MISIA

PARANCO ELETTRICO A FUNE

SERIE XM

MANUALE DI INSTALLAZIONE
USO E MANUTENZIONE

CE

M 28/04/25

1. INFORMAZIONI PRELIMINARI **Pag. 4**
1.1 Segnalazioni d'obbligo 4
1.2 Informazioni importanti 4
1.3 Responsabilità 5
1.3 Aggiornamento del manuale 5

2. DESCRIZIONE DEL PARANCO/CARRELLO **Pag. 6**
2.1 Configurazione paranchi 6
2.2 Prestazioni e caratteristiche tecniche dei paranchi con motori cilindrici/conici 8
2.3 Caratteristiche dei carrelli di traslazione 10
2.4 Versioni ed esecuzioni standard 11
2.5 Informazioni tecniche 12
2.6 Scelta del paranco in funzione dei gruppi FEM 13

3. ISTRUZIONI PER L'INSTALLAZIONE **Pag. 14**
3.1 Preparazione per l'installazione 14
3.2 Imballo 14
3.3 Trasporto e movimentazione 15
3.4 Assemblaggio delle parti 16
3.5 Montaggio del carrello Tipo 3 e 83 16
3.6 Montaggio del carrello bitrave 18
3.7 Montaggio del bozzello 18
3.8 Attivazione valvola di sfiato 19
3.9 Equipaggiamenti elettrici 19
3.10 Collegamenti elettrici per paranchi forniti senza apparecchiatura 19
3.10.1 Collegamenti motori conici a 1 o 2 velocità 20
3.10.2 Collegamenti motori cilindrici a 1 o 2 velocità 21
3.10.3 Collegamenti motori cilindrici XM a singola velocità per inverter 22
3.10.4 Collegamenti motori traslazione a 1 o 2 velocità modello T e KT 24
3.10.5 Collegamenti finecorsa di sollevamento 25
3.10.6 Limitatori di carico 26
3.10.7 Esempi di collegamento motore conico 29
3.10.8 Esempi di collegamento motore cilindrico 33
3.10.9 Esempi di collegamento motore di traslazione 37
3.10.10 Assorbimenti motori di sollevamento e traslazione 40
3.11 Messa in funzione 41
3.12 Verifica del funzionamento e regolazioni 42
3.13 Prove di carico 44

4. ISTRUZIONI DI USO E MANUTENZIONE **Pag. 46**
4.1 Funzioni paranco - "Uso inteso" 46
4.2 Abilitazione 46
4.3 Cosa fare sempre! 48
4.4 Cosa non fare mai! 50
4.5 Operatività 52
4.6 Disattivazione a termine lavoro 53
4.7 Manutenzione 53
4.8 Lubrificazione 57
4.9 Sostituzioni 58
4.10 Regolazioni 66
4.11 Guasti e rimedi 70
4.12 Smontaggio - Nuova destinazione 71
4.13 Ripristino dopo stoccaggio 71
4.14 Smaltimento/rottamazione 71

5. REGISTRO DELLE MANUTENZIONI **Pag. 72**
5.1 Registro delle manutenzioni periodiche 72

6. PARTI DI RICAMBIO **Pag. 72**

1. INFORMAZIONI PRELIMINARI

Contenuto del manuale

Il presente manuale contiene la descrizione del carrello/paranco ed il suo “uso inteso”, le caratteristiche tecniche funzionali e prestazionali, le istruzioni di installazione, uso e manutenzione, per tutte le esecuzioni versione appoggiata o sospesa e con carrello monotrave o bitrave.

A corredo del manuale sono inoltre fornite le seguenti documentazioni:
- Dichiarazione di conformità CE o dichiarazione del fabbricante;
- Eventuale verbale di collaudo della macchina;
- Schemi elettrici eventuali.

I destinatari del manuale

Questa pubblicazione si rivolge:
- Al responsabile dello stabilimento, dell’officina, del cantiere;
- Al personale addetto alle installazioni;
- All’operatore;
- Al personale incaricato della manutenzione.

Il manuale deve essere custodito da persona responsabile allo scopo preposto, in un luogo idoneo, affinché esso risulti sempre disponibile per la consultazione nel miglior stato di conservazione.
In caso di smarrimento o deterioramento, la documentazione sostitutiva dovrà essere richiesta direttamente a **MISIA PARANCHI srl** citando il codice del presente manuale.

Chiave di lettura del manuale

Le istruzioni sono corredate da simboli che facilitano la lettura specificando il diverso tipo di informazione fornita.

1.1 SEGNALAZIONI D’OBBLIGO

Prestare la massima attenzione alla istruzione accompagnata da questo simbolo attenendosi scrupolosamente a quanto indicato.

Informazioni importanti:

Indica informazioni e consigli utili per le operazioni di manipolazione, montaggio e installazione.

Indica di procedere nella sequenza operativa.

Il testo di istruzione riporta, quando necessario, le indicazioni e le numerazioni delle figure corrispondenti a quelle che identificano le illustrazioni che compaiono nel manuale. Nelle illustrazioni le eventuali parti del carrello/paranco descritte nel testo sono indicate con un numero.

Es: Pos. 1 (fig. 1) significa:
parte o componente 1 in figura 1.

1.2 INFORMAZIONI IMPORTANTI

Prima di dare inizio a qualsiasi azione operativa è obbligatorio provvedere alla lettura del presente manuale di istruzione, in relazione alle attività da svolgere descritte nella sezione di competenza.
La garanzia di buon funzionamento e di piena rispondenza prestazionale al servizio previsto, è strettamente dipendente dalla corretta applicazione di tutte le istruzioni che in questo manuale sono contenute.

Quadro legislativo di riferimento

I paranchi elettrici a fune serie XM ed i relativi carrelli di traslazione sono conformi ai **Requisiti Essenziali di Sicurezza** di cui all’**Allegato I** della **Direttiva Macchine 2006/42/CE** e sono, pertanto, dotati di **Dichiarazione CE di Conformità** di cui all’**Allegato IIA** e di **Marcatura CE** di cui all’**Allegato III** della Direttiva medesima. Inoltre i paranchi elettrici a fune serie XM ed i relativi carrelli elettrici sono conformi alla **Direttiva Bassa Tensione 2014/35/UE ed alla Direttiva Compatibilità Elettromagnetica 2014/30/UE.**

CE

Dichiarazione di conformità
ai sensi della Direttiva Macchine 2006/42/CE Allegato II parte 1 sez. A

La sottoscritta:
MISIA PARANCHI SRL
Via Dei Lavoratori, 9/11 - 20092 Cinisello Balsamo (MI)
Certificata S.Q. UNI-EN-ISO 9001
Dichiara sotto la propria responsabilità che la macchina NUOVA

DENOMINATA:
PORTATA KG. MATRICOLA N°... ANN

E' conforme alle seguenti Direttive
Direttiva Macchine 2006/
Direttiva Bassa Tensione (2014/
Direttiva Compatibilità Elettromagnet 2014/108/CE

Norme armonizzate applicate
UNI - EN – ISO 12100/1 e 12100/2 (Sic ario)
CEI - EN - 60204 - 1 (Sic uipaggiamenti elettrici)

Norme nazionali e regole tecniche
VBG8 - VBG9 - VBG9a (Ri ento prevenzione infortuni)
DIN 15400 (Ma ella dei ganci)
DIN 40050 (Protezioni I.P.)
FEM 1001 (Calcolo apparecchi di sollevamento)
FEM 9.511 (Classificazione dei meccanismi)
FEM 9.755 (Periodi di lavoro sicuro S.W.P.)
FEM 9.761 (Limitatori di carico)
FEM 9.941 (Simbologia di comando)

...ulteriore, come previsto dall'allegato VII
...lla Direttiva Macchine 2006/42/CE, che:
- La ...a del simbolo "CE" è apposta sulla macchina
- Il fascicolo tecnico è a disposizione presso la sede del Fabbricante
- Persona autorizzata a costruire il fascicolo tecnico: Sig. Aldo Luigi Carozzi, Via Dei Lavoratori, 9/11 - 20092 Cinisello Balsamo (MI)

Cinisello Balsamo, 17-12-2014
MISIA PARANCHI SRL
Responsabile di Prodotto
Carozzi Dott. Aldo

FAC-SIMILE

Riproduzione della dichiarazione di conformità

MISIA ha conseguito per la produzione e la distribuzione dei paranchi elettrici a fune la certificazione del sistema di qualità aziendale conformemente alle norme: UNI EN ISO 9001, con rilascio da parte della società di verifica BV delle seguenti certificazioni internazionali: ACCREDIA - Italia.

1.3 RESPONSABILITÀ

Le istruzioni riportate in questo manuale non sostituiscono ma compendiano gli obblighi per il rispetto della legislazione vigente sulle norme di sicurezza e antinfortunistica.

Con riferimento a quanto riportato in questo manuale di istruzioni, MISIA declina ogni responsabilità in caso di:
- Uso contrario alle leggi nazionali sulla sicurezza e sull'antinfortunistica;
- Errata predisposizione delle strutture sulle quali il paranco andrà ad operare;
- Mancata o errata osservanza delle istruzioni fornite nel manuale;
- Difetti di tensione di rete;
- Modifiche alla macchina non autorizzate;
- Utilizzo da parte di personale non addestrato.

Leggibilità e conservazione delle targhe

Le targhe devono essere sempre conservate leggibili relativamente a tutti i dati in esse contenute, provvedendo periodicamente alla loro pulizia. Qualora una targa si deteriori e/o non sia più leggibile, anche in uno solo degli elementi informativi riportati, si consiglia di richiederne un'altra al costruttore, citando i dati contenuti nel presente manuale o nella targa originale, in particolare il N° di fabbrica e provvedere alla sua sostituzione.

Tipi di targa:
- Targa caratteristiche paranco/carrello
- Targa motori sollevamento e traslazione
- Targa di portata bozzelli

1.4 AGGIORNAMENTO DEL MANUALE

Il manuale rispecchia lo stato dell'arte al momento della immissione sul mercato della macchina della quale è parte integrante ed è conforme a tutte le leggi, alle direttive ed alle norme cogenti in questo momento; non potrà essere considerato inadeguato solo perché successivamente aggiornato in base a nuove esperienze.

Eventuali modifiche, adeguamenti, ecc., che venissero apportate alle macchine commercializzate successivamente non obbligano il costruttore ad intervenire sull'apparecchiatura fornita in precedenza né a considerare la stessa ed il relativo manuale carenti ed inadeguati.

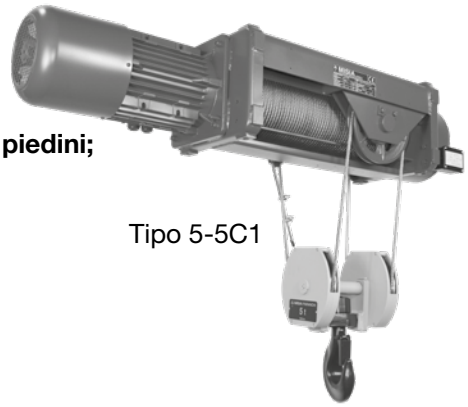
Eventuali integrazioni al manuale che il costruttore riterrà opportuno inviare agli utenti dovranno essere conservate insieme al manuale di cui faranno parte integrante.

2. DESCRIZIONE DEL PARANCO/CARRELLO

2.1 CONFIGURAZIONE PARANCHI

I paranchi elettrici sono stati progettati e collaudati secondo le regole di calcolo FEM per apparecchi di sollevamento. A seconda dell'uso cui sono destinati, i paranchi elettrici possono essere:

a) normali a piedini;



Tipo 5-5C1

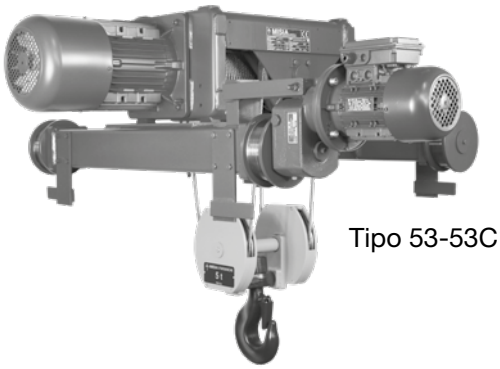
b) con carrello monotrave a ingombro normale;

Tipo 3

c) con carrello monotrave a ingombro ridotto.
Questo consente di ridurre la distanza tra il punto di sospensione del carico sul gancio e la superficie di scorrimento;

Tipo 83

d) con carrello bitrave con il mezzo di sollevamento appoggiato oppure sospeso.



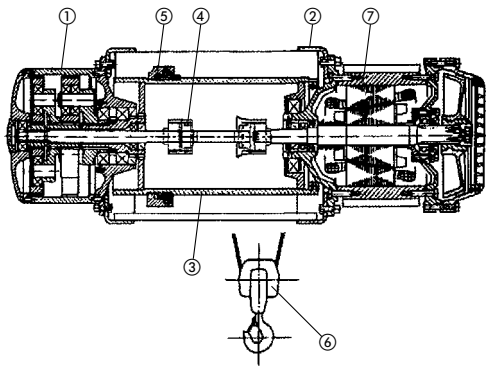
Tipo 53-53C1

Meccanismo di sollevamento

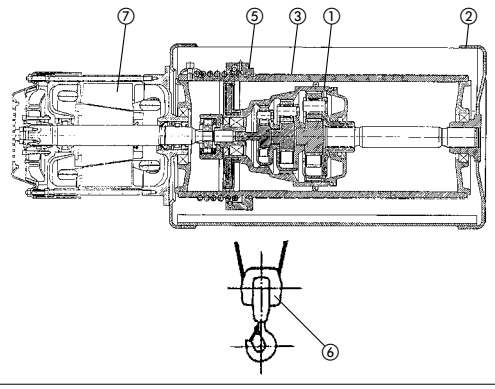
Il meccanismo di sollevamento è costituito dai seguenti gruppi costruttivi:

1. riduttore planetario;
2. corpo del paranco;
3. tamburo con fune;
4. giunto;
5. guidafune;
6. bozzello;
7. motore elettrico autofrenante.

Paranchi 308÷525



Paranchi 740÷1125



Motore di sollevamento autofrenante di tipo conico

Motore elettrico asincronico trifase a 1 o 2 velocità a rotore conico e freno conico incorporato azionato da una molla elicoidale. Lo sblocco del freno viene provocato dallo spostamento assiale del rotore all'inserimento della tensione.

Motore di sollevamento e traslazione autofrenante di tipo cilindrico

motore elettrico asincrono trifase a 1 o 2 velocità a rotore cilindrico, con freno a dischi in C.C. Il motore a singola polarità, può essere azionato con inverter, per ottenere una velocità lenta richiesta oltre alle rampe di accelerazione e decelerazione.

Giunto

La coppia del motore viene trasmessa all'albero del riduttore per mezzo di un giunto a denti collegato all'albero riduttore.

Riduttore planetario

Il riduttore planetario a due o tre stadi provvede a ridurre la velocità di rotazione del motore elettrico al numero di giri necessario per il tamburo.
Tutti gli ingranaggi del riduttore sono di acciaio di alta qualità trattati termicamente.

Tamburo

Il tamburo è azionato centralmente dall'albero lento cavo del riduttore. L'albero del riduttore e la piastra di guida del secondo stadio sono supportati da cuscinetti di rotolamento su cui poggia il tamburo. Per i paranchi Tipo 740-750-950-963-980-1100-1125 il riduttore è posto all'interno del tamburo.
Le gole per l'avvolgimento della fune sul tamburo sono realizzate con profilo conforme alle norme DIN.

Guida stringifune

Il dispositivo guidafune è costituito essenzialmente da due elementi: un anello di guida ed una molla di compressione, che permettono di guidare correttamente la fune sulle gole del tamburo. L'anello di guida mantiene in posizione la fune durante lo svolgimento, impedendole di deviare, al pendolamento del carico, è guidato da una barra fissa e scorre con cuscinetti a rotolamento.

Corpo del paranco

La parte portante è costituita da una struttura saldata compatta formata da due flange di acciaio collegate da piastre profilate.

Bozzello con gancio

La struttura del bozzello con gancio a 2 o 4 tiri è realizzata in modo da distribuire il tiro provocato dal carico sulle funi. I coperchi laterali del bozzello che coprono le pulegge sono robusti ed in grado di resistere agli urti.

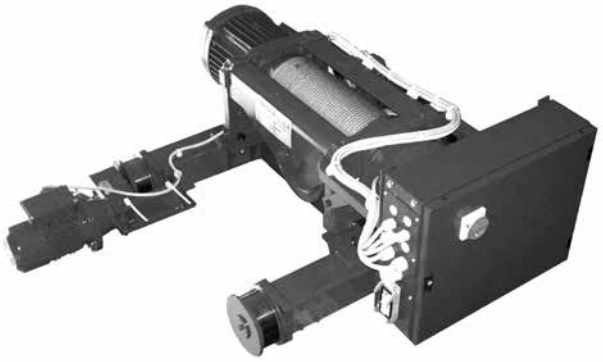
Limitatore di carico

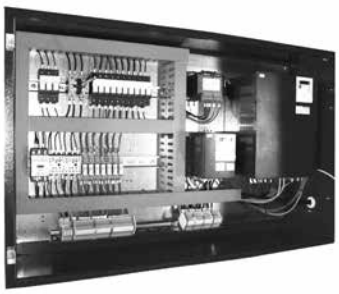
Tutti i paranchi della Serie "XM" a 2 e 4 tiri di fune prevedono differenti sistemi di dispositivo di limitazione del carico.
I limitatori di carico intervengono sul circuito ausiliario segnalando il massimo carico nominale e, in caso di sovraccarico, interrompono l'operazione di salita e i movimenti di traslazione.

A Dispositivo elettronico a perno dinamometrico con relativa scheda pretarata, a due soglie di intervento;
B Dispositivo elettromeccanico a molle pretarate, a due soglie di intervento.

Impianto elettrico

Il carrello paranco, dove richiesto, può essere fornito, con proprio impianto elettrico che comprende: i teleruttori per il comando di tutti i movimenti del paranco, nonché i fusibili di protezione contro i corti circuiti. I circuiti di comando sono in bassa tensione (48/110 volts). Una morsettiera di connessione, con morsetti numerati, assicura semplicità dei cablaggi dei cavi relativi a funzioni esterne.





2.2 PRESTAZIONI E CARATTERISTICHE TECNICHE

Motori cilindrici

Portata	Gruppo	Paranco	Tiri fune	Corsa gancio				Velocità sollevamento / Potenze motori							
kg	FEM	XM	N°	H m	H m	H m	H m	N		V		NA		VA	
								m/min	kW *	m/min	kW *	m/min	kW	m/min	kW
1000	3m	308	2/1	10	14	20	26	8	2,5	12	2,5	8/2,6	2,5/0,83	12/4	2,5/0,83
1250	3m	308	2/1	10	14	20	26	8	2,5	12	4	8/2,6	2,5/0,83	12/4	4/1,3
1600	2m	308	2/1	10	14	20	26	8	2,5	12	4	8/2,6	2,5/0,83	12/4	4/1,3
2000	3m	308	4/1	/	7	10	13	4	2,5	6	2,5	4/1,3	2,5/0,83	6/2	2,5/0,83
	3m	312	2/1	10	14	20	26	8	4	12	5	8/2,6	4/1,3	12/4	5/1,6
2500	3m	308	4/1	/	7	10	13	4	2,5	6	4	4/1,3	2,5/0,83	6/2	4/1,3
	2m	312	2/1	10	14	20	26	8	4	12	5,8	8/2,6	4/1,3	12/4	5,8/1,9
3200	2m	308	4/1	/	7	10	13	4	2,5	6	4	4/1,3	2,5/0,83	6/2	4/1,3
	2m	316	2/1	10	14	20	26	8	5	12	7	8/2,6	5/1,6	12/4	7/2,3
4000	3m	312	4/1	/	7	10	13	4	4	6	5	4/1,3	4/1,3	6/2	5/1,6
	3m	525	2/1	10	14	20	26	8	8	12	12	8/2,6	8/2,6	12/4	12/4
5000	2m	312	4/1	/	7	10	13	4	4	6	5,8	4/1,3	4/1,3	6/2	5,8/1,9
	3m	316	4/1	/	7	10	13	4	4	6	5,8	4/1,3	4/1,3	6/2	5,8/1,9
	2m	525	2/1	10	14	20	26	8	8	12	12	8/2,6	8/2,6	12/4	12/4
6300	2m	316	4/1	/	7	10	13	4	5	6	7	4/1,3	5/1,6	6/2	7/2,3
	2m	740	2/1	13	18	25	32	8	12	/	/	8/2,6	12/4	/	/
8000	3m	525	4/1	/	7	10	13	4	8	6	12	4/1,3	8/2,6	6/2	12/4
	2m	740	2/1	13	18	25	32	8	12	/	/	8/2,6	12/4	/	/
	3m	750	2/1	13	18	25	32	/	/	8	12	/	/	8/2,6	12/4
10000	2m	525	4/1	/	7	10	13	4	8	6	12	4/1,3	8/2,6	6/2	12/4
	2m	750	2/1	13	18	25	32	/	/	8	15	/	/	8/2,6	15/5
	3m	963	2/1	20	32	48	/	8	20	10	20	8/2,6	20/6,5	10/3,3	20/6,5
12500	3m	740	4/1	6,5	9	12,5	16	4	12	/	/	4/1,3	12/4	/	/
	2m	963	2/1	20	32	48	/	8	20	10	24	8/2,6	20/6,5	/	/
16000	2m	740	4/1	6,5	9	12,5	16	4	12	/	/	4/1,3	12/4	/	/
	3m	750	4/1	6,5	9	12,5	16	/	/	4	12	/	/	4/1,3	12/4
	1Am	980	2/1	20	32	48	/	/	/	8	24	/	/	/	/
20000	2m	750	4/1	6,5	9	12,5	16	/	/	4	15	/	/	4/1,3	15/5
	3m	963	4/1	10	16	24	/	5	20	6	24	5/1,6	/	/	/
	2m	1100	2/1	22	28	36	52	4	20	5	20	4/1,3	/	5/1,6	/
25000	2m	963	4/1	10	16	24	/	/	/	4	20	4/1,3	/	/	/
	1Am	1125	2/1	22	28	36	52	4	20	5	24	4/1,3	/	/	/
32000	1Am	980	4/1	10	16	24	/	/	/	4	24	/	/	/	/
40000	2m	1100	4/1	11	14	18	26	2	20	2,5	20	2/0,6	/	2,5/0,8	/
50000	1Am	1125	4/1	11	14	18	26	2	20	2,5	24	2/0,6	/	/	/

*** Motori utilizzabili con inverter**

Caratteristiche dei motori

Tensioni normali:

- 400 V - 230 V a 50 Hz trifase
- Si possono avere motori con tensioni e frequenze speciali (da precisare in fase d'ordine o d'offerta).
- Solo per i motori conici a singola polarità è sempre possibile il cambio di tensione ⅄/△ (400V stella / 230V triangolo). Per tutti gli altri motori la tensione deve essere comunicata.
- Gli assorbimenti dei motori sono indicati nella tabella 2 a pag. 40

I motori STD sono costruiti per un utilizzo relativo al gruppo FEM 2m e precisamente: 240 avv/n s.l. 40% in veloce e 15% in lenta, non cumulabili.

Tensioni speciali:

Su richiesta possono essere fornite tensioni diverse da quelle indicate

NOTA - Le velocità ausiliarie devono essere utilizzate solo per tratti limitati, in relazione al loro regime di intermittenza (come esempio: posizionamenti) e non come velocità di servizio.

Motori conici

Portata	Gruppo	Paranco	Tiri fune	Corsa gancio				Velocità sollevamento / Potenze motori							
kg	FEM	XM	N°	H m	H m	H m	H m	N		V		NA		VA	
								m/min	kW	m/min	kW	m/min	kW	m/min	kW
1000	3m	308	2/1	10	14	20	26	8	2,5	12	2,5	8/2,6	3/1	12/4	3/1
1250	3m	308	2/1	10	14	20	26	8	2,5	12	4,5	8/2,6	3/1	12/4	3/1
1600	2m	308	2/1	10	14	20	26	8	2,5	12	4,5	8/2,6	3/1	12/4	4,5/1,5
2000	3m	308	4/1	/	7	10	13	4	2,5	6	2,5	4/1,3	3/1	6/2	3/1
	3m	312	2/1	10	14	20	26	8	4,5	12	4,5	8/2,6	3/1	12/4	4,5/1,5
2500	3m	308	4/1	/	7	10	13	4	2,5	6	4,5	4/1,3	3/1	6/2	4,5/1,5
	2m	312	2/1	10	14	20	26	8	4,5	12	5,5	8/2,6	4,5/1,5	12/2	6/1
3200	2m	308	4/1	/	7	10	13	4	2,5	6	4,5	4/1,3	3/1	6/2	4,5/1,5
	2m	316	2/1	10	14	20	26	8	4,5	/	/	8/2,6	4,5/1,5	/	/
4000	3m	312	4/1	/	7	10	13	4	4,5	6	4,5	4/1,3	3/1	6/2	4,5/1,5
	3m	525	2/1	10	14	20	26	8	7,5	12	12	8/1,3	8/1,3	12/2	12,5/1,7
5000	2m	312	4/1	/	7	10	13	4	4,5	6	5,5	4/1,3	4,5/1,5	6/1	6/1
	3m	316	4/1	/	7	10	13	4	4,5	6	5,5	4/1,3	4,5/1,5	6/1	6/1
	2m	525	2/1	10	14	20	26	8	7,5	12	12	8/1,3	8/1,3	12/2	12,5/1,7
6300	2m	316	4/1	/	7	10	13	4	4,5	/	/	4/1,3	4,5/1,5	/	/
	3m	740	2/1	13	18	25	32	/	/	/	/	8/1,3	13/2,2	/	/
8000	3m	525	4/1	/	7	10	13	4	7,5	6	12	4/0,7	8/1,3	6/1	12,5/1,7
	2m	740	2/1	13	18	25	32	/	/	/	/	8/1,3	13/2,2	/	/
	3m	750	2/1	13	18	25	32	/	/	/	/	/	/	8/1,3	13/2,2
10000	2m	525	4/1	/	7	10	13	4	7,5	6	12	4/0,7	8/1,3	6/1	12,5/1,7
	2m	750	2/1	13	18	25	32	/	/	/	/	/	/	8/1,3	15/2,5
	3m	963	2/1	20	32	48	/	/	/	/	/	/	/	8/1,3	20/3,3
12500	3m	740	4/1	6,5	9	12,5	16	/	/	/	/	4/0,8	13/2,2	/	/
	2m	963	2/1	20	32	48	/	/	/	/	/	/	/	8/1,3	20/3,3
16000	2m	740	4/1	6,5	9	12,5	16	/	/	/	/	4/0,7	13/2,2	/	/
	3m	750	4/1	6,5	9	12,5	16	/	/	/	/	/	/	4/0,7	13/2,2
20000	2m	750	4/1	6,5	9	12,5	16	/	/	/	/	/	/	4/0,7	15/2,5
	3m	963	4/1	10	16	24	/	/	/	/	/	/	/	4/0,7	20/3,3
25000	2m	963	4/1	10	16	24	/	/	/	/	/	/	/	4/0,7	20/3,3

Caratteristiche dei motori

Tensioni normali:

- 400 V - 230 V a 50 Hz trifase
- Solo per i motori conici a singola polarità è sempre possibile il cambio tensione Y a stella o Δ triangolo
- Per motori a doppia polarità precisare l'esatta tensione di rete
- Gli assorbimenti dei motori sono indicati nella tabella 2A a pag. 40

I motori STD sono costruiti per un utilizzo relativo al gruppo FEM 2m e precisamente: 240 avv/n s.l. 40% in veloce e 15% in lenta, non cumulabili.

Tensioni speciali:
Su richiesta possono essere fornite tensioni diverse da quelle indicate

NOTA - Le velocità ausiliarie devono essere utilizzate solo per tratti limitati, in relazione al loro regime di intermittenza (come esempio: posizionamenti) e non come velocità di servizio.

