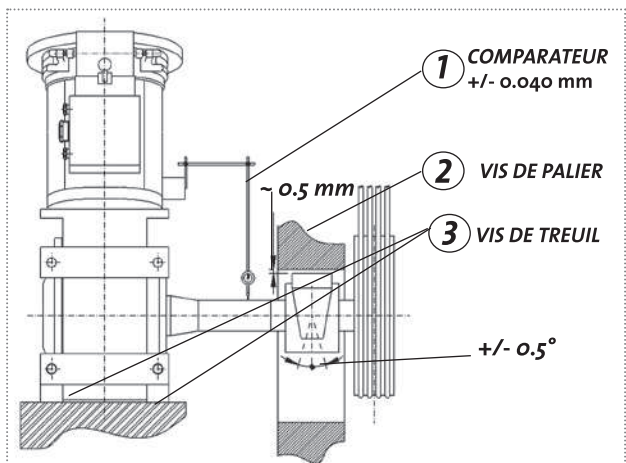
## CAS E: ARBRE LENT (OU PV) AVEC PALIER INTERMÉDIAIRE, TRACTION ASCENDANTE.

## SCHÉMA D'ALIGNEMENT

Posez le treuil sur le châssis à la hauteur des trous de fixation, calez éventuellement le palier et vérifiez que le dégagement entre la cale d'épaisseur et le palier soit plus de  $0,5\text{ mm}$ ; si ce n'est pas le cas, abaissez le plan d'appui du treuil jusqu'à l'obtention de cette valeur.

Montez et serrez à fond les vis de fixation du treuil au châssis. Montez une base magnétique avec le comparateur comme le montre la figure.

Après avoir remis à zéro le comparateur, placez des cales d'épaisseur calibrées entre le palier et le plan d'appui de telle sorte que celles-ci ne résultent jamais forcées et ne déplacent l'aiguille du comparateur du "0". Montez à présent les vis de fixation du palier en les serrant à fond.



Pour les couples de serrage correspondants, consultez le tableau page 104.

Le comparateur, après sa fixation, doit indiquer un déplacement de  $\pm 0,04\text{ mm}$ ; si ce n'est pas le cas, calez le palier jusqu'à l'obtention de cette valeur.

## INSTRUCTIONS POUR LA CONNEXION ET RÉGULATION DU FREIN D'EMERGENCE SUR ARBRE LENT

### GÉNÉRAUX CONNUS

En cas de frein de secours sur l'arbre de poulie, s'il vous plaît consulter les manuels d'utilisation spéciaux fournis avec la machine.

Les manuels (*frein DF by Alberto Sassi, freins by Mayr et Warner*) du freins sont fournis avec la machine.



**IMPORTANT!**  
**FAIRE ATTENTION A LES CONNEXIONS ÉLECTRIQUES DU FREINS ET LE POSSIBLE SYSTÈME DE DÉBLOCAGE MANUEL D'URGENCE DE FREIN**

### RÉGLAGE DU FREINAGE

#### Mody - Leo - Toro FREIN À TAMBOUR

Le réglage doit être effectué lorsque l'installation est **EN TRACTION**.

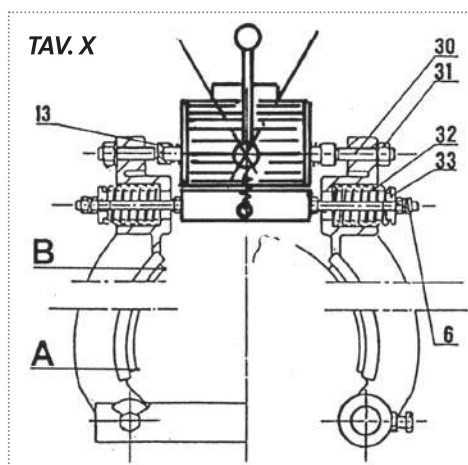
Lorsque l'installation est en marche, et donc que l'électroaimant est excité, dévisser l'écrou de blocage **31** et desserrer légèrement la vis de réglage **30** jusqu'à ce que le matériel de freinage commence à frotter sur le tambour du frein (*voir le tableau X*). À ce point, revisser la vis **30** juste ce qu'il faut pour empêcher à la mâchoire de frotter sur le tambour du frein lorsque l'installation est en mouvement.

Serrer l'écrou de sécurité **31** et refaire la même opération sur la deuxième mâchoire.

Plus tard, on pourra intervenir sur la précharge des ressorts pour régler l'intensité du freinage. Il suffit de dévisser le contre-écrou de sécurité **6** et d'agir sur l'autre écrou pour augmenter ou diminuer la compression du ressort **32** jusqu'à ce qu'on ait atteint le freinage désiré; resserrer alors le contre-écrou **6** externe.

