

# AVVERTISSEMENTS

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. 113).

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.**

**SEUL LE PERSONNEL COMPETENT DANS LE DOMAINE DES ASCENSEURS EST AUTORISE A EFFECTUER TOUTES LES OPERATIONS CONTENUES DANS LA PRESENTE NOTICE.**

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

---

## 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 - 1    EN 60034 - 5

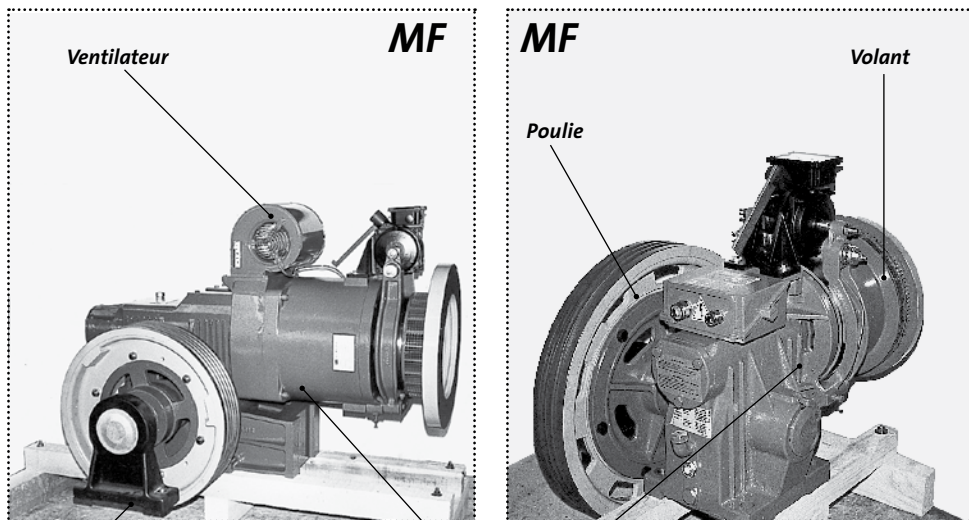
- Normes EMC: EN 12015 - EN 12016 -2005    EN 61000-6-3: 2007  
EN 55011: 1999                                      EN 55014: 2008

### FREIN ELECTROMAGNETIQUE

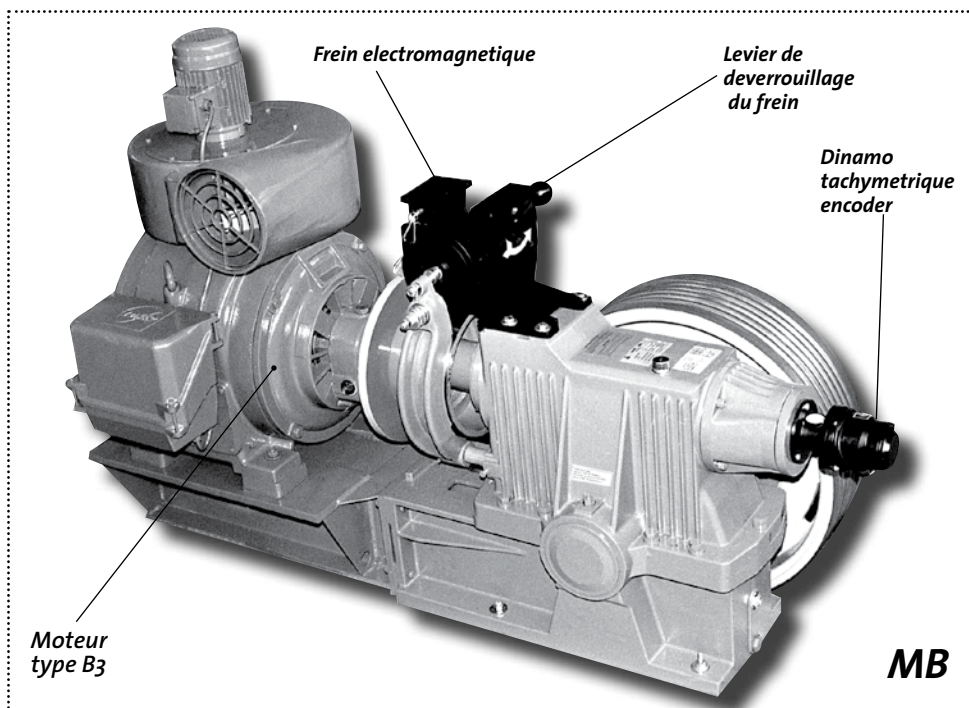
- Norme Européenne de référence: EN 81-1: 1998 + A3:2009

- Normes EMC: EN 12015 - EN 12016:2005    EN 61000-6-3: 2007  
EN 55011: 1999                                      EN 55014: 2008

# TREUILS POUR ASCENSEURS

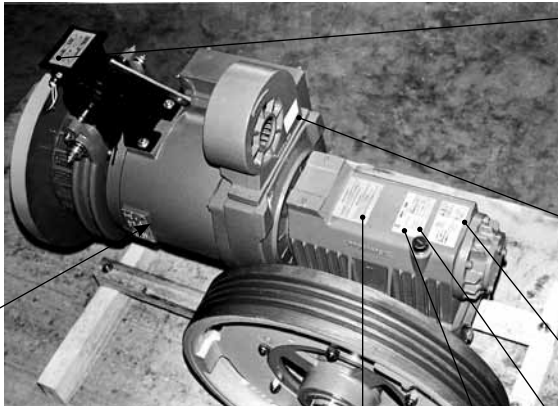


F



# PLAQUES D'IDENTIFICATION TREUILS ET MOTEURS

EXEMPLE RECAPITULATIF DES PLAQUES D'IDENTIFICATION APPOSEES SUR LES APPAREILS.  
A NOTER QUE LEUR NOMBRE ET POSITION PEUVENT VARIER SUIVANT LA CONFIGURATION ADOPTEE.



## ESTAMPILLAGE DU NUMERO DE SERIE

**Attenzione!**  
Prima della messa in funzione, versare nel riduttore l'olio raccomandato e controllarne il livello. Questo argano è stato collaudato con **olio minerale**. Per rabbocchi o cambi d'olio, usare solo un **olio riportato** in tabella. **Non mescolare olio minerale con olio sintetico!**

**Please note!**  
Fill in recommended oil before first running and check oil level! This gear was tested with **mineral oil**. For additional fill or renewal, it is strictly required to use an **oil listed** in the following table. **Mineral oil and synthetic oil must not be mixed together!**

**Attention!**  
Avant de la mise en marche il faut verser dans le reducteur l'huile **conseillée** et contrôler le niveau! Ce treuil a été essayé avec **huile minerale**. Pour suivantes remplissages ou vidanges, il faut utiliser **seulement** une huile indiquée dans la table qui suit. **L'huile minerale ne doit pas être mélangé avec l'huile synthétique!**

OLI MINERALI	MINERAL OILS	HUILES MINÉRALES
CASTROL: ALPHA SP220		GULF: EP Lubricant HD220
ESSO: Spartan EP220		SHELL: Omala oil 220
MOBIL: Mobilgear 630		AGIP: Blasia 220
BP: Energol GR-XP220		2900009509



TIPO		REGOLATO VVVF		No. POLI																																																													
No. MATR.		FREQ.		Hz	V																																																												
DATI NOMINALI A FREQUENZA ESTENSIONE DI TARGA																																																																	
COPPIA NOMINALE		CORRENTE NOMINALE		Norme IEC 34-1																																																													
Nm		A		GR/1																																																													
POTENZA JROTORE	kW	IP	AVV/h	CLASSE ISO/IEC	F cos φ INT %																																																												
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">TIPO</th> <th colspan="2">No. 07A00939/1</th> <th colspan="2">Norma IEC 34-1</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>kW Syn</td> <td>3.5</td> <td>kW Out</td> <td>3.2</td> <td>rpm</td> <td>1360/280</td> </tr> <tr> <td>V<sub>s</sub> 3x</td> <td>220</td> <td>In</td> <td>14/11</td> <td>A</td> <td>Hz</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>Ia</td> <td>52/15</td> <td>A</td> <td>50</td> </tr> <tr> <td>V<sub>n</sub> 3x</td> <td>380</td> <td>In</td> <td>8/6</td> <td>A</td> <td>cos φ</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>Ia</td> <td>30/9</td> <td>A</td> <td>.86</td> </tr> <tr> <td>Mn</td> <td>22.5</td> <td>Nm</td> <td>Ma</td> <td>50/36</td> <td>Nm</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>Mf</td> <td>54</td> <td></td> <td>Nm</td> </tr> <tr> <td>Servizio INTERM.</td> <td>Int %</td> <td>40</td> <td>AVV/h</td> <td>90</td> <td>CLASSE ISO/IEC</td> </tr> <tr> <td>Jrot</td> <td>kgm2</td> <td>JEst</td> <td>kgm2</td> <td>Altitudine</td> <td>1000 sl.m.</td> </tr> </tbody> </table>						TIPO		No. 07A00939/1		Norma IEC 34-1		kW Syn	3.5	kW Out	3.2	rpm	1360/280	V <sub>s</sub> 3x	220	In	14/11	A	Hz			Ia	52/15	A	50	V <sub>n</sub> 3x	380	In	8/6	A	cos φ			Ia	30/9	A	.86	Mn	22.5	Nm	Ma	50/36	Nm			Mf	54		Nm	Servizio INTERM.	Int %	40	AVV/h	90	CLASSE ISO/IEC	Jrot	kgm2	JEst	kgm2	Altitudine	1000 sl.m.
TIPO		No. 07A00939/1		Norma IEC 34-1																																																													
kW Syn	3.5	kW Out	3.2	rpm	1360/280																																																												
V <sub>s</sub> 3x	220	In	14/11	A	Hz																																																												
		Ia	52/15	A	50																																																												
V <sub>n</sub> 3x	380	In	8/6	A	cos φ																																																												
		Ia	30/9	A	.86																																																												
Mn	22.5	Nm	Ma	50/36	Nm																																																												
		Mf	54		Nm																																																												
Servizio INTERM.	Int %	40	AVV/h	90	CLASSE ISO/IEC																																																												
Jrot	kgm2	JEst	kgm2	Altitudine	1000 sl.m.																																																												

D

E

C

- PLAQUE PERFOREE - FIXER LA PLAQUE AU MOYEN DES VIS FOURNIES A L'EMPLACEMENT INDIQUE EN VEILLANT A ORIENTER LES FLECHES DE MONTÉE ET DE DESCENTE SELON LA SITUATION REELLE.
- PLAQUE DU VENTILATEUR MOD. VT. 330.
- PLAQUE DU MOTEUR ELECTRIQUE.
- PLAQUE PORTANT LES INSTRUCTIONS POUR LE TYPE D'HUILE UTILISE POUR LE RODAGE DU TREUIL. PLAQUE PORTANT LA LISTE DES HUILES PRECONISEES POUR LA LUBRIFICATION.
- PLAQUE PORTANT LES DONNEES DU CONSTRUCTEUR RELATIVES AU TYPE DE TREUIL.

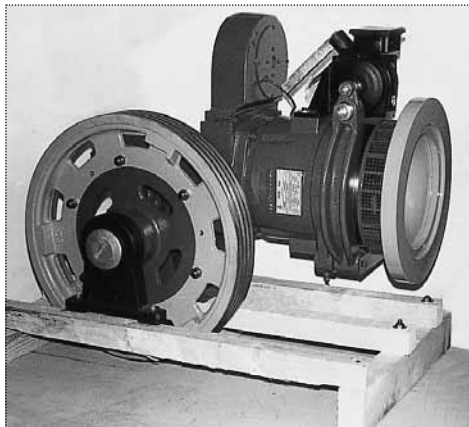
F

# EMBALLAGE ET TRANSPORT

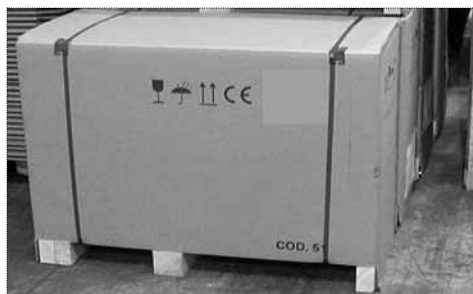
## 1. TREUIL MONTE SUR PALETTE

Le treuil est fixé sur une palette en bois manutentionnable soit par chariot à fourches, soit par transpalette. La palette normale est constituée par deux lisses et trois traverses.

A noter que pour des treuils munis de paliers extérieurs ou des exécutions spéciales, la palette peut présenter jusqu'à quatre lisses. Le transport sur palette est la solution commune à tous les treuils, et si aucune protection supplémentaire n'est requise, l'appareil sera toujours expédié avec ce type d'emballage.



Les emballages supplémentaires disponibles sont les cages (voir point 2) ou les caisses (voir point 3).