2.3 CARATTERISTICHE DEI CARRELLI DI TRASLAZIONE

Carrelli

Portata	Gruppo	Paranco	Tiri fune	Velocità carrelli e potenze motori															
				Monotrave								Bitrave							
				Tipo: 3-43				Tipo: 83				Tipo: 53-53C1							
kg	FEM	XM	N°	m/min	kW *	m/min	kW	m/min	kW *	m/min	kW	m/min	kW *	m/min	kW	m/min	kW	m/min	kW
1000	3m	308	2/1	18	0,37	18/6	0,37/0,12	20	2x0,25	20/5	2x0,24/0,06	16	0,37	16/5,3	0,37/0,12	20	0,37	20/6,5	0,37/0,12
1250	3m	308	2/1																
1600	2m	308	2/1																
2000	3m	308	4/1																
	3m	312	2/1																
2500	3m	308	4/1																
	2m	312	2/1																
3200	2m	308	4/1																
	2m	316	2/1																
4000	3m	312	4/1																
	3m	525	2/1																
5000	2m	312	4/1																
	3m	316	4/1																
	2m	525	2/1																
6300	2m	316	4/1		0,55		0,55/0,18												
	2m	740	2/1					/	/	/	/								
8000	3m	525	4/1					20	2x0,30	20/5	2x0,30/0,07		0,55		0,55/0,18		0,55		0,55/0,18
	2m	740	2/1					/	/	/	/								
	3m	750	2/1																
10000	2m	525	4/1					20	2x0,30	20/5	2x0,30/0,07								
	2m	750	2/1		2x0,37		2x0,37/0,12	/	/	/	/		0,75		0,75/0,25		1,1		1,1/0,37
	3m	963	2/1																
12500	3m	740	4/1																
	2m	963	2/1																
16000	2m	740	4/1		2x0,55**		2x0,55**												
	2m	750	4/1																
	3m	963	4/1	20	2x0,75**	20/6,5	2x0,75**												
	1Am	980	2/1																
20000	2m	750	4/1										1,5		1,5/0,55		1,5		1,5/0,55
	3m	963	4/1																
	2m	1100	2/1																
25000	2m	963	4/1																
	1Am	1125	2/1	/	/	/	/												
32000	1Am	980	4/1	20	2x1,1**	20/6,5	2x1,1**						2x1,1		2x1,1/0,37		2x1,1		2x1,1/0,37
40000	2m	1100	4/1	/	/	/	/						2x1,5		2x1,5/0,55		2x1,5		2x1,5/0,55
50000	1Am	1125	4/1																

*** Motori utilizzabili con inverter**
**** Seconda velocità ottenuta con inverter**

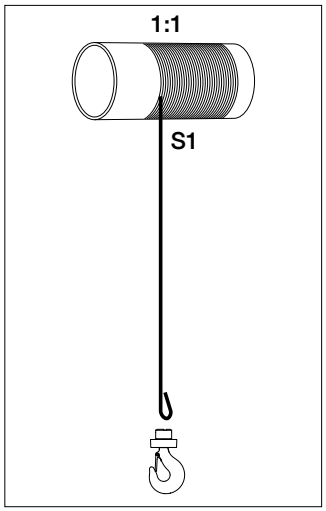
Caratteristiche dei motori

- Gli assorbimenti dei motori sono indicati nelle tabelle 3-4-5 a pag. 40

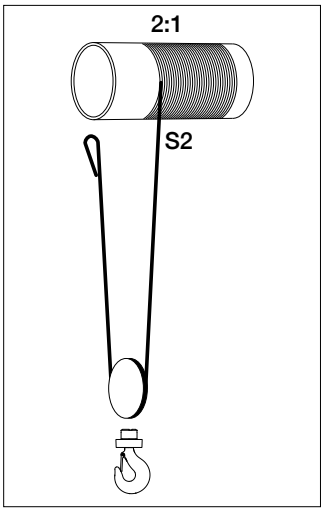
I motori STD sono costruiti per un utilizzo relativo al gruppo FEM 2m e precisamente: 240 avv/n s.l. 40% in veloce e 15% in lenta, non cumulabili.

NOTA - Le velocità ausiliarie devono essere utilizzate solo per tratti limitati, in relazione al loro regime di intermittenza (come esempio: posizionamenti) e non come velocità di servizio.

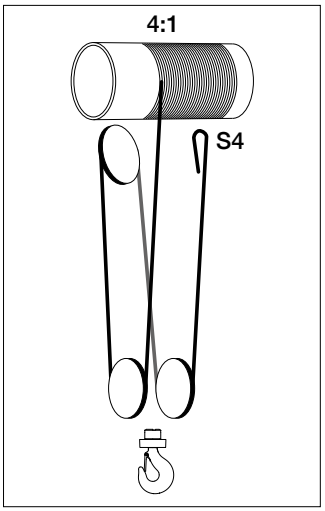
2.4 VERSIONI ED ESECUZIONI STANDARD



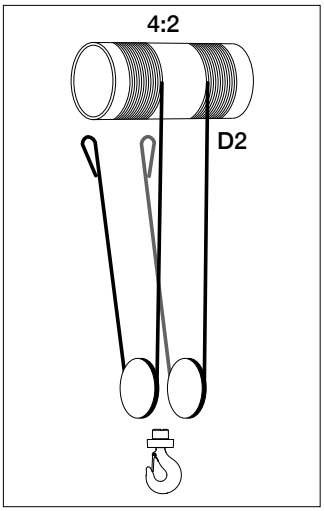
S1 - 1 TIRO DI FUNE (1/1)



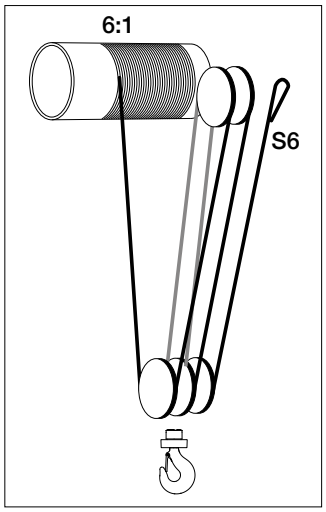
S2 - 2 TIRI DI FUNE (2/1)



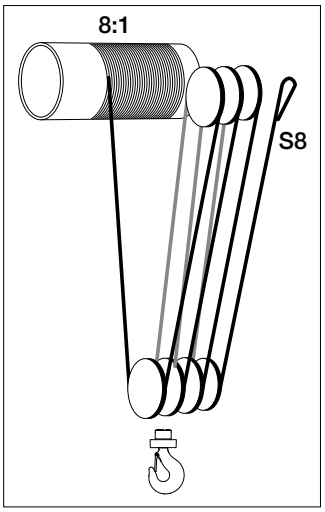
S4 - 4 TIRI DI FUNE (4/1)



D2 - 4 TIRI DI FUNE (4/2)
TIRO CENTRATO



S6 - 6 TIRI DI FUNE (6/1)



S8 - 8 TIRI DI FUNE (8/1)

Esempio di composizione del codice del paranco

XM 312 N S4 H7 A /5 a

- **XM** — Serie
- **312** — Grandezza paranco
- **N** — **N** a 1 velocità sollevamento Normale; **V** a 1 velocità sollevamento Veloce
- **S4** — Versione:
  S2 - a 2 tiri di fune
  S4 - a 4 tiri di fune
  D2 - 4/2 tiri di fune tiro centrale
- **H7** — Corsa gancio
- **A** — 2ª velocità sollevamento (dove richiesta)
- **/5** — Tipo:
  5 appoggiato
  5C1 sospeso
  3 carrello monotrave a ingombro normale
  43 carrello monotrave per monorotaie curve
  83 carrello monotrave a ingombro ridotto
  53 carrello bitrave con paranco appoggiato
  53C1 carrello bitrave con paranco sospeso
- **a** — 2ª velocità di traslazione (dove richiesta)

2.5 INFORMAZIONI TECNICHE

Quadro normativo di riferimento

Nella progettazione e nella costruzione, dei paranchi elettrici a fune serie "XM" e dei relativi carrelli di traslazione, sono state considerate le seguenti principali norme e regole tecniche:

- **EN ISO 12100:2010** Sicurezza del macchinario - Principi generali di progettazione - Valutazione del rischio e riduzione del rischio.
- **EN ISO 13849-1:2016** Sicurezza del macchinario - Parti dei sistemi di comando legate alla sicurezza.
- **EN 12385-4:2008** Funi di acciaio - Sicurezza Parte 4 - Funi a trefoli per usi generali nel sollevamento.
- **EN 13135:2018** Apparecchi di sollevamento Sicurezza - Progettazione - Requisiti per l'attrezzatura.
- **EN 12077-2:2008** Dispositivi di limitazione e indicazione.
- **EN 13001-1:2015** Apparecchi di sollevamento - Criteri generali per il progetto Parte 1 - Principi e requisiti generali.
- **EN 13001-2:2015** Apparecchi di sollevamento - Criteri generali per il progetto Parte 2 - Azioni dei carichi.
- **EN 13001-3-1:2018** Apparecchi di sollevamento - Criteri generali per il progetto Parte 3-1 - Stati limite e verifica della sicurezza delle strutture in acciaio.
- **EN 14492-2:2009** Apparecchi di sollevamento - Argani e paranchi motorizzati Parte 2 - Paranchi motorizzati.
- **EN 60204-1:2018** Sicurezza dell'equipaggiamento elettrico delle macchine di sollevamento.
- **EN 60529:1997** Gradi di protezione degli involucri (Codici IP).
- **ISO 4301-1:1988** Apparecchi di sollevamento - Classificazione - Parte 1 - Generalità.
- **ISO 16625:2013** Apparecchi di sollevamento - Selezione delle funi - Tamburi e pulegge.
- **DIN 15400** Scelta dei ganci di sollevamento - Proprietà meccaniche e portate.
- **DIN 15401** Scelta dei ganci di sollevamento ad un becco.
- **FEM 1.001/98** Calcolo degli apparecchi di sollevamento.
- **FEM 9.511/86** Classificazione dei meccanismi.
- **FEM 9.661/86** Scelta dei tamburi, funi e pulegge.
- **FEM 9.683/95** Scelta dei motori di sollevamento e di traslazione.
- **FEM 9.755/93** Periodi di lavoro sicuro.
- **FEM 9.761/93** Limitatori di carico.
- **FEM 9.941/95** Simbologia dei comandi.

Condizioni di impiego

I paranchi standard MISIA sono costruiti per operare in condizioni ambientali caratterizzate da:

- temperatura min. -10°C ÷ max +40°C
- umidità relativa < 80%
- altitudine max 1000 s.l.m.

Quando l'operatività del paranco è prevista in condizioni ambientali diverse da quelle standard sono fornibili, su richiesta, esecuzioni speciali.

Protezioni e isolamenti standard

L'impiego dei paranchi MISIA è previsto in ambiente protetto dagli agenti atmosferici. Le parti elettriche sono fornite con protezioni ed isolamenti come indicato nelle Tabelle 1, 2 e 3.

Motori conici Tabella 1

Funzione	Protezione		Classe isolamento
	Motore	Freno	
Sollevamento	IP54	IP23	F
Traslazione	IP54	IP23	F

Motori cilindrici Tabella 2

Funzione	Protezione		Classe isolamento
	Motore	Freno	
Sollevamento	IP55	IP55	F
Traslazione	IP55	IP55	F

Impianti elettrici Tabella 3

Componente	Protezione	Tensione max di isolamento
Quadro elettrico	IP55	1500 V
Cavi	CE 120/22	450/750 V
Connettori	IP55	600 V
Pulsantiera	IP55	500 V
Fine corsa	IP54	500 V

Esecuzioni per funzionamento all'aperto, protezioni ed isolamenti diversi dallo standard sono fornibili su richiesta.

Rumorosità

Il livello di pressione sonora emesso dal funzionamento di tutte le parti che compongono il paranco sono nettamente al di sotto del valore di 85 dB(A) misurato ad 1 m di distanza ed a 1,60 m dal suolo.

Alimentazione elettrica

I paranchi MISIA sono previsti di serie per essere alimentati con corrente elettrica alternata a tensione trifase di 400Volt / 50Hz ± 10%.

Si possono avere motori con tensioni e frequenze speciali (da precisare in fase d'ordine o d'offerta).

Solo per i motori conici a singola polarità è sempre possibile il cambio di tensione ⅄ /△ (400V stella / 230V triangolo). Per tutti gli altri motori la tensione deve essere comunicata.

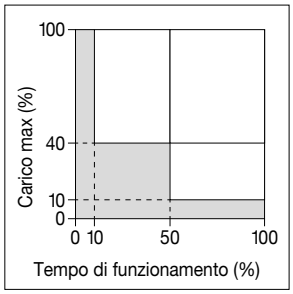
Il dimensionamento della linea di alimentazione deve essere adeguato alle potenze e agli assorbimenti dei motori relativi alla configurazione della macchina prevista nell'offerta commerciale (vedi tabella 6 a pag. 41).

Motori per tensioni e frequenze di alimentazione diverse dalle forniture standard sono ottenibili su richiesta.

2.6 SCELTA DEL PARANCO IN FUNZIONE DEI GRUPPI FEM

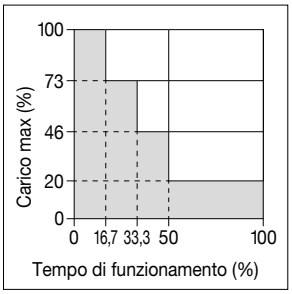
L'intensità di servizio del paranco viene determinata in base a due parametri:
a) classe di funzionamento;
b) tipo di servizio.

L1 **Leggero**



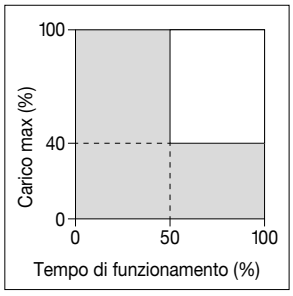
Per paranchi che sollevano raramente il carico massimo e prevalentemente carichi ridotti.

L2 **Medio**



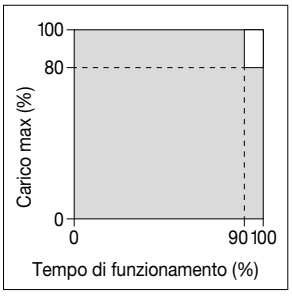
Per paranchi che sollevano all'incirca nello stesso rapporto carico massimo, carichi medi e ridotti.

L3 **Pesante**



Per paranchi che frequentemente sollevano il carico massimo e normalmente carichi medi.

L4 **Molto Pesante**



Per paranchi che sollevano regolarmente carichi prossimi al valore massimo.

Tipo di servizio	Tempo di utilizzo "T"	
L1 - Leggero	6300	12500
L2 - Medio	3200	6300
L3 - Pesante	1600	3200
L4 - Molto pesante	800	1600
Gruppo FEM	**1A m**	**2 m**

Servizio temporaneo

Come previsto dalle regole **FEM 9.681 e 9.682**, i motori elettrici autofrenanti di traslazione e di sollevamento sono progettati e costruiti per l'utilizzo in servizio intermittente in relazione con il gruppo di funzionamento prescelto. Può tuttavia accadere, per esempio nel caso di lunghe corse di traslazione o di elevate corse gancio, che tali regimi di intermittenza non siano rispettati. In questi casi ammissibile l'utilizzo in **servizio temporaneo** dove il tempo di funzionamento potr essere determinato in relazione alle temperature limite ammissibili dai motori. In questi casi è opportuno verificare che i motori non siano assoggettati a più di dieci avviamenti e per un tempo massimo di utilizzo corrispondente, secondo le sovracitate regole FEM, al gruppo di funzionamento prescelto (vedi tabella).

Comparazione fra gruppi di utilizzo FEM sezione IX (paranchi di serie) e FEM sezione I e ISO (paranchi non di serie)

FEM 9.511	FEM Sez. I-ISO
1C m	M2
1B m	M3
1A m	M4
2 m	M5
3 m	M6
4 m	M7

Servizio temporaneo (elevate corse gancio e lunghi percorsi)

Gruppo		*Tempo continuativo di utilizzo min.	N° max di avviamenti consecutivi durante il tempo di utilizzo
FEM	ISO		
1B m	M3	15	10
1A m	M4		
2 m	M5	30	10
3 m	M6		

*** Riferito solo alla velocità primaria**

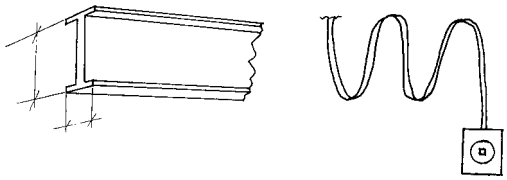
NOTA - Le velocità ausiliarie devono essere utilizzate solo per tratti limitati, in relazione al loro regime di intermittenza (come esempio: posizionamenti) e non come velocità di servizio.

3. ISTRUZIONI PER L'INSTALLAZIONE

3.1 PREPARAZIONE PER L'INSTALLAZIONE

Accertarsi preliminarmente che le caratteristiche del paranco, nonché delle forniture a carico dell'utente, corrispondano a quanto indicato nella conferma d'ordine per assicurarne la corretta installazione; in particolare:

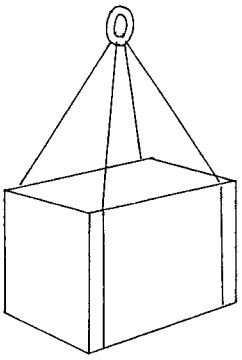
Verificare l'idoneità della trave o del supporto fisso destinato a sorreggere il paranco e della linea elettrica di alimentazione.



Verificare l'area di lavoro in cui il paranco andrà ad operare;

- Controllare che la corsa del gancio non incontri ostacoli durante il sollevamento.
- Assicurarsi che nel caso di paranco con carrello le movimentazioni di traslazione e sollevamento siano libere da impedimenti e non costituiscano pericoli per le persone, le cose e l'ambiente di lavoro.
- Assicurarsi che le aree al di sotto dei movimenti orizzontali del carrello non siano riservate ad attività lavorative permanenti

Predisporre adeguate masse per le prove di carico dinamiche e statiche, con idonee attrezzature per l'imbragaggio ed il sollevamento pari a:



PROVA DINAMICA
massa =
portata nominale x 1,1

PROVA STATICA
massa =

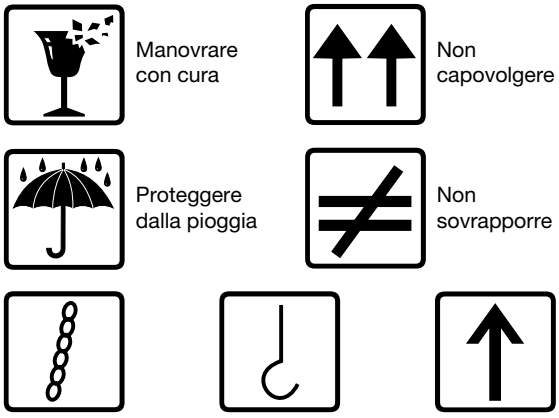
- **portata nominale x 1,25**
  oltre la portata nominale di 1000 kg.
- **portata nominale x 1,5**
  fino portata nominale 1000 kg.
- **la prova statica va effettuata senza alimentare il motore, ma solo con l'applicazione del carico per la verifica di tenuta del freno (vedi pag. 45).**

Verificare l'idoneità della linea elettrica di alimentazione ed i valori di tensione e corrente secondo quanto specificato nella conferma d'ordine.

Assicurarsi che la presente documentazione in dotazione corrisponda al paranco da installare.

3.2 IMBALLO

Verificare sul packing-list, o eventualmente sulla bolla di consegna l'elenco della documentazione in dotazione (comprendente il manuale di istruzione, uso e manutenzione, i certificati vari e la dichiarazione di conformità). Il paranco può essere consegnato su: pallets, gabbia, cassa aperta, cassa chiusa secondo le esigenze del cliente in fase d'ordine. Rispettare nella manipolazione dell'imballo, nel caso di casse chiuse le indicazioni e le simbologie su di esse riportate.



Indicazione dei mezzi e dei punti di presa

Prima di procedere alla manipolazione dell'imballo prestare attenzione al peso del collo e utilizzare attrezzi idonei.

Se non si procede immediatamente all'installazione del paranco prestare attenzione alle seguenti indicazioni:

L'imballo standard non è impermeabilizzato contro la pioggia ed è previsto per destinazioni via terra e non via mare e per ambienti coperti e non umidi.

Il materiale imballato e opportunamente conservato può essere immagazzinato per un periodo di circa cinque anni in ambienti coperti in cui la temperatura sia compresa tra -20° e +70°C con umidità dell'80%. Per diverse condizioni ambientali occorre un imballo specifico.

Identificare, se presenti, i punti di presa di ciascun imballo indicati con l'apposito simbolo. Procedere ad un controllo visivo dell'imballo e conseguentemente della merce prima di movimentare il carico per accertarne eventuali rotture o danneggiamenti.

NON UTILIZZARE TIRANTI PER SOLLEVARE E SPOSTARE L'IMBALLO

SOLLEVARE IL PARANCO IMBALLATO CON LE FORCHE DEL CARRELLO ELEVATORE O TRAMITE TRANSPALLETS

Procedere allo smaltimento dell'imballo secondo le prescrizioni di legge.

3.3 TRASPORTO E MOVIMENTAZIONE

Dovrà essere effettuato da trasportatori qualificati affinché il materiale venga movimentato con la cura dovuta. Nessun altro materiale dovrà essere appoggiato sopra le macchine trasportate o sopra i relativi imballi. Durante il trasporto il materiale dovrà essere accuratamente coperto in modo impermeabile contro la pioggia.
Per trasporto via mare deve alloggiare nella stiva al riparo da spruzzi d'acqua o venti umidi.

La movimentazione deve essere effettuata con i mezzi idonei, sollevando la macchina senza effettuare trascinamenti.

3.3.1 STOCCAGGIO

I materiali, siano essi previsti per installazione al coperto o all'aperto, possono essere stoccati fino ad un periodo massimo di cinque anni in ambiente con le seguenti caratteristiche:
- protetti dagli agenti atmosferici;
- umidità non superiore all'80%;
- temperatura minima -20°C;
- temperatura massima +70°C.

Per periodo di stoccaggio superiore ai cinque anni richiedere procedure di conservazione al costruttore.

Se questi valori dovessero modificarsi durante lo stoccaggio sarà necessario eseguire dei controlli preliminari prima della messa in funzione.
(vedi paragrafo 4.13 "Ripristino dopo stoccaggio" a pag. 71).

Se nel luogo di stoccaggio la temperatura supera o scende sotto i valori indicati e l'umidità è maggiore dell'80%, predisporre per i colli protezioni con sacchi barriera e sali igroscopici.

Per stoccaggi in aree aperte prevedere:
- zoccoli di rialzo dal pavimento per tutti i colli sprovvisti di pallets;
- proteggere tutti i colli con sacchi barriera e sali igroscopici.

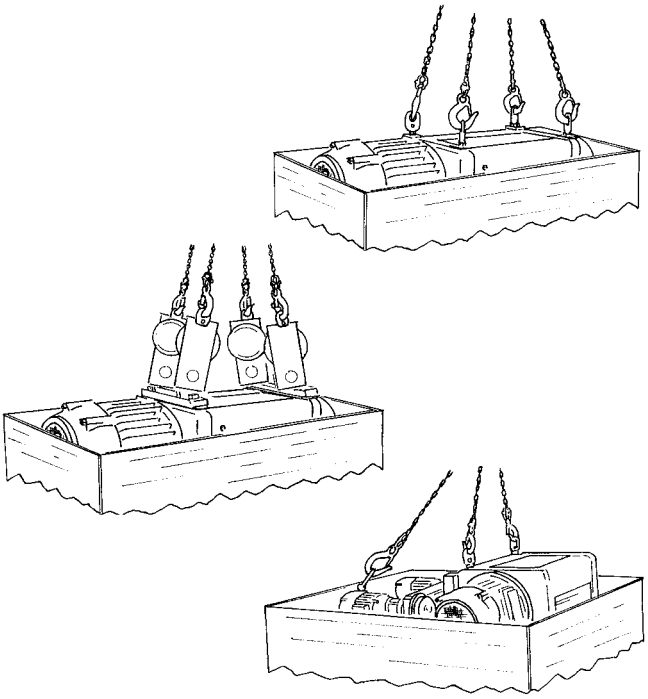
3.3.2 ESTRAZIONE DEL PARANCO DALL'IMBALLO

L'estrazione del paranco non richiede imbragature speciali.

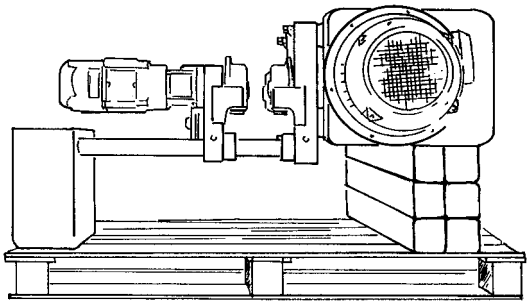
Utilizzare imbragature idonee in relazione alla massa del paranco da sollevare.

Una volta estratto il paranco controllarne visivamente l'integrità prima di iniziare l'installazione.

Per l'estrazione del paranco agganciare, come indicato nelle illustrazioni, l'imbragatura ai punti predisposti.
Con golfari ØM indicati in tabella A a pag. 16.



Eseguita l'estrazione dall'imballo appoggiare il paranco su un pallet assicurandone la stabilità.



3.4 ASSEMBLAGGIO DELLE PARTI

Assicurarsi che le caratteristiche del paranco ne consentano l'impiego previsto, in particolare verificare che la corsa gancio non sia inferiore a quanto necessario e la portata di esercizio sia uguale o superiore ai carichi da sollevare.

Per paranchi Tipo 5C1 (esecuzione sospesa) al montaggio utilizzare sempre la piastrina antisvitamento posta sotto la testa del bullone e piegare i lembi come indicato in figura. Per diametro bulloni vedi tabella A.

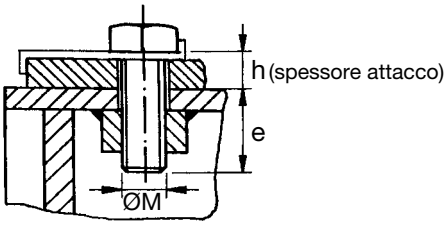


Tabella A

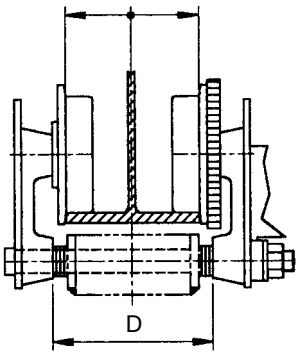
XM	ØM	e min
308	14	30+h
312-316	20	35+h
525	24	50+h
740-750	27	50+h
950-980	36	70+h
1100-1125	30	60*

* Non valido per paranco in versione sospesa (5C1)

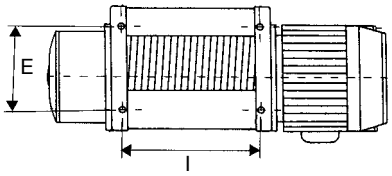
Nel caso di paranco con carrello monotrave Tipo 3 e Tipo 83, i carrelli sono forniti con larghezza della trave già predeterminata. Questa indicazione è riportata sulla conferma d'ordine. Verificare la corretta corrispondenza e verificare le dimensioni d'ingombro come da catalogo.

LT = Ala trave + 3÷4 mm

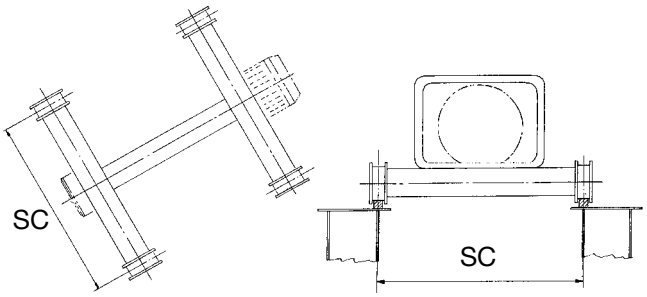
Fig. 1



Verificare l'interasse piedini per paranchi Tipo 5 come da catalogo o disegno.



Verificare lo scartamento dei carrelli bitrave Tipo 53 come da catalogo o disegno.

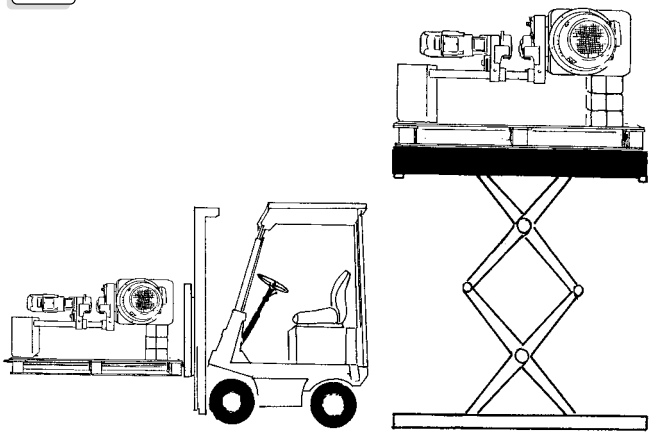


Per eventuali modifiche contattare l'Ufficio tecnico MISIA.