Refaire les mêmes opérations pour l'autre mâchoire. Il est à remarquer que durant la vie du treuil, les ferodos des mâchoires tendront à s'user, ce qui diminuera l'efficacité du freinage par effet de la diminution de la précharge des ressorts.

**Par conséquent, c'est une erreur que d'intervenir uniquement sur le frein en augmentant cette précharge: il est nécessaire d'exécuter toute la procédure de réglage** en intervenant également sur la vis de réglage **30**, comme nous l'avons vu au début de ce chapitre, de façon à ne pas augmenter la course des têtes de butée **13**.



Lors du remplacement des mâchoires, se rapporter également au chapitre suivant ("*Réglage du frein*") pour assurer un ajustement parfait des nouvelles surfaces freinantes au tambour du frein. Il faut enfin préciser qu'il est pratiquement impossible de prévoir à l'avance la fréquence du réglage du frein: elle dépend du type d'installation, de son utilisation et du compromis entre le moment d'ouverture du frein, lors du départ, et sur celui de fermeture, lors de l'arrêt.

**N.B. En tout cas, les mâchoires, ainsi que le matériel freinant correspondant doivent être remplacés lorsque ce matériel atteint 2 [mm] d'épaisseur au point d'usure maximum.**

## RÉGLAGE DU FREIN

### Mody - Leo - Toro

Procéder au réglage après avoir **ASSURÉ** l'installation. Contrôler tout d'abord que le frein se débloque lorsqu'on alimente l'électroaimant. Si ce n'est pas le cas, procéder de la manière suivante (*voir le tableau X*). Lorsque le frein est désactivé, dévisser les écrous de blocage **31**, puis les vis de réglage **30** de façon à ce qu'elles s'éloignent de quelques millimètres (*4 environ*) des têtes de butée **13**, tout en s'assurant manuellement que les têtes de butée **13** se trouvent en fin de course vers l'extérieur.

Desserrer les écrous **6** en laissant les rondelles **33** au contact des ressorts **32**.

Les mâchoires étant tout près du tambour, revisser les vis de réglage **30**, en déplaçant les têtes de butée **13** vers le centre du frein de 1 mm environ; puis serrer les écrous de sécurité **31**.

Lorsque l'électroaimant est excité, contrôler que le matériel freinant de la mâchoire ne soit pas en contact avec le tambour du frein: il suffit de contrôler au point **B** de la figure s'il existe ou non un espace de **0,5\0,8 mm** environ et surtout que cet espace soit présent sur tout le pourtour du matériel freinant, ne serait-ce qu'avec une légère diminution jusqu'au point **A**.

Si ce n'est pas le cas, et uniquement dans ce cas, précéder au réglage de l'excentrique réglant l'ajustement mâchoire-tambour du frein.

Lorsque l'électroaimant **N'EST PAS** excité, dévisser les écrous de blocage **31**, puis les vis de réglage **30** de façon à ce qu'elles s'éloignent de quelques millimètres (*4 environ*) des têtes de butée **13**, tout en s'assurant manuellement que les têtes de butée **13** se trouvent en fin de course vers l'extérieur.

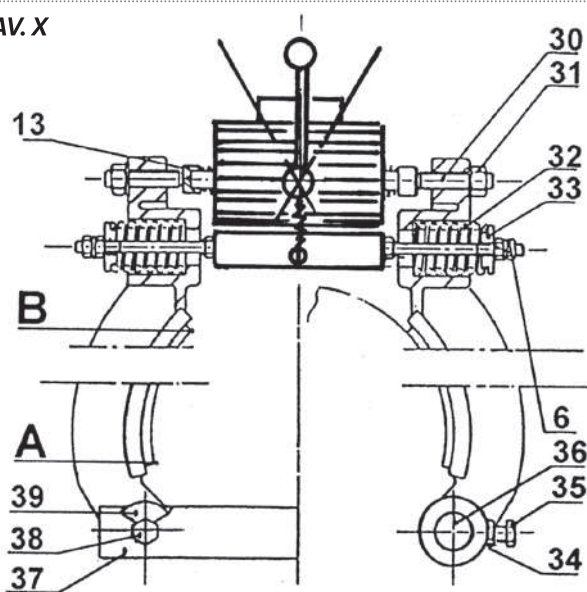
Desserrer les écrous **6**, en laissant les rondelles **33** au contact des ressorts **32**. Dévisser les vis **38**, ôter la jonction entre les goujons **37** et les ressorts à coupelle **39**.