2. EMBALLAGE EN BOITE EN CARTON au cours de l'expédition deux boîtes en cartone peuvent pas être superposées.

F

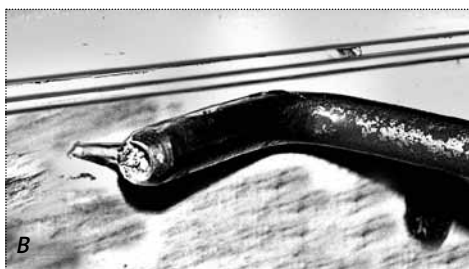
## OUVERTURE DES CAISSES EN CONTRE-PLAQUE

Pour l'ouverture de la caisse en contre-plaqué, 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

## 3. EMBALLAGE EN CAISSE

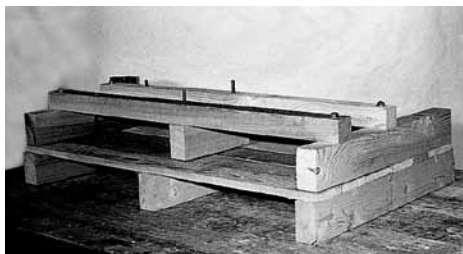
La caisse est gerbable. A noter que la caisse (**et en aucun cas plus d'une**) superposée doit impérativement avoir les mêmes dimensions. Les caisses sont réalisées à partir de panneaux assemblés par des colles phénoliques dits "panneaux marine" expressément prévus pour le transport par mer. Elles présentent un

plancher composé de traverses en bois pour faciliter la prise des fourches du chariot: sur le plancher prend place la palette sur laquelle est ensuite monté le treuil. Après quoi, les panneaux articulés formant caisson sont posés et cloués sur le plancher. Enfin, le couvercle est cloué sur les panneaux.

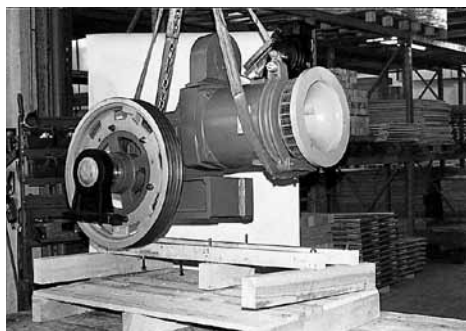
### SEQUENCE DES OPERATIONS D'EMBALLAGE - SUIVE LE NORM F.A.O. ISPM 15



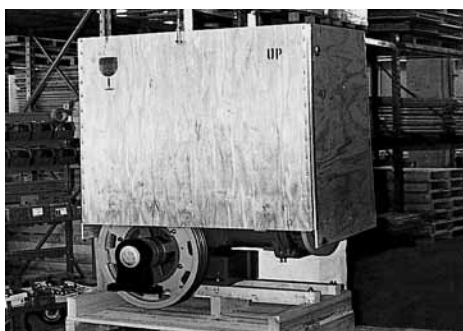
PLANCHER (A)



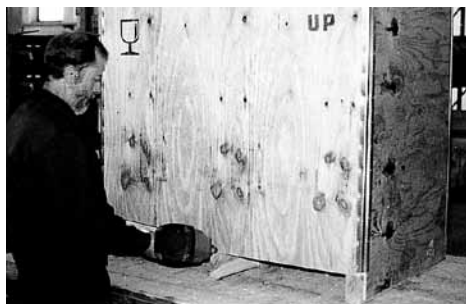
PALLETTE (B)



MONTAGE DU TREUIL SUR PALLETTE (C)



MONTAGE DE LA CAISSE (D)



CLOUAGE DU PLANCHER (E)



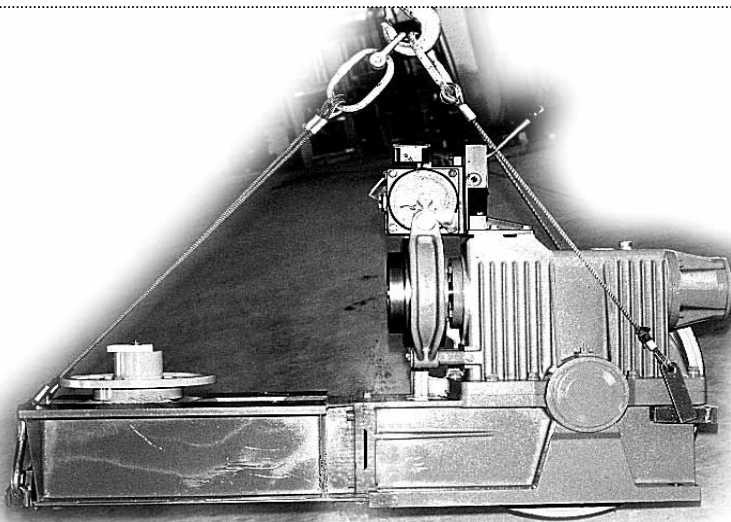
CLOUAGE DU COUVERCLE (F)

# TABLEAU DU POIDS DES TREUILS

TYPE DE TREUIL			
<b>MF 48</b>	<b>AVEC MOTEUR SANS POULIE</b> Kg. 245 (HP 4,8 ÷ 5,5) Kg. 251 (HP 6,7) Kg. 268 (HP 7,5 ÷ 10)	<b>MB 94</b>	<b>SANS MOTEUR ET SANS POULIE</b> Kg. 535
<b>MF 84</b>	<b>AVEC MOTEUR SANS POULIE</b> Kg. 412 (HP 12,5) Kg. 418 (HP 15) Kg. 433 (HP 16 ÷ 18,5) Kg. 454 (HP 20 ÷ 21) Kg. 474 (HP 22 ÷ 24) Kg. 481 (HP 26) Kg. 485 (HP 28)	<b>MF 94</b>	<b>AVEC MOTEUR SANS POULIE</b> Kg. 639 (HP 20) Kg. 670 (HP 22) Kg. 677 (HP 25) Kg. 684 (HP 28)
		<b>MB 95</b>	<b>SANS MOTEUR ET SANS POULIE</b> Kg. 980
		<b>MB 108</b>	<b>SANS MOTEUR ET SANS POULIE</b> Kg. 1405

## DEBALLAGE ET MANUTENTION DES TREUILS MB

**F** (Pour les accessoires de levage et manutention, voir page 140)



### MB 94

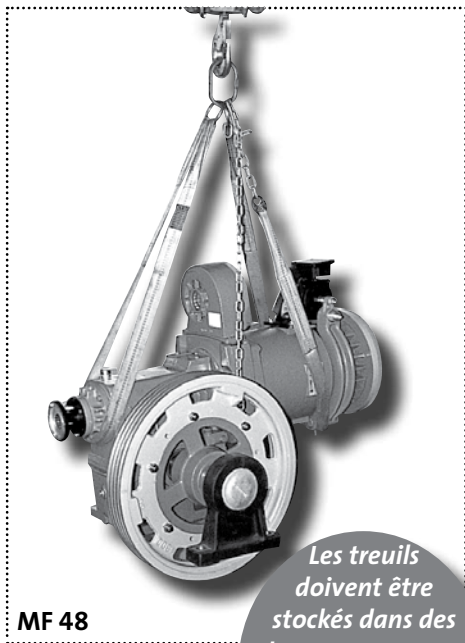
Description de l'harnais: idem MB 84.  
Utilisez les accessoires:  
Devant référence 3000005250  
Derrière référence 3000005210

### MB 95

Description de l'harnais: idem MB 84.  
Utilisez les accessoires:  
Devant référence 3000005275  
Derrière référence 3000005285

# DEBALLAGE ET MANUTENTION DES TREUILS MF

(Pour les accessoires de levage et manutention, voir page 142)



MF 48

*Les treuils  
doivent être  
stockés dans des  
locaux propres et  
à l'abri de toute  
infiltration de corps  
étrangers et de  
poussières.*



MF 84

## MF 48

Dans ce cas, utilisez les deux élingues que vous accrocherez au même anneau. A l'avant, placez l'élingue sous la butée, puis faites passer, à l'arrière, la deuxième élingue au-dessous des mâchoires de frein en allant au-delà des vis d'arrêt du pivot des mâchoires, côté volant.

En outre, utilisez une chaîne qui doit être accrochée au même anneau de levage. Le crochet situé à son extrémité doit être fixé à une des boutonnières (ou rainures), pratiquées sur le moyeu de la poulie, de manière à permettre un équilibrage correct du treuil transversalement. En présence d'un arbre PV spécial, utilisez une rallonge pour l'ancrage au moyeu de la poulie.

Réglez la longueur des deux élingues de manière à assurer l'équilibrage horizontal du treuil pendant le levage. A noter qu'un déséquilibre trop accentué peut déplacer les élingues de leur position correcte préconisée.

## UTILISEZ L'ACCESSOIRE

N° 1 MF 48 REFERENCE 3000005280

## MF 84

Faites passer l'élingue derrière les vis d'arrêt du pivot des mâchoires de frein et, à l'arrière, faites passer deux chaînes accrochées au deux anneaux M10 placez dans les trous filetés coté butée (voir Photo).

Utilisez ensuite la chaîne avec le crochet comme déjà indiqué pour les MF 48, et utilisez l'éventuelle rallonge en cas d'arbre PV allongé.

## MF 94

Utilisez les deux élingues comme déjà vu pour le treuil MF 48 et la chaîne munie d'un tourillon s'adaptant aux plus petits trous du flasque de la poulie pour maintenir le treuil en équilibre transversalement.

Dans ce cas aussi, si l'arbre PV spécial est monté, utilisez une rallonge comme celle indiquée dans les cas précédents.

## UTILISEZ L'ACCESSOIRE N° 1/MF94

REFERENCE 3000005280

F

# MONTAGE DU MOTEUR SUR TREUIL TYPE MB

## Démontage et montage du moteur B3

### Dépose du moteur B3

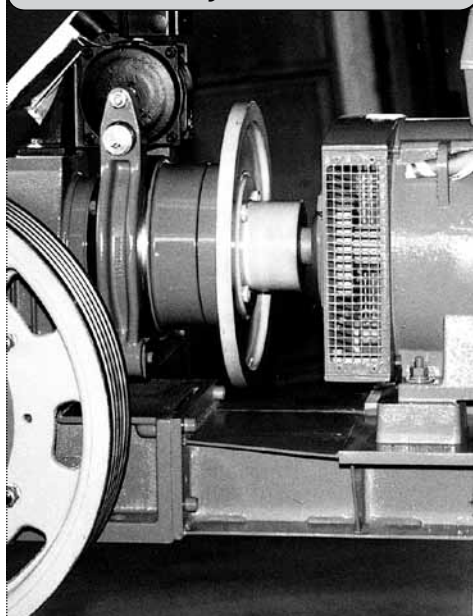
Les instructions se réfèrent au treuil accouplé au moteur B3, monté par nos soins. Le démontage de l'accouplement moteur-treuil doit être effectué seulement en cas de nécessité et par un personnel spécialisé.

Avant de procéder au démontage du moteur, marquez à l'aide d'un feutre les repères d'assemblage du demi-accouplement du treuil avec le moyeu de volant (MPV) du moteur, l'orientation et les positions des intercalaires (ou cales d'épaisseur) sous les pattes du moteur.

A ce stade, démontez l'électro-aimant et écarterez le plus possible les mâchoires de frein. Après avoir desserré les vis de l'accouplement moteur-treuil, testez manuellement le glissement de la machine en faisant tourner de quelques tours le volant dans les deux sens de marche.

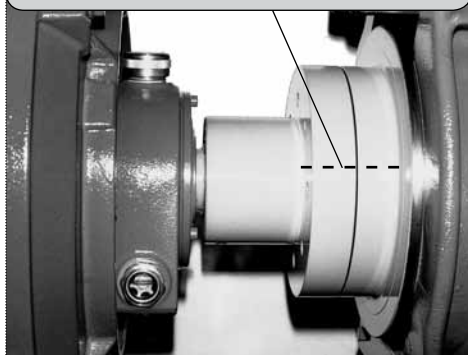
F

### MPV Moyeu de Volant



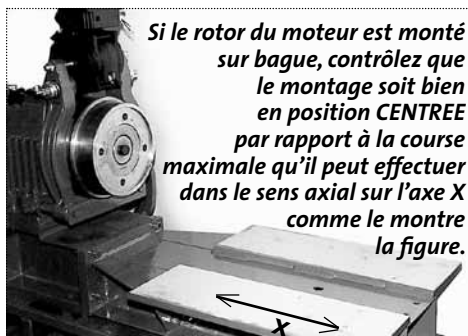
ACCOUPLLEMENT MOTEUR-TREUIL

### Repère



le glissement initial s'est modifié par suite d'un mauvais alignement.

Déposez à présent le moteur. Lors de la repose du moteur, remplacez exactement dans la même position les cales sous les pattes du moteur en veillant également aux empreintes laissées par celles-ci sur la semelle par l'effet de la peinture: négliger, en effet, l'influence de la mince couche de peinture peut avoir des conséquences négatives sur le résultat de l'alignement.



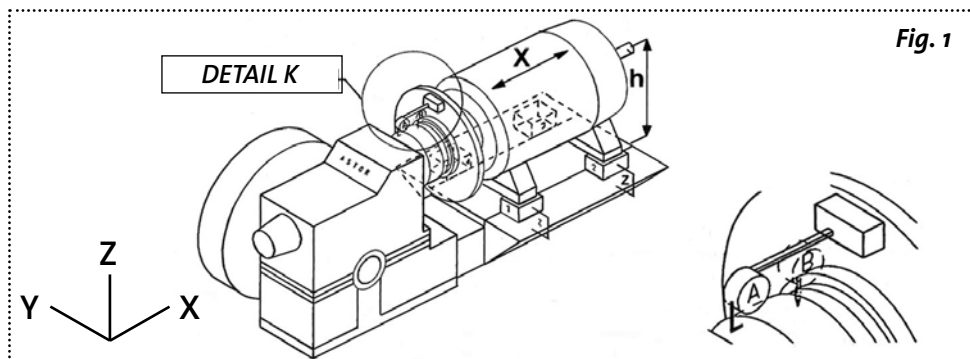


Fig. 1

A ce stade, rapprochez les deux demi-accouplements en s'assurant qu'ils se trouvent bien dans la même position relative qu'à l'origine (**les repères faits précédemment doivent coïncider**).