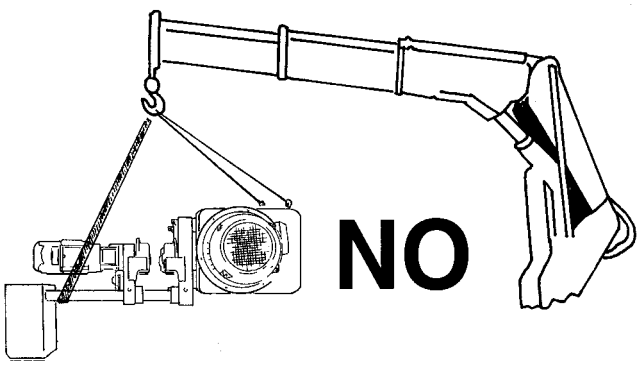
3.5 MONTAGGIO DEL CARRELLO TIPO 3 E 83

Con il paranco posizionato sul pallet, alzarlo verticalmente per mezzo di carrello elevatore o piattaforma elevabile.

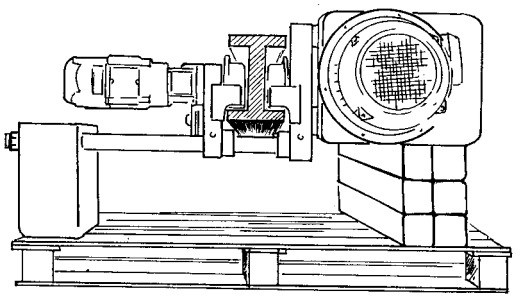
La funzione da svolgere è di elevazione e non di sollevamento.



Evitare di utilizzare gru a braccio, in quanto le imbragature del carico nelle fasi di sollevamento ne impedirebbero il montaggio sulla trave.



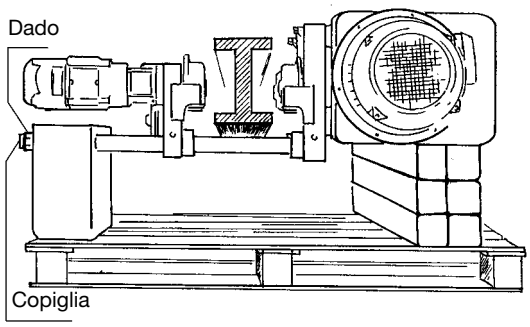
Qualora la trave fosse "libera di testa" il carrello si monta sulla monorotaia inserendolo dall'estremità e chiudendo quest'ultima con l'arresto fisso.

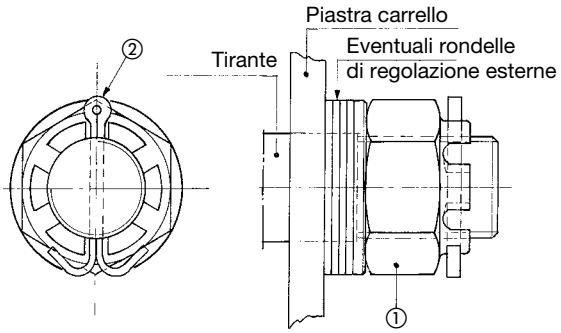


CARRELLI FIG. 83

Prima dell'installazione del paranco sulla trave, è necessario verificare la corretta corrispondenza tra la larghezza della trave stessa e la dimensione **LT (larghezza trave effettuata dal costruttore sul carello LT = Ala trave + 3÷4 mm).**
I carrelli fig 83 sono idonei solo per utilizzo su travi rettilinee. Non sono idonei per travi curvilinee.

Nel caso in cui la monorotaia fosse chiusa di testa, allargare la piastra dal lato dado procedendo come sotto illustrato:





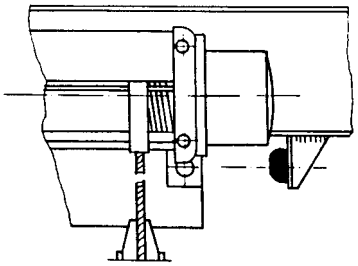
Togliere la copiglia pos. 2, allentare il dado pos. 1 fino all'apertura delle piastre, in modo che le ruote, possano passare dal bordo esterno ala trave.

Posizionare il carrello e ristringere le ruote, facendo attenzione che fra l'ala trave e il bordo ruote vi siano 3÷4 mm come da Fig. 1 a pag. 16.

Richiudere la piastra contro i distanziali interni, riavvitare i dadi facendo attenzione che la cava del dado a corona pos. 1, sia nella esatta posizione con il foro del tirante, infilare la copiglia pos. 2 e piegare i lembi esterni inferiori per evitare lo sfilamento.

Per carrelli a ingombro ridotto prima dell'apertura è necessario togliere il contrappeso, facendo attenzione di rimetterlo prima del serraggio dei dadi.

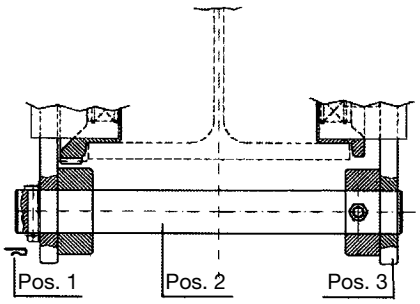
Verificare dopo il montaggio il corretto scorrimento e che non vi siano impedimenti, come particolari sporgenti sulle ali, tavola di giunzione, teste di bulloni, ecc. Prevedere dei respingenti terminali in gomma alle estremità della via di corsa come sotto illustrato.



I carrelli ad ingombro ridotto sono forniti con contrappeso in piastre di lamiera con peso predeterminato e posizionato all'estremità dei tiranti dal lato motoriduttore di traslazione.
Verificare la corretta bilanciatura e l'aderenza delle ruote motrici a carrello scarico, affinché non vi siano slittamenti.

CARRELLI FIG. 3

Prima dell'installazione del paranco sulla trave, è necessario verificare la corretta corrispondenza tra la larghezza della trave stessa e la dimensione **LT (larghezza trave effettuata dal costruttore sul carello LT = Ala trave + 3÷4 mm).**
I carrelli fig 83 sono idonei solo per utilizzo su travi rettilinee. Non sono idonei per travi curvilinee.



Togliere la copiglia pos. 1, sfilare il perno pos. 2 e aprire la piastra pos. 3 affinché le ruote possano passare dal bordo esterno della trave.

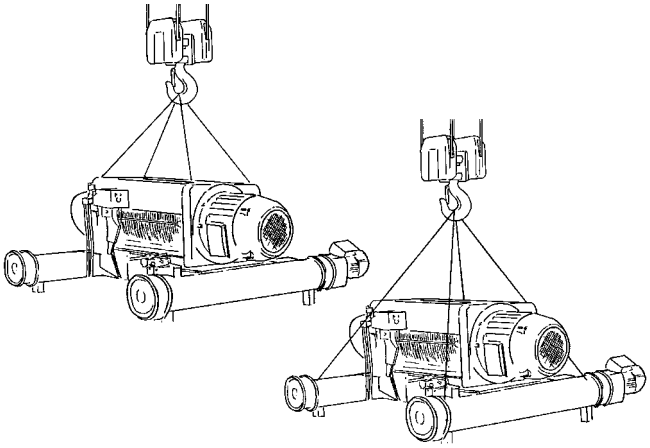
Posizionare il carrello e ristringere le piastre, verificando che fra l'ala trave e il bordo ruote vi siano 3÷4 mm come da Fig. 1 a pag. 16.

Rimettere il perno pos. 2, e la copiglia pos.1.

Verificare dopo il montaggio il corretto scorrimento e che non vi siano impedimenti, come particolari sporgenti sulle ali, tavola di giunzione, teste di bulloni, ecc. Prevedere dei respingenti terminali in gomma alle estremità della via di corsa come sotto illustrato.

3.6 MONTAGGIO DEL CARRELLO BITRAVE

Sollevare il carrello paranco con l'ausilio di autogru nei punti di prese previsti e appoggiare lo stesso sulle vie di scorrimento già precedentemente predisposte, dopo aver verificato l'esatto scartamento delle vie di corsa.



Verificare che i sistemi antideragliamento siano montati correttamente.

3.7 MONTAGGIO DEL BOZZELLO

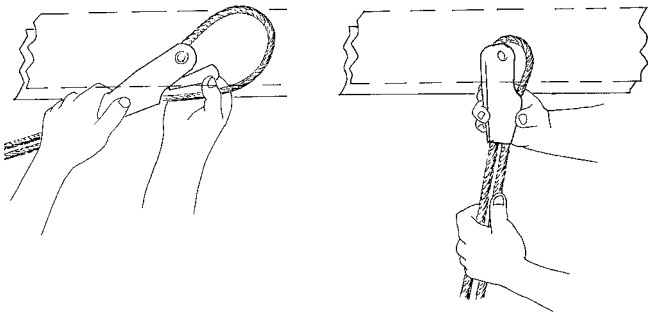
Per garantire la sicurezza e l'affidabilità di funzionamento del paranco, il fissaggio delle due estremità della fune di carico va eseguito con particolare attenzione e rispettando le istruzioni che seguono.

Per il trasporto, il bozzello gancio viene fornito non montato, staccato dalle funi. In questo caso, eseguire il montaggio del bozzello facendo attenzione a quanto segue:

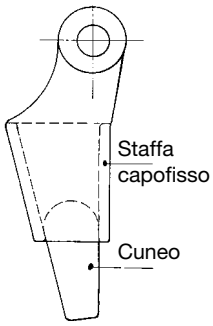
- **la fune non deve essere attorcigliata, bensì tesa.**

Per il montaggio del bozzello per paranchi a fune seguire la corretta sequenza del giro funi, fra l'uscita del tamburo e pulegge, fino al capofisso come da figure S2 (2/1), S4 (4/1) e D2 (4/2) a pag. 11.

La fune, passata attraverso le pulegge, deve poi essere fissata alla relativa testata trasversale infilando il cuneo nella sede della staffa senza effettuare rotazioni anomale della fune, che possano pregiudicare l'apertura dei trefoli durante l'utilizzo.



Prima di infilare la fune nella staffa capofisso, verificare che il cuneo in dotazione non esca dalla base inferiore senza la fune montata, come disegno indicato in figura.

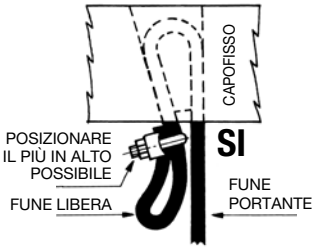


Dopo il montaggio fissare sulla fune libera i morsetti allegati alla fune.

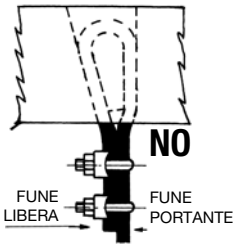
SCHEMA INDICATIVO MONTAGGIO FUNI

PER FUNI Ø 7-12 mm

Fissaggio morsetti corretto

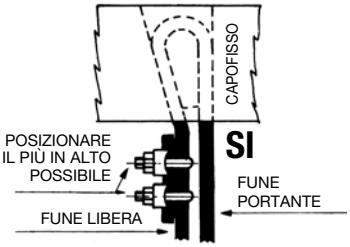


Fissaggio morsetti errato

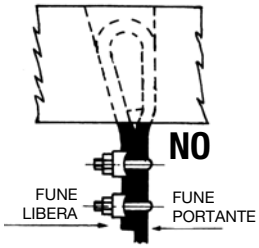


PER FUNI SUPERIORI A Ø 12 mm

Fissaggio morsetti corretto



Fissaggio morsetti errato

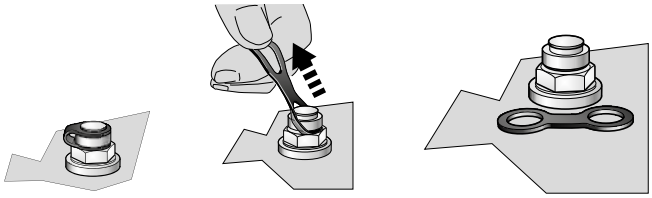


Per un corretto montaggio dei morsetti della fune riferirsi alla normativa vigente CE 13411-6 e successivi aggiornamenti.

3.8 ATTIVAZIONE VALVOLA DI SFIATO

Prima di iniziare ad utilizzare il paranco, eseguire le seguenti operazioni:

- Rimuovere la sicura di trasporto dalla valvola di spurgo del riduttore di sollevamento



- Eseguire un controllo visivo dell'integrità dell'attrezzatura.

3.9 EQUIPAGGIAMENTI ELETTRICI

Attenzione: prima di iniziare il montaggio e la messa in funzione del paranco elettrico, verificare visivamente l'assenza di eventuali danneggiamenti meccanici o di altro genere provocati dal trasporto.

Collegamento alla rete di alimentazione elettrica per paranchi corredati di apparecchiatura

Controllare se la tensione e la frequenza riportate sulla targhetta di identificazione del paranco sono conformi ai valori della rete, eseguire il collegamento e la messa in esercizio del paranco seguendo lo schema elettrico allegato, all'interno dell'apparecchiatura elettrica. Per determinare la sezione del cavo di alimentazione (qualora lo stesso fosse escluso dalla fornitura) determinare la sua sezione in mm^2, in base alla lunghezza necessaria e agli assorbimenti dei motori, vedi paragrafo 3.11 "Messa in funzione" a pag. 41.

3.10 COLLEGAMENTI ELETTRICI PER PARANCHI FORNITI SENZA APPARECCHIATURA

Prima di alimentare il motore del paranco assicurarsi che le caratteristiche della linea di alimentazione (tensione e frequenza) corrispondano a quelle di targa. Poiché i motori a doppia polarità hanno generalmente un'unica tensione di alimentazione non è possibile variare la tensione modificando il collegamento in morsettiera.

Verificare che, nelle peggiori condizioni di funzionamento (cioè con il maggior numero di utenze in funzione) e con il paranco a pieno carico, la tensione ai morsetti del motore si mantenga entro una tolleranza del ± 10% della nominale.

Serrare energicamente i morsetti in modo da evitare contatti incerti.

Assicurarsi che gli schemi dell'impianto elettrico e della morsettiera siano relativi alla macchina sulla quale si va ad operare.

Definire la corrente nominale dei fusibili a seconda della corrente dei motori elettrici del paranco e carrello (Tab. 2-2A-3-4-5 a pag. 40).

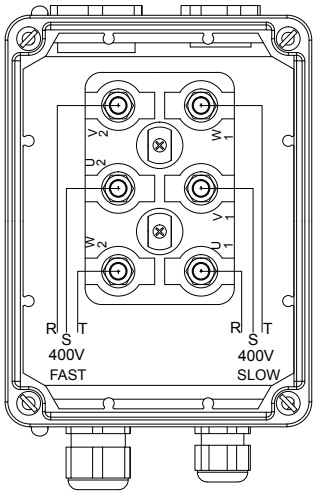
Determinare la sezione in mm^2 del cavo di alimentazione, in relazione alla sua lunghezza e agli assorbimenti dei motori (Tab. 6 a pag. 41).

Per una rapida chiusura del freno per i motori di sollevamento di tipo cilindrico con potenze superiori a 8 kW, è indispensabile prevedere in apparecchiatura elettrica due contatti ausiliari sui teleruttori di salita/discesa per interrompere l'alimentazione in corrente continua del freno come da schemi allegati.

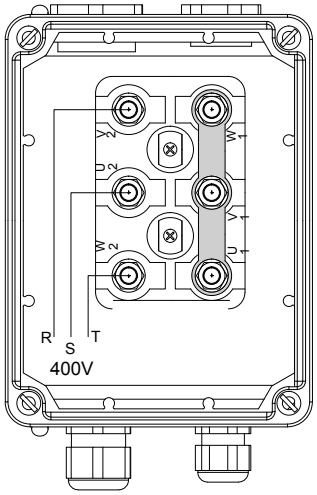
3.10.1 COLLEGAMENTI MOTORI CONICI A 1 O 2 VELOCITÀ

SERIE XM 308/312/316/525

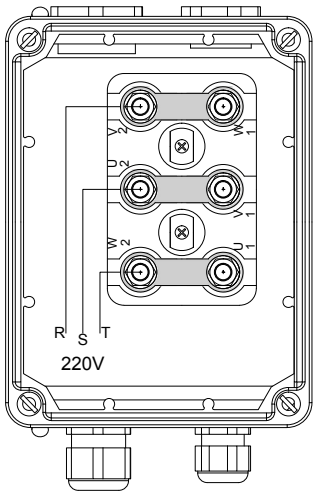
MOTORE A DOPPIA VELOCITÀ
ALIMENTAZIONE 400V 3PH



MOTORE A SINGOLA VELOCITÀ
ALIMENTAZIONE 400V 3PH

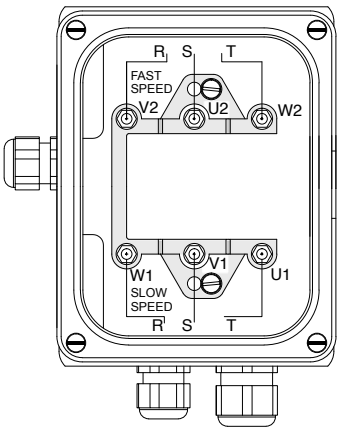


MOTORE A SINGOLA VELOCITÀ
ALIMENTAZIONE 220V 3PH

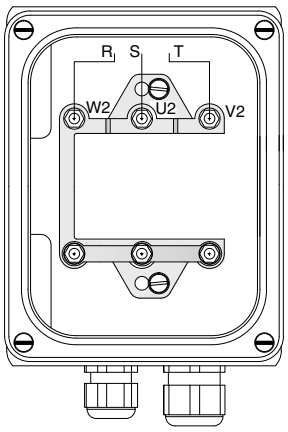


SERIE XM 740/750/950/963/980/1100/1125 CON FINECORSA ESTERNO ALLA BASETTA MOTORE

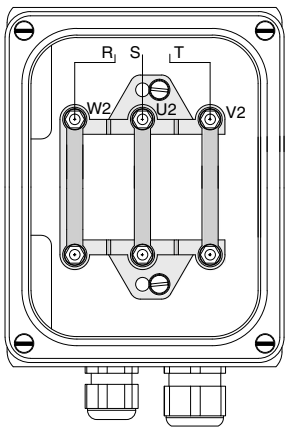
MOTORE A DOPPIA VELOCITÀ
ALIMENTAZIONE 400V 3PH



MOTORE A SINGOLA VELOCITÀ
ALIMENTAZIONE 400V 3PH

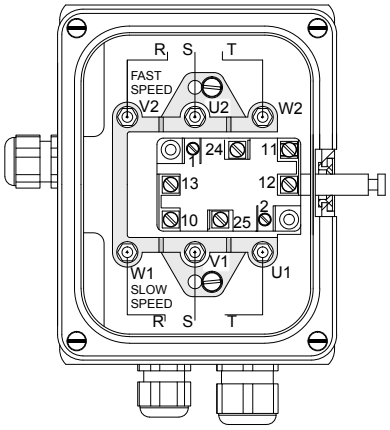


MOTORE A SINGOLA VELOCITÀ
ALIMENTAZIONE 220V 3PH

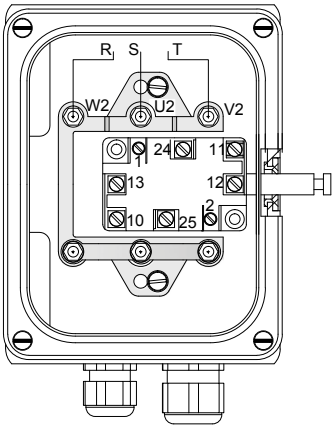


SERIE XM CON FINECORSA INTERNO ALLA BASETTA MOTORE

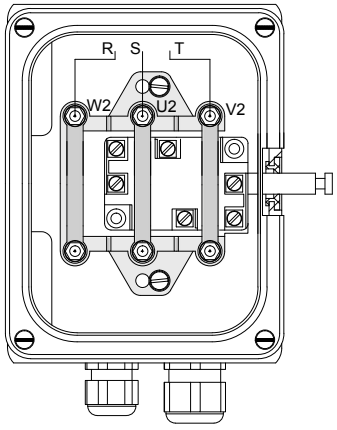
MOTORE A DOPPIA VELOCITÀ
ALIMENTAZIONE 400V 3PH



MOTORE A SINGOLA VELOCITÀ
ALIMENTAZIONE 400V 3PH



MOTORE A SINGOLA VELOCITÀ
ALIMENTAZIONE 220V 3PH

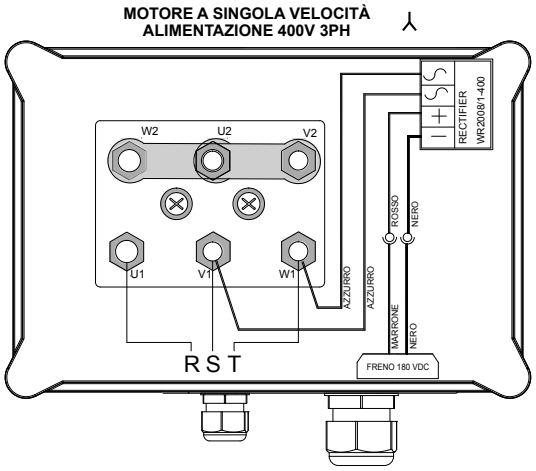


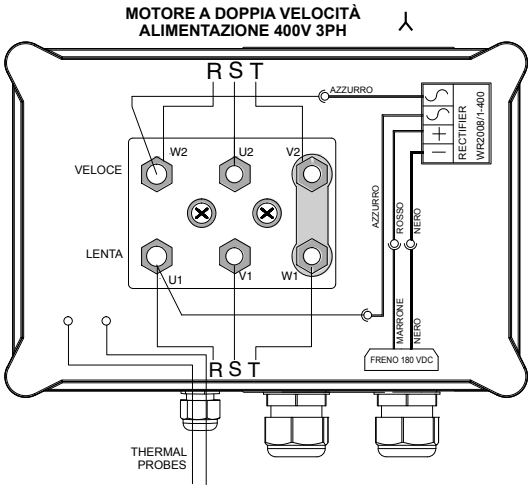
*Solo per i motori conici a singola polarità è sempre possibile il cambio tensione Y a stella o Δ triangolo.

3.10.2 COLLEGAMENTI MOTORI CILINDRICI A 1 O 2 VELOCITÀ

MISIA installa a seconda delle esigenze del cliente raddrizzatori con frenata rapida integrata modello WR2008 (utilizzato con motori fino a 8kW) o raddrizzatori Modello PMG510S dove è richiesto al cliente di effettuare la frenata rapida in apparecchiatura.

COLLEGAMENTO MOTORI DI SOLLEVAMENTO CON RADDRIZZATORE MODELLO WR2008

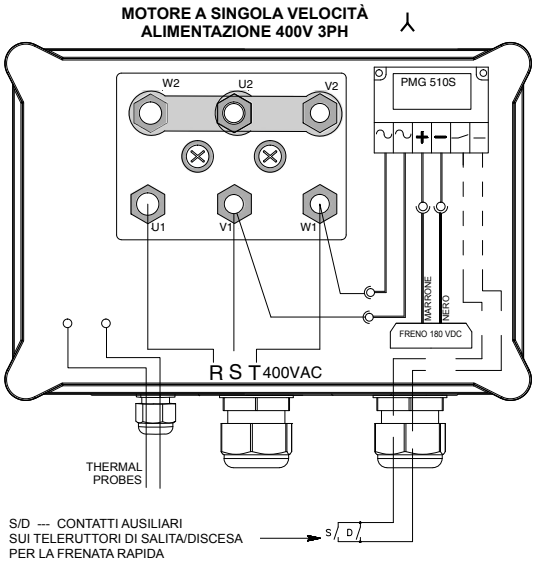


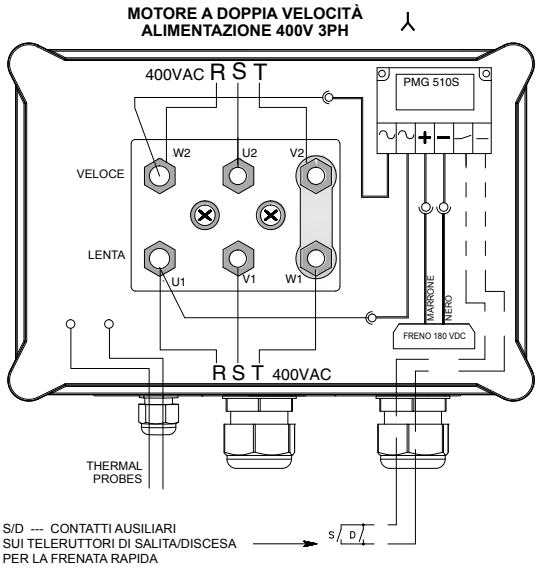


Il raddrizzatore WR2008-400 è un raddrizzatore a semionda con interruttore statico a spunto iniziale.
È un raddrizzatore con frenata rapida integrata. Alimentazione ± 10%.

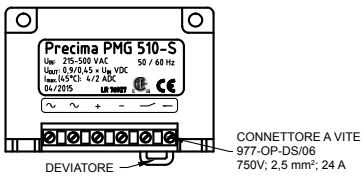
COLLEGAMENTO MOTORI DI SOLLEVAMENTO CON RADDRIZZATORE MODELLO PMG510S

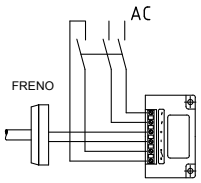
FRENATA RAPIDA DA ESEGUIRE IN APPARECCHIATURA ELETTRICA





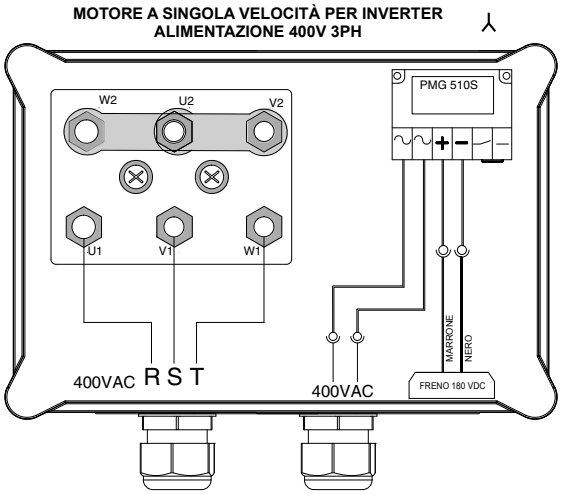
RADDRIZZATORE MODELLO PMG510S





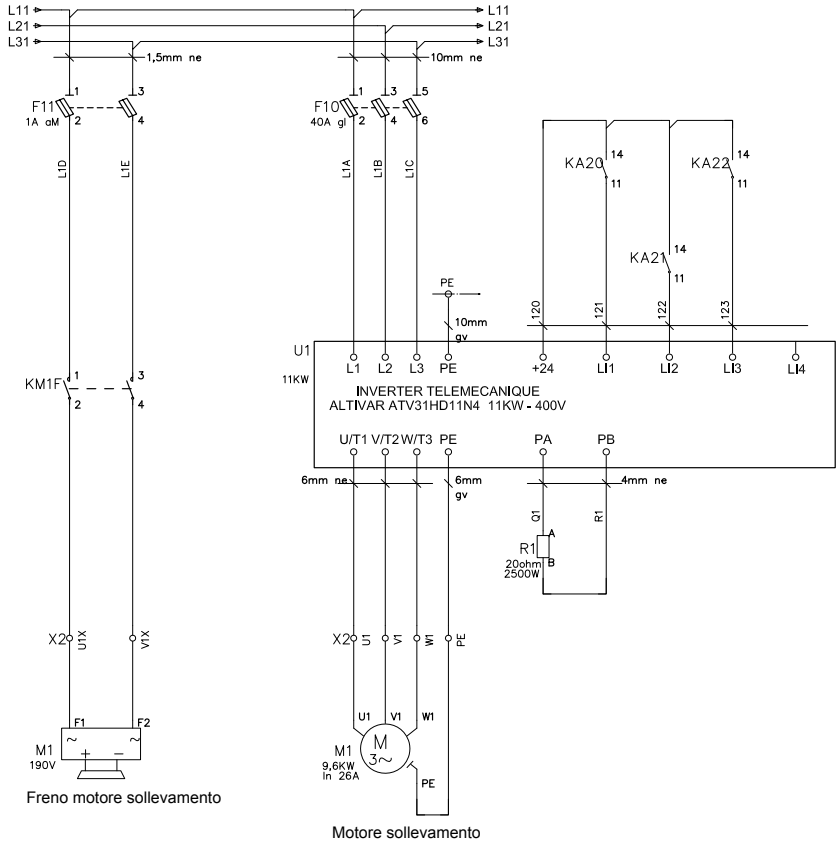
Per una rapida chiusura del freno per i motori di sollevamento di tipo cilindrico con raddrizzatore PMG510S, è indispensabile prevedere in apparecchiatura elettrica due contatti ausiliari sui teleruttori di salita/discesa per interrompere l'alimentazione in corrente continua del freno come da schemi allegati (vedi pag. 35).