Desserrer les écrous **34** et les vis **35**, puis agir sur les excentriques **36** (*à l'aide d'une clé ou d'un tournevis selon la version*) de façon à ce que les mâchoires s'accouplent parfaitement avec le tambour du frein.

Visser les vis **35** et les écrous **34**, remonter les ressorts à coupelle **39**, la jonction entre les goujons **37** et serrer les vis **38**.

Les mâchoires étant tout près du tambour, revisser les vis de réglage **30** en déplaçant les têtes de butée **13** vers le centre

TAV. X

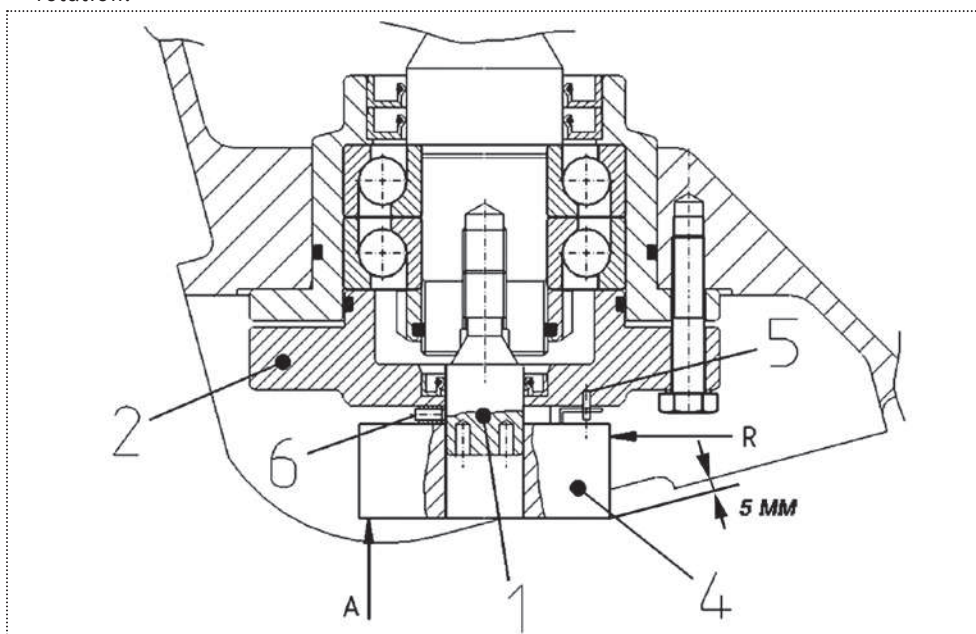


du frein de **1 mm** environ; puis serrer les écrous de sécurité **31**. Passer ensuite au réglage du ressort **32** comme l'explique le chapitre "Réglage du freinage".

## MONTAGE DE L'ENCODEUR STANDARD CONFIGURATION: CÔTÉ BUTÉE A BILLES

AVANT D'EXÉCUTER LE MONTAGE DE L'ENCODEUR, S'ASSURER QUE L'INTERRUPTEUR GÉNÉRAL, DANS LE TABLEAU DE COMMANDE, SOIT DÉCONNECTÉ DANS LE CAS QUE LE TREUIL SOIT DÉJÀ INSTALLÉ SUR L'INSTALLATION.

- Leo - Toro**
- 1) Les machines qu'ont été commandées avec la prédisposition de l'accouplement encoder côté butée à billes, sont fournies du couvercle n°2, (voir fig.) déjà prédisposé pour cet assemblage. Telle prédisposition est protégée avec un bouchon en plastique jaune (pas représenté dans la figure) que doit être enlevé à machine froide pour éviter écoulements de graisse des roulements de la butée à billes.
  - 2) Le pivot standard, qu'est déjà monté sur le bout de la vis sans fin, a un diamètre quel permet de monter quelques types d'encodeur à arbre creux de 25 mm.
  - 3) Assembler l'encodeur n° 4 en lui faisant écouler, en manière coaxiale, au pivot n° 1 jusqu'à environ **0.5 mm** du couvercle n°2, et centrer l'épine n° 5 dans le spécial arrêt anti-rotation.  
L'épine standard a un diamètre de **3 mm** et elle est placée à **32.5 mm** de l'axe de rotation.
  - 4) Serrer soigneusement les **3** grains d'arrêt M4 n° 6 avec une clef avec tête hexagonale, de moyen alternatif, à l'arbre 1 pour permettre le centrage de l'encodeur; après, les serrer de la même manière. Contrôler que pendant la rotation de l'axe moteur, l'encodeur même n'a pas mouvements anomaux, indicateurs d'un pas correct centrage: les meilleures valeurs admissibles sur l'encodeur standard sont inférieures ou égales à **+/- 0.1 mm** dans le sens radial (**R**) et inférieures ou égales à **+/- 1 mm** dans le sens axial (**A**), et il sont à mesurer au moyen d'un comparateur. Dans le cas contraire répéter les procédures indiquées aux points **3** et **4**.
  - 5) Une fois assemblé, l'encodeur saillit de l'étage d'appui de la machine montée en position verticale.  
**Dans le cas qu'on veuille monter cet accouplement sur une machine qu'en ne soit pas prédisposée, on doit consulter la A. SASSI S.p.A. pour recevoir les spécifiques instructions.**