A ce stade, serrez les vis d'assemblage et tournez le volant pour contrôler le glissement initial.

### Montage du moteur B3

Au cas où vous devez accoupler un moteur à un treuil de type **MB** sorti d'usine SANS moteur, la démarche est différente.

Vous devez avant toute chose NOUS avoir commandé ou préparé 4 cales (**1, 2, 3, 4 fig. 1**) de telle manière à obtenir la cote nominale "h"; démontez ensuite l'électro-aimant du frein et écarter au maximum les mâchoires, engagez le **MPV**, avec le volant, déjà monté sur l'arbre moteur, dans son logement sur le tambour de frein, en déplaçant le long de l'axe **X** la carcasse du moteur si muni de roulements ou bien en déplaçant vers l'avant l'arbre du rotor pour les moteurs dotés de bagues, de telle sorte que le rotor du moteur se trouve bien centré par rapport à la course maximale qu'il peut effectuer.

Placez maintenant (**voir détail K**) le comparateur sur le volant comme représenté à la figure dans les positions **A** et **B**. Faites glisser en arrière l'arbre moteur, carcasse immobilisée, de manière à dégager **MPV** du tambour.

Tournez à présent de  $\pm 90^\circ$  le moyeu de volant en lisant les valeurs mesurées par le comparateur (**Détail K**) et ajoutez ou enlevez des cales pour régler la hauteur sur l'axe **Z** jusqu'à ce que la mesure du comparateur ne s'écarte

au maximum que de  $\pm 0,02$  mm par rapport à la position de départ **B**. Pour le réglage de l'alignement sur l'axe **Y** sur le plan horizontal, répétez les mêmes opérations en plaçant toutefois le comparateur dans la position **A**. Percer **1, 2, 3 et 4** (si cela n'est pas déjà fait) et la base d'appui, et appliquez et serrez les boulons de fixation à la semelle, en contrôlant toujours manuellement le glissement de l'ensemble moteur-treuil.

En cas de modification du glissement, répétez les opérations d'alignement en adaptant les cales utilisées.



Pour la régulation du freinage et le réglage du frein, référez-vous aux chapitres correspondants (**pages 132 et 133**).

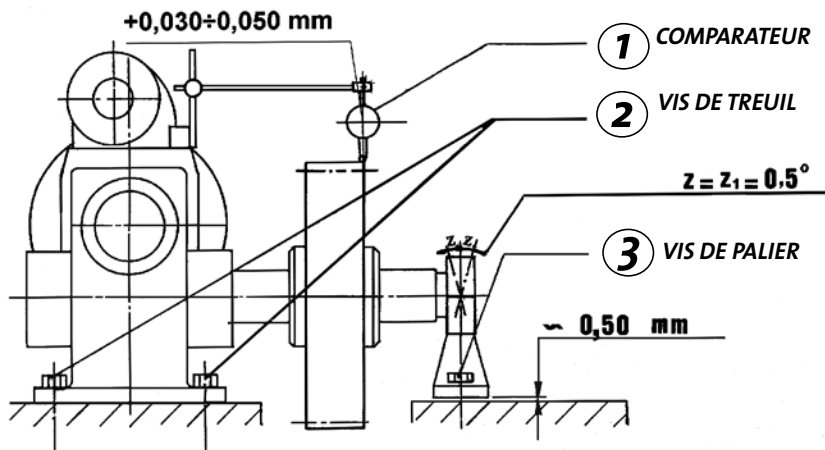
### Démontage-montage du moteur flasqué - Treuils MF

Les cas devront être examinés séparément car ils nécessitent des équipements différents. Consultez-nous.

# MONTAGE SUR CHASSIS

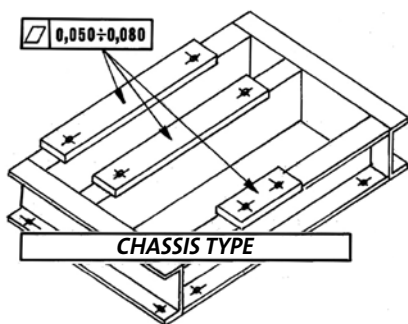
Ces opérations, communes à tous les types d'appareils montés sur châssis, permettent de maintenir parfaitement horizontal l'arbre PV après la mise en traction de l'installation, car elles tiennent compte des inévitables déformations structurelles du châssis.

**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



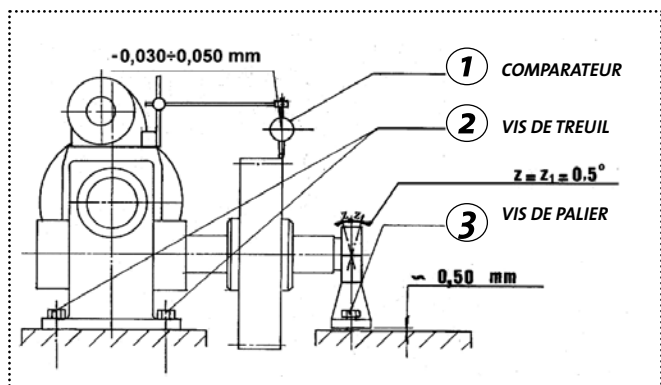
le palier jusqu'à l'obtention de cette valeur. Montez et serrez à fond les vis de fixation du treuil au châssis.

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 **page 164**.

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.

## CAS B: Arbre lent (ou PV) avec palier externe, traction ascendante.



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 mm**. Montez les vis de fixation du palier externe en les serrant à fond. Pour les couples de serrage correspondants, consultez le tableau **page 164**.

Le comparateur, après sa fixation,

### Schéma 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 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.

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

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

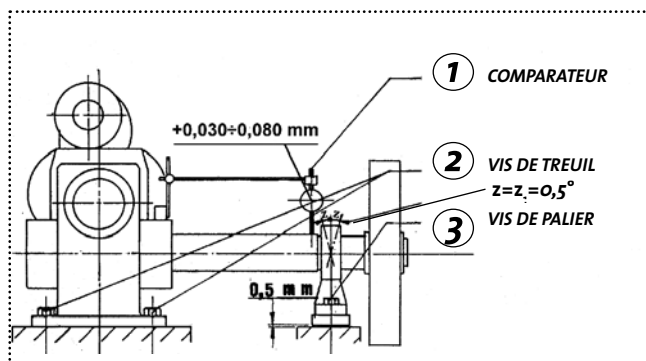
## CAS C: Arbre lent (ou PV) avec palier intermédiaire, traction descendante.

### 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 d'épaisseur et le palier est plus de **0,5 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.

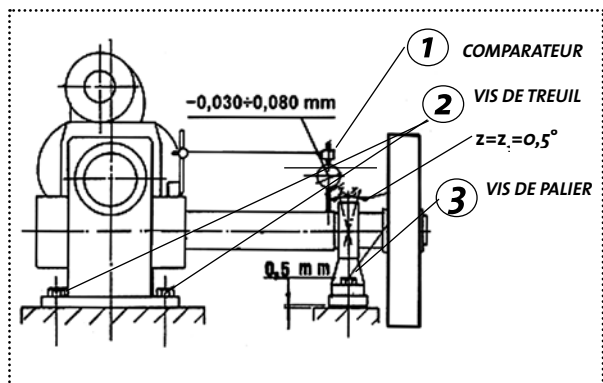
Après avoir remis à zéro le comparateur, placez des cales d'épaisseur entre le palier et le plan d'appui de telle sorte que le comparateur indique un dégagement vers le haut d'environ **0,03 ÷ 0,08 mm**. Montez à présent les vis de fixation du palier en les serrant à fond.



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

Le comparateur, après sa fixation, doit toujours indiquer un déplacement vers le haut avoisinant **0 ÷ 0,08 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 externe, traction ascendante.



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 mm.

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

Pour les couples de serrage correspondants, consultez le tableau

### 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 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.

page 164. Le comparateur, après sa fixation, doit indiquer un déplacement vers le bas d'environ **0 ± 0,08 mm**. Si ce n'est pas le cas, calez le palier jusqu'à l'obtention de cette valeur.

F

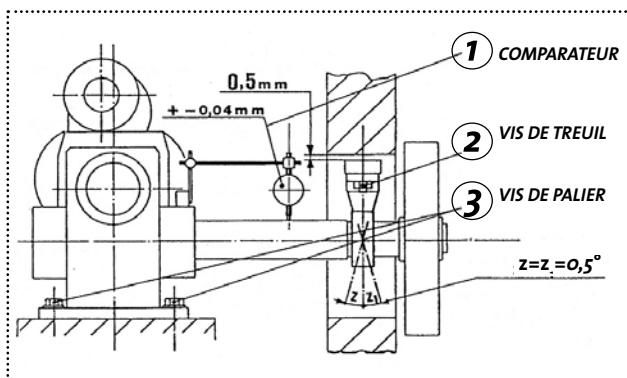
## CAS E: Arbre lent (ou PV) avec palier externe, traction ascendante.

### 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 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 164.

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

# UTILISATION DE LA TIGE DE SOUTIEN DE LA SEMELLE DU MOTEUR

## TABLEAU A

ARGANO TIPO	PESO MAX MOTORE SENZA PUNTONE	
GEAR TYPE	MAX MOTOR WEIGHT WITHOUT RAFTER	
GETRIEBE TYP	MAX MOTORGewicht OHNE DRUCKSTAB	
TREUIL TIPO	POIDS MAX MOTEUR SANS TIGE	
REDUCTOR TIPO	PESO MAX DEL MOTOR SIN TRAVIESA	
<b>MB 94</b>	<b>400 KG</b>	
<b>MB 95</b>   <b>MB 108</b>	<b>450 KG</b>	

Pour les treuils de type MB accouplés à des moteurs dont le poids (avec masse du volant incluse) dépasse les valeurs limites données au **Tableau A**, l'utilisation de la tige est OBLIGATOIRE. Pour l'emploi correct de la tige, suivre les consignes suivantes:

- 1) Montez le moteur parfaitement aligné à l'axe de la vis sans fin, SANS utiliser la tige.
- 2) Aussitôt installé le treuil avec le moteur, bloquez la tige à une partie fixe de l'installation (le châssis sous-jacent, par exemple)

au moyen d'un écrou et contre-écrou (Rep. 1 fig. 1) ou d'un système équivalent.

3) **APPLIQUEZ STATIQUEMENT LES CHARGES DE L'INSTALLATION** (Cabine, contrepoids, etc...).



4) Placez deux comparateurs solidaires, d'une quelconque façon, de la semelle (fig. 1 et fig. 2).

5) Remettez à zéro les comparateurs et serrez l'écrou et le contre-écrou (Rep. 2 fig. 1) en veillant à ce que les aiguilles des comparateurs restent figées sur zéro.

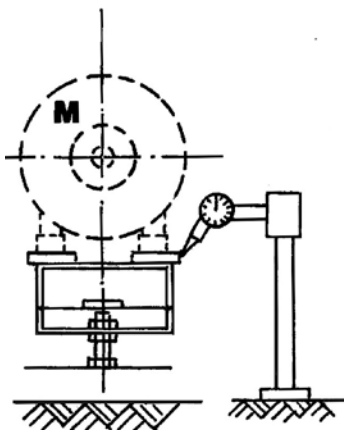


Fig. 2

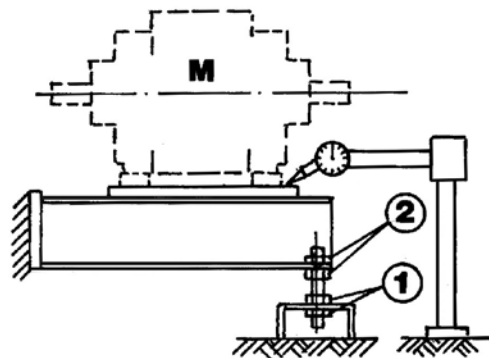
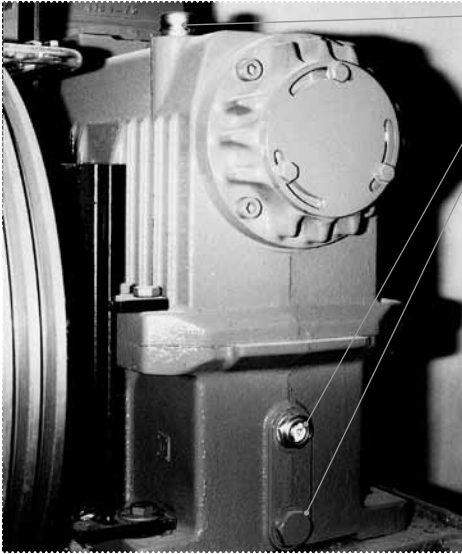


Fig. 1

# MISE IN SERVICE



**BOUCHON DE REMPLISSAGE DE L'HUILE**

**INDICATEUR DE NIVEAU D'HUILE**

**BOUCHON DE VIDANGE DE L'HUILE**

Avant la mise en service, assurez-vous d'avoir bien introduit la quantité d'huile nécessaire pour atteindre le niveau de l'indicateur monté sur tous les treuils de notre gamme. L'huile utilisée doit correspondre à l'un des types indiqués dans le tableau ci-dessous, ou équivalent. (Viscosité, additivité Extreme Pressure etc. et de toute manière d'excellente qualité). Sauf indication contraire, l'huile doit être le type indiquée dans le étiquette adhésive (orange pour huiles synthétiques et jaune pour huiles minérales), car c'est le type utilisé pendant le rodage.