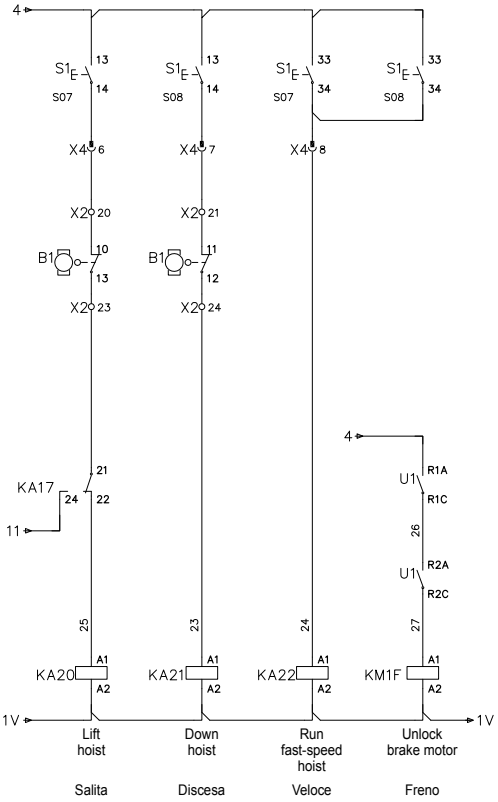
3.10.3 COLLEGAMENTI MOTORI CILINDRICI XM A SINGOLA VELOCITÀ PER INVERTER



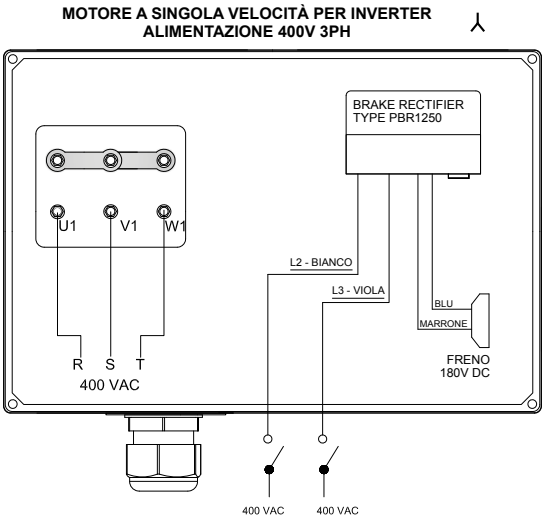
Alimentazione freno 400VAC
Freno monofase 180VDC

ESEMPIO COLLEGAMENTO INVERTER PER MOTORE SOLLEVAMENTO



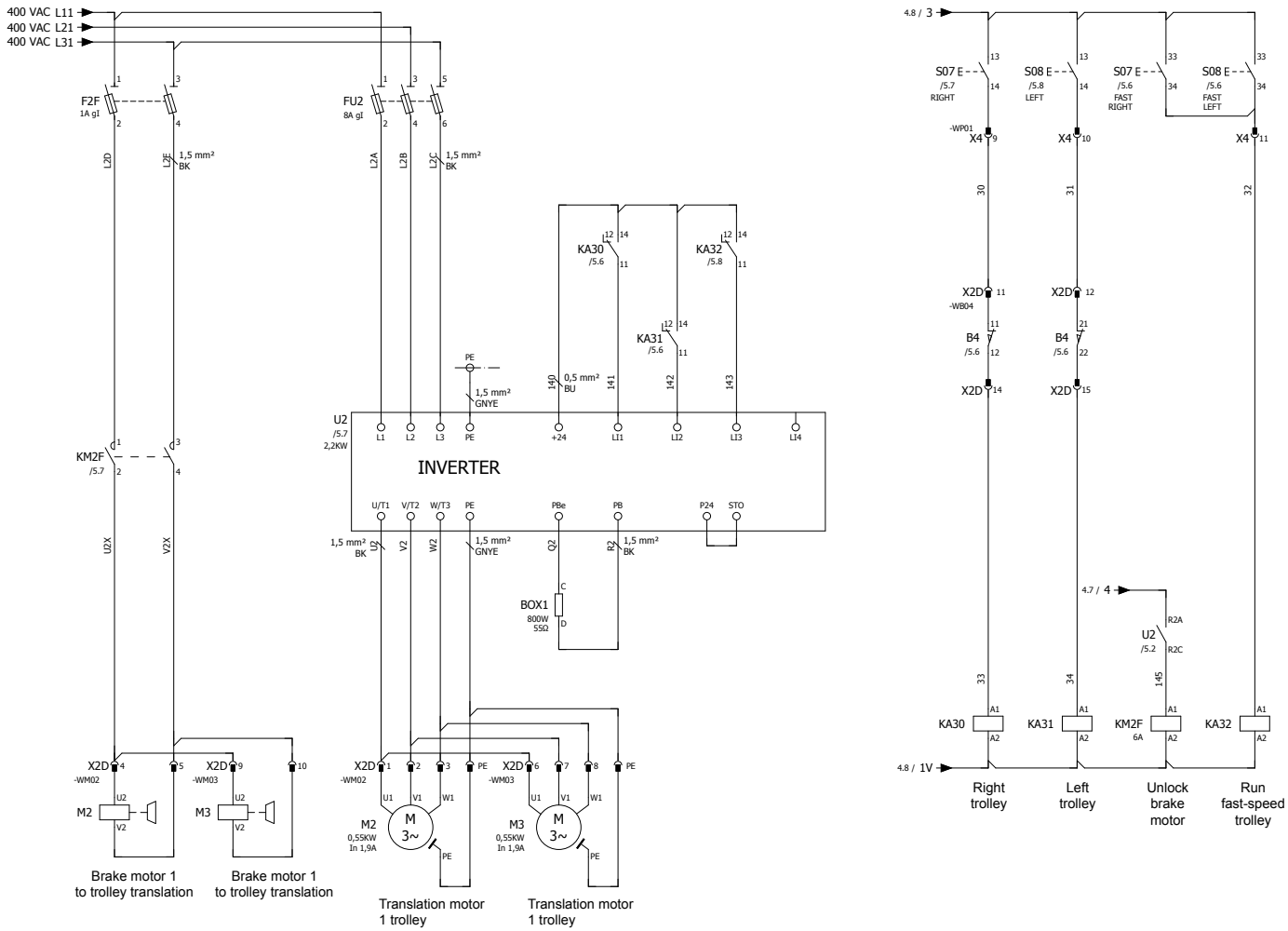


3.10.3.1 COLLEGAMENTO MOTORE TRASLAZIONE PER INVERTER



Alimentazione freno separata 400VAC monofase
Freno 180V DC

ESEMPIO SCHEMA ELETTRICO CON INVERTER

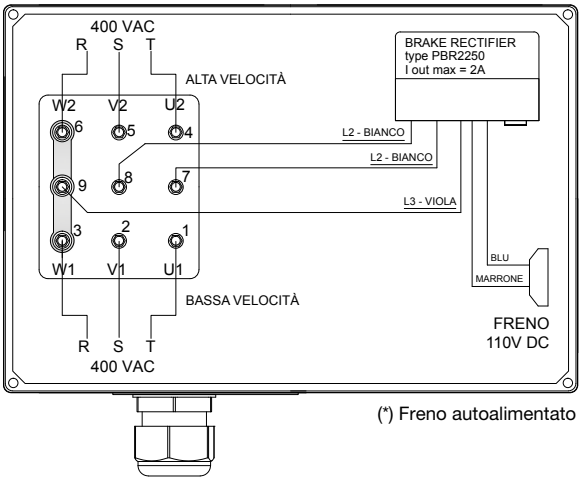


3.10.4 COLLEGAMENTI MOTORI TRASLAZIONE A 1 O 2 VELOCITÀ MODELLO T E KT

FRENO 110V DC

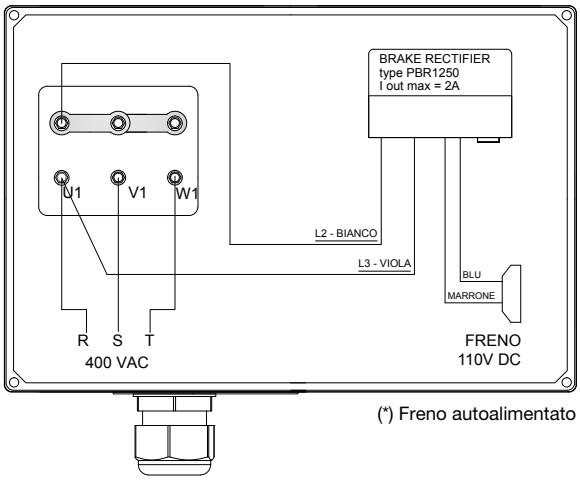
Collegamento a stella ⅄ 400 VAC

MOTORE A DOPPIA VELOCITÀ
ALIMENTAZIONE 400V 3PH



(*) Freno autoalimentato

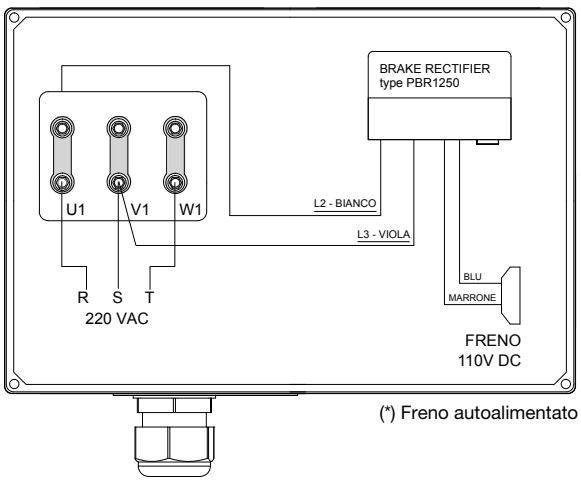
MOTORE A SINGOLA VELOCITÀ
ALIMENTAZIONE 400V 3PH



(*) Freno autoalimentato

Collegamento a triangolo Δ 220 VAC

MOTORE A SINGOLA VELOCITÀ
ALIMENTAZIONE 220V 3PH

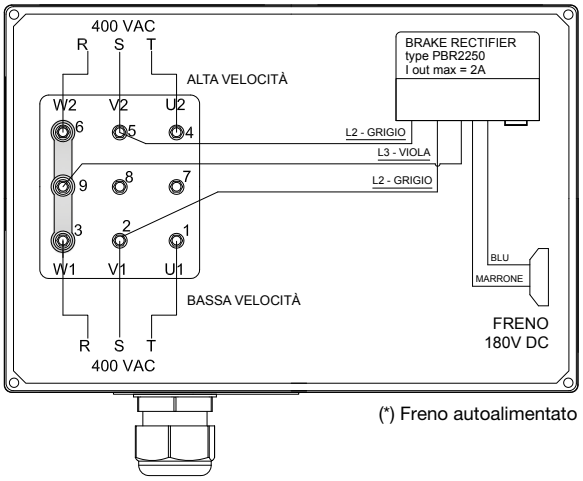


(*) Freno autoalimentato

FRENO 180V DC

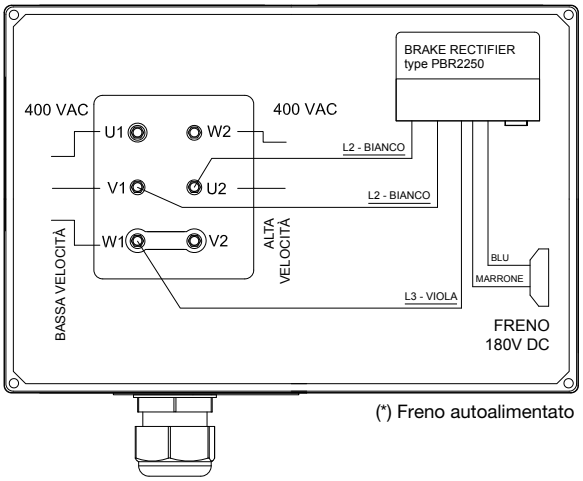
Collegamento a stella ⅄ 400 VAC

MOTORE A DOPPIA VELOCITÀ
ALIMENTAZIONE 400V 3PH
MODELLO CON MORSETTIERA A 9 PRIGIONIERI



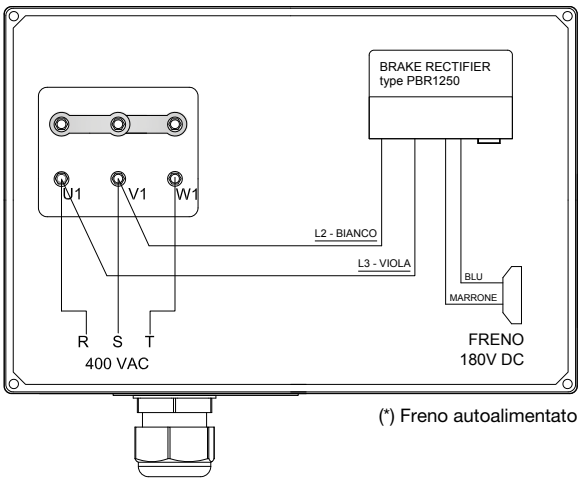
(*) Freno autoalimentato

MOTORE A DOPPIA VELOCITÀ
ALIMENTAZIONE 400V 3PH
MODELLO CON MORSETTIERA A 6 PRIGIONIERI



(*) Freno autoalimentato

MOTORE A SINGOLA VELOCITÀ
ALIMENTAZIONE 400V 3PH

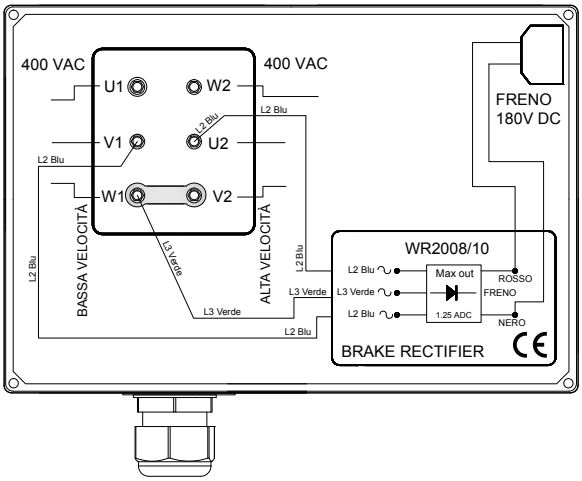


(*) Freno autoalimentato

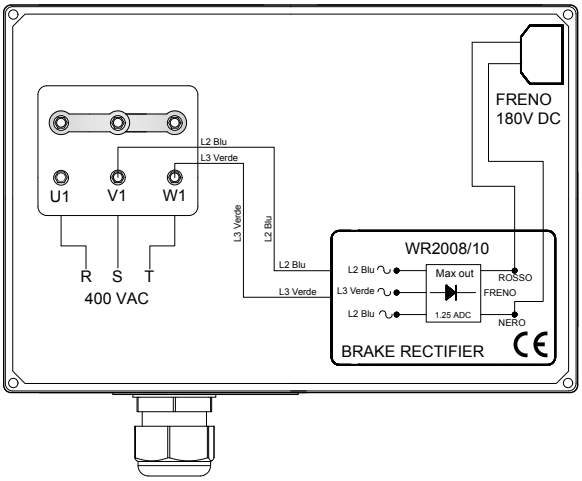
FRENO 180V DC

Collegamento a stella ⅄ 400 VAC

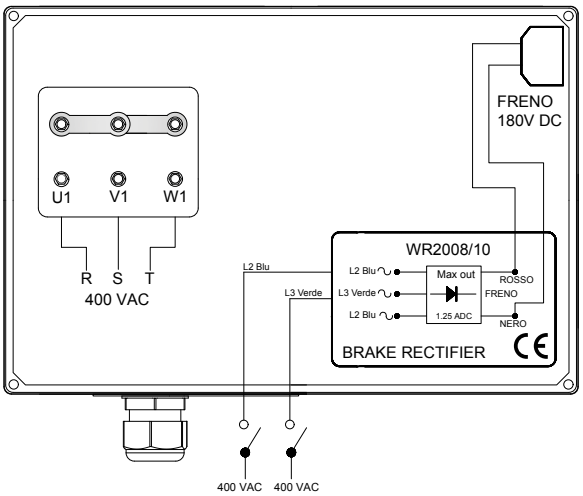
MOTORE A DOPPIA VELOCITÀ
ALIMENTAZIONE 400V 3PH



MOTORE A SINGOLA VELOCITÀ
ALIMENTAZIONE 400V 3PH

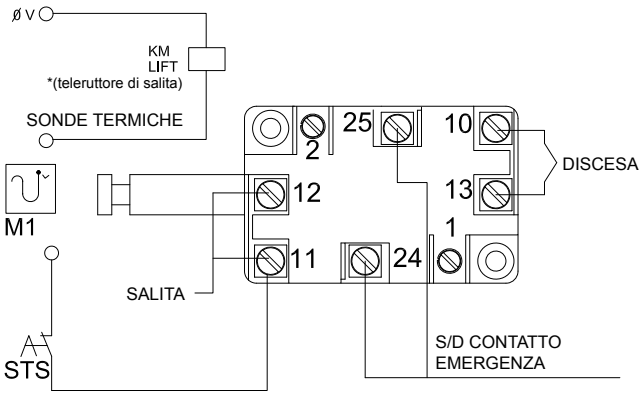


MOTORE A SINGOLA VELOCITÀ PER INVERTER
ALIMENTAZIONE 400V 3PH

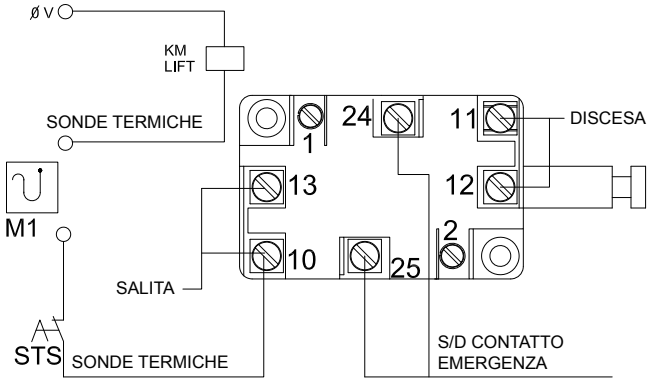


3.10.5 COLLEGAMENTI
FINECORSA DI SOLLEVAMENTO

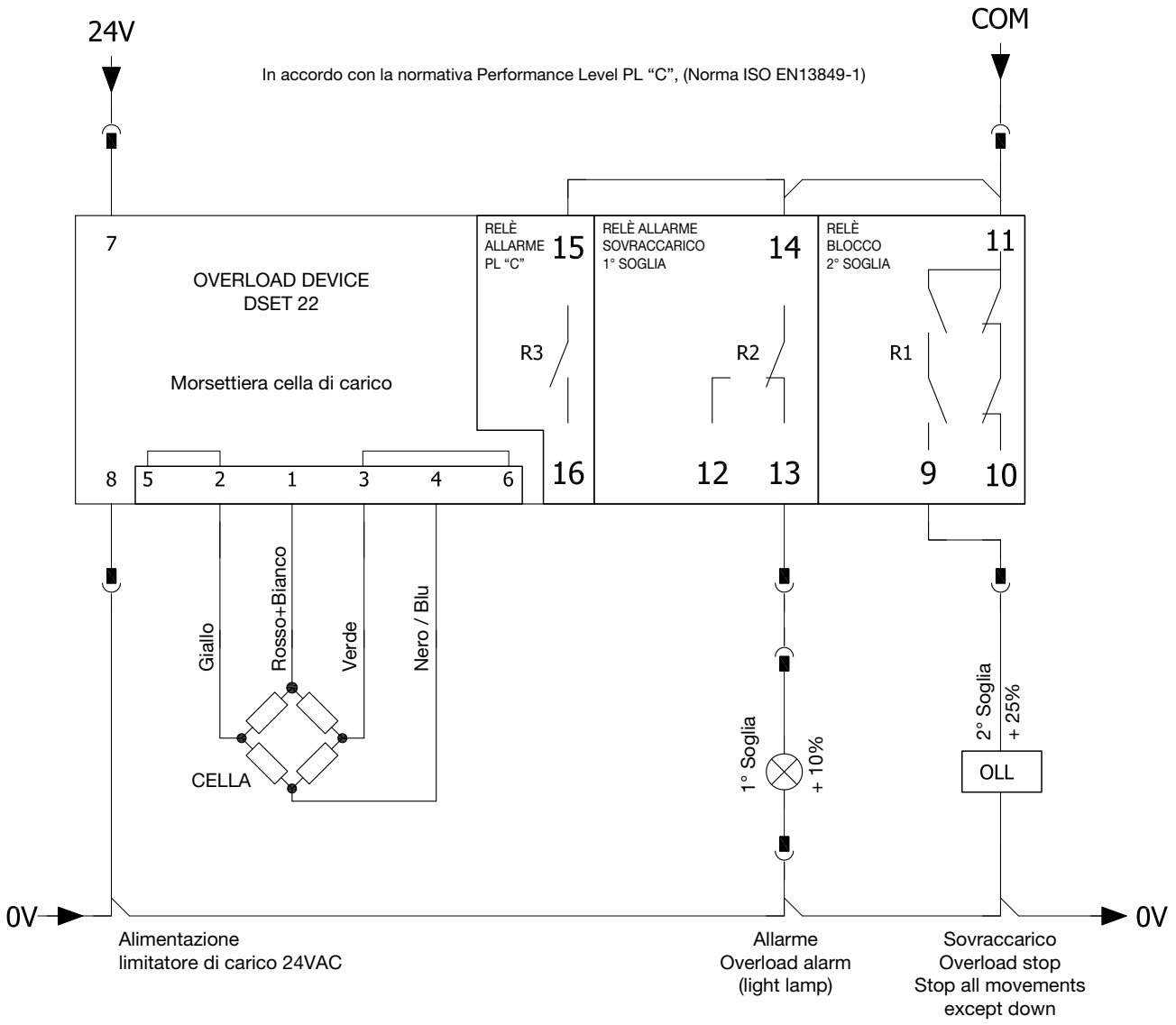
FINECORSA DI SOLLEVAMENTO ESTERNO



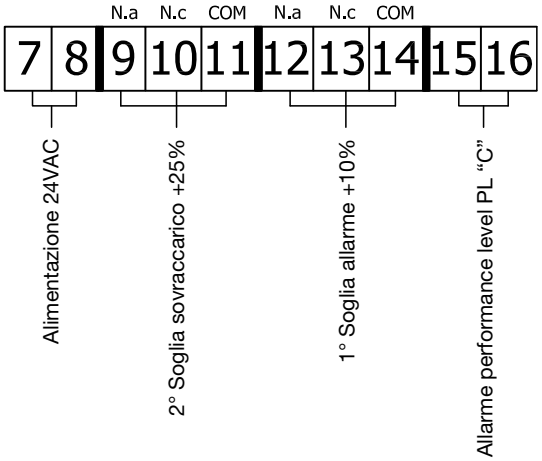
FINECORSA DI SOLLEVAMENTO INTERNO ALLA BASETTA MOTORE



3.10.6 LIMITATORE DI CARICO ELETTRONICO DSET22



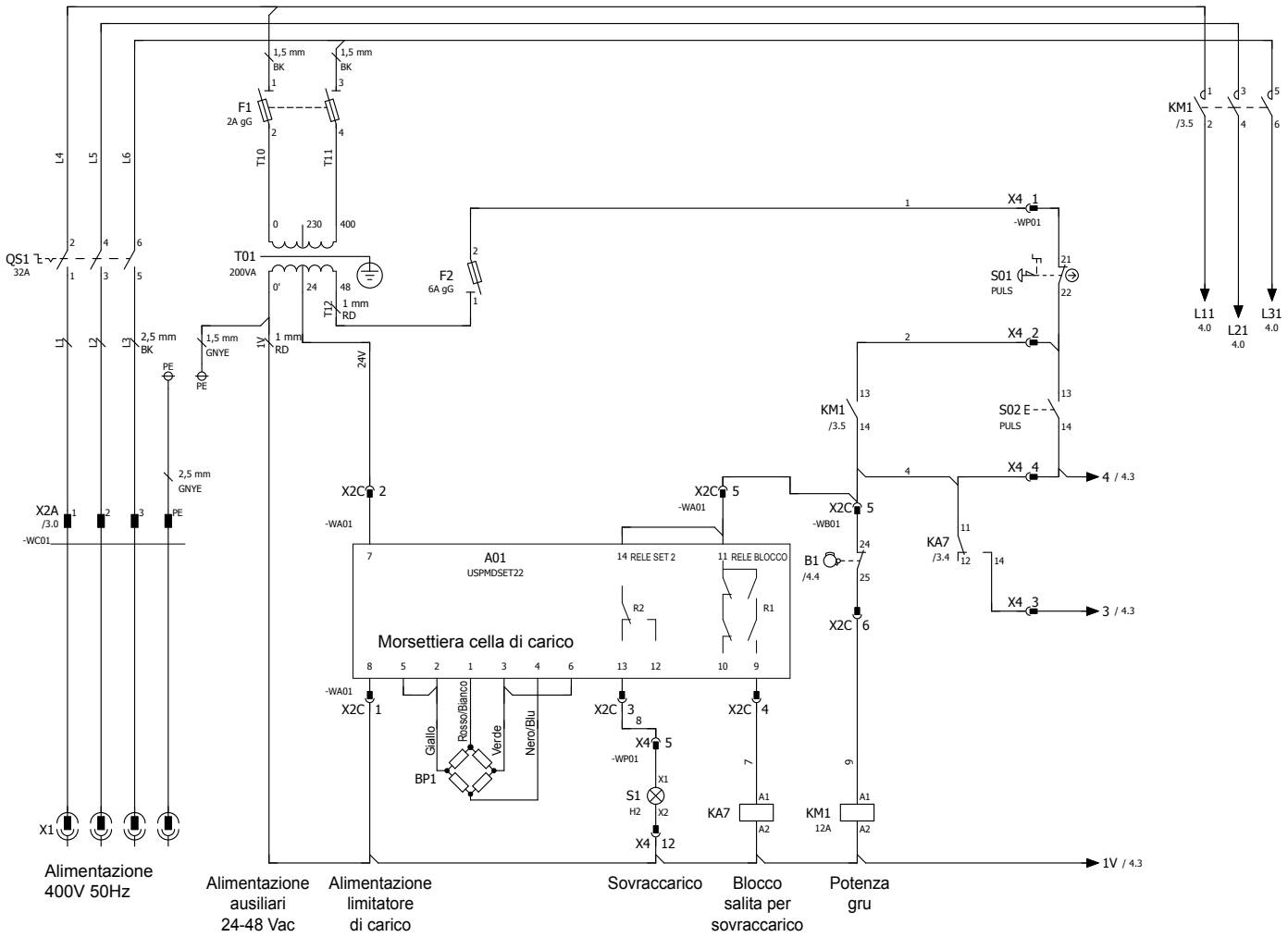
MORSETTIERA



Num.	Morsettiera alimentazione a relè
7	+ALIM. 10 - 30 Vdc / Vac
8	GND / Vac
9	Relè blocco (NA)
10	Relè blocco (NC)
11	Relè blocco (COM)
12	Relè preallarme (NA)
13	Relè preallarme (NC)
14	Relè preallarme (COM)
15	Relè allarme (COM)
16	Relè allarme (NA)