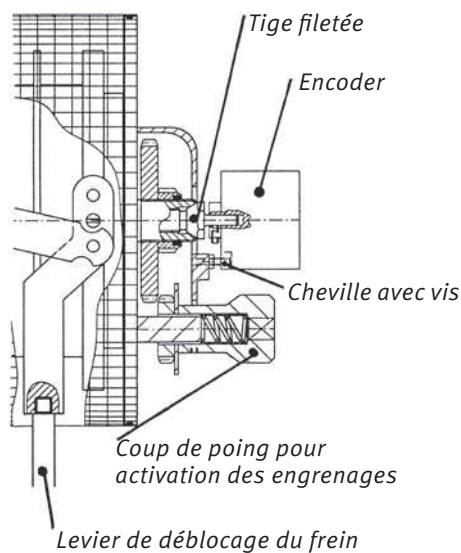
## MONTAGE DE L'ENCODEUR - CÔTÉ MOTEUR

### VERSION AVEC FREIN DE DISCS

**Mody**

Une fois que le treuil est en place, procéder de la.

- 1) Monter la tige filetée; serrer au couple de 100 Nm.
- 2) Ôter de l'encodeur la cheville filetée avec le contre-écrou, et le visser à fond dans le propre trou fileté de la calotte dans la mesure où les autres actions indiquées dans le point 4 et 5 le permettent.
- 3) Enfiler l'encodeur sur l'arbre de la tige filetée, sa rainure de blocage étant enfilée dans la cheville.
- 4) Serrer le contre-écrou de la vis de la cheville contre la calotte et régler la vis latérale de pression sur l'encodeur.
- 5) Bloquer l'encodeur sur l'arbre en serrant les deux vis latérales.

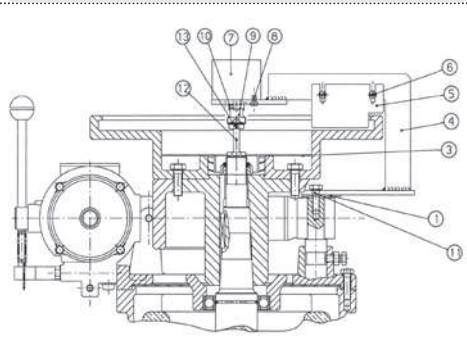


### VERSION AVEC FREIN À TAMBOUR

*N.B. En cas de treuil Toro contacter la A. Sassi S.p.A.*

- 1) Dans le cas on n'ait pas la protection en plastique jaune adapte **3**, (avec le trou) enlever l'existant et faire sur la même un trou central d'environ 35 mm.
- 2) Monter sur le bout de la vis sans fin le pivot **12**, en ayant soin d'appliquer une goutte de Loctite 243 sur le filet, en le serrant avec un couple de 100 Nm, donc remonter la protection **3 (LEO)**.
- 3) Assembler l'encodeur **7** sur la bride **4** par les trois vis **8**
- 4) Monter le jointe élastique **9** sur l'arbre de l'encodeur **7**, et serrer à fond la vis d'arrêt **10**.
- 5) Monter l'accouplement **4** sur la bride de connexions des pivots mâchoires **1** par les vis **11** directement aux pivots de mâchoires, en ayant soin de caleter en position centrée le joint **9** sur le pivot **12**.
- 6) Éventuellement dévisser légèrement les deux vis **11**: de cette manière il est possible de remuer la bride **1** de connexion des pivots mâchoire pour s'aider dans le

**Mody - Leo**

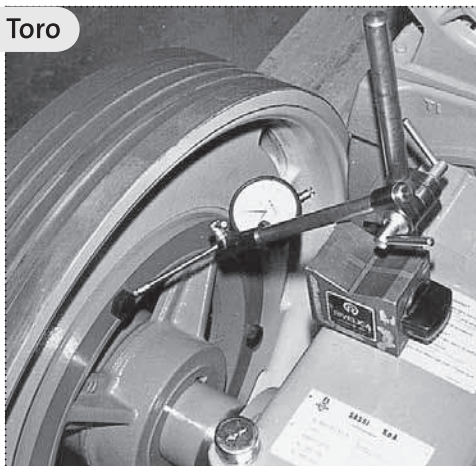


centrage de l'encodeur respect à l'arbre **12**. Au centrage advenu, visser les vis **11** avec un couple de 25 Nm.