En cas d'appoint, **NE JAMAIS MELANGER UNE HUILE SYNTHETIQUE AVEC UNE HUILE MINERALE, ET VICE VERSA !!!**

**TABELLA OLI MINERALI - MINERAL OIL TABLE - TABELLE MINERALÖLE  
- TABLEAU DES HUILES MINERALES - TABLA ACEITES MINERALES**

MARCA / MARK / MARK / MARQUE / MARCA	CASTROL	GULF	ESSO	SHELL	MOBIL	AGIP	BP
TIPO / TYP / TYPE TYPE / TIPO	ALPHA SP 220	EP Lubricant HD 220	Spartan EP220	Omala oil 220	Mobil- gear 630	Blasia 220	Energol GR-XP 220
VISCOSITÀ A 50 °C VISKOSITÄT BEI 50 °C VISCOSITY AT 50 °C VISCOSITÉ À 50 °C VISCOSIDAD 50 °C	16.5 [°E]	16.5 [°E]	15.1 [°E]	15.0 [°E]	15.8 [°E]	18 [°E]	16 [°E]

**TABELLA OLI SINTETICI - SYNTETICH OIL TABLE - TABELLE SYNTEKÖLE  
- TABLEAU DES HUILES SYNTETIQUES - TABLA ACEITES SINTETICOS**

MARCA / MARK / MARK MARQUE / MARCA	CASTROL	GULF	ESSO	SHELL	MOBIL	AGIP	BP
TIPO / TYP / TYPE TYPE / TIPO	TRIBOL 800/200	EP LUBRICANT SY 220	EzL 502	TIVELA WB	GLIGOYLE 30	BLASIA S 220	Energyn SG-XP 220
VISCOSITÀ A 50 °C VISKOSITÄT BEI 50 °C VISCOSITY AT 50 °C VISCOSITÉ À 50 °C VISCOSIDAD 50 °C	17 [°E]	17.2 [°E]	19 [°E]	20.0 [°E]	19.4 [°E]	21 [°E]	17.5 [°E]

A ce stade, faites tourner manuellement d'un tour la poulie en actionnant le volant, afin de permettre une lubrification correcte de la couronne avant le démarrage.

**Prêtez une attention particulière à la phase de rodage: le premier mouvement de l'appareil doit s'effectuer sans que l'installation soit en traction.**

Mettez donc en traction l'installation et **équilibrez la charge**; vérifiez la dureté de l'appareil dans les deux sens: si la dureté est différente, contrôlez le forçage du palier externe si monté.

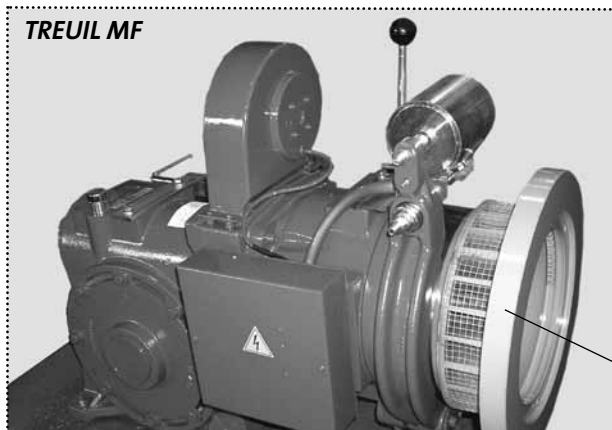
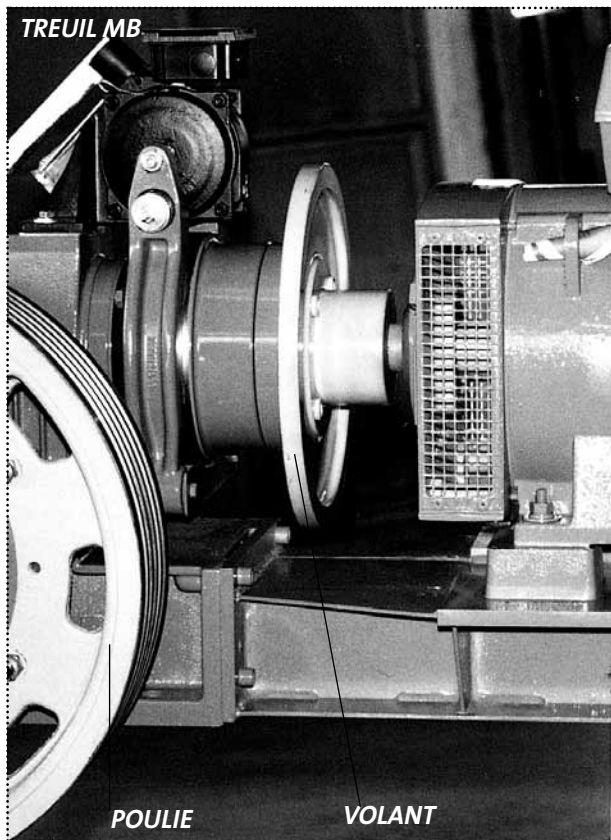
Le désalignement peut dériver d'une plus grande flexion du châssis par rapport à la partie se trouvant en dessous du treuil.

Après avoir appliqué les charges, faire accomplir au treuil ses premières courses (**15'-30'**) avec une charge en cabine correspondant à **60 % de sa capacité**, sans le bouchon de remplissage de l'huile sur le réducteur, de sorte à pouvoir contrôler que l'orifice ne laisse pas s'échapper de fumée, ce qui serait indice d'anomalie.

Après cette phase, amener la charge en cabine **aux 3/4 de sa capacité** et répéter les courses de montée et de descente pendant environ **30** minutes en suivant les explications du point précédent et en vérifiant que la machine ne laisse pas s'échapper de la fumée.

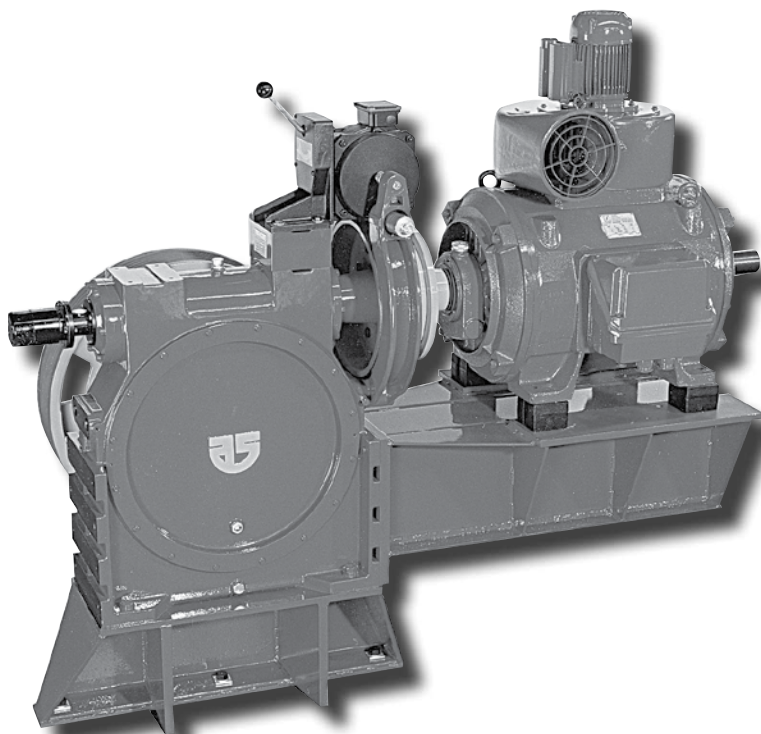
Charger la cabine à **pleine charge** et répéter les courses d'essais (**15 min**). Décharger la cabine en laissant **1/4 de la capacité** et répéter les courses d'essais.

**Décharger complètement la cabine** et répéter les courses d'essais. Si de la fumée s'échappe de l'orifice de remplissage de l'huile au cours des essais, arrêter immédiatement l'installation et s'adresser à la société SASSI.



F

# UTILISATION DE MB 108



**MB 108**

F

## ATTENTION!

Votre MB 108 a été rodé normalement en usine, mais en présence de charges de travail très importantes ce rodage pourrait ne pas être adapté aux conditions réelles.

Par conséquent, en phase de mise en service, respecter soigneusement les points indiqués ci-dessous.

**Il est indispensable de faire fonctionner le treuil avec des huiles synthétiques avec additifs pour pressions extrêmes à "base PAO" (polyalphaoléfinés) ou à "base PAG" (polyalkalène glycol) de viscosité ISO 320 ou 460, selon les températures prévues en salle des machines.**

La base, ou le type d'huile, dont on entend faire usage devront être indiqués au préalable. Standard rodage pour MB108 avec huile synthétique PAG base.

Pour les installations avec des puissances installées égales ou supérieures aux puissances indiquées (voir table), il est absolument nécessaire de suivre les opérations ci-dessous:

TABLE		
RAPPORT	PUISSANCE (kW, 1000 RPM)	PUISSANCE (kW, 1500 RPM)
1/64	22,1	29,4
1/48	25,0	33,1
2/71	30,9	36,8
2/57	35,3	44,1
3/68	38,2	51,5
4/59	42,6	58,8

1. Vérifier manuellement le coulisement à vide dans les 2 sens: il doit être identique.

2. Toujours à vide, faire tourner le treuil pendant 3 minutes dans chaque sens afin de permettre une bonne circulation d'huile.

3. Répéter les indications du point (1) avec les câbles installés et une demi-charge dans la cabine, pour relever les flexions anormales du châssis sous-jacent la machine.

4. **Ne pas accomplir immédiatement de courses cabine vide.**

5. **Ne pas accomplir de longues courses à vitesse de maintenance.**

6. Toujours à mi-charge dans la cabine (voir point (3)), **vérifier l'équilibrage correct du contrepoids, en relevant le courant a sorbé par le moteur à mi-course dans le 2 sens**: les valeurs doivent être identiques et (attention !), mesurées au niveau de l'alimentation de l'Inverter, le cas échéant.

7. Porter la charge à **60%** et effectuer 20 courses courtes, par étapes intermédiaires avec le bouchon d'huile ouvert pour vérifier que de la vapeur ne sorte pas.

Arrêter l'installation et laisser refroidir le treuil.

8. Porter la charge à **75%** et accomplir 20 courses en alternant de nombreuses courses courtes en montée et descente, et quelques courses longues avec cabine en montée. Surveiller constamment les fuites de vapeur au niveau du bouchon d'huile (un léger brouillard n'est pas préoccupant).

Si la vapeur qui s'échappe est trop importante, arrêter le dispositif et faire refroidir la machine.

Si en redémarrant à froid la vapeur ne s'échappe plus, passer à l'étape suivante.

Dans le cas contraire réduire la charge de 5% à la fois jusqu'à ce que la vapeur disparaisse, et revenir progressivement à 75%.

Cette phase de rodage doit durer environ 10 heures de travail effectives avec des intervalles de refroidissement du système.

9. Porter la charge à **90%** et répéter les opérations précédentes en appliquant les

mêmes précautions et pendant la même durée.

10. Porter la charge à **100%**, treuil froid. Procéder par courses courtes pendant **10 ÷ 15 minutes**, en contrôlant l'orifice de remplissage d'huile. Si l'on voit de la vapeur, répéter le point (9), ou directement les modalités du point (8), en appliquant les mêmes précautions et pendant la même durée.

11. Réducteur froid, décharger la cabine jusqu'à **40%** et répéter le point (7).

12. Réducteur froid, décharger la cabine jusqu'à **25%** et répéter le point (8) pendant la même durée.

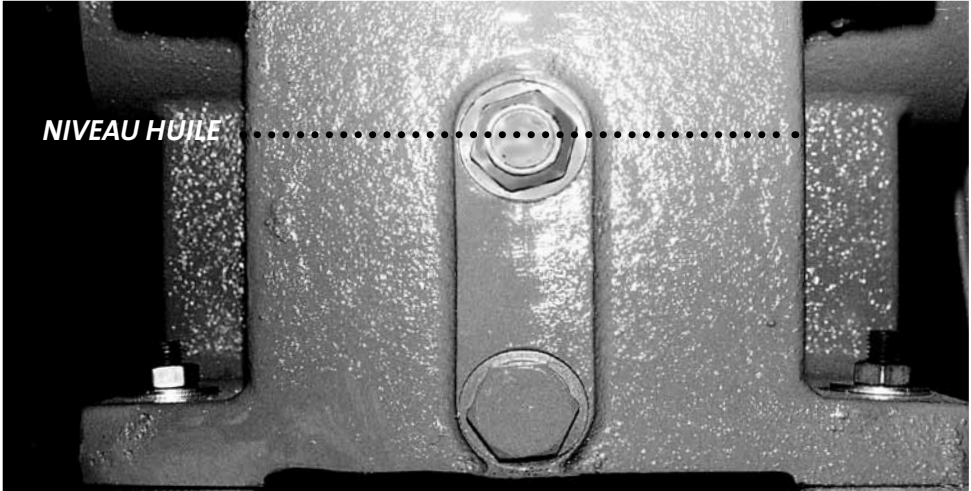
13. Réducteur froid, décharger la cabine jusqu'à **10%** et répéter le point (9) pendant la même durée.

14. Réducteur froid, décharger complètement la cabine et répéter le point (10) pendant la même durée.

CAPACITE HUILE (LITRE)			
EN LITRE	MF 48	MF 84	MF 94
Capacità olio Oil Capacity Erforderliche Ölmenge Capacità huile Capacidad aceite	ℓ 3,8	FOR LIFE	ℓ 9
EN LITRE	MB 94	MB 95	MB 108
Capacità olio Oil Capacity Erforderliche Ölmenge Capacità huile Capacidad aceite	ℓ 9	ℓ 20	ℓ 18

**N.B.:** en cas de test du pare-chutes, rappelez-vous qu'avec des masses élevées (cabine et charge) il peut être très dangereux pour la couronne d'agir sur le moteur. Il est suggéré d'utiliser un palan ou autre moyen externe équivalent pour le déblocage.