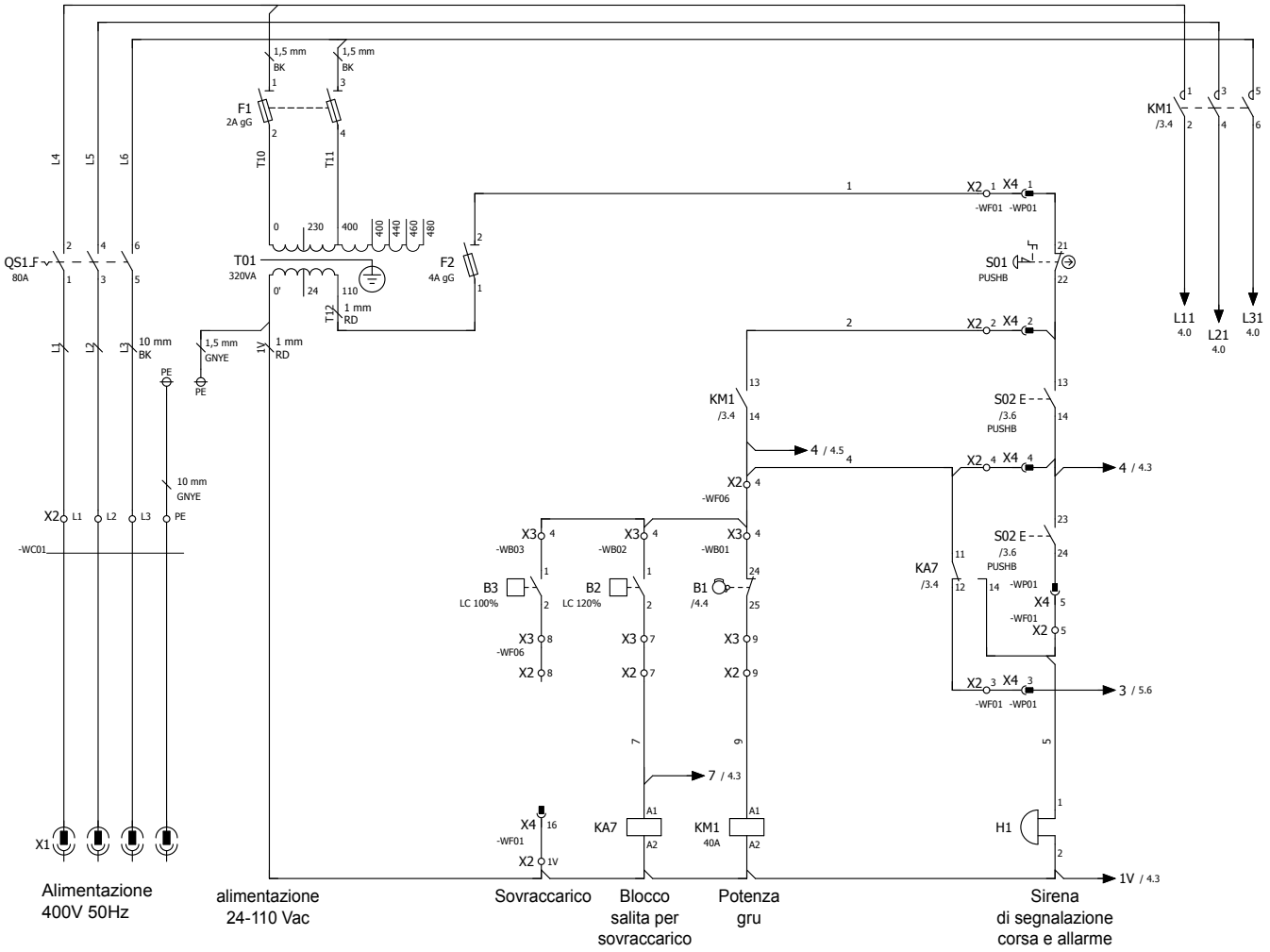
LIMITATORE DI CARICO ELETTRONICO DSET22

ESEMPIO COLLEGAMENTO LIMITATORE ELETTRONICO

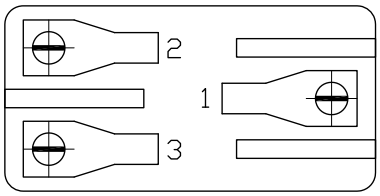


LIMITATORE DI CARICO ELETTROMECCANICO

ESEMPIO COLLEGAMENTO LIMITATORE ELETTROMECCANICO



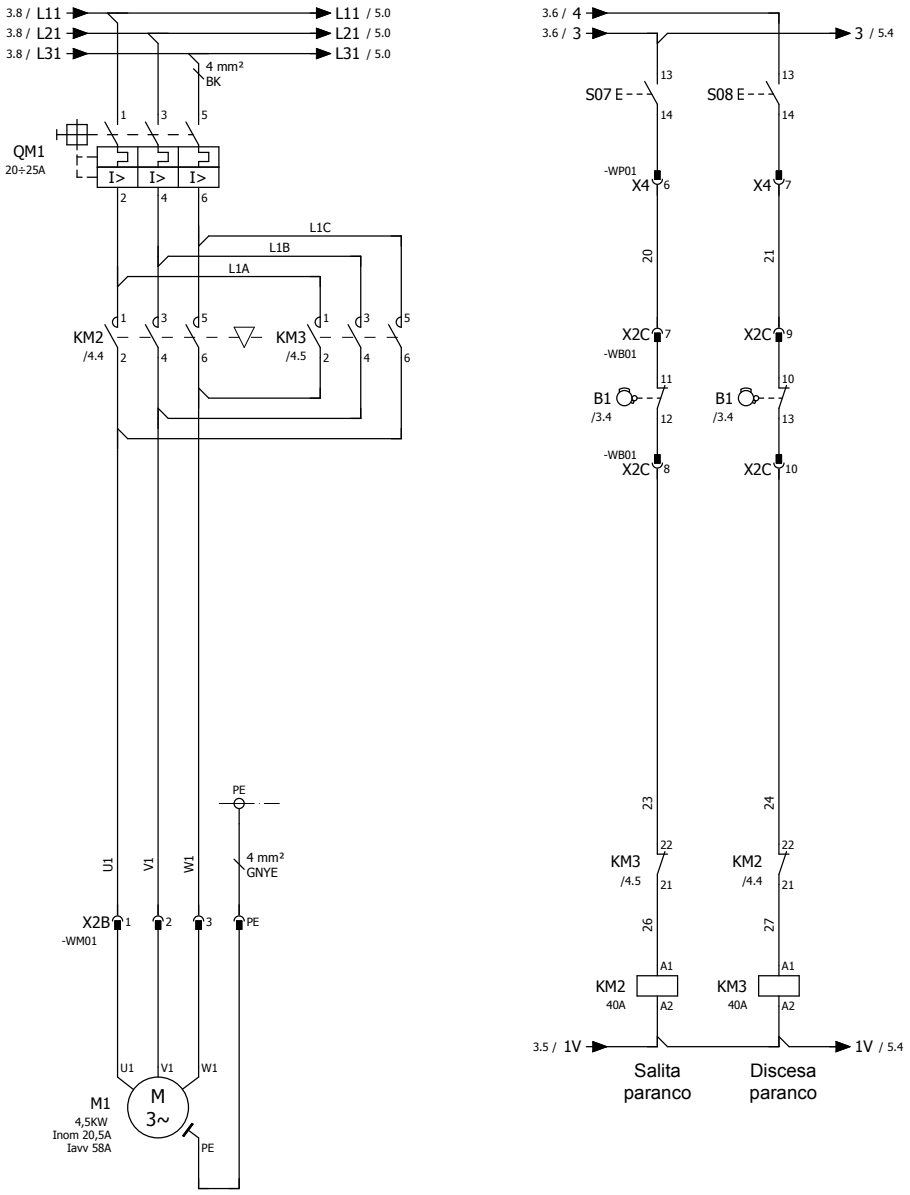
CONTATTI MICROINTERRUTTORI



1 COMUNE (NERO)
2 CONTATTO NORMALMENTE APERTO (MARRONE)
3 CONTATTO NORMALMENTE CHIUSO (GRIGIO)

3.10.7 ESEMPI DI COLLEGAMENTO MOTORE CONICO

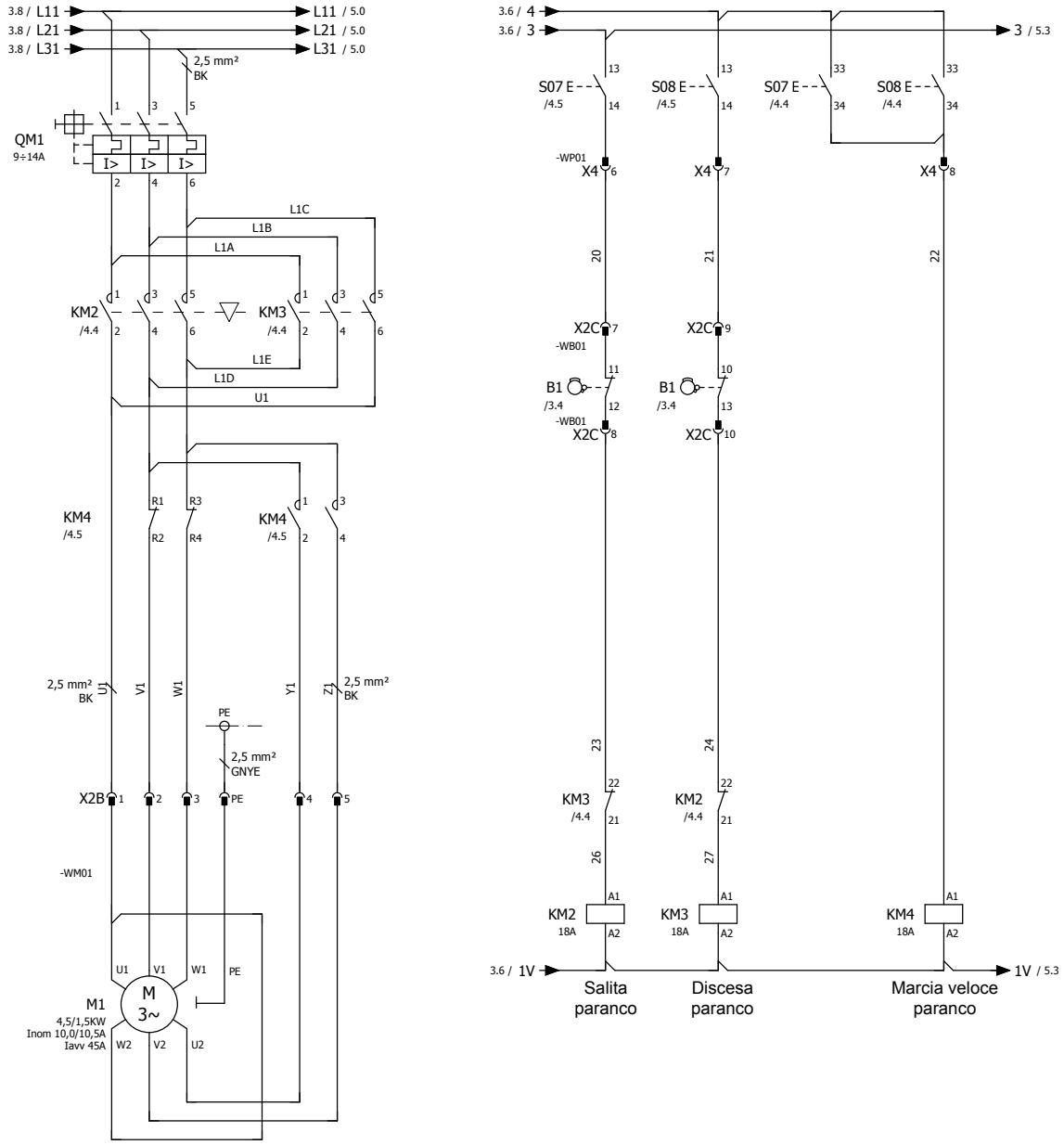
ESEMPIO COLLEGAMENTO MOTORE CONICO SINGOLA VELOCITÀ 4,5 KW



Sollevamento paranco

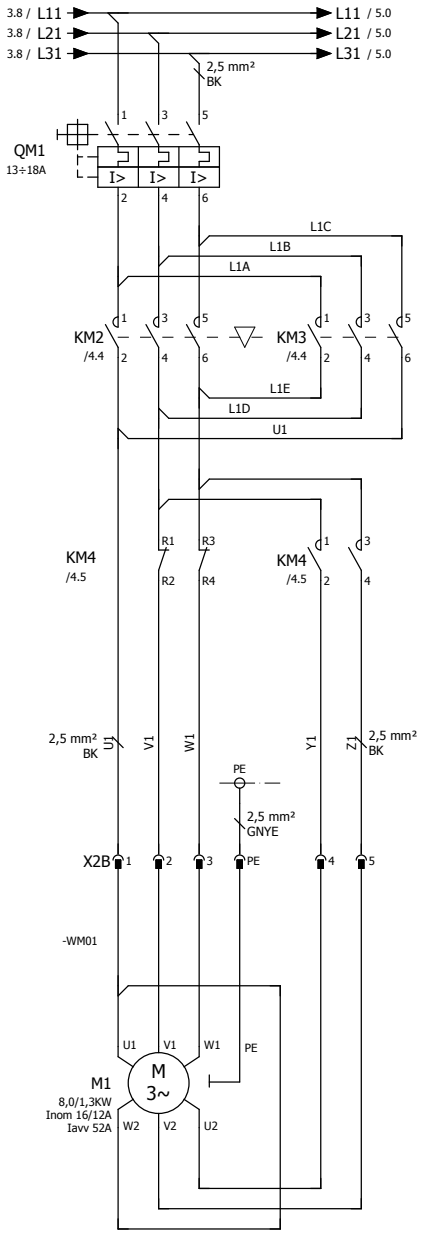
ESEMPI DI COLLEGAMENTO MOTORE CONICO

ESEMPIO COLLEGAMENTO MOTORE CONICO DOPPIA VELOCITÀ **POTENZE 3/1 - 4,5/1,5 - 6/1 KW**

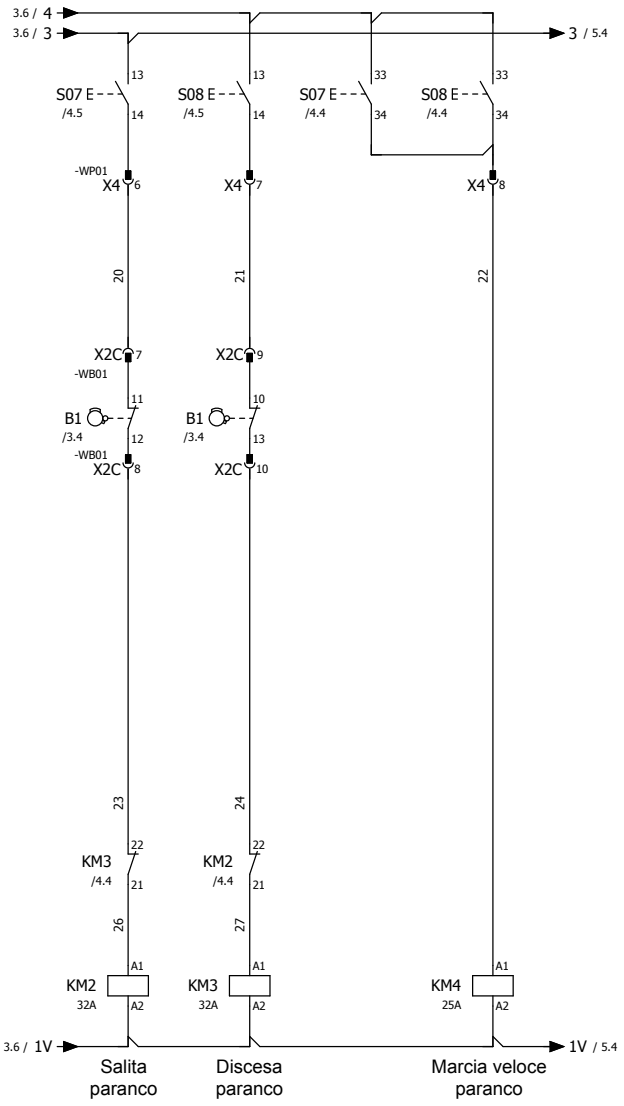


ESEMPI DI COLLEGAMENTO MOTORE CONICO

ESEMPIO COLLEGAMENTO MOTORE CONICO DOPPIA VELOCITÀ **POTENZA 8/1,3 KW**



Sollevamento paranco



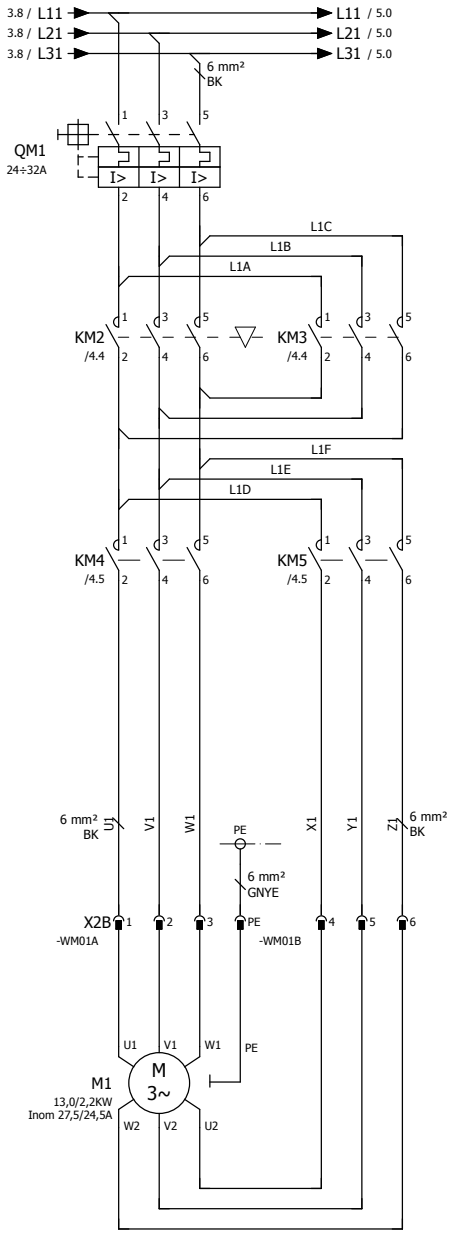
Salita paranco

Discesa paranco

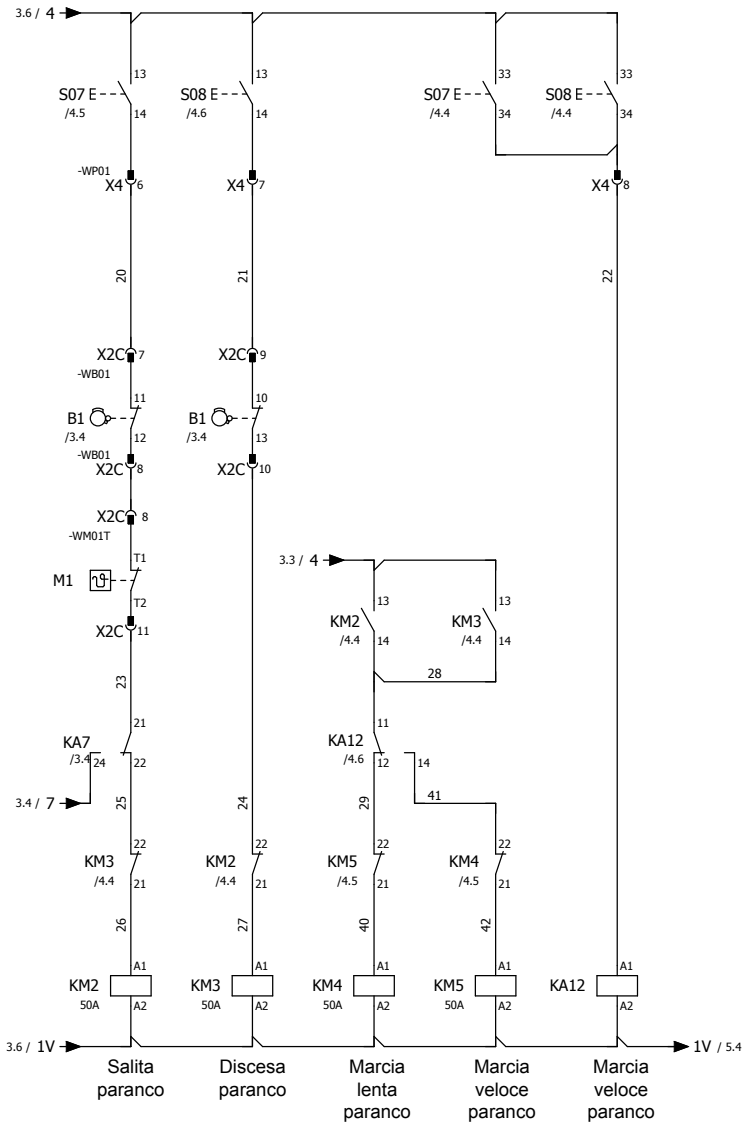
Marcia veloce paranco

ESEMPI DI COLLEGAMENTO MOTORE CONICO

ESEMPIO COLLEGAMENTO MOTORE CONICO DOPPIA VELOCITÀ **POTENZE 13/2,2 - 15/2,5 - 16/4 - 24/4 KW**



Sollevamento paranco

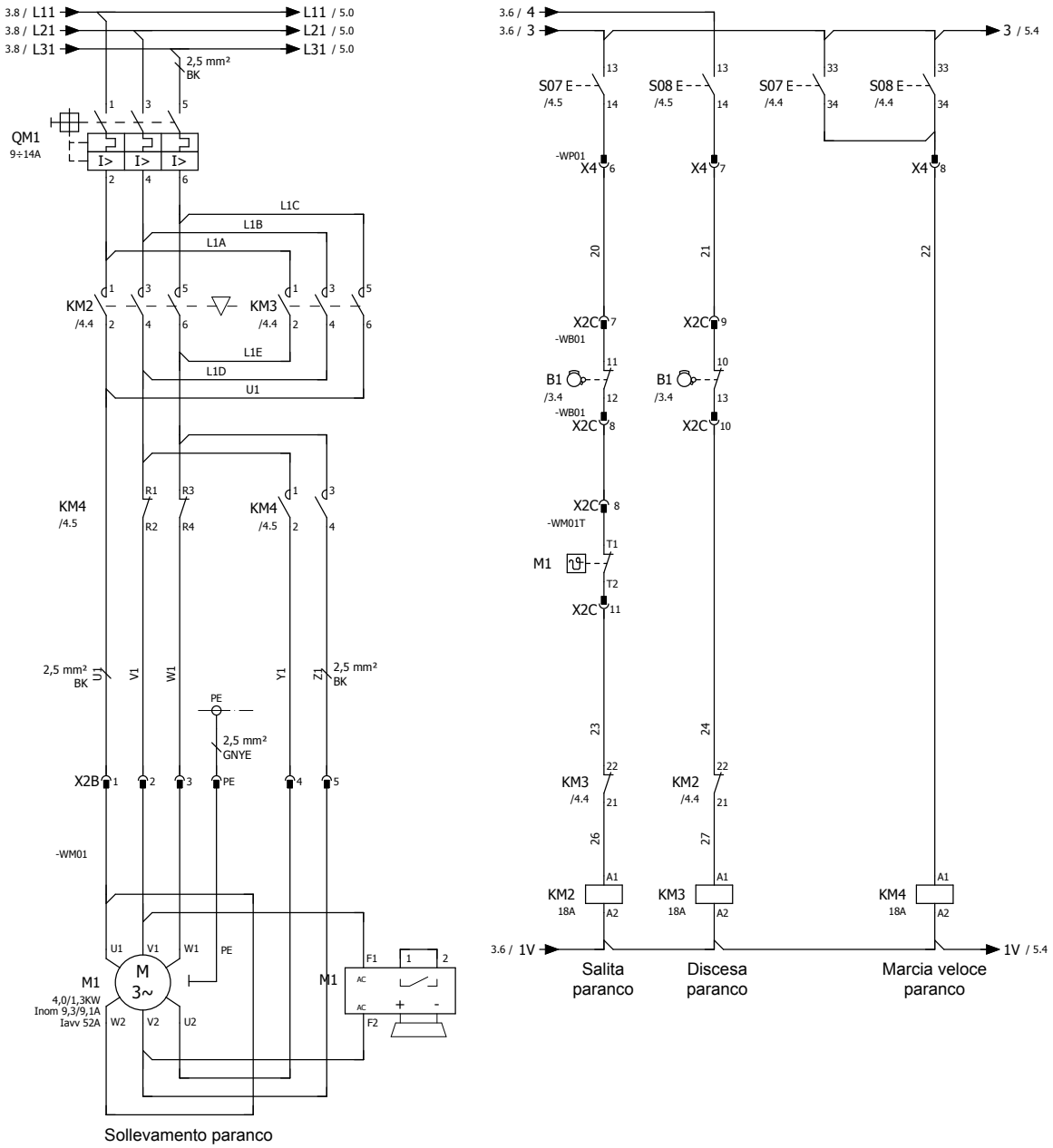


3.10.8 ESEMPI DI COLLEGAMENTO MOTORE CILINDRICO

ESEMPIO COLLEGAMENTO MOTORE CILINDRICO DOPPIA VELOCITÀ **POTENZE FINO A 7/2,3 KW**

CON RADDRIZZATORE WR2008

Per il collegamento dei motori con raddrizzatore PMG510S, vedere indicazioni a pagina 21 e 35.

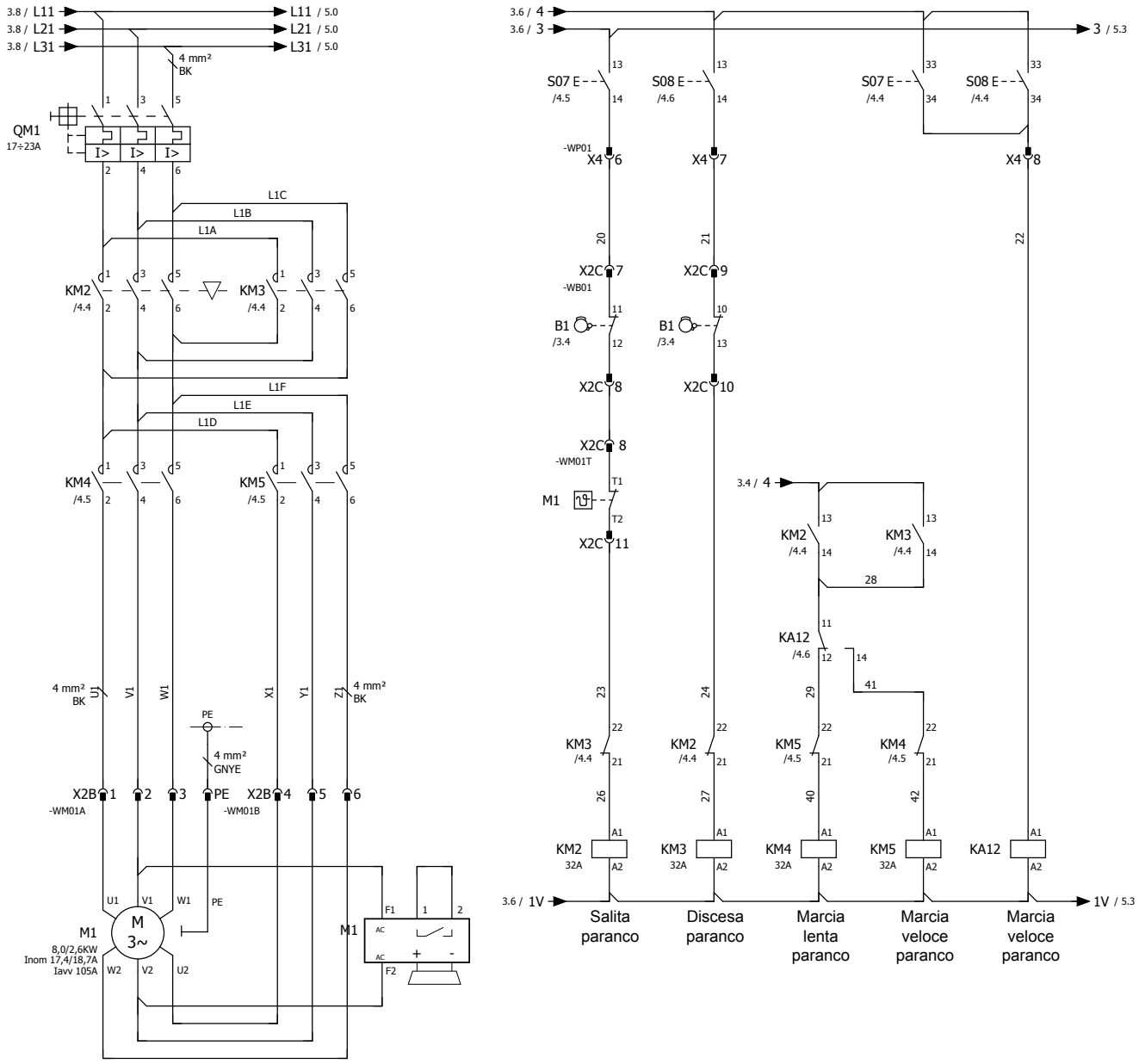


ESEMPI DI COLLEGAMENTO MOTORE CILINDRICO

ESEMPIO COLLEGAMENTO MOTORE CILINDRICO DOPPIA VELOCITÀ **POTENZA 8/2,6 KW**

CON RADDRIZZATORE WR2008

Per il collegamento dei motori con raddrizzatore PMG510S, vedere indicazioni a pagina 21 e 35.