- 7) Visser la vis **13** en assurant qu'elle bloque le joint **9** sur le pivot **12**.
- 8) Monter la protection **5** avec les deux vis **6** sur la bride **4**.
- 9) Tourner le volant pour contrôler le centrage de l'accouplement, éventuellement en répétant les opérations indiquées aux points **6** et **7**.

## CONTROLE DU JEU ENTRE LA VIS ET LA COURONNE

Toro



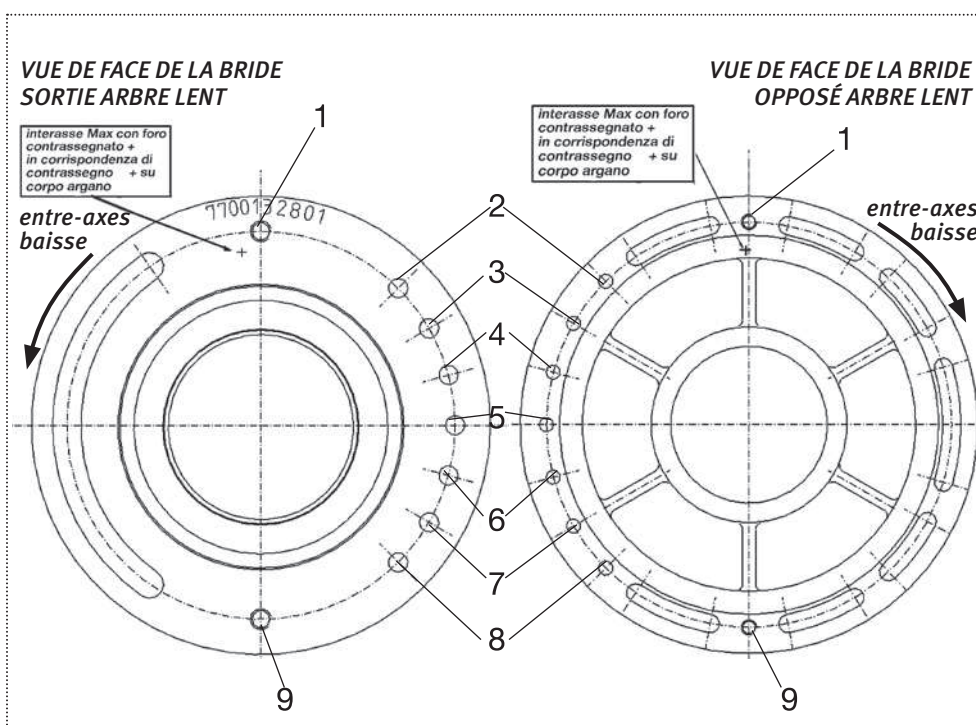
Il est extrêmement important de veiller à contrôler le jeu entre la vis et la couronne. (voir photo).

Enlever les câbles de la poulie et placer un comparateur sur un des plans du corps du treuil de façon à permettre au palpeur de se mettre en contraste avec la tête d'une des vis unissant la bride et la poulie (*cas des poulies à bande*).

Fermer le frein et tourner la poulie manuellement à droite et à gauche de façon à lire l'ampleur du jeu radial sur le comparateur.

La position des boulons de la bride de support de la poulie correspond plus ou moins au rayon primitif de la couronne, soit **136 mm**.

En cas de poulie à disque, munir le palpeur du comparateur d'une rallonge adéquate pour lui permettre d'atteindre un des rayons internes à une distance de **136 mm** de l'essieu lent.



## CONTROLE DU JEU ENTRE LA VIS ET LA COURONNE

### Toro VALEURS DU JEU ENTRE LA VIS ET LA COURONNE.

A vérifier toutes les 3.000 heures de fonctionnement ou une fois par an minimum si les valeurs maximum de ce jeu dépassent **0,3 mm** pour les diamètres de poulies supérieures à **560 mm**, à savoir **0,5 mm** pour les diamètres de poulie égale ou inférieure à **560 mm**: dans ce cas, suivre les consignes ci-dessous.

Les deux brides représentées sur la figure de la page précédente se trouvent sur l'arbre lent et permettent de régler le jeu entre la vis et la couronne grâce à leur excentricité.