# LUBRIFICATION



Respectez les types d'huile préconisés indiqués dans le tableau page 124 et veillez à **ne pas mélanger les huiles minérales avec les huiles synthétiques.**

En cas d'utilisation d'une huile minérale, **la première vidange doit être effectuée après environ 350 heures de fonctionnement effectif; en revanche, si vous utilisez une huile synthétique, la première vidange devra avoir lieu après 700 heures de fonctionnement effectif.**

En ce qui concerne les intervalles de vidange, nous recommandons de les fixer à 12/18 mois pour l'huile minérale et à 24/36 mois pour l'huile synthétique, suivant la fréquence d'utilisation de l'appareil.

**En cas de remplacement d'une huile minérale par une huile synthétique, procédez comme suit:**

**1.** Procurez-vous de l'huile synthétique ayant les caractéristiques indiquées dans le tableau des lubrifiants page 124.

**2.** **Après avoir enlevé les câbles**, appareil arrêté, laissez s'écouler l'huile jusqu'à la dernière goutte.

**3.** Versez une quantité appropriée à la capacité du carter de KEROSÉNÉ dans le treuil et faites tourner le treuil de quelques tour à haute vitesse pour le laisser s'écouler de l'orifice de vidange.

Répétez 2 ou 3 fois l'opération, puis laissez s'écouler le mélange de lavage jusqu'à la dernière goutte.

**4.** Versez ensuite la quantité d'huile synthétique nécessaire au remplissage.

**5.** Faites tourner encore dans les deux sens l'appareil à haute vitesse pendant une dizaine de minutes en laissant ouvert l'orifice de remplissage, afin de pouvoir contrôler la sortie de fumée ou non de l'appareil.

**6.** Laissez s'écouler l'huile jusqu'à la dernière goutte, appareil arrêté, puis versez la quantité d'huile synthétique neuve nécessaire.

**7.** Après avoir remonté les câbles sur la poulie, chargez en cabine les 2/3 de la charge utile.

**8.** Faites fonctionner l'appareil pendant 10 minutes en exécutant des courses courtes (2 étages maximum) alternativement en montée et descente, en contrôlant en permanence l'état de l'appareil et en ayant soin de laisser ouvert l'orifice de remplissage pour vérifier si de la fumée s'échappe ou non de l'appareil.

## **Nota**

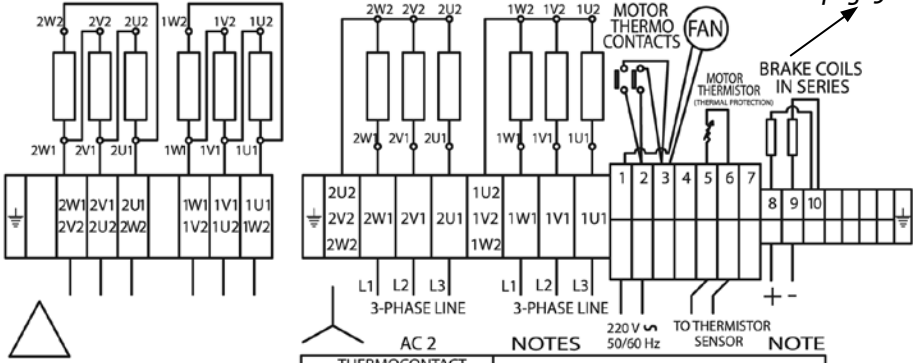
**Le roulement du palier de l'arbre PV est lubrifié "à vie" et ne nécessite donc aucun entretien.**

# MISE EN MARCHÉ

Ouvrir les couvercles de la boîte serre-câbles pour prélever les presses câbles et le schéma électrique. Effectuer les connexions électriques selon les schémas montrés ici.

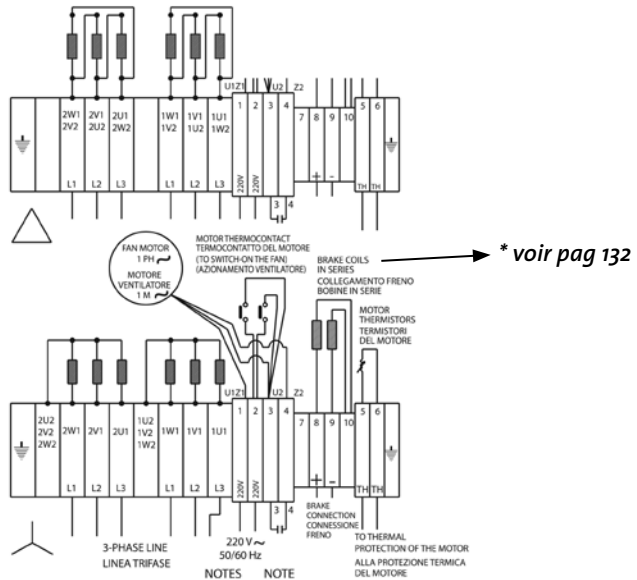
## MOTEURS AC2

\* voir pag 132



Moteur 240

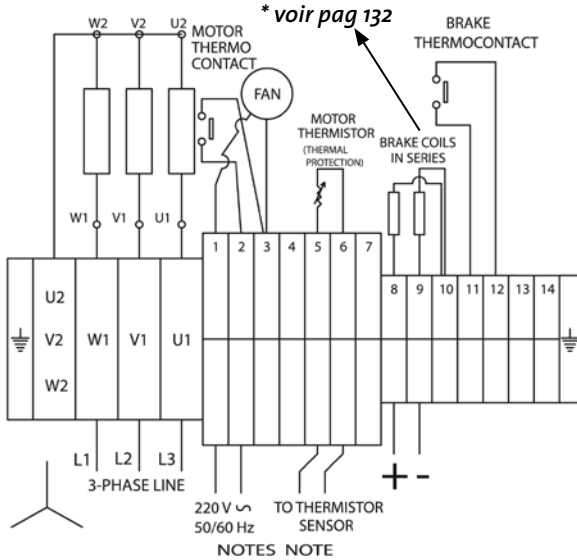
AC 2		NOTES	220 V c.a. - 1 A	NOTE
THERMOCONTACT TERMOCONTATTO				
THERMISTOR TERMISTORE		TEMPERATURE TEMPERATURA	RESISTENCE VALUE VALORI RESISTENZE	
DO NOT APPLY VOLTAGE > 5V TO THERMISTOR TERMINALS		NON APPLICARE TENSIONI > 5V AI TERMINALI DEL TERMISTORE		
		T < 145 °C	300 Ohm	
		T > 145 °C	4 KOhm	
				2900006507



Moteur 270/330

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

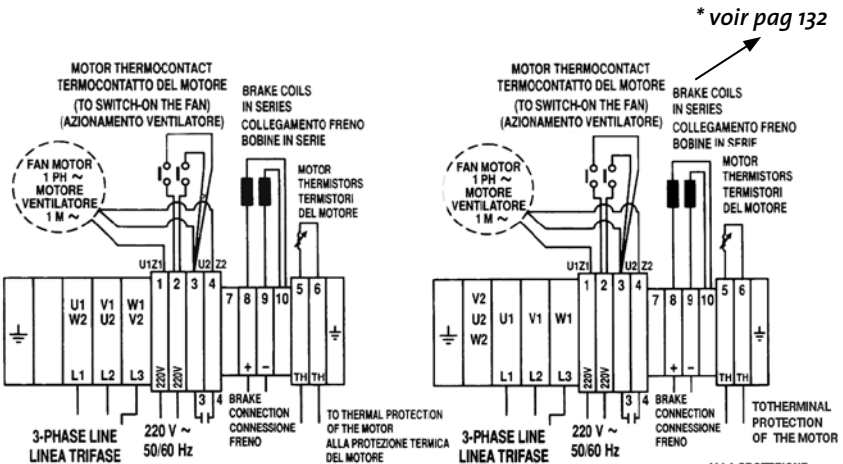
# MOTEURS VF



**NOTES NOTE**

THERMOCONTACT TERMOCONTATTO		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 TEMPERATURA	RESISTANCE VALORE RESISTENZE
		T < 145 °C T > 145 °C	300 Ohm 4 Kohm

**Moteur 240**

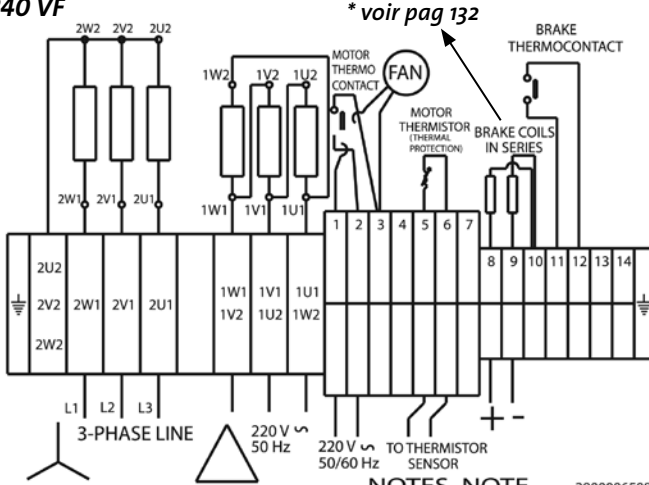


THERMOCONTACT TERMOCONTATTO		(2)	220 V	c.a.	-	1 A
THERMISTOR DO NOT APPLY VOLTAGE > 5 V TO THERMISTOR TERMINALS	TERMISTORE NON APPLICARE TENSIONI > 5 V AI TERMINALI DEL TERMISTORE	(3)				
		(5)	TEMPERATURE TEMPERATURA	RESISTANCE VALUE VALORE RESISTENZA		
		(6)	T < 145° C T > 145° C	200 ÷ 800 Ohm ≥ 4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

**Moteur 270/330**

# MOTEURS VF 4/4E

## Moteur 240 VF

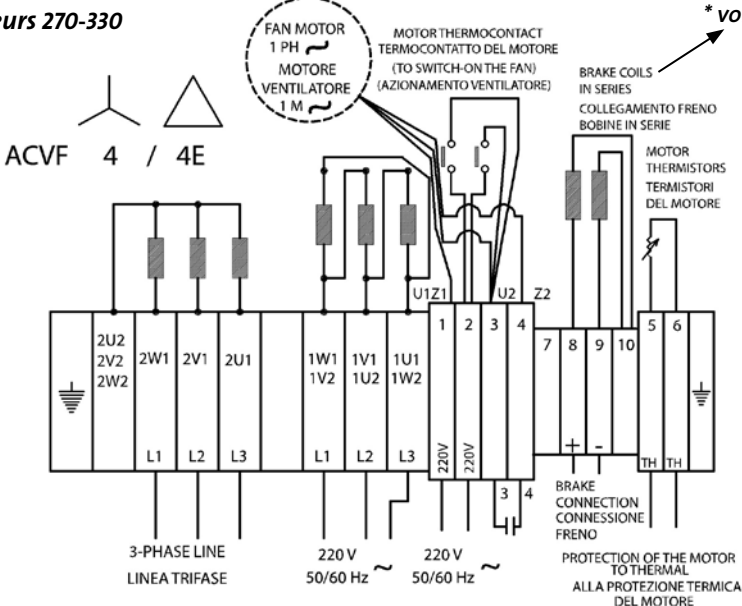


ACVF 4/4E

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

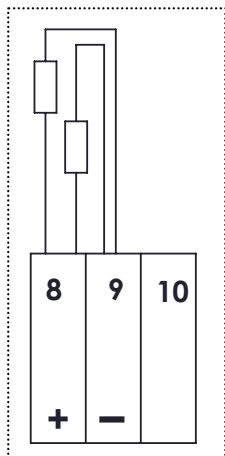
**ATTENTION:** Dans les deux cas, moteur à 2 vitesses et moteurs VF - toujours relier la tension alternative de 220 V aux bornes du ventilateur.

## Moteurs 270-330



ACVF 4 / 4E

# CONNEXIONS 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 U<sub>2</sub>, V<sub>2</sub> et W<sub>2</sub> du centre l'Étoile, aussi bien pour la grande que la petite vitesse, et les reconnector successivement selon les schémas (**U<sub>2</sub> avec V<sub>1</sub>, V<sub>2</sub> avec W<sub>1</sub> et W<sub>2</sub> avec U<sub>1</sub>**) a pag. 129

Au contraire pour passer de la connexion à Triangle à celle-là à Étoile, déconnecter les fils rouges U<sub>2</sub>, V<sub>2</sub> et W<sub>2</sub> 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.

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

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

## 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 U<sub>2</sub>, V<sub>2</sub> et W<sub>2</sub> du centre Étoile et les reconnector successivement selon le schéma (**U<sub>2</sub> avec V<sub>1</sub>, V<sub>2</sub> avec W<sub>1</sub> et W<sub>2</sub> avec U<sub>1</sub>**) a pag. 130.