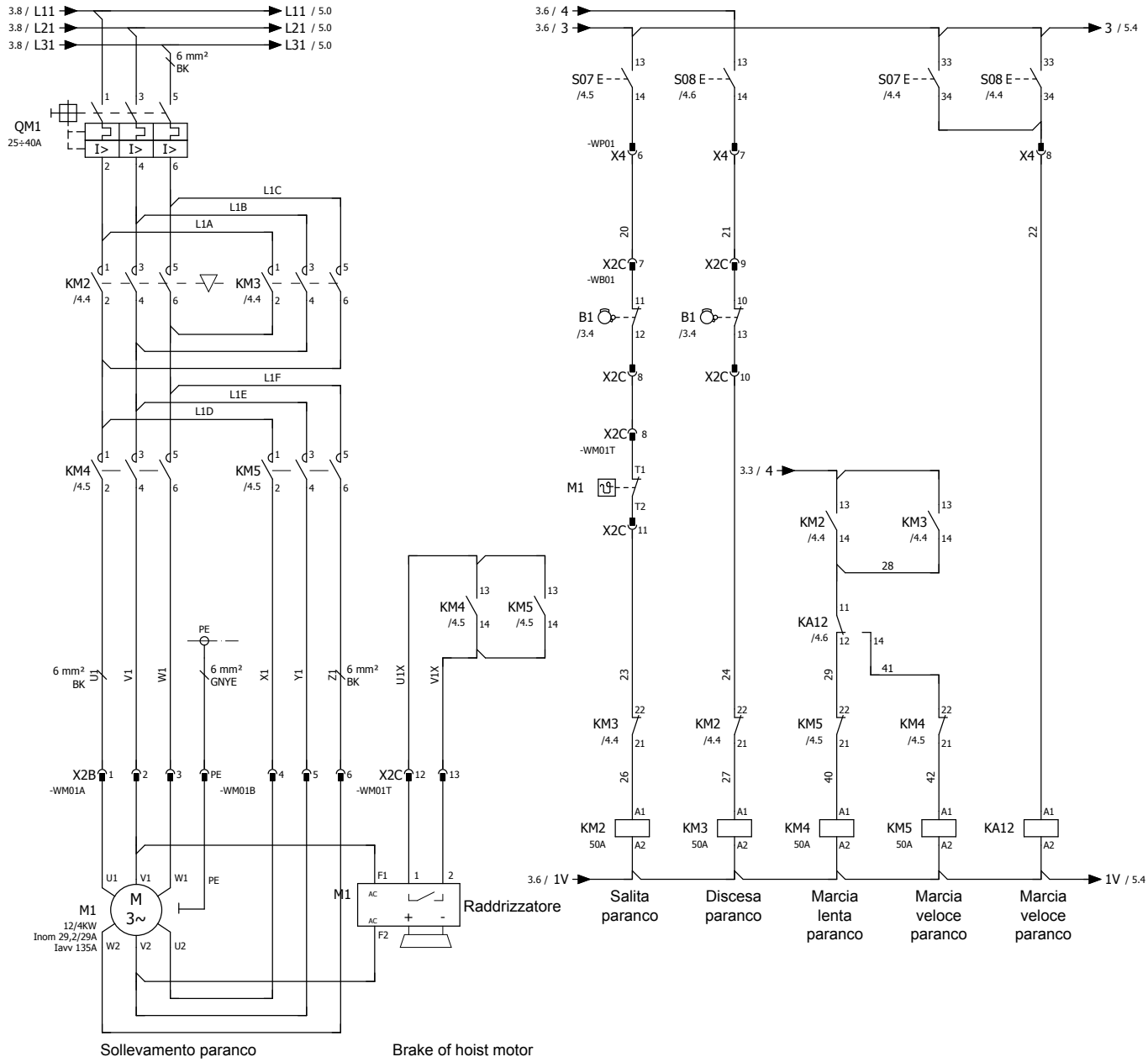


ESEMPI DI COLLEGAMENTO MOTORE CILINDRICO

ESEMPIO COLLEGAMENTO MOTORE CILINDRICO DOPPIA VELOCITÀ **POTENZE 12/4 - 15/5 - 18/6 KW**

CON RADDRIZZATORE WR2008

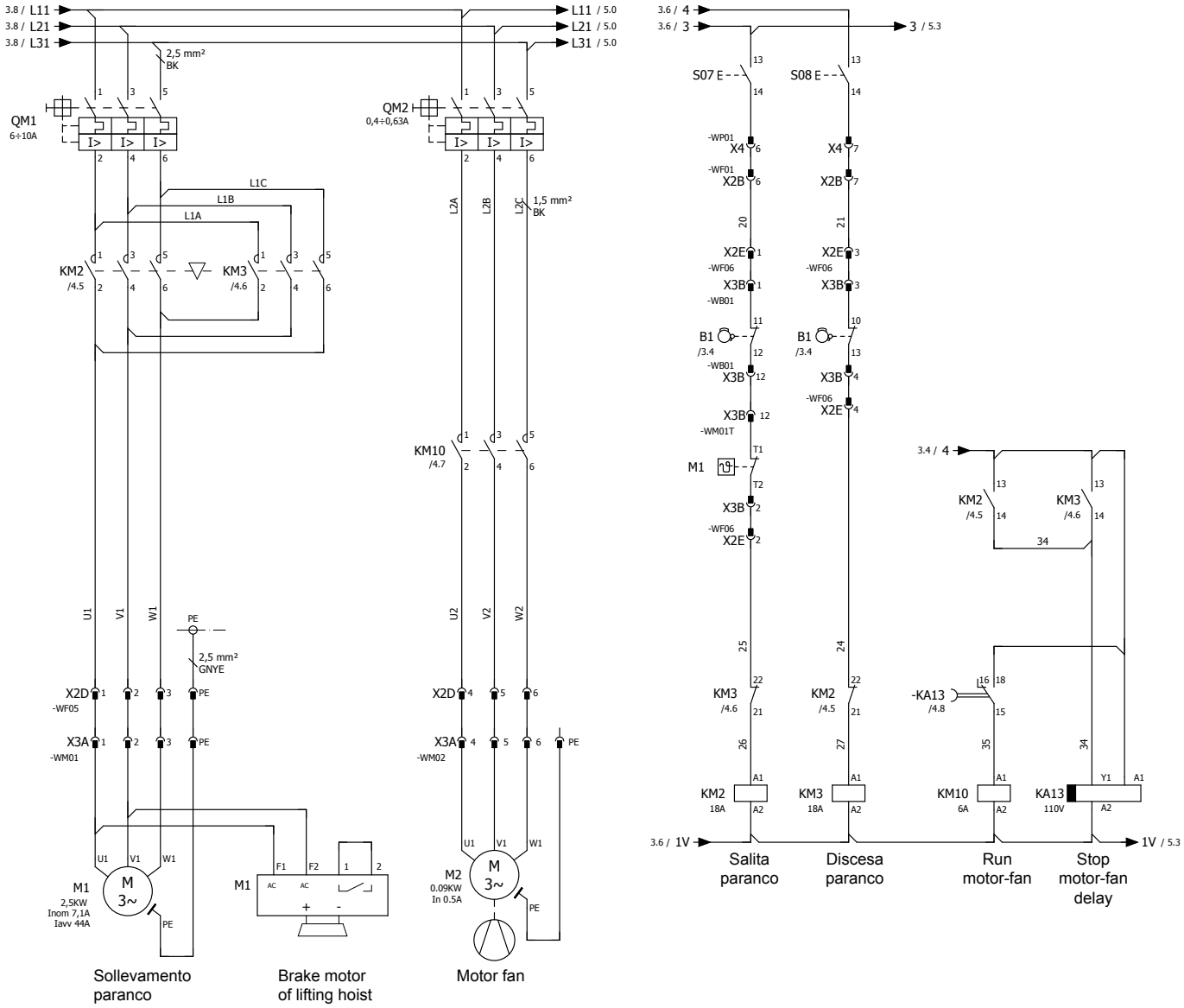
Per il collegamento dei motori con raddrizzatore PMG510S, vedere indicazioni a pagina 21 e 35.



Per una rapida chiusura del freno per i motori di sollevamento di tipo cilindrico con raddrizzatore PMG510S, è indispensabile prevedere in apparecchiatura elettrica due contatti ausiliari sui teleruttori di salita/discesa per interrompere l'alimentazione in corrente continua del freno come da schema.

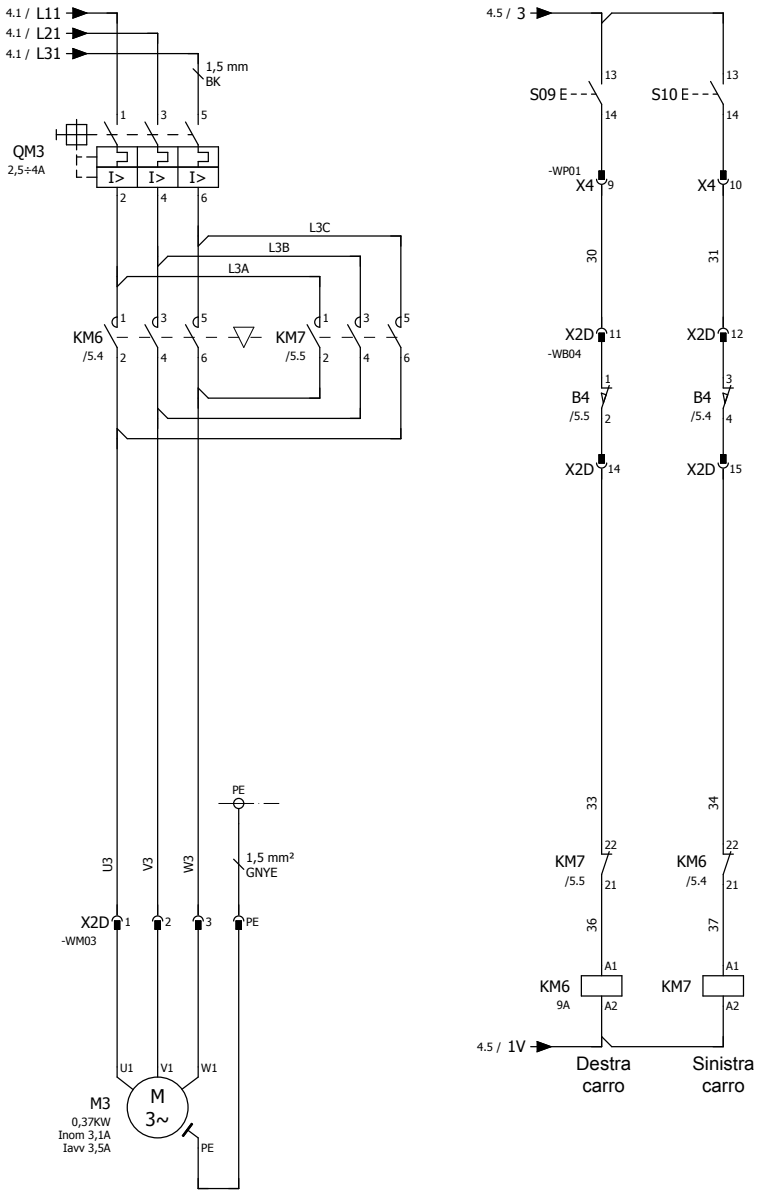
ESEMPI DI COLLEGAMENTO MOTORE CILINDRICO

ESEMPIO COLLEGAMENTO MOTORE CILINDRICO CON VENTILAZIONE AGGIUNTIVA



3.10.9 ESEMPI DI COLLEGAMENTO MOTORE DI TRASLAZIONE

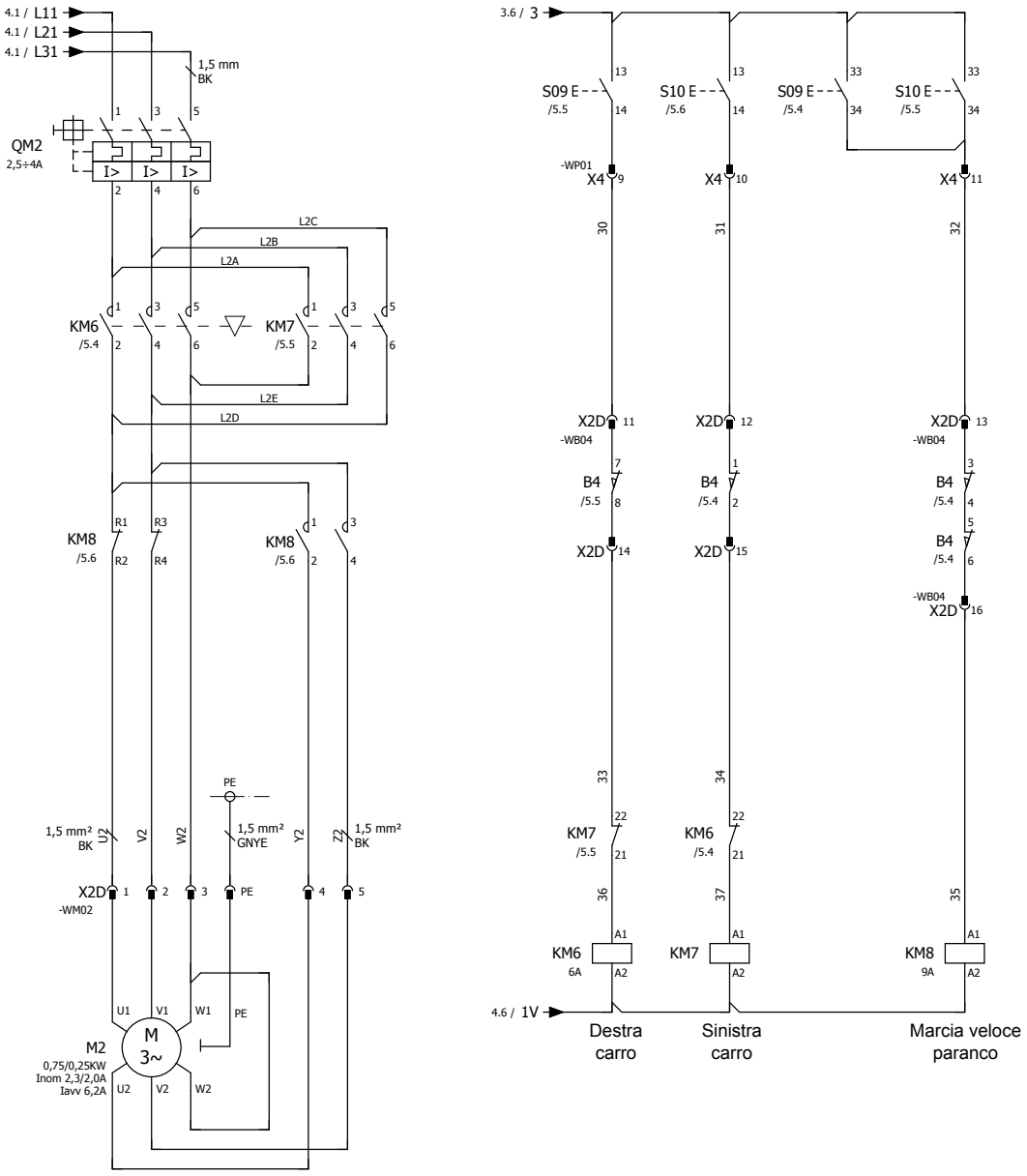
ESEMPIO COLLEGAMENTO MOTORE DI TRASLAZIONE SINGOLA VELOCITÀ



Traslazione carro

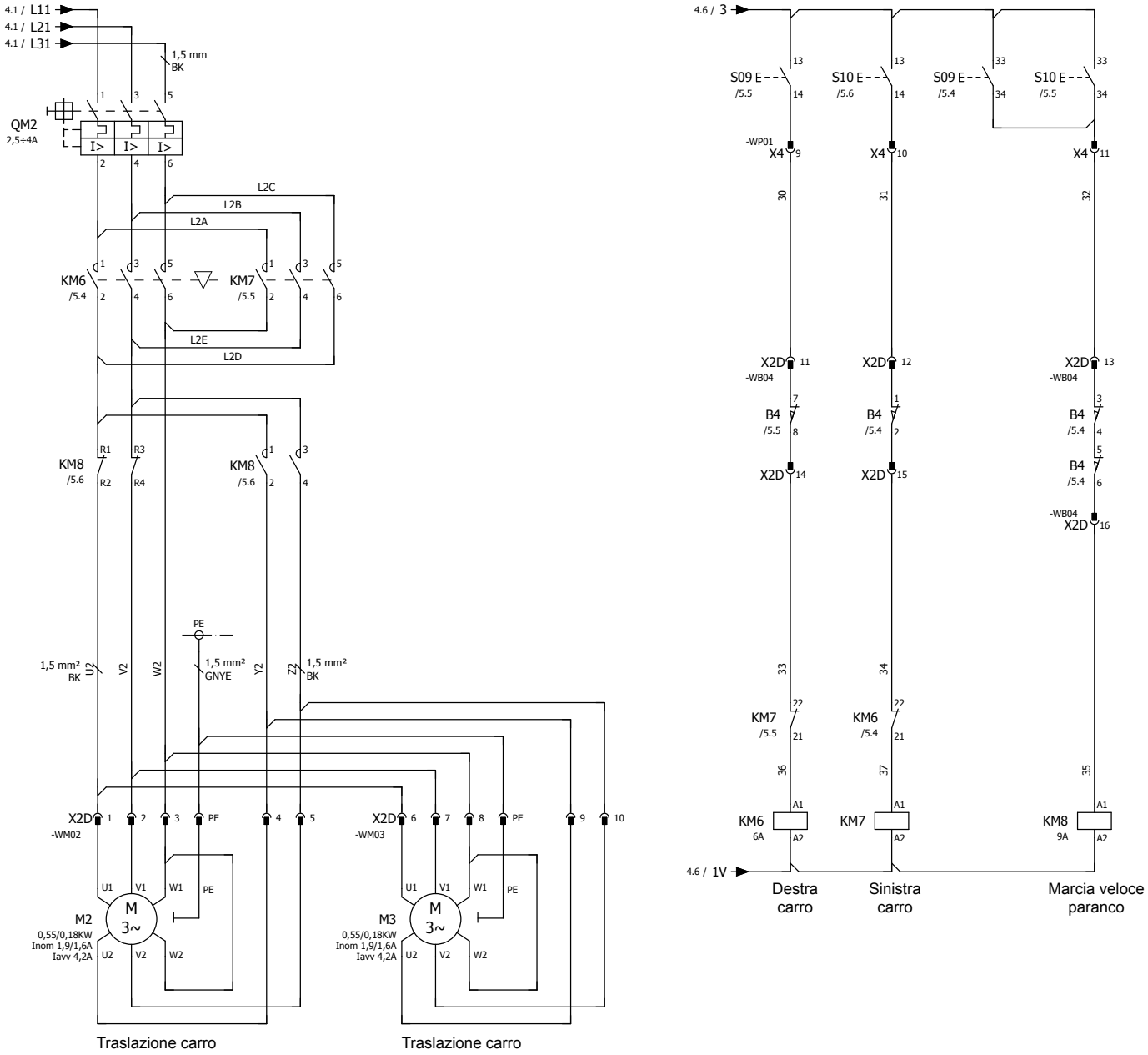
ESEMPI DI COLLEGAMENTO MOTORE DI TRASLAZIONE

ESEMPIO COLLEGAMENTO MOTORE DI TRASLAZIONE DOPPIA VELOCITÀ



ESEMPI DI COLLEGAMENTO MOTORE DI TRASLAZIONE

ESEMPIO COLLEGAMENTO MOTORE DI TRASLAZIONE CON 2 MOTORI E DOPPIA VELOCITÀ



3.10.10 ASSORBIMENTI MOTORI

Motori di sollevamento conici

Tabella 2

Motore		Corrente nominale (in A)		Fusibili di protezione tipo "aM" accompagnamento motore	
N° Poli	Potenza kW	230 V	400 V	230 V min	400 V min
4	2,3	10,0	6,0	12	8
4	4,5	20,5	12,0	25	16
4	5,5	21,0	12,2	25	16
4	7,5	31,0	17,0	40	20
4	12,0	49,5	28,0	63	32
4/12	3/1	15/14,5	9/8,5	20	10
4/12	4,5/1,5	19,3/18,5	11/10,5	25	12
4/24	6/1	24,8/12,0	13,5/7,0	32	16
4/24	8/1,3	21,5/19	16/12	25	16
4/24	12,5/1,7	34,5/26	23/15	40	25
4/24	13/2,2	49/53	28/30	80	50
4/24	15/2,5	56/57	32/33	80	40
4/24	20/3,3	70/105	42/58	160	80

Motori di sollevamento cilindrici

Tabella 2A

Motore		Corrente nominale (in A)		Fusibili di protezione tipo "aM" accompagnamento motore	
N° Poli	Potenza kW	230 V	400 V	230 V	400 V
4	2,5	12,3	7,1	16	10
4	4	15,8	9,1	20	16
4	5	19,9	11,5	25	16
4	5,8	23	13,3	25	16
4	7	26,9	15,5	32	20
4	8	29,1	16,8	40	25
4	12	41,5	24	50	32
4	15	57	33	63	63
4	20	72,7	42	100	63
4	24	86,7	50,1	100	63
4/12	2,5/0,83	10,9/10,4	6,3/6	12	10
4/12	4/1,3	16/15,8	9,3/9,1	20	12
4/12	5/1,6	21/16,8	12,1/9,7	25	16
4/12	5,8/1,9	22/15,8	12,7/9,9	25	16
4/12	7/2,3	30,3/25,4	17,5/14,7	40	20
4/12	8/2,6	30,1/32,4	17,4/18,7	40	20
4/12	12/4	43,6/32,2	25,2/18,6	63	40
4/12	15/5	52,2/41,7	30,2/24,1	63	40
4/12	20/6,5	69,7/56,4	40,3/32,6	100	63

La tolleranza sui valori di assorbimento è del ± 5 %

Motori di traslazione carrello monotrave Tipo 83

Tabella 3

Motore		Corrente nominale (in A)		Fusibili di protezione tipo "aM" accompagnamento motore	
N° Poli	Potenza kW	230 V A	400 V A	230 V A	400 V A
2	0,25	1,2	0,8	2	1
2	0,30	1,7	1,0	4	2
2	0,55	2,4	1,3	4	2
4	0,18	1,05	0,58	2	1
4	0,25	1,65	0,83	4	2
2/8	0,24/0,06	1,4/1,3	0,8/1,0	2	1
2/8	0,30/0,075	2,2/2,2	1,2/1,2	4	2
2/8	0,55/0,13	2,4/3,3	1,3/1,8	4	2

Motori di traslazione carrello monotrave Tipo 3

Tabella 4

Motore		Corrente nominale (in A)		Fusibili di protezione tipo "aM" accompagnamento motore	
N° Poli	Potenza kW	230 V A	400 V A	230 V A	400 V A
4	0,37	2,1	1,2	4	2
4	0,55	2,9	1,6	4	2
4	0,75	4,0	2,2	6	4
4	1,10	5,1	2,8	6	4
4/12	0,37/0,12	2,6/3,1	1,4/1,7	4	2
4/12	0,55/0,18	2,9/3,5	1,6/1,9	4	2
4/12	0,75/0,25	3,9/4,4	2,1/2,4	6	4
4/12	1,1/0,37	6,4/6,4	3,5/3,5	8	4

Motori di traslazione carrello bitrave Tipo 53

Tabella 5

Motore		Corrente nominale (in A)		Fusibili di protezione tipo "aM" accompagnamento motore	
N° Poli	Potenza kW	230 V A	400 V A	230 V A	400 V A
4	0,37	2,1	1,2	4	2
4	0,55	2,9	1,6	4	2
4	0,75	4,0	2,2	6	4
4	1,1	5,1	2,8	6	4
4	1,5	6,6	3,6	10	6
4	2,2	9,3	5,1	10	6
4/12	0,37/0,12	2,6/3,1	1,4/1,7	4	2
4/12	0,55/0,18	2,9/3,5	1,6/1,9	4	4
4/12	0,75/0,25	3,9/4,4	2,1/2,4	6	4
4/12	1,1/0,37	6,4/6,4	3,5/3,5	8	6
4/12	1,5/0,55	7,1/7,1	3,9/3,9	10	6
4/12	2,2/0,75	13,8/9,8	7,6/5,4	16	10

3.11 MESSA IN FUNZIONE

Verificare l'efficienza della linea di alimentazione e l'adeguatezza dell'interruttore magnetotermico generale in linea, in relazione alle potenze dei motori ed ai relativi assorbimenti.

Assicurarsi che i riduttori siano lubrificati e che non sussistano perdite di olio.

Verificare che fune, tamburo, pulegge e guidafune siano lubrificati con grasso a viscosità SAE 30.

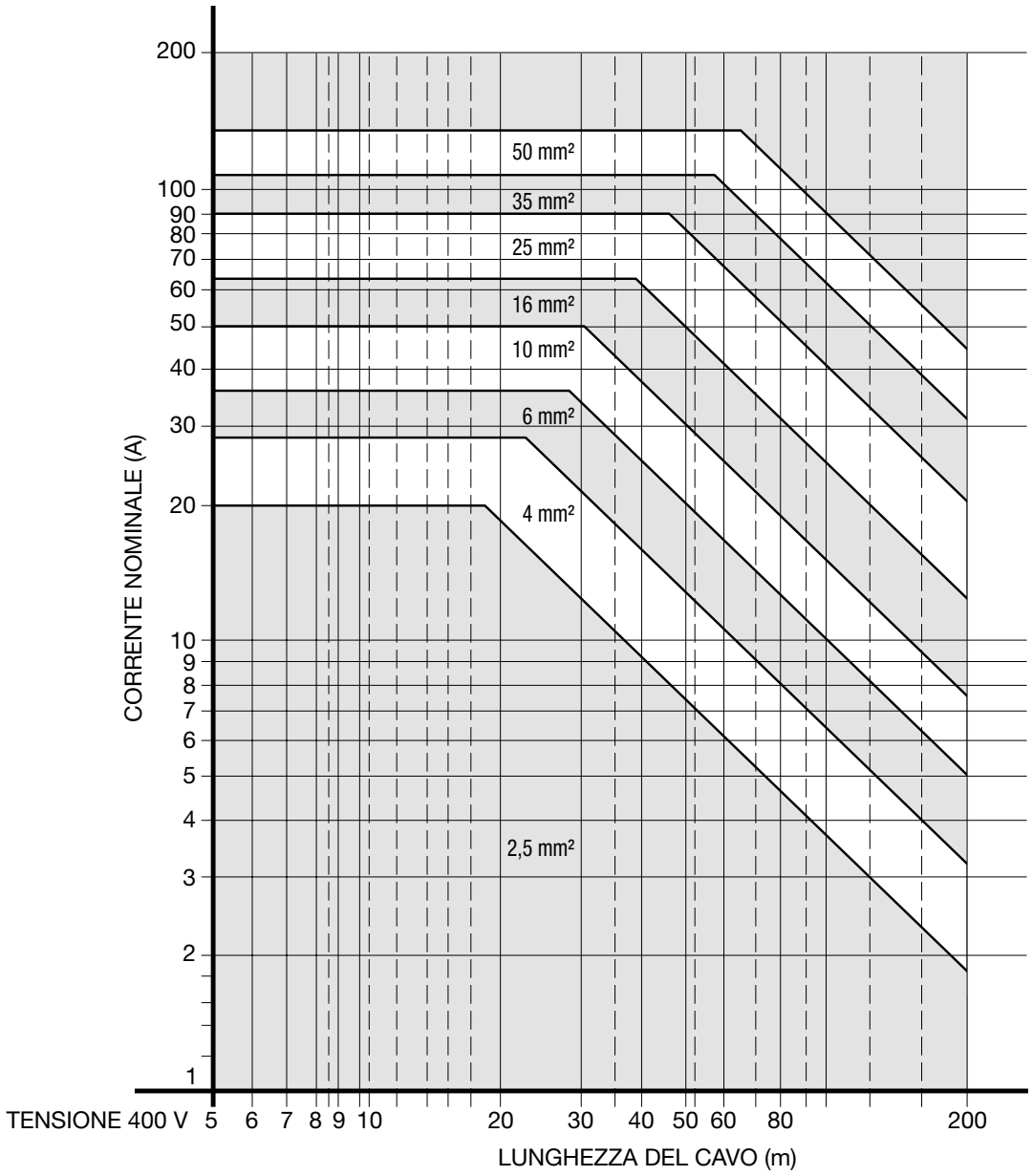
Controllare l'esatta applicazione della fune nel capofisso, e che non sussistano tensioni nella stessa.