Elles ont en effet une série de trous indiqués sur la figure par les nombres allant de un à neuf et qui sont utiles pour le réglage de l'entraxe. Une rotation des brides excentriques correspondant à la distance entre deux trous consécutifs provoque en effet une variation de l'entraxe de 4 centièmes de millimètre environ.

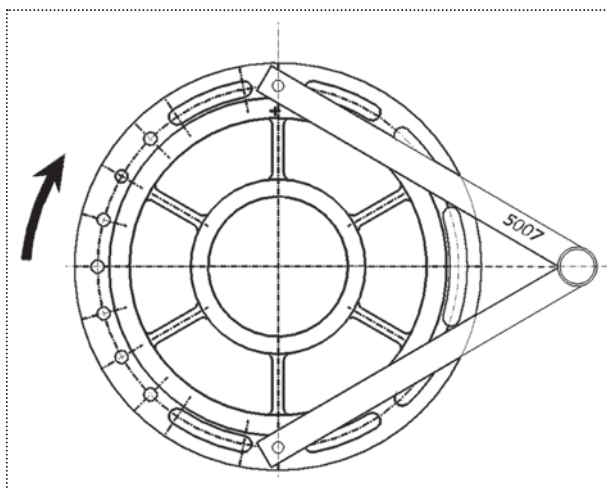
Très important : cette rotation doit être effectuée **pour les deux brides dans le même sens et avec le même nombre de trous** pour éviter tout désalignement dangereux de l'arbre lent.

Avec les deux brides bloquées

avec le trou 1 au niveau du signe '+' se trouvant sur le corps de la machine, on a l'entraxe maximum vis-couronne; si les brides sont tournées et bloquées dans les trous suivants, on tend progressivement à diminuer la distance des axes vis-couronne.

Ces opérations sont effectuées sans câbles ni charges sur la poulie. Pour la rotation des brides, utiliser si possible l'outil 5007.

A la fin de l'opération décrite, serrer les vis de fixation M10 des brides à un couple de 50 Nm. Les vis sont au nombre de deux pour la bride côté poulie et de huit pour celle opposée.



## GRAISSAGE MODY - LEO - TORO

- Pour la lubrification, l'installation utilise une huile spéciale, à base synthétique polyalphaoléfinique, avec des additifs spéciaux; ses caractéristiques sont supérieures aux "EP" normales.

- **SASSI** remplit l'installation avant l'expédition.

- **Aucune nécessité de refaire le niveau.**

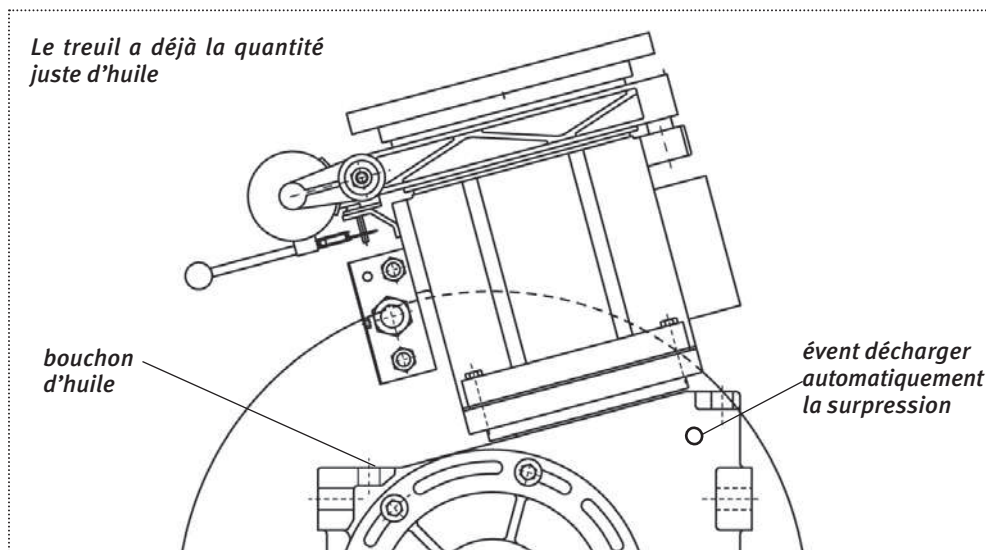
- **Cette quantité suffit pour toute la vie du treuil.**

Le treuil est muni d'au moins un bouchon d'huile, situé de façon à rendre toujours facile l'éventuelle vidange de l'huile, indépendamment de la position finale de l'installation. Sur le côté du bâti, derrière la poulie, il y a

un évent muni de soupape pour décharger automatiquement la surpression engendrée par le pompage des organes en mouvement.