Vice-versa, pour passer de la connexion en Triangle à celle en Etoile, débrancher les fils rouges U<sub>2</sub>, V<sub>2</sub> et W<sub>2</sub> 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

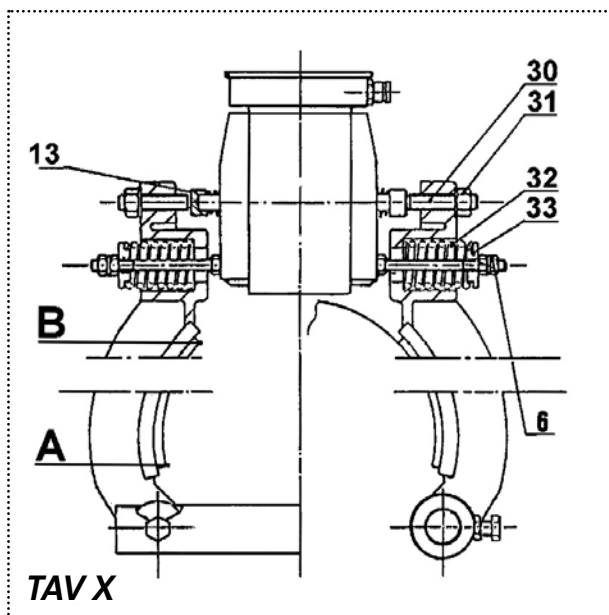
Sur ces moteurs, l'enroulement principal est relié en Etoile (avec une alimentation de 380-400 V) tandis que celui secondaire d'urgence est relié en Triangle (avec une alimentation de 220-230 V).

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

Le schéma servant d'exemple à la page 131 se réfère aux moteurs d'une grandeur de 240.

Pour la disposition des auxiliaires des moteurs 270-330, se reporter aux schémas VF concernant ce moteur à la page 131.

# REGLAGE DU FREINAGE



Répétez les opérations pour l'autre mâchoire.

A noter que pendant la durée de vie du treuil les garnitures ("ferodo") des mâchoires tendront à s'user, dégradant ainsi l'efficacité de freinage par suite de la diminution de la pression des ressorts. **Il faut rappeler que la seule intervention sur le frein en augmentant la pression doit être considérée comme une erreur: vous devez obligatoirement suivre toute la procédure de réglage** en agissant également sur la vis de réglage 30 ainsi qu'on l'a vu au début de ce chapitre, et ce pour ne pas augmenter la course des butées 13.

La réglage doit être effectué installation en **TRACTION**. Avec l'installation en marche et, par conséquent, avec l'électro-aimant excité, dévissez l'écrou de serrage 31 et dévissez légèrement la vis de réglage 30 jusqu'à l'amorce de frottement du matériau de friction sur le tambour (**référez-vous à la figure X**).

A ce stade, revissez la vis de réglage 30 le minimum indispensable afin d'éliminer la friction entre la mâchoire et le tambour avec l'installation en mouvement.

Bloquez l'écrou de sécurité 31 et répétez l'opération pour la deuxième mâchoire. Ensuite, vous pouvez agir sur la pression du ressort pour régler l'intensité du freinage. Pour ce faire, dévissez simplement le contre-écrou de sécurité 6 et agir sur l'écrou restant pour augmenter ou diminuer la compression du ressort 32 jusqu'à l'obtention du freinage désiré, puis rebloquez le contre-écrou 6 externe.

En cas de remplacement des mâchoires, référez-vous aussi au chapitre suivant "**Réglage du frein**" pour assurer le parfaite union des nouvelles surfaces de freinage au tambour.

Il faut rappeler d'autre part qu'il est pratiquement impossible de prévoir, à priori, la fréquence de réglage du frein : celle-ci, en effet, dépend du type d'installation, de son utilisation et du compromis atteint au moment d'ouverture du frein à la mise en marche et au moment de fermeture à l'arrêt.

**N.B.: les mâchoires avec matériel freinant doivent dans tous les cas être remplacées lorsque l'épaisseur de ce dernier atteint 2 mm au niveau du point d'usure maximum.**

# REGLAGE DU FREIN

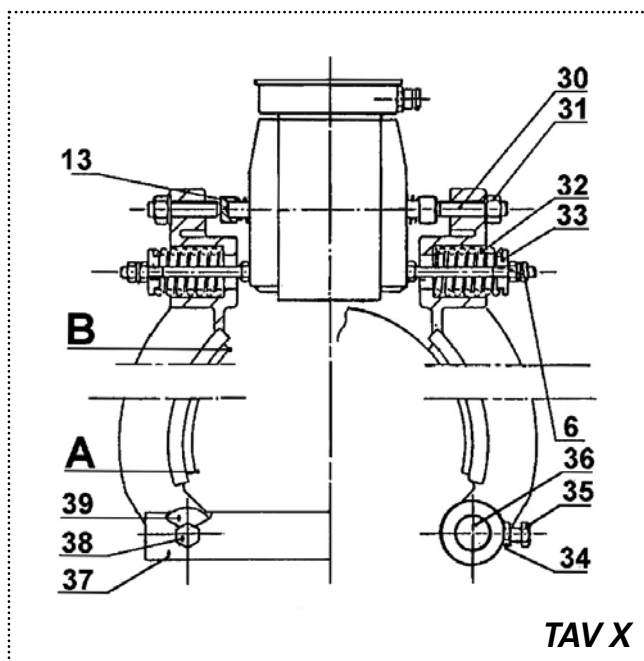
Le réglage doit être effectué installation **EN APPUI**. Contrôlez d'abord, si après avoir alimenté l'électro-aimant, le frein se débloque.

Si ce n'est pas le cas, procédez de la manière suivante (**référez-vous à la figure X**). Frein desserré, dévissez les écrous de blocage **31** et dévissez les vis de réglage **30** de manière qu'elles s'écartent de quelques millimètres (**environ 4**) des butées **13** en s'assurant manuellement que ces dernières soient bien en position de fin de course vers l'extérieur.

Desserrez les écrous **6** en laissant les rondelles **33** en contact avec les ressorts **32**. Avec les mâchoires contre le tambour, revissez donc les vis de réglage **30** en déplaçant les butées **13** vers le centre du frein d'environ 1 mm et serrez ensuite les écrous de sécurité **31**. Contrôlez que le matériau de frottement ne soit pas en contact avec le tambour de frein, l'électro-aimant étant excité: il suffit que vous observiez au point **B** indiqué en figure la présence ou non d'un dégagement d'environ **0,5/0,8 mm**, et surtout que ce dégagement soit maintenu le long du matériau de friction, et ce même si celui-ci se rétrécit légèrement vers le point **A**.

Si ce n'est pas le cas, **et seulement dans ce cas**, il faut impérativement procéder au réglage du pivot excentrique qui permet l'assemblage mâchoire-tambour de frein.

Avec l'électro-aimant **NON** excité, dévissez les écrous de blocage **31** et dévissez les vis de réglage **30** de manière qu'elles s'écartent de



quelques millimètres (**environ 4**) des butées **13**, celles-ci devant être en position de fin de course vers l'extérieur. Desserrez les écrous **6** en laissant en contact les rondelles **33** avec les ressorts **32**. Dévissez les vis **38**, retirez la plaquette d'union entre les pivots **37** et les rondelles "Belleville" **39**. Desserrez les écrous **34** et les vis **35** et agir sur les pivots excentriques **36** (à l'aide d'une clé ou d'un tournevis, suivant la version) en amenant les mâchoires parfaitement en appui contre le tambour de frein. Vissez les vis **35** et les écrous **34**, remontez les rondelles "Belleville" **39**, la plaquette d'union pivots **37** et vissez les vis **38**. Avec les mâchoires en contact avec le tambour, revissez ensuite les vis de réglage **30** et déplacez la butée **13** vers le centre du frein d'environ 1 mm et serrez enfin les écrous de sécurité **31**. Procédez ensuite au réglage du ressort **32** comme décrit au chapitre "REGLAGE DU FREINAGE".

# INSTRUCTIONS POUR LA MANOEUVRE MANUELLE DU FREIN DES TREUILS EN CAS D'URGENCE

- **A USAGE DU PERSONNEL AUTORISE**
- **EFFECTUEZ LES OPERATIONS SUIVANTES DANS L'ORDRE INDIQUE:**

1. Débranchez l'interrupteur général situé dans la salle des machines.

2. Immobilisez fermement le volant "B" avec les mains.

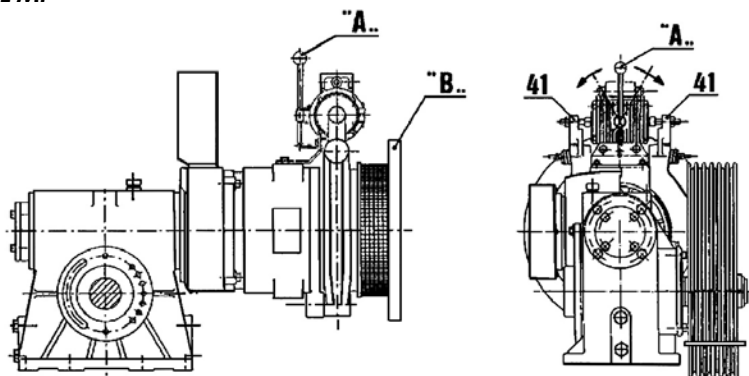
3. Manoeuvrez le levier "A" en exerçant sur celui-ci une pression constante suffisante à ouvrir les mâchoires 41.

Déplacez le volant "B" dans la direction la plus indiquée pour poser la cabine sur le plan d'appui le plus proche en nivelant à l'aide du repère sur les câbles d'acier (s'il existe).

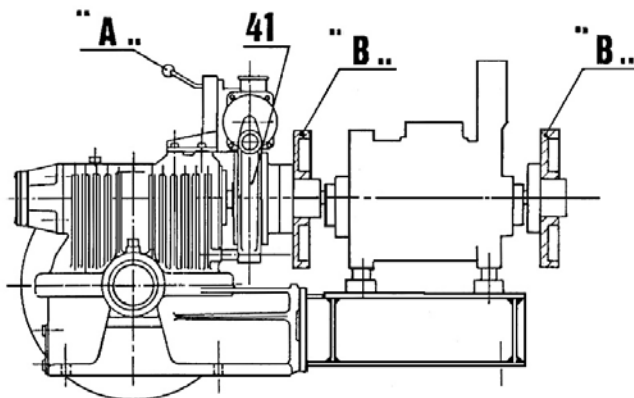
4. Relâchez le levier "A" du frein.

**ATTENTION: NE JAMAIS DETENDRE LA TENSION DES RESSORTS DU FREIN POUR FACILITER L'INTERVENTION MANUELLE**

TREUIL MF



TREUIL MB



# CONTROLES PERIODIQUES D'ENTRETIEN

**TABL. 1 VALEURS DU "RAYON" EN mm  
A GRAVER SUR LE FLASQUE DE LA POULIE**

RAPPORT	MF 48	MF 84	MB 94/MF 94	MB 95	MB 108
1:58				223,5	
1:26,5		160	214,5		
1:39		158			
1:65		163	216		
1:48		159		223,5	280
1:19,5		157,5			
1:53			215	223,5	
1:16,75			213		
1:40				226	
1:32				226	
1:26,66				226	
1:22				226	
1:16,66				223	
1:60	118,5				
1:47	117,5				
1:18,66	118,2				
1:35,5	119,1		217		283,1
1:64					282
1:22,66					282,5
1:14,75					281
1:28,5					281

Les treuils SASSI ont été expressément conçus pour ne nécessiter qu'un entretien réduit. L'entretien se limitera donc à de simples opérations qui devront être effectuées à des intervalles réguliers, afin de garantir le bon fonctionnement de l'appareil.

Après la première vidange, ainsi qu'on l'a vu dans le chapitre "**LUBRIFICATION**", vérifiez le niveau et le degré de viscosité de l'huile tous les six mois.

Les intervalles de vidange devront être fixés en fonction de l'utilisation réelle de

l'appareil, suivant les spécifications données au chapitre "**LUBRIFICATION**".

Vérifiez ensuite tous les 4÷6 mois, l'état d'usure des garnitures de mâchoires; en cas d'usure excessive, procédez au réglage de la course des mâchoires au moyen des vis prévues à cet effet (voir chapitre "**REGLAGE DU FREINAGE**") et au cas où l'épaisseur de la garniture de frein est d'environ 1,5 ou 2 mm à son point d'usure maximum, remplacez les mâchoires.

## VERIFICATION DU JEU DE L'ENSEMBLE VIS-COURONNE

N'oubliez pas de toujours contrôler le: **JEU VIS-COURONNE (Fig. 1)**. Déposez les câbles de la poulie; placez un comparateur sur un des plans de la tête du treuil de manière à positionner le palpeur en regard de la tête d'une des vis d'assemblage flasque-poulie, serrez le frein et tournez manuellement la poulie à gauche et à droite afin de lire l'ampleur du jeu radial sur le comparateur.

### NOTA

La position des boulons des flasques des poulies correspond approximativement à la position du rayon primitif de la couronne. Au cas où vous souhaiteriez une plus grande précision, consultez le **tabl. 1** pag 136.

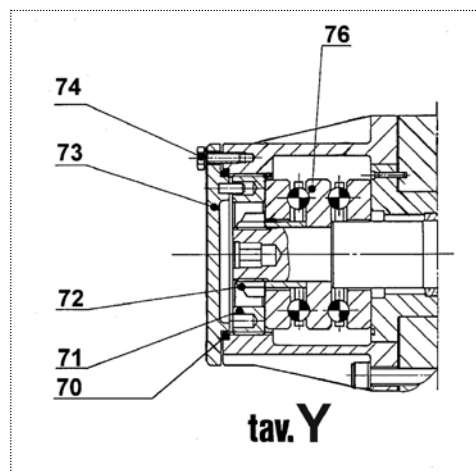
### VALEURS DU JEU VIS-COURONNE

Vérifiez toutes les 3000 heures de fonctionnement, ou au moins une fois par an, si



les valeurs maximales du jeu dépassent **0,3 mm** pour des diamètres de poulies supérieurs à **560 mm** et **0,5 mm** pour des diamètres de poulies à < 560 mm, et dans ce cas **NOUS CONSULTER**.