Controllare che i finecorsa di arresto siano correttamente posizionati e fissati rigidamente.

Verificare che la sezione del cavo della linea di alimentazione, in funzione degli assorbimenti dei motori (indicati nella Tabella 2-2A-3-4-5 a pag. 40).

Verificare il serraggio di tutte le viti di fissaggio dei componenti.

Sezione del cavo per linee d'alimentazione a festoni Tabella 6



3.12 VERIFICA DEL FUNZIONAMENTO E REGOLAZIONI

3.12.1 FINE CORSA SALITA-DISCESA

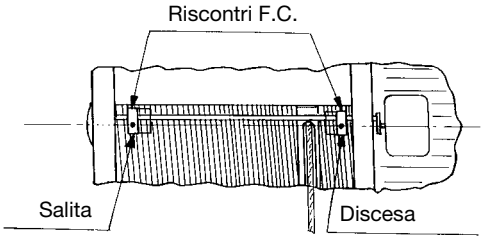
Il dispositivo di fine corsa installato ha la funzione di EMERGENZA, nel caso di necessità di utilizzo come servizio deve essere applicato un ulteriore fine corsa.

Effettuati i collegamenti della linea principale di rete, controllare che premendo il pulsante di salita, il movimento del gancio corrisponda alla stessa. Qualora ciò non si verificasse, invertire due fasi della linea di alimentazione.

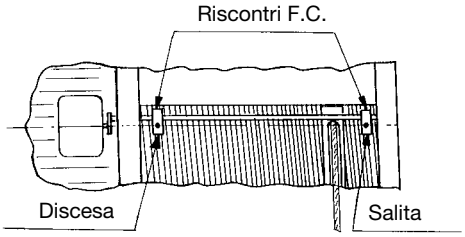
L'operazione precedente è estremamente importante poiché determina il funzionamento corretto dei fine corsa di salita e discesa.

Provvedere a posizionare i riscontri di fine corsa salita e discesa lungo l'asta di comando del fine corsa nelle posizioni più opportune, in modo che esso intervenga quando il gancio si trova all'altezza desiderata.

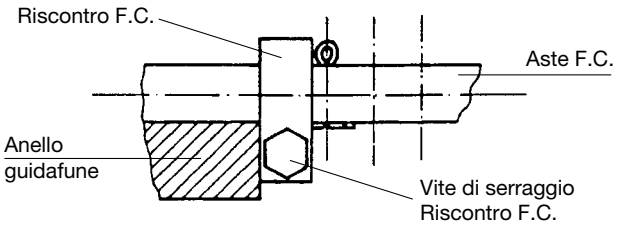
Tipo XM
308
312
316
525



Tipo XM
740-750
950
963
980
1100
1125



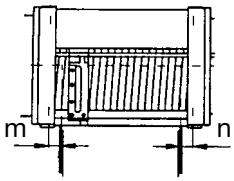
Particolare di fissaggio riscontro "F.C."



Il massimo avvicinamento delle funi all'interasse piedini non deve mai superare le quote indicate in Tabella 7.

Lato riduttore

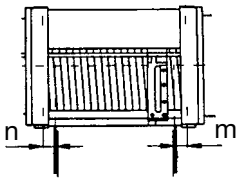
Lato fune avvolta per paranchi XM 308÷525



Lato fune svolta per paranchi

Lato motore

Lato fune svolta per paranchi XM 740÷1125



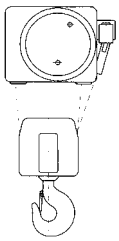
Lato fune avvolta per paranchi

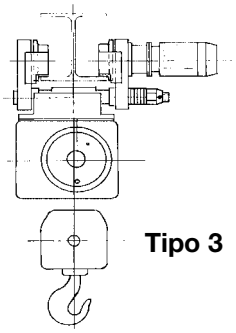
Posizioni uscite funi Tabella 7

Tipo	Paranco XM											
	308		312 316		525		740 750		950 963 - 980		1100 1125	
	m	n	m	n	m	n	m	n	m	n	m	n
5 - 3 - 53	45	48	48	56	60	61	65	85	55	90	75	120
83 - S2	45	48	48	56	60	61	-	-	-	-	-	-
83 - S4	45	48	48	56	60	61	-	-	-	-	-	-

Nella posizione di fine corsa superiore oltre a rispettare le misure indicate in Tab. 7, il bozzello deve essere posizionato alla distanza indicata in Tab. 8. Per velocità di sollevamento superiori a 8 m/min. tale distanza deve essere incrementata di almeno 50 mm.

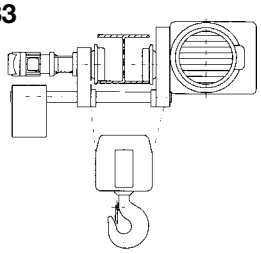
Tipo 5-5C1



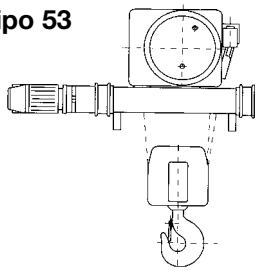


Tipo 3

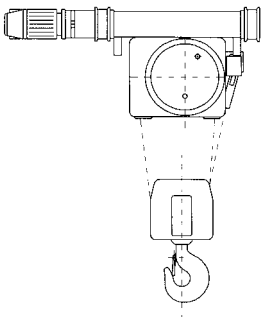
Tipo 83



Tipo 53



Tipo 53C1



Ingombro bozzello (Quota minima C)

Versione S2 (2 tiri di fune)

Tabella 8

XM	Tipo					
	5	5C1	3	83*	53	53C1
	C1	C2	C3	C4	C5	C6
308	570	895	1080	640	570	900
312	640	965	1140	720	640	965
316	640	965	1140	720	640	965
525	730	1110	1180	770	730	1110
740	840	1370	1650	-	840	1370
750	840	1370	1700	-	860	1370
950	1100	1725	2160	-	1100	1700
963	1100	1725	2160	-	1100	1700
980	1100	1725	-	-	1100	1750
1100 △	1330	-	-	-	1330	-
1125 △	1330	-	-	-	1330	-

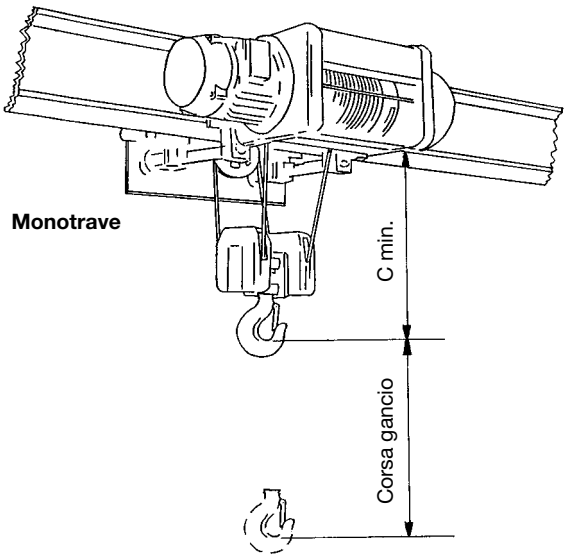
Versione S4 (4 tiri di fune)

XM	Tipo					
	5	5C1	3	83*	53	53C1
	C1	C2	C3	C4	C5	C6
308	520	845	1040	680	520	845
312	590	925	1140	720	590	920
316	640	965	1140	720	640	965
525	730	1130	1290	770	650	1030
740	825	1355	1600	-	830	1360
750	880	1410	1740	-	850	1380
950	1000	1625	1960	-	1000	1630
963	1000	1625	1960	-	1000	1630
980	1080	1705	2040	-	1180	1810
1100 △	1170	-	-	-	1270	-
1125 △	1170	-	-	-	1270	-

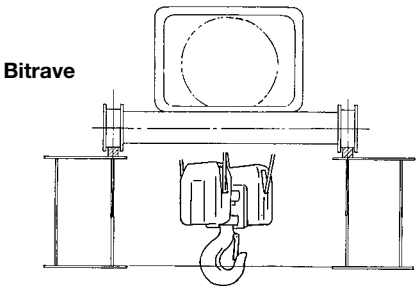
* NB: Le quote indicate per il tipo 83 sono per ala trave non superiore a 300 mm.
Per ala trave superiore la quota aumenta di 16 mm ogni 10 mm di larghezza trave.

△ NB: Non disponibili per tipo 5C1 e 53C1.

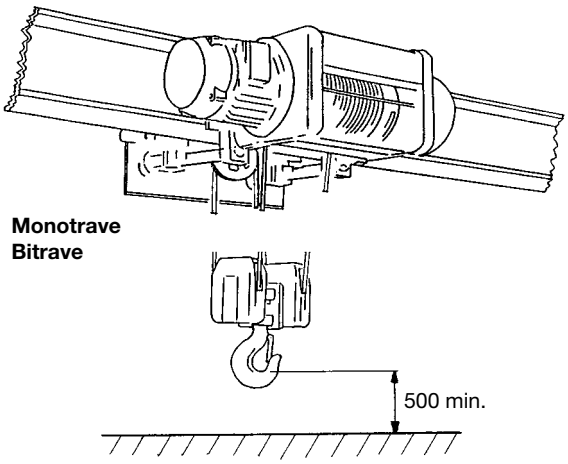
Far scorrere il bozzello per l'intera corsa gancio predeterminata e verificarne il corretto arresto una volta raggiunto il punto di riscontro in salita e discesa.



Nel caso di paranco con carrello bitrave Tipo 53 la distanza dell'alveolo del gancio non deve superare l'ingombro inferiore della trave.



La regolazione del finecorsa di discesa non dovrà consentire che il filo inferiore del gancio scenda al di sotto di una distanza di 500 mm dal suolo.



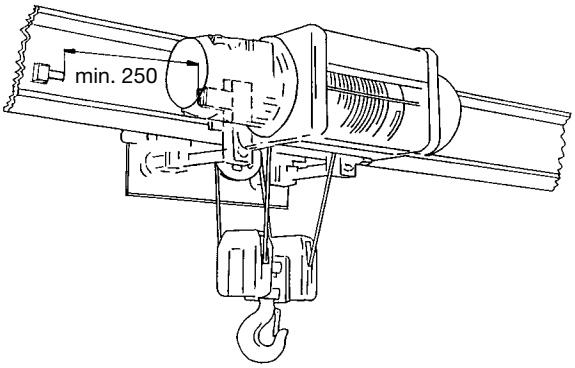
3.12.2 FINE CORSA DI TRASLAZIONE

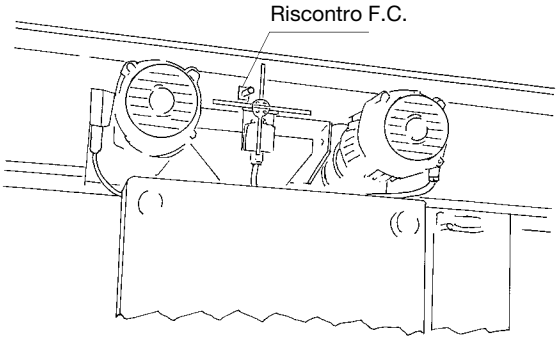
Effettuare i collegamenti della linea principale.

Non intervenire sui collegamenti interni del carrello/paranco o della pulsantiera.

Agendo sui pulsanti "destra-sinistra" far scorrere il carrello lungo tutta la trave e verificarne il corretto arresto.

Controllare il corretto posizionamento del riscontro nei confronti del finecorsa del carrello, allo scopo di garantire un adeguato spazio di "oltre corsa" ed evitare rischi di collisione tra carrello e arresto fisso.





3.12.3 SBLOCCO FRENO

Manovrare ad impulsi e controllare che il disco del freno sblocchi rispetto alla guarnizione frenante, permettendo la libera rotazione dello stesso senza che avvengano sfregamenti.

3.12.4 RUMOROSITÀ

Verificare che durante il sollevamento e la traslazione non si avvertano rumori anomali, quali: stridii, rumori ciclici, vibrazioni anomale, ecc.
Il livello di rumorosità della macchina, anche a pieno carico deve essere sempre inferiore a 85 dbA e costante.

3.13 PROVE DI CARICO

3.13.1 PROVA DINAMICA

Predisporre adeguate masse per le prove di carico pari a: portata nominale x 1,1 e idonee attrezzature per l'imbragaggio ed il sollevamento.

Imbragare il carico avendo cura di posizionare il gancio sulla verticale del carico stesso per evitare tiri obliqui.

Mettere in tensione lentamente l'imbragatura per non generare strappi.

Se disponibile eseguire le manovre di tensionamento imbragature utilizzando la velocità "lenta".

Sollevare lentamente il carico e verificare che ciò avvenga senza difficoltà e che non si avvertano rumorosità anomale, deformazioni o cedimenti della struttura.

Ripetere la prova a velocità massima eseguendo i controlli precedenti.

Verificare la funzionalità dei finecorsa "salita e discesa di emergenza".

Verificare la funzionalità del freno, controllando che la massa venga frenata in tempo adeguato e non ci siano slittamenti del carico anomali dopo aver rilasciato il pulsante.

Eseguire le medesime verifiche anche per il movimento di traslazione, senza portare il carico alla massima altezza (sollevare ad un metro di altezza dal suolo).

Operare dapprima a velocità lenta, se disponibile, ed in seguito alla velocità massima.

Verificare il corretto scorrimento del carrello sulla trave e accertarsi che non si avvertano rumorosità anomale o cedimenti della struttura.

3.13.2 LIMITATORE DI CARICO VERIFICA DI FUNZIONALITÀ

1ª soglia di segnalazione
Applicare il carico nominale, azionare il motore di sollevamento e verificare l'intervento corretto, con segnalazione sulla pulsantiera o dell'eventuale sirena collegata.

2ª soglia
La 2ª soglia deve arrestare tutti i movimenti (esclusa la discesa).
Applicare un carico superiore al nominale del 15% e verificare il corretto intervento.

Nota - I limitatori di carico a perno dinamometrico o elettromeccanico sono forniti preventivamente tarati. Nel caso di non corretta segnalazione, procedere alla regolazione, come indicato al capitolo regolazioni - paragrafo 4.10.5 a pagina 68.

3.13.3 PROVA STATICA

Le prove statiche devono essere effettuate senza azionare elettricamente i motori di sollevamento e traslazione.

Sollevare il carico nominale, arrestarlo in posizione sospesa e applicare gradualmente, su di esso, delle masse fino ad un valore di sovraccarico pari al 25% della portata nominale, per paranchi oltre 1000 kg e del 50% per paranchi fino a 1000 kg.

Durante questa operazione non deve essere eseguita nessuna movimentazione del carico.

Verificare che con la massa sospesa (carico nominale più sovraccarico) non ci siano slittamenti, rumorosità anomale, deformazioni permanenti e cedimenti della struttura.

Verificare che premendo il pulsante di salita, non si attivi la relativa funzione di sollevamento, a conferma dell'avvenuto intervento del limitatore di carico.

4. ISTRUZIONI DI USO E MANUTENZIONE

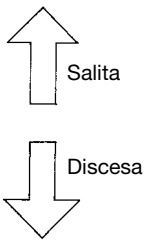
4.1 FUNZIONI PARANCO - “Uso inteso”

Il paranco elettrico a fune assolve alla funzione di movimentare, (sollevando verticalmente nello spazio) tramite il gancio di sollevamento e gli accessori idonei allo scopo, merci o materiali nell’ambito di installazioni industriali, artigianali e commerciali e non è quindi idoneo per applicazioni civili, se non opportunamente adeguato allo scopo. Il paranco può essere utilizzato in postazione fissa, oppure scorrevole mediante carrello di traslazione e può equipaggiare gru a ponte, a bandiera, a portale, ecc. o monorotaie.
Le funzioni dell’insieme paranco/carrello si esplicano quindi attraverso due azioni principali:

- sollevamento verticale del carico tramite paranco;
- traslazione del carico tramite movimento del carrello portaparanco.

Questi movimenti sono attivati tramite i pulsanti della pulsantiera e precisamente:

- pulsanti SALITA e DISCESA per il comando di SOLLEVAMENTO



- pulsanti SINISTRA e DESTRA per il comando del movimento di traslazione

Essi attivano la funzione quando sono mantenuti premuti e possono essere del tipo a “scalare” a due scatti, il primo per il comando della velocità ”lenta” il secondo per comandare quella “veloce”.
Il pulsante di ARRESTO/EMERGENZA presente sulla pulsantiera è a forma di fungo, di colore rosso, ed attiva la funzione di STOP quando è premuto a fondo.
Per permettere il funzionamento del paranco è necessario ruotare il pulsante di ARRESTO/EMERGENZA in senso orario e portarlo in posizione “rialzata” di consenso di marcia.
Il paranco può essere comandato anche tramite un sistema a radiocomando; la funzionalità dei pulsanti è invariata, rispetto a quanto sopra specificato, e la pulsantiera è libera e non vincolata alla macchina.

4.2 ABILITAZIONE

Prima di iniziare l’attività operativa con il paranco eseguire le seguenti operazioni:

Controllare visivamente le condizioni dello stato d’integrità della macchina;

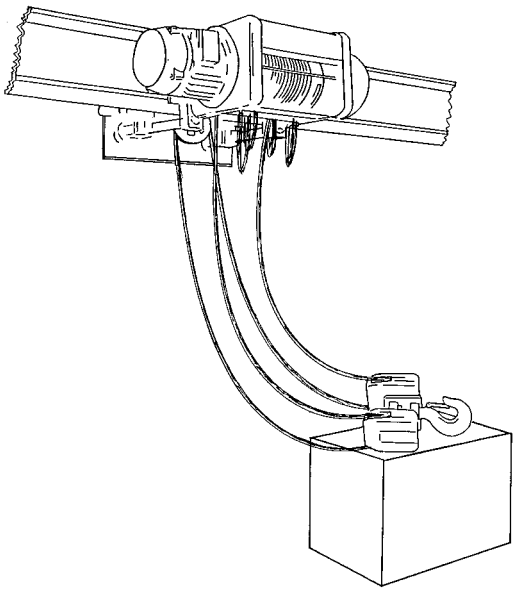
Attivare la linea di alimentazione ponendo l’interruttore generale in posizione “ON” oppure “1”;

Verificare la funzionalità del paranco controllando i movimenti descritti al paragrafo precedente (FUNZIONI PARANCO - “Uso inteso”) eseguire i controlli preliminari come descritto al capitolo “COSA FARE SEMPRE!” a pag. 48.

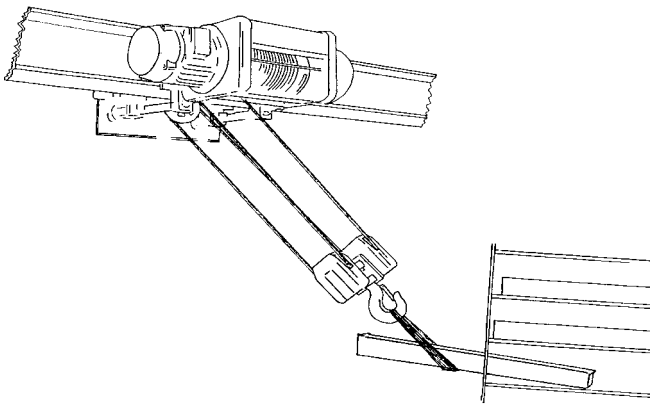
4.2.1 SOLLEVAMENTO

L’operatore dovrà porre attenzione nel mantenere sempre tese le funi di sollevamento, non appoggiando mai il gancio a terra o sui carichi da sollevare.

Le funi in bando possono attorcigliarsi, uscire dalle spire dei tamburi o dalle carrucole del bozzello, formare dei nodi, danneggiarsi anche gravemente e creare improvvise situazioni pericolose.



L'operatore dovrà tassativamente evitare di effettuare tiri obliqui sempre pericolosi e mal controllabili, e soprattutto tiri obliqui (come da figura) che possono oltretutto provocare il danneggiamento dei guidafune e delle scanalature con conseguente avvolgimento irregolare.



4.2.2 TRASLAZIONE CARRELLO

È obbligatorio evitare urti violenti tra il carrello ed i paraurti terminali, al fine di non provocare gravi ripercussioni sugli organi meccanici e sulla carpenteria. Si deve tener presente che gli interruttori di fine corsa, sono disposti in posizione tale da permettere la completa corsa del carrello, quando questo li raggiunga a velocità ridotta e che lo spazio di frenata richiesto è tanto maggiore quanto più elevata è la velocità. Di conseguenza l'operatore dovrà sempre rallentare la marcia del carrello quando si avvicina alle estremità.

4.2.3 EMERGENZE ED INTERBLOCCHI

L'esclusione dell'alimentazione della macchina, avviene disinserendo l'interruttore di linea o premendo il pulsante "Arresto di emergenza" sulla pulsantiera di comando. Un interblocco elettrico e meccanico sui motori dei movimenti, impedisce il contemporaneo comando di rotazione nei due sensi; l'interblocco elettrico posto sui motori di sollevamento per velocità lenta e veloce, ne impedisce una contemporanea alimentazione. La mancanza di tensione provoca l'immediato blocco di tutti i movimenti del paranco, in quanto i motori elettrici sono dotati di dispositivi automatici di freno, di tipo negativo.

4.2.4 DISPOSITIVI DI SICUREZZA

Il fine corsa di sollevamento delimita la massima escursione del gancio, il fine corsa di traslazione delimita la corsa del carrello, **gli stessi sono dispositivi di emergenza e non possono quindi essere utilizzati sistematicamente come arresti di servizio o dispositivi di consenso per successive operazioni.** Il limitatore di carico a due soglie di intervento (la prima di segnalazione, la seconda di arresto) impedisce l'utilizzo del paranco in sovraccarico. Sul gancio di sollevamento è installato il moschettone di sicurezza contro lo sganciamento accidentale dell'imbragatura.

4.3 COSA FARE SEMPRE!

Precauzioni e criteri d'uso

Il corretto uso del paranco e relativi carrelli di translazione consente di usufruire a pieno delle prestazioni che la macchina è in grado di fornire in completa sicurezza. In considerazione di possibili incidenti gravi, per l'uso, la manutenzione ed il controllo dei paranchi MISIA serie XM si devono rispettare particolari precauzioni, pertanto:

SEMPRE seguire le indicazioni e le istruzioni riportate nei manuali di installazione e di uso e verificare l'integrità dei componenti e delle parti del paranco (fig. 1).

SEMPRE rispettare il programma degli interventi di manutenzione e registrare, ad ogni controllo, eventuali osservazioni relative a gancio, fune, freni e finecorsa (fig. 2).

SEMPRE assicurarsi che il paranco e relativi carrelli di translazione operino in ambiente protetto, se all'aperto, che siano dotati di adeguato riparo dagli agenti atmosferici (fig. 3).

SEMPRE nell'uso impegnare personale addestrato in materia di sicurezza e funzionamento del paranco.

SEMPRE verificare che la portata limite WLL riportata sulla targhetta del paranco sia superiore al carico da movimentare (fig. 4).

SEMPRE accertare l'adeguatezza dello stato di pulizia e lubrificazione del paranco (funi, tamburo, pulegge, bozzello-gancio, pulsantiera, finecorsa, motoriduttori, ruote carrello, ecc.) (fig. 5).

SEMPRE verificare la corrispondenza dei movimenti del carrello e del paranco (fig. 6).

SEMPRE testare la funzionalità del pulsante di arresto/emergenza (fig. 7).

SEMPRE controllare, in modo costante, l'efficienza dei motori, dei freni e dei finecorsa verificandone la funzionalità dei movimenti (fig. 8).

SEMPRE eseguire controlli di funi, bozzello gancio, limitatore di carico e pulsantiera verificandone l'integrità e l'efficienza (fig. 9).

SEMPRE controllare l'idoneità delle strutture che sostengono il paranco ed il carrello.

Fig. 1

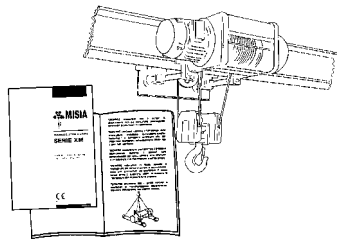


Fig. 4

Fig. 7

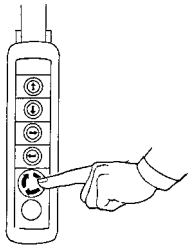


Fig. 2

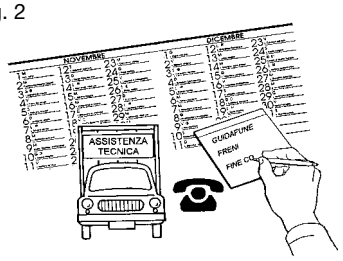


Fig. 5

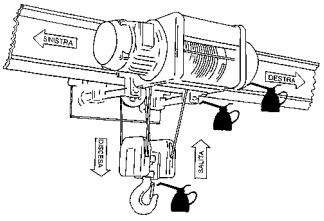


Fig. 8

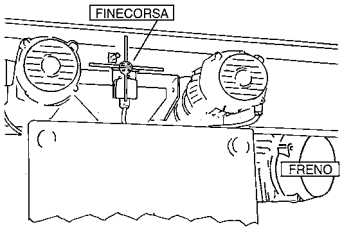


Fig. 3

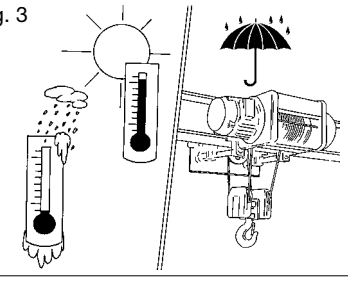


Fig. 6

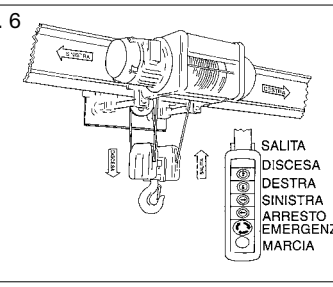
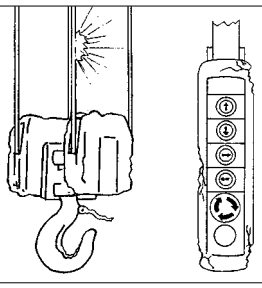


Fig. 9



SEMPRE verificare che la trave di scorrimento sia posta ad una quota tale da evitare interferenze tra l'operatore ed il paranco. Qualora ciò non fosse possibile, posizionare adeguata segnaletica e ripari delimitanti la zona a rischio (fig. 10).

SEMPRE prima di manovrare, verificare che la zona di scorrimento del carrello sia libera da ostacoli (fig. 11).

SEMPRE centrare il gancio sulla perpendicolare del carico prima di effettuare le imbracature e la movimentazione (fig. 12).

SEMPRE verificare che il gancio non presenti danni da usura, deformazione e che sia provvisto della specifica sicurezza di carico.

SEMPRE accertarsi che l'area di sollevamento e transazione del carico sia libera da ostacoli (fig. 13).

SEMPRE operare nelle migliori condizioni di illuminazione dell'area e di visibilità del carico.

SEMPRE operare al di fuori del raggio di manovra del carico sollevato ed avvisare sempre le persone attigue che sta per iniziare la movimentazione del carico (fig. 14).

SEMPRE azionare i pulsanti di comando uno alla volta attivando un nuovo movimento solo al completamento del precedente.

SEMPRE impiegare le velocità "lente" per le operazioni di accostamento e posizionamento del carico, **per brevi tratti.** Posare il carico a terra in modo da evitare ribaltamenti e scivolamenti involontari (fig. 15).

SEMPRE segnalare eventuali anomalie di funzionamento (comportamento difettoso, sospetto di rottura, e rumorosità al di fuori della norma) al responsabile di reparto e mettere la macchina in condizioni di fuori esercizio (fig. 16).

SEMPRE, prima di abbandonare il posto di manovra, posizionare il bozzelo e relativo gancio ad un altezza di minimo 2,5 metri da terra, attivare il pulsante di arresto sulla pulsantiera e disinserire l'interruttore generale che porta tensione al paranco (fig. 17).