Typ	Poids		Quantité d'huile
	frein à disc	frein à tambour	
<b>Mody</b>	<b>170 kg</b>	<b>171 kg</b>	<b>2.5</b> /
<b>Leo</b>		<b>218 kg</b>	<b>3.5</b> /
<b>Toro</b>		<b>327 kg</b>	<b>6.5</b> /

## GRAISSAGE MODY - LEO - TORO



## INSTRUCTION POUR SUBSTITUTION POULIES

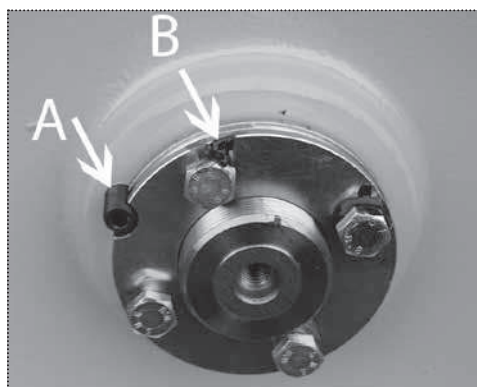
**Mody - Leo** Les poulies de traction sont conçues tout spécialement pour les treuils et n'ont pas de flasque. Le montage de la poulie sur l'arbre lent à été exécuté pour moyen d'une bague spéciale (*voir tableau*) complète de vis (*le grain A*) anti-rotation M12 et bloquée, de manière axiale, par 4 vis M10 (**B**).

La bague est vissée sur l'arbre jusqu'à faire coïncider les rainures de la bague même avec le trou M12 sur la poulie, après la vis M12 anti-rotation est fixée (*le grain A*) avec Loctite 243.

La bague est bloquée avec les 4 vis M10 à haute résistance. Ces vis sont serrées l'une après l'autre avec un couple de serrage de 40 Nm ; elle garantissent la sécurité contre le dévissage de la bague.

Pour plus de sécurité, il est appliqué de la Loctite type 243 sur les filets des 4 vis M10 pour garantir leur serrage dans le temps. Une cale en acier, montée entre la bague et la poulie, empêche que les vis avant ne déforment la surface du moyeu en fonte sur lequel elles s'appuyent: c'est ainsi que la poussée exercée demeure constante dans le temps.

A la fin des susdites opérations, sur la vis M12 (*le grain A*) et sur une vis M10, est fixée de la cire à cacheter synthétique pour garantir un correct montage et à prévention de manipulations extérieures.



Dans le cas de substitution de la poulie, nous vous prions de contacter **l'Alberto Sassi S.p.A.** pour tous les éclaircissements nécessaires.

## INSTRUCTION POUR SUBSTITUTION POULIES

TREUIL	BAGUE	VIS	COUPLE DE SERRAGE
MODY	M40 X 1.5	4 X M10	40Nm
LEO	M55 X 2	4 X M10	40Nm

**Toro** Les poulies de traction sont spécialement conçues pour le treuil Toro, pour un diamètre allant de 320 à 700 mm.

Dans ces cas, il s'agit de poulies intégrales sans bride; lors des contrôles périodiques de l'état d'usure, il est conseillé de remplacer la poulie si l'usure provoquée par les câbles a réduit de moitié la valeur initiale de la profondeur de l'entaille.

Les autres poulies sont forcément embrevées sur une bride par 5 boulons M14 pourvus de 5 écrous autobloquants et d'un boulon calibré M16 x 55, lui aussi fixé comme les précédents. Pour ce type de poulie, le remplacement est également conseillé lorsque la moitié de la valeur initiale de la profondeur de l'entaille est atteinte. Pour faciliter l'extraction de la poulie de la bride, réintroduire trois des vis M14 dans les trous filetés se trouvant à l'intérieur (voir figure au N°58).