## AJUSTEMENT DE L'ECROU FREINE DE REGLAGE SUR LA BUTEE



Les opérations décrites ci-après doivent être effectuées treuil sans charge (**voir tabl. Y**):

1. Dévissez les vis **74**, ôtez le couvercle **73**; et retirez le joint torique (**OR**) **70**.
2. Desserrez la bague **71** en l'écartant de la butée.
3. Dévissez la bague **71** en la mettant en contact avec la butée **76**.
4. Faites tourner le treuil avec le moteur et serrez très délicatement la bague **71** jusqu'à ce que le battement dû aux billes et à la cage de la butée diminue d'amplitude (pour les couples de serrage, voir **TABLEAU 1**).
5. Montez le joint torique **70** et le couvercle **73** et vissez les vis **74**.
6. Utilisez une clé dynamométrique réglée à la valeur voulue.

### COUPLES DE SERRAGE (Nm) POUR ECROUS FREINES DE BUTEE

tableau 1 - (DETAIL N° 71 - Tabl. Y)

TREUIL	(Nm)	TREUIL	(Nm)	NOTES
REGLAGE POUR MF84 NO EST NECESSAIRE		MB 95	25	
MF-MB 94	7			

## COUPLES DE SERRAGE ADOPTES (Nm)

ECROU DE SERRAGE SUR VIS SANS FIN	TYPE D'ECROU FREINE MONTE	VIS AVEC FILETAGE ISO A PAS GRANDS CLASSES 8.8	
		DIAMETRE	COUPLE
<b>MB 108 *</b>	<b>GUP</b>	<b>M10</b>	<b>50,1 Nm</b>
<b>MB 95*</b>		<b>M12</b>	<b>84,8 Nm</b>
<b>MF 48</b>	<b>200 Nm</b>	<b>M14</b>	<b>135 Nm</b>
<b>MF 84</b>	<b>200 Nm</b>	<b>M16</b>	<b>205 Nm</b>
<b>MF - MB 94</b>	<b>200 Nm</b>	<b>M20</b>	<b>400 Nm</b>
		<b>M22</b>	<b>532 Nm</b>
		<b>M24</b>	<b>691 Nm</b>

**\* POUR LES VALEURS DU TREUIL MB95 et MB 108 CONSULTEZ LA NOTICE D'INSTRUCTIONS.**

Aussi bien sur les poulies intégrales que celles à bande, le montage de la poulie sur l'arbre lent a été exécuté pour moyen d'un collier spéciale Myy x 2 (voir tableau avec les différentes mesures par rapport au type du treuil), qui est vissé sur l'arbre le plus que possible jusqu'à faire joindre la rainure du collier de serrage avec un des deux trous M12 sur la poulie (**MF48 – 84 - 94**), ou jusqu'à feuillure avec les cales en acier (seulement **MB 108**, puisque le grain M12 n'est pas prévu); après ça, on va visser le grain "A" M12 avec Loctite 243 (voir photo).

Le serrage axial du collier est garanti par un certain nombre de vis "B" Mxx (voir tableau) à haute résistance.

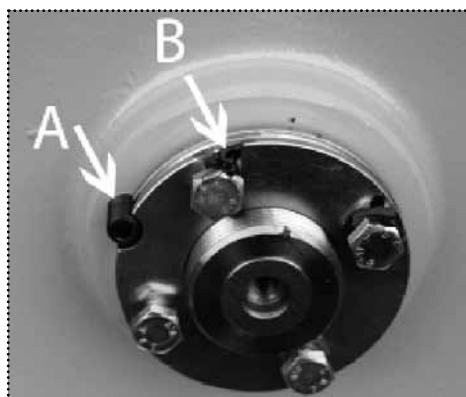
Ces vis "B", sont serrées l'une après l'autre avec un couple de serrage de 50 jusqu'à 135 Nm, par rapport à leur dimensions (**voir tableau**), elle garantissent la sécurité contre le dévissage du collier.

Pour plus de sécurité, il est appliqué de la Loctite type 243 sur les filets des vis 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'appuient: c'est ainsi que la poussée exercée demeure constante dans le temps. A la fin des susdites opérations, on va fixer de la cire à cacheter synthétique sur le grain M12 et sur une des vis de blocage axial pour garantir un montage correct et à prévention de toutes effractions.

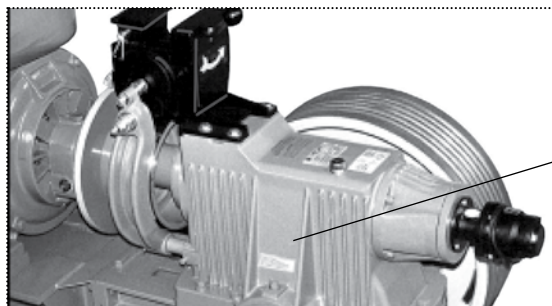
Dans le cas de remplacement de la poulie, svp contacter la maison **Alberto Sassi S.p.A.** pour tous renseignements.



## COLLIERS DE SERRAGE POULIES

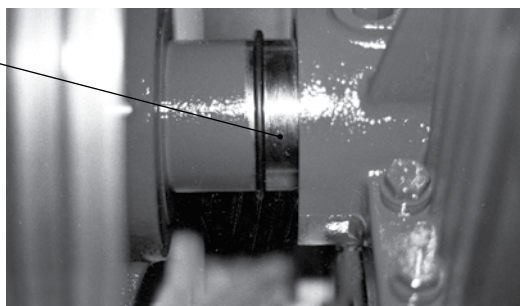
TREUILS	TYPE COLLIER Myy	N° VIS Mxx	COUPLE DE SERRAGE VIS
<b>MF 48</b>	<b>M55 x 2</b>	<b>N° 4 M10</b>	<b>50 Nm</b>
<b>MF 84</b>	<b>M75 x 2</b>	<b>N° 6 M12</b>	<b>80 Nm</b>
<b>MB - MF 94</b>	<b>M95 x 2</b>	<b>N° 6 M12</b>	<b>80 Nm</b>
<b>MB 108</b>	<b>M140 x 2</b>	<b>N° 6 M14</b>	<b>135 Nm</b>

# GOUJON DE BLOCAGE DE LA POSITION DES COUSSINETS SUR L'ARBRE PV



**NE PAS DEVISSER  
NI RETIRER LE GOUJON  
SANS L'AUTORISATION  
DE LA SOCIETE SASSI S.p.A**

**LE JOINT TORIQUE  
MONTE SUR L'ARBRE PV NE DOIT PAS  
ETRE DEPLACE CAR IL REPRESENTE  
UNE PIECE DE RECHANGE DU  
JOINT TORIQUE DEJA PRESENT  
DANS LE PALIER DE COUSSINET  
INTERIEUREMENT A LA CARCASSE.**



## INSTRUCTIONS POUR LE REPLACEMENT DES POULIES

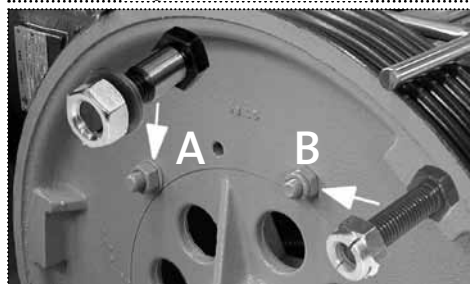
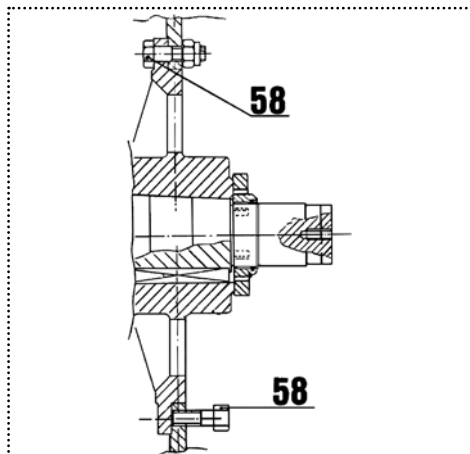
Pour les treuils **MF 48, MF 84, MF/MB 94, MB 95 e MB 108**, la fixation des poulies à bande sur la bride porte-poulie était réalisée au moyen d'un emboîtement forcé et de l'utilisation de 6 boulons avec écrous

bloquants de sécurité. Ceux-là standard sont des M14, tandis que ceux-là insérés dans les trous calibrés sont des M16, suivant les normes DIN 609, (voir tableau n. 2).

**Tableau n°2**

<b>TREUILS:</b>	<b>Boulons</b>	<b>Boulons calibres</b>
<b>MF 48</b>	<b>N° 5 M14 x 50</b>	<b>N° 1 M16 x 55, CODE 3207616055</b>
<b>MF 84</b>	<b>N° 4 M14 x 55</b>	<b>N° 2 M16 x 55, CODE 3207616055</b>
<b>MF/MB 94</b>	<b>N° 4 M14 x 55</b>	<b>N° 2 M16 x 60, CODE 3207616060</b>
<b>MB 95</b>	<b>N° 4 M14 x 60</b>	<b>N° 2 M16 x 60, CODE 3207616060</b>
<b>MB 108</b>	<b>N° 3 M14 x 70</b>	<b>N° 3 M16 x 70, CODE 3207616070</b>

## INSTRUCTIONS POUR LE REMPLACEMENT DES POULIES



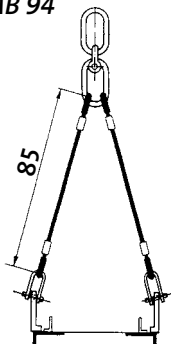
Pour le remplacement, dans les machines équipées de support extérieur, il est nécessaire tout d'abord de procéder à son démontage en se référant aux instructions spécifiques, en faisant attention à ne pas endommager le coussinet du palier externe et les protections correspondantes d'étanchéité graisse, lorsqu'ils sont présents.

Il est alors possible de dévisser les boulons (n° 57 et 58 sur la figure) et de réintroduire 3 de ces vis M14 dans les trous spécialement filetés de la bande pour faciliter l'extraction de la bride n° 48 de l'emboîtement (Ref. B sur la figure). Evidemment cette bride 48 ne doit pas être démontée de l'arbre lent.

Pour les pièces détachées, on fournit des poulies avec des trous de fixation avant modification, donc valables pour les boulons M14 encore présents (3, 4 ou 5 selon les modèles, table 2, réf. B). Le perçage du trou de diamètre 17 avec tolérance H7 sera effectué (1, 2 ou 3 fois selon les modèles) en accouplement avec les brides pour permettre d'avoir l'alésage parfait du trou à la dimension demandée, au moment du montage des bandes sur les brides existantes (Ref. A sur la figure).

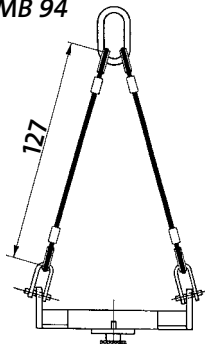
Les boulons calibrés sont en tolérance k6. Pour la couple de serrage voir tableau à la page 138.

MB 94



COD. 3000005250

MB 94



COD. 3000005210

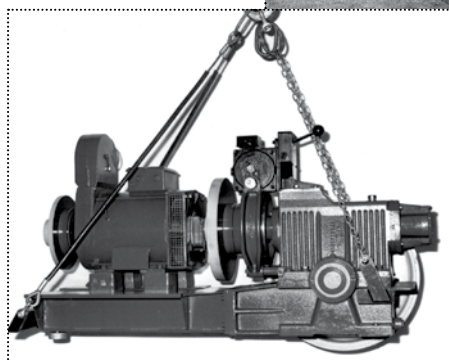
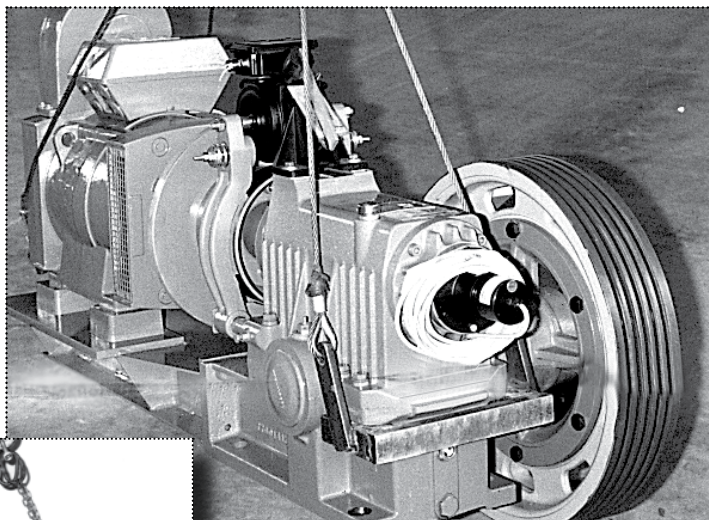
## ACCESSOIRES DE LEVAGE ET MANUTENTION DES TREUILS MB

LONGUEUR DES CABLES ENTRE ANNEAUX (L in cm, Ø in mm.)

MB94	MB 95	/	Ø CABLE	Ø CABLE
L = 85	L = 215	DEVANT	Ø 9	MB 95 Ø 14
L = 127	L = 242	DERRIERE	Ø 9	MB 95 Ø 11

# ACCESSOIRES DE LEVAGE ET MANUTENTION DES TREUILS MB

## TREUILS MB



### Nota

Pour les accessoires de manutention du treuil MB 108, consultez la notice d'instruction spécifique.