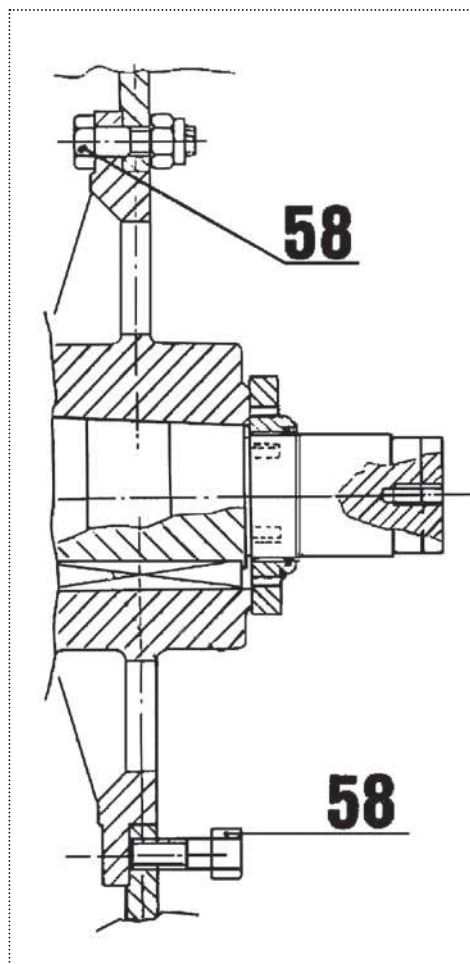
Dans le cas de pièces de rechange, des poulies adaptées aux boulons de M14 seront fournies tandis que le perçage de 17 de diamètre avec une tolérance de H7 pour le boulon calibré devra être effectué en même temps que la bride pour permettre un alésage parfait du trou selon la dimension requise. Le boulon est de 17 k6 dans la partie calibrée.

Aussi bien sur les poulies intégrales que celles à bande, la fixation de l'arbre s'effectue à l'aide d'un collier spécial M65 x 2, qui est bloqué par 6 vis M16 hautement résistantes et par un goujon prisonnier (voir foto pag 113).

Ces vis sont serrées les unes après les autres à un couple de serrage de 100 Nm et garantissent le maintien en place du collier.

Pour plus de sécurité, du frein-filet Loctite de type 243 est appliqué sur les filets pour

garantir le serrage dans le temps. Une bague en acier insérée entre le collier et la poulie empêche aux vis frontales de déformer la surface du moyeu en fonte sur lequel elles exercent la pression: la constance de la pression exercée est ainsi assurée dans le temps.



## CONTRÔLES PÉRIODIQUES

Les contrôles périodiques normaux de la machine doivent être effectués à échéance régulière en fonction de l'utilisation réelle de l'installation:

- pour un cycle de travail effectif inférieur à deux heures par jour, une inspection tous les six mois suffit ;
- pour un cycle de travail effectif supérieur, il est bon de contrôler l'état de la machine tous les trois mois.

Nous énumérons ci-dessous les principaux contrôles à effectuer sur la machine.

**Nous énumérons ci-dessous les principaux contrôles à effectuer sur la machine. Il est conseillé d'utiliser exclusivement des pièces détachées d'origine, fournies par Sassi S.p.A., dans le cas de remplacement de pièces sur le treuil.**

**HUILE:** il se peut qu'il se produise de légers suintements de lubrifiant près des sorties de l'arbre et du bouchon de l'évent. Ceci n'implique pas pour autant qu'il faille remettre de niveau le lubrifiant. En revanche, si on note une fuite anormale de lubrifiant, prendre aussitôt contact avec le Service Assistance à la Clientèle de Sassi S.p.A. et lui communiquer le numéro de matricule de la machine (*voir page 89, plaquette B*) pour établir de commun accord les mesures à prendre.

**FREIN A DISQUES:** contrôler sur le frein à doubles disques avant le niveau du bruit atteint au cours des phases d'ouverture et de fermeture.

Ce bruit doit être toujours modéré, étant donné que les réglages effectués en usine comportent des courses d'ouverture extrêmement réduites; si on remarque une augmentation anormale du niveau du bruit, se reporter aux instructions spécifiques de

démontage et d'entretien de l'électroaimant du frein 30F0.

Lorsque la machine est en marche, elle ne doit faire aucun bruit anormal de frottement sur les surfaces freinantes.

**FREIN A TAMBOUR:** en ce qui concerne le frein à tambour, voir *page 107-108*.

**En cas de nécessité contacter le fournisseur du frein directement**

**GORGES DE LA POULIE:** Au cours des contrôles périodiques de l'état d'usure des gorges, contrôler la profondeur du créneau: il est conseillé de remplacer la poulie lorsque l'usure provoquée par les courroies a réduit la profondeur du créneau de moitié de la valeur initiale.

**JEU:** le jeu entre la vis et la chape doit être contrôlé toutes les 3000÷4000 heures de fonctionnement effectif de la machine. Sur les installations peu utilisées, il est conseillé en tout cas de le faire au moins tous les 2 ans. Si le jeu décelé dépasse 0,7 mm, prendre aussitôt contact avec **Sassi S.p.A.** pour obtenir les conseils opportuns.

Ou voir le chapitre correspondant du livret d'instructions, à savoir "*démontage et montage*" des parties à remplacer.