### Avis

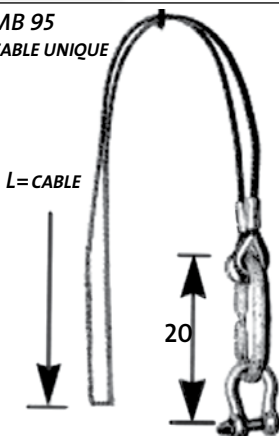
Pour la commande des accessoires de levage des treuils, préciser la référence de l'accessoire et le numéro de révision de la notice dans laquelle figure l'accessoire.

F



ENSEMBLE DES CABLES ET ETRIER

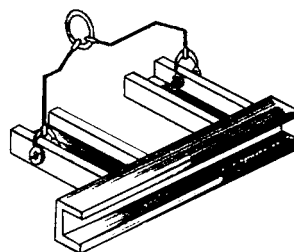
MB 95  
CABLE UNIQUE



COD. 3000005285

L = CABLE

MB 95



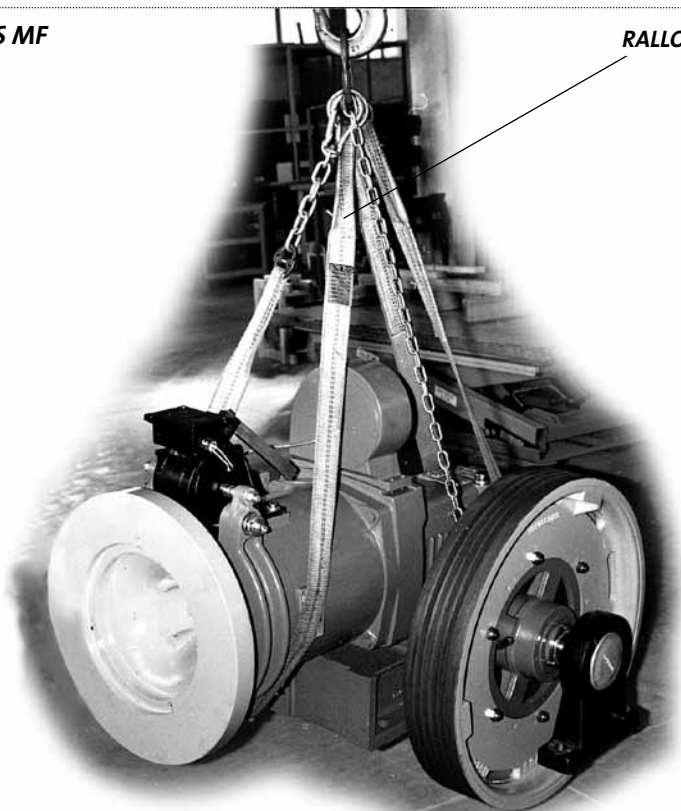
ETRIE DEVANT

COD. 3000005275

# ACCESSOIRES DE LEVAGE ET MANUTENTION DES TREUILS MF

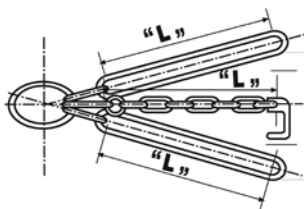
TREUILS MF

RALLONGE



F

**(MF84)\* L chaîne = 70cm**  
**sangle + 2 boucles = 170 cm**



SANGLE PLATE  
A 2 BOUCLES

SANGLE AVEC  
CROCHET

SANGLE PLATE  
A 2 BOUCLES

**CARACTERISTIQUE DES SANGLES:**

LARGEUR 50 mm CAPACITE  $\bigcirc$ — $\bigcirc$  1000 Kg

CAPACITE  $\bigcirc$ — $\bigcirc$  600 Kg

COEFFICIENT DE SECURITE = 6

MF 48 - L = 100

MF 94 - L = 100

MF 48 - L = 113

MF 94 - L = 113

MF 48 - L = 102

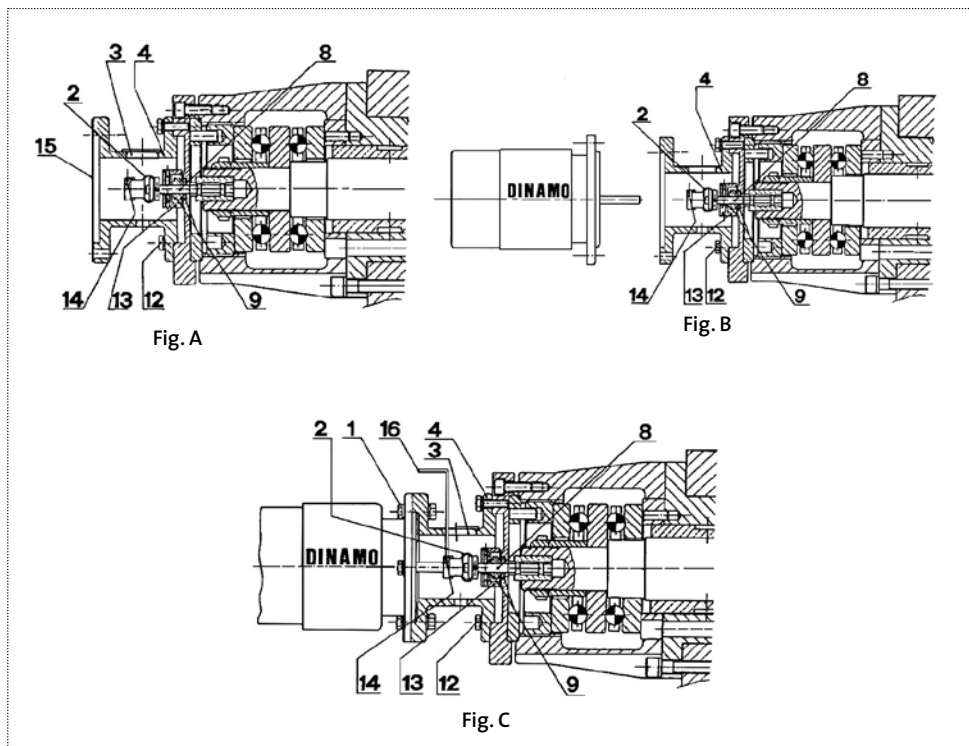
MF 94 - L = 102

ACCESSOIRES N°1

REFERENCE N°1

CODE 3000005280

CODE 3000005280



## **MONTAGE D'UNE DYNAMO TACHYMETRIQUE SUR DES TREUILS MB/MF PREVUS A CET EFFET**

**Fig. A** Lorsque la dynamo est déposée, le treuil est expédié avec l'extrémité porte dynamo équipée des éléments telle qu'elle est représentée sur la figure: support 4, bouchon supérieur 3, protection avant 15, arbre 8, joints 9 avec l'entretoise 13 déjà installée de sorte à exercer une légère pression sur les joints.

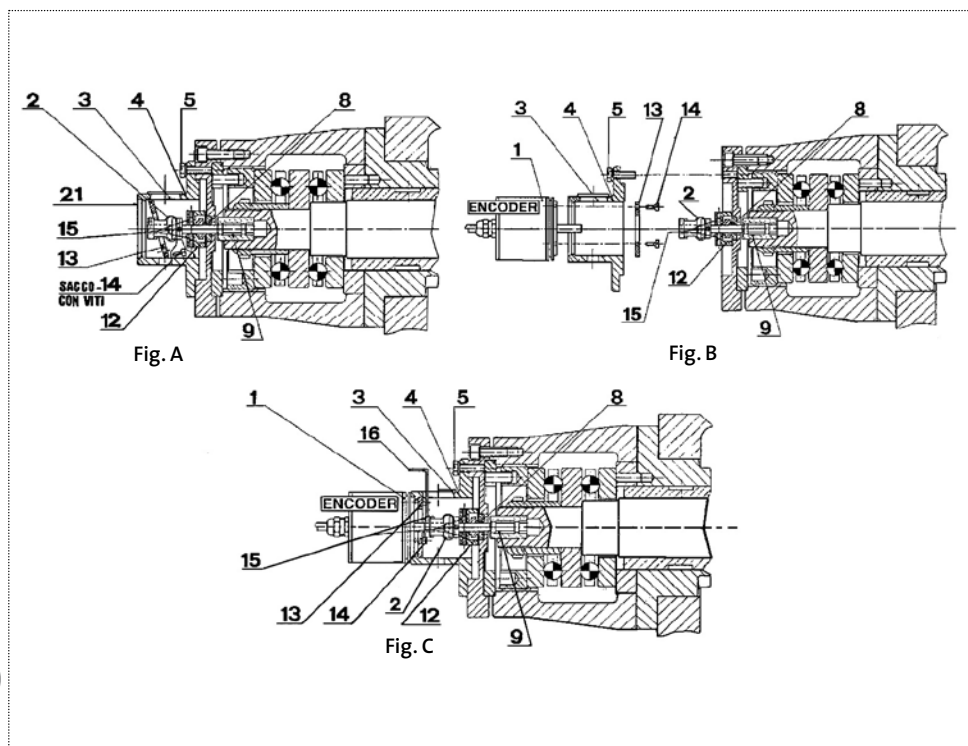
Le joint 2 n'est pas indispensable car il dépend de la demande du client.

**Fig. B** Déposer la protection avant 15. Engager l'arbre de la dynamo dans le trou du joint élastique 2, centrer le cran du flasque de la dynamo dans le siége prévu à cet effet sur le support 4.

**Fig. C** Faire tourner la dynamo jusqu'à ce que les trous du flasque coïncident avec ceux du support 4; introduire les boulons avec leurs rondelles et serrer les écrous progressivement et de façon symétrique.

Déposer le bouchon 3, serrer les vis de pression 14 qui fixent le raccordement entre le joint 2 et l'arbre de la dynamo, à l'aide de la clef 16 fournie en passant à travers le trou. Reposer le bouchon 3.

# CODE TABL. 9800000163



## MONTAGE ENCODER SUR TREUILS MB/MF PREDISPOSES

**Fig. A** orsque le ENCODER est démonté, le treuil est expédié avec l'extrémité porte-ENCODER équipée des pièces comme indiqué sur la figure soit: support 4, bouchon supérieur 3, protection frontale 21, arbre 9, joint 8 avec entretoise 12 déjà installée de façon à exercer une légère pression sur les joints.

Le joint 2 n'est pas indispensable: il est demandé par le client en cas de besoin.

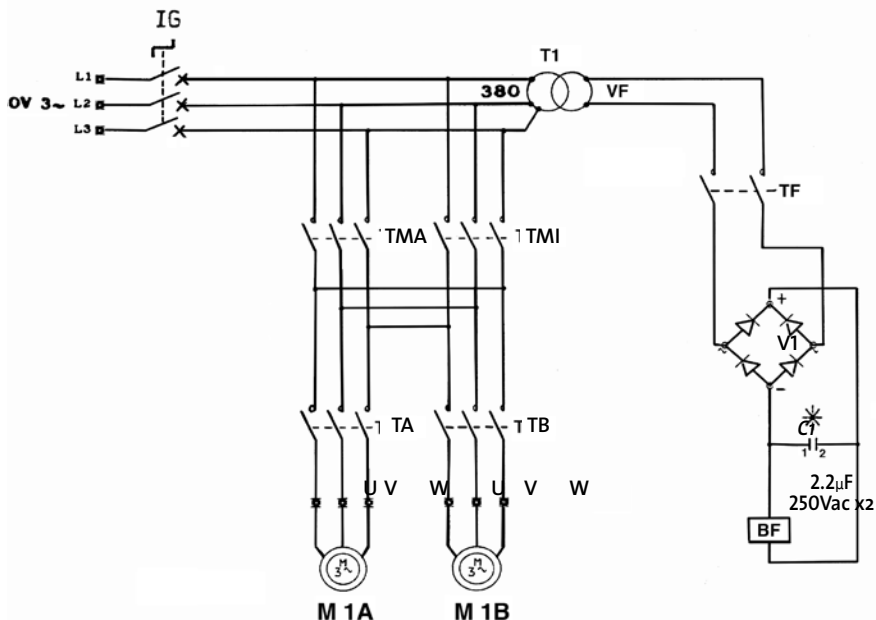
En outre, à l'intérieur du support 4 se trouve la rondelle 13 et le sachet avec les vis 14 pour la fixation du ENCODER.

**Fig. B** Enlever la couverture frontale 21. Démontez le support 4 en enlevant les vis 5. Monter le ENCODER dans le support 4 au moyen de la rondelle de butée 13 serrée par les

vis 14 qui se fixent sur le corps du ENCODER. Enfiler l'arbre du ENCODER dans le trou du joint élastique 2, centrer le cran de la flasque du support 4 et serrer les vis 5 progressivement et symétriquement.

**Fig. C** Après avoir enlevé le bouchon 3, serrer les vis de pression 15 à travers le trou au moyen de la clé 16 en dotation au treuil. Les vis fixent le raccordement entre le joint 2 et l'arbre du ENCODER. Remettre le bouchon 3 en place.

# SCHEMA ELECTRIQUE POUR ENTRAINEMENT MOTEUR 2 VITESSES



**IG** = Interrupteur général  
**T1** = Transformateur 380/VF  
**TF** = Télerrupteur Frein  
**TA** = Télerrupteur GV  
**TB** = Télerrupteur PV

**VF** = Tension Frein  
**TMA** = Télerrupteur Marche avant  
**TMI** = Télerrupteur Marche arrière  
**VI** = Pont de diodes (Pont redresseur)  
**BF** = Bobine Frein

**\* CONDENSATEUR EN SERVICE EN CONFORMITÉ AUX VALEURS LIMITES DE TENSION  
 PERTURBATRICE C1: ARCOTRONICS - SERIE 1,47 MKT 2.2µF 250 Vca Classe X2**