Fig. 10

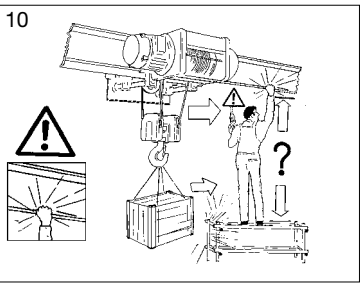


Fig. 13

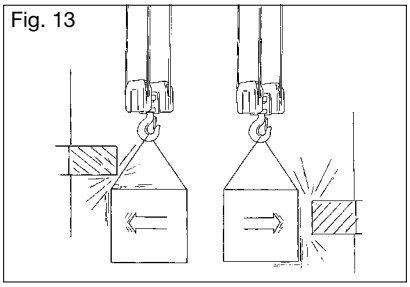


Fig. 16

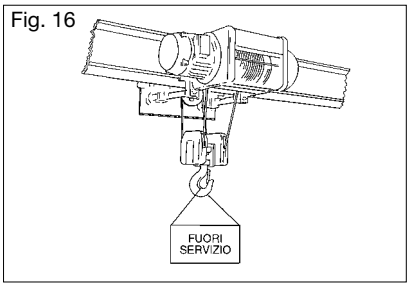


Fig. 11

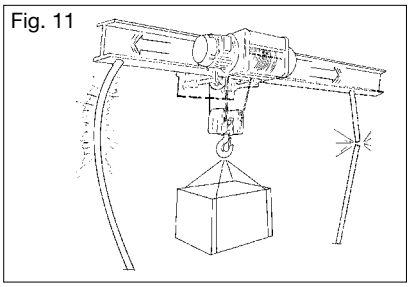


Fig. 14

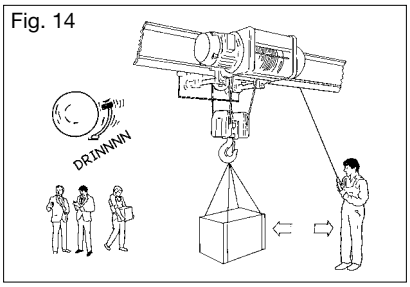


Fig. 17

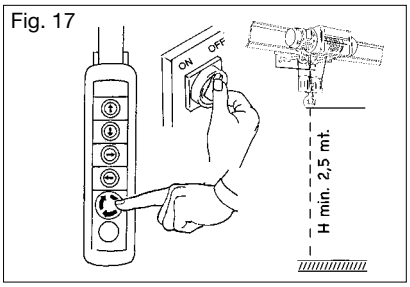


Fig. 12

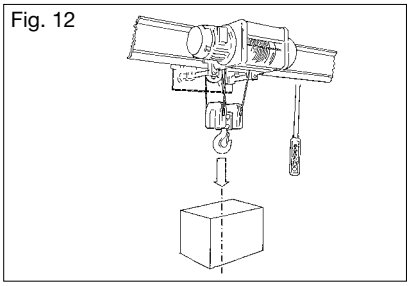
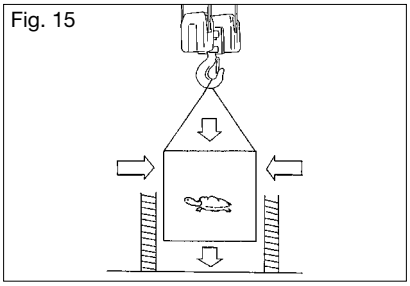


Fig. 15



4.4 COSA NON FARE MAI!

Controindicazioni e uso improprio

L'utilizzo del paranco a fune per manovre non consentite, il suo uso improprio e la carenza di manutenzione possono comportare gravi situazioni di pericolo per l'incolumità personale e di danno per l'ambiente di lavoro oltre a pregiudicare la funzionalità e la sicurezza intrinseca della macchina. Le azioni sottodescritte, che ovviamente non possono coprire l'intero arco di potenziali possibilità di "cattivo uso" del paranco e costituiscono tuttavia quelle "ragionevolmente" più prevedibili, sono da considerarsi assolutamente vietate e pertanto:

MAI utilizzare il paranco per il sollevamento ed il trasporto di persone. **MAI** utilizzare il paranco come sostegno di piani sospesi e/o sopraelevati, siano essi a supporto logistico che piattaforma per operatori di lavori aerei. (imbiancatura, sostituzione lampade, pulizia soffitti...) (fig. 1).

MAI consentire l'uso del paranco a personale non qualificato, psicofisicamente non idoneo o minore di anni 18.

MAI usare il paranco se non dotati di indumenti idonei al lavoro e presidi di protezione personale. (DPI, guanti, calzature, elmetto ...).

MAI utilizzare il paranco in situazioni di potenziale distrazione dalle operazioni di comando.

MAI effettuare interventi e/o lavorazioni sul carico sospeso. Il carico deve restare sospeso il tempo strettamente necessario alla traslazione (fig. 2).

MAI trascinare e/o trainare masse a terra. Il paranco garantisce l'integrità di funzionamento solo nel trasporto di masse sollevate e legate con imbracatura baricentrica (fig. 3).

MAI porre la fune in posizione di tiro in diagonale (fig. 3).

MAI sollevare carichi superiori alla portata nominale WLL riportatata sulla targhetta del paranco nè applicare al gancio masse superiori alla stessa (fig. 4).

MAI mettere le mani nelle pulegge in rotazione, sulle funi in movimento, sulle imbragature in fase di "tensionamento" nelle zone di contatto con il carico e tra gancio e imbragatura (fig. 5).

MAI sollevare dei carichi mentre le persone transitano nell'area di manovra sottostante. **MAI** transitare, sostare, operare e manovrare al di sotto del carico sospeso (fig. 6).

MAI lasciare il carico sospeso incustodito (fig. 7).

MAI usare la fune del paranco come imbragatura per il carico (fig. 8).

MAI usare la punta del gancio come base di appoggio del carico (fig. 9).

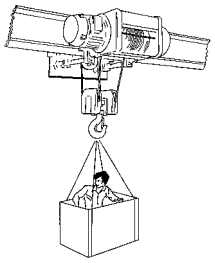
Fig. 1


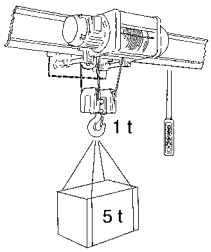
Fig. 4


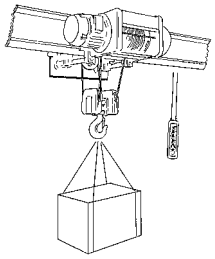
Fig. 7


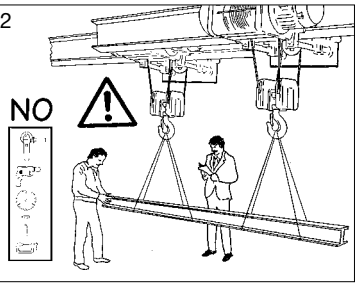
Fig. 2


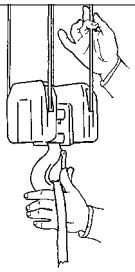
Fig. 5


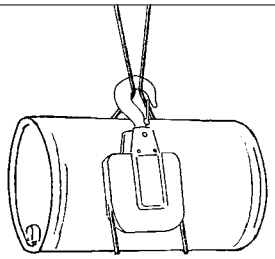
Fig. 8


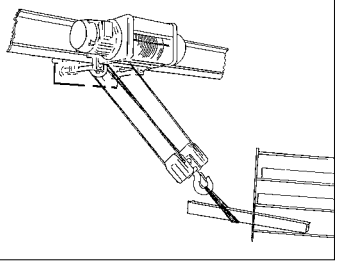
Fig. 3


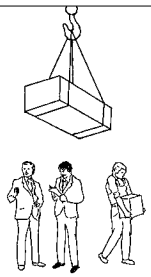
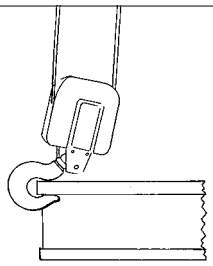
Fig. 6


Fig. 9


MAI proseguire la corsa del gancio dopo aver posizionato il carico causando il bando della fune (fig. 10).

MAI effettuare operazioni di manutenzione ordinaria, ispezioni e/o riparazioni senza aver messo il paranco fuori servizio, privo di carico ed aver attivato le procedure di sicurezza necessarie per lo specifico intervento straordinario (fig. 11).

MAI intervenire sul freno in caso di guasto con arresto del paranco. Nel caso di carichi bloccati sospesi utilizzare mezzi terzi per la messa a terra e per liberare il carico dal paranco (fig. 12).

MAI lasciare il paranco inattivo esposto ad agenti atmosferici (pioggia, vento, neve...).

MAI fare intervenire in modo continuo e sistematico gli interruttori automatici di finecorsa.

MAI utilizzare il paranco in presenza di una forte caduta di tensione o in mancanza di una delle fasi.

MAI modificare le funzioni e le prestazioni del paranco e/o dei suoi componenti.

MAI togliere o coprire le targhette e gli avvisi posti dal costruttore sul paranco.

MAI eseguire riparazioni provvisorie o interventi di ripristino non conformi alle specifiche del costruttore riportate su questo manuale.

MAI utilizzare il paranco in aree dove è prescritto l'utilizzo di componentistiche antideflagranti e in presenza di elementi corrosivi (fig. 13).

MAI manomettere le regolazioni predefinite dei dispositivi di sicurezza. (finecorsa e limitatore di carico).

MAI usare ricambi e componentistica non originale e/o non prescritta dal costruttore.

MAI affidare interventi di manutenzione e riparazione a personale non altamente qualificato.

MAI appoggiare scale al paranco o al carrello. Intervenire su di essi senza aver rimosso il carico sospeso (fig. 14).

MAI abbandonare il paranco a termine lavoro con il bozzello e relativo gancio ad un altezza inferiore di 2,5 m. da terra. Omettere di attivare il pulsante di arresto sulla pulsantiera e levare tensione tramite l'apposito interruttore generale (fig. 15).

MAI utilizzare il paranco con due movimenti contemporanei, attendere il completo arresto del movimento prima di iniziare successivo (fig. 16).

MAI azionare in modo ripetuto i pulsanti di comando del paranco in particolare a impulsi frequenti (fig. 16).

MAI eseguire brusche inversioni di marcia nelle operazioni di movimentazione (fig. 16).

Fig. 10

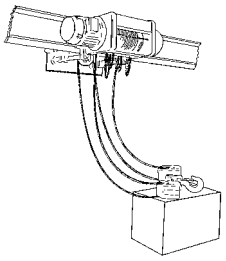


Fig. 13

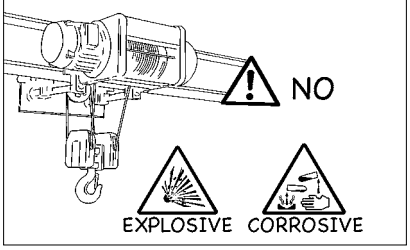


Fig. 15

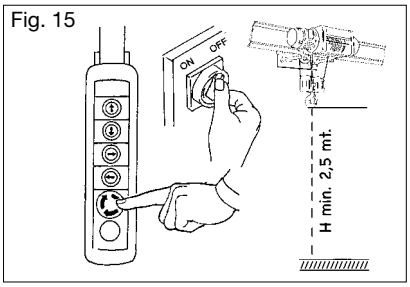


Fig. 11

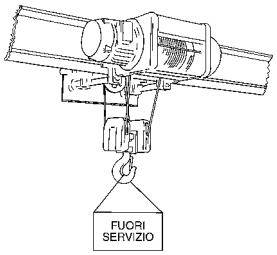


Fig. 14

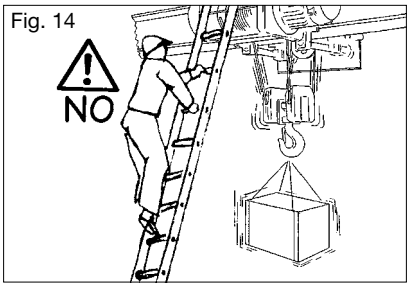


Fig. 16

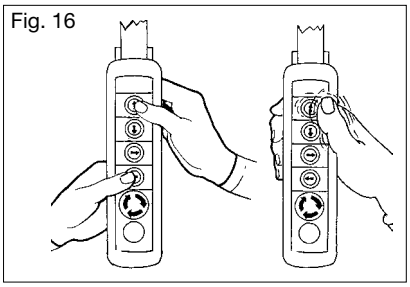
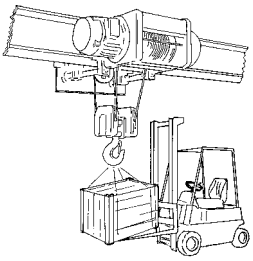


Fig. 12



Responsabilità

L'operatore è responsabile dell'uso del paranco con tecniche corrette di imbragaggio e di sollevamento. Questo manuale riporta i dati tecnici e le norme di uso e manutenzione specifiche per i paranchi MISIA serie XM. Per avere ulteriori informazioni generali sull'uso in sicurezza del paranco consultare le norme, le regole e le leggi applicate nel Vs. paese di appartenenza.

4.5 OPERATIVITÀ

4.5.1 AMBIENTE OPERATIVO

L'ambiente operativo deve avere le seguenti caratteristiche:

- Temperatura min.: -10°C;
  temperatura max.: +40°C;
  umidità max.: 80%;
- Il carrello/paranco fornito di serie non può essere impiegato in ambiente con vapori, fumi o polveri corrosivi e/o abrasivi, con rischi d'incendio o di esplosione e comunque non può essere utilizzato in ambiente ove sia prescritto l'impiego di componenti antideflagranti;
- Non deve inoltre essere utilizzato in zone ove siano presenti forti campi elettromagnetici che possono generare accumuli di cariche elettrostatiche.

L'ambiente operativo può inoltre essere:
Coperto - la macchina in tal caso, non essendo esposta agli agenti atmosferici, non richiede di alcuna particolare precauzione.
All'aperto - la macchina può essere esposta agli agenti atmosferici durante e dopo l'utilizzo. Occorrerà proteggere, ove possibile, il carrello/paranco e le sue parti elettriche con tettoie o ripari. Per evitare ossidazioni proteggere la struttura con adeguati trattamenti e lubrificare i meccanismi.

4.5.2 OPERATORE

L'operatore deve essere persona idonea al lavoro e psicofisicamente in grado di attendere alle esigenze connesse con l'operatività del carrello/paranco nel suo uso inteso.
L'operatore non deve permettere ad alcuno di avvicinarsi durante l'utilizzo del carrello/paranco e deve impedirne l'uso a personale estraneo (soprattutto a minori di 16 anni).
Deve seguire le indicazioni fornite per ottenere il massimo rendimento, il minimo consumo e la maggior sicurezza per sè e per gli altri nell'uso del carrello/paranco. In particolare deve osservare scrupolosamente le indicazioni contenute nel presente manuale.

4.5.3 CARICHI CONSENTITI

I carichi devono essere di forma e dimensioni idonee alle caratteristiche del luogo in cui devono essere movimentati ed alla macchina impiegata. I materiali sfusi o sciolti devono essere contenuti in appositi contenitori che evitino la caduta accidentale e dotati di appositi mezzi di aggancio. I carichi non devono essere soggetti a cambiare la loro configurazione statica durante l'operazione di sollevamento.

4.5.4 CARICHI NON CONSENTITI

Carichi il cui peso, compreso l'eventuale accessorio, supera la portata della macchina. Carichi che per le loro caratteristiche chimico-fisiche siano classificati come pericolosi (per esempio: materiali infiammabili, esplosivi, ecc).

4.5.5 ACCESSORI DI SOLLEVAMENTO

Sono generalmente ammessi:

Imbragature costituite da funi, catene e/o brache in fibra tessile corredate eventualmente da anelli di sospensione e ganci terminali.
Accessori di sollevamento che si interpongono tra il carico ed il gancio del paranco quali: bilancini, pinze, ventose, magneti ed elettromagneti, ecc.
L'uso di tali accessori deve essere conforme alle prescrizioni fornite dal fabbricante degli stessi.
Il loro peso deve essere detratto dal valore della portata nominale del carrello/paranco per determinare il carico utile che può essere sollevato.

Non sono generalmente ammessi:

Tutti quegli accessori le cui caratteristiche funzionali e prestazionali possano provocare al carrello/paranco sollecitazioni dinamiche superiori a quelle ammissibili.
Non sono ammessi, ad esempio, accessori di sollevamento che permettono un rilascio immediato del carico (se non progettualmente previsto) e che possono quindi provocare sovrasollecitazioni dinamiche e/o sovraccarichi accidentali; che limitano la libera movimentazione del carico; che sono collegati con linee elettriche indipendenti; ecc.

Nell'uso del paranco elettrico a fune MISIA, l'operatore deve seguire le indicazioni fornite per ottenere il massimo rendimento, la maggiore sicurezza per sè e per gli altri e in particolare, si sottolinea l'importanza di osservare scrupolosamente le indicazioni relative a:

Portata - non deve mai essere superato il limite di portata, (applicando carichi superiori alla portata nominale o sovraccarichi, oppure modificando le tarature del limitatore di carico) per quanto sia determinato con ampi margini di sicurezza.

Manovre - è buona regola eseguire un movimento alla volta, in quanto solo in questo modo una manovra può essere iniziata, arrestata e costantemente seguita dall'operatore, che dovrà pure evitare di eseguire in modo continuo ripetute inserzioni e disinserzioni anche nel caso di piccoli spostamenti. Non corrisponde infatti a verità il fatto che manovre attivate a "piccoli colpi di corrente" possano risultare vantaggiose. Solo la precisa definizione dei tempi di inizio e fine manovra permette una reale economia di tempo e di consumo energetico.

Illuminazione - il carrello paranco non è dotato di sistema di illuminazione di serie. Il livello di illuminazione ambiente deve essere tale da garantire l'operatività del paranco nella massima sicurezza possibile in relazione all'utilizzo a cui è destinato. Nel caso di operazioni di manutenzione localizzate in aree e/o parti della macchina non sufficientemente illuminate è obbligatorio dotarsi di sistema di illuminazione portatile avendo cura di evitare coni di ombra, che impediscano o riducano la visibilità del punto in cui si va ad operare o delle zone circostanti.

4.6 DISATTIVAZIONE A TERMINE LAVORO

Per disattivare il paranco al termine del lavoro rispettare le seguenti disposizioni:

Liberare il gancio di sollevamento dalle imbragature usate per movimentare il carico.

Ricoverare, se si tratta di paranco con carrello, la macchina nell'area definita per la sua locazione durante i momenti di non operatività.

Alzare il gancio in modo che non crei disturbo e pericolo al movimento di persone e cose al di sotto della macchina.

Arrestare tutti i movimenti del paranco premendo il pulsante "arresto".

Mettere la pulsantiera in posizione di "non disturbo"

Togliere la tensione di alimentazione al paranco, ponendo l'interruttore generale in posizione "OFF" oppure "0" (zero).

4.7 MANUTENZIONE

Il programma di manutenzione comprende interventi di tipo ordinario, che prevedono ispezioni, controlli e verifiche, condotte direttamente dall'operatore e/o da personale specializzato, addetto alla normale manutenzione aziendale e di tipo periodico, che include le operazioni di registrazione, lubrificazione, svolte da personale istruito allo scopo dal costruttore, attraverso specifici corsi o pubblicazioni.

4.7.1 MANUTENZIONE ORDINARIA

Comprende le operazioni di manutenzione che possono essere eseguite direttamente dall'operatore o da personale specializzato, secondo quanto prescritto nella presente documentazione e che non richiedono particolare uso di strumenti e attrezzature. Tali operazioni si dividono in:

Interventi giornalieri, a cura dell'operatore, che includono:
- verifiche visive generali;
- verifiche funzionali (prova motori, prova finecorsa, prove freni a vuoto, prova pulsante "arresto/marcia");
- verifica condizioni funi e ganci.

Interventi settimanali, a cura di personale specializzato, che prevedono:
- controllo visivo di ogni meccanismo e di eventuali perdite di lubrificante;
- controllo funzionale dei freni a carico;
- controllo finecorsa e se necessario, provvedere all'ingrassaggio dei meccanismi, leve o camme di azionamento dei finecorsa, per garantire il regolare funzionamento e limitare l'usura;
- controllo funzionalità e integrità pulsantiera e relativo cavo.

Interventi mensili, a cura di personale specializzato, che comprendono:
- verifica efficienza funi e guidafune;
- verifica logorio pulegge;
- verifica logorio ruote;
- verifica e pulizia connettori prese/spine;
- verifica contatti ossidati: vanno ricoperti, dopo la pulizia, con un leggerissimo velo di vaselina;
- verifica dell'ingrassaggio dei carrelli mobili della linea a festone e controllo dei cavi;
- verifica efficienza e integrità della linea di alimentazione e dei suoi componenti;
- verifica visiva delle apparecchiature all'interno dei quadri per accertare l'eventuale presenza di polveri.

Queste operazioni consigliate sono indicative; le stesse possono essere aumentate o diminuite in funzione del tipo di utilizzo del paranco.

4.7.2 MANUTENZIONE PERIODICA

Comprende gli interventi di manutenzione, eseguiti da personale istruito allo scopo, relativi a registrazioni e lubrificazioni. Durante la manutenzione, sia delle parti meccaniche che elettriche è necessario staccare il sezionatore generale ed apporre un cartello sulla macchina con l'indicazione di "fuori servizio".
Per le singole parti della macchina osservare le seguenti istruzioni:

Funi ed elementi di fissaggio - controllare lo stato di conservazione della fune per poter giudicare l'eventuale degradamento. Fune e guidafune sono materiali di usura, una regolare lubrificazione ne allunga la durata. È spesso possibile migliorare le prestazioni delle funi accertando le cause del loro deterioramento. L'accertamento di queste cause avviene analizzando la fune usata. Nel corso delle ispezioni è bene osservare con attenzione le parti delle funi che si avvolgono sulle pulegge di rinvio ed i punti di fissaggio alle estremità. Annotare la data e i risultati degli esami come descritto nell'apposita tabella, in modo da poter prevedere in futuro il periodo in cui la fune dovrà essere sostituita. La decisione di sostituire la fune secondo la norma UNI ISO 4309/84 deve essere determinata innanzitutto dal numero e dalle posizioni delle rotture dei fili costituenti i trefoli, dal grado di usura e di corrosione, da altri danni o lacerazioni rilevanti. Le funi devono essere sostituite quando le rotture dei fili visibili raggiungono i valori di massimo deterioramento indicati per una delle due lunghezze di riferimento (Tabella 9) pari a 6 o 30 volte il diametro della fune. È da tenere presente che spesso le rotture sono difficili da individuare, in quanto le estremità del filo rotto rimangono nella posizione primitiva e non sporgono dalla superficie della fune. Per osservare queste rotture occorre rimuovere il grasso che copre la fune, far scorrere lungo la fune un pezzo di legno dolce e, se possibile, piegare a mano la fune, in modo da costringere le estremità dei fili a sollevarsi e fino a rendersi visibili. Il controllo della fune deve essere effettuato "senza carico"; per evidenziare più facilmente eventuali rotture, e prevedere un raggio di curvatura corrispondente circa al raggio della puleggia.

Durante l'ispezione controllare:

Il numero dei fili rotti - sulla base delle caratteristiche della fune è possibile individuare nella Tabella 9 "Numero limite di fili rotti visibili" il numero massimo ammissibile delle rotture visibili di fili in un tratto qualsiasi di fune. Per valori superiori a quelli indicati, la fune deve essere sostituita.

La diminuzione del diametro della fune - se una fune ad anima metallica presenta una diminuzione del valore del diametro nominale uguale o superiore al 15% (dovuta ad uno stiramento nella zona di curvatura), essa deve essere sostituita.

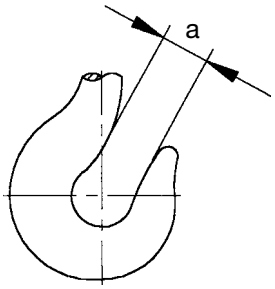
La corrosione e l'usura della fune - se una fune riduce il suo diametro per corrosione o usura in misura uguale o maggiore al 10% del diametro nominale, essa deve essere sostituita anche se non presenta alcun filo rotto.

La deformazione della fune - le deformazioni possono essere di tipo ad elica della fune; con diminuzione di diametro concentrata in brevi tratti di fune; con appiattimenti locali della fune o deformazioni angolari dovute a cause esterne di elevata intensità. Nel primo caso la deformazione provoca dei movimenti irregolari della fune durante il trascinamento, movimenti che sono la causa prima di una maggiore usura e della rottura dei fili, nel secondo caso il difetto è frequente ai capofissi di estremità delle funi.

L'effetto prodotto dal calore - le funi che sono state sottoposte ad un effetto termico eccezionale (riconoscibile esteriormente a causa del colore di ferro ricotto che la fune assume) devono essere sostituite.

Le cause sopra menzionate sono desumibili dettagliatamente dalle norme ISO 4309.

Il gancio - verificare l'efficienza del dispositivo anti-sgancio e del blocco alla rotazione.
Controllare che le carrucole di rinvio della fune siano libere nel loro movimento di rotazione.
Le carrucole del gancio possono essere facilmente controllate a vista osservando l'inclinazione a vuoto durante la corsa di salita e successiva discesa. Se il gancio durante tali manovre avesse un'inclinazione notevole, prima da un lato e poi dall'altro della verticale, significa che l'attrito delle carrucole è eccessivo e pertanto occorrerà smontare le carrucole ed esaminare le superfici di strisciamento. Controllare che, con dispositivo di blocco alla rotazione libero, il gancio ruoti liberamente senza eccessivo attrito e che il moto sia dolce e senza scatti. Diversamente occorre smontarlo ed esaminare il cuscinetto. Verificare l'usura della zona a contatto con le imbragature.
Verificare la presenza di cricche o deformazioni del gancio di carico. La deformazione si verifica misurando la distanza tra lo stelo e la punta del gancio come indicato in figura. Se si riscontra un valore superiore del 5% rispetto alla misura iniziale (a) secondo tabella DIN 15401, è opportuno procedere alla sostituzione del gancio.



Numero limite di fili rotti visibili

Tabella 9

Numero di fili portanti nei trefoli esterni 1)	Tipici esempi di formazione della fune 2)	Numero di rotture di fili visibili 3), relativi alla fatica della fune in un apparecchio di sollevamento, che comporta la sostituzione obbligatoria per:							
		Gruppi di classificazione per meccanismi M1, M2, M3, M4				Gruppi di classificazione per meccanismi M5, M6, M7, M8			
		ad avvolgimento incrociato		ad avvolgimento parallelo		ad avvolgimento incrociato		ad avvolgimento parallelo	
		su una lunghezza di				su una lunghezza di			
n		6 d	30 d	6 d	30 d	6 d	30 d d	6 d d	30 d
51 < n < 75	6x19 (19/9/1)*	3	6	2	3	6	12	3	6
76 < n < 100		4	8	2	4	8	16	4	8
101 < n < 120	8x19 (9/9/1)*	5	10	2	5	10	19	5	10
	6x19 (12/6/1)								
	6x19 (12/6+6F/1)								
	6x25FS (12/12/1)*								
121 < n < 140		6	11	3	6	11	22	6	11
141 < n < 160	8x19 (12/6+6F/1)	6	13	3	6	13	26	6	11
161 < n < 180	6x36 (14/4+7/7/1)*	7	14	4	7	14	29	7	14
181 < n < 200	6xK31WS+IWRC	8	16	4	8	16	32	8	16
201 < n < 220	8xK26WS+PWRC	9	18	4	9	18	36	9	18

1) I fili di riempimento non sono da considerarsi come fili portanti e sono pertanto esclusi dalla verifica. Nelle funi aventi più strati di trefoli, si considera solo lo strato esterno visibile. Nelle funi con anima metallica, questa è considerata come trefolo interno e non è presa in considerazione.
2) Per il calcolo del numero dei fili rotti, il valore è arrotondato a un numero intero. Per le funi aventi fili esterni di diametro maggiore del normale, la particolare formazione è stata declassata nel prospetto e indicata con un asterisco *.
3) Un filo rotto può avere due estremità visibili.
d = diametro nominale della fune.

Carrucola - osservare ogni singola carrucola in rotazione e constatarne la regolarità di funzionamento; se si riscontrano imperfezioni smontarla e verificare il relativo cuscinetto. Controllare l'usura della gola (l'usura permessa della gola delle puleggia è del 25% della dimensione iniziale della stessa). Non è consentito utilizzare pulegge con cricche e rotture sui bordi.

Tamburo - controllare il serraggio delle viti blocca fune ed esaminare lo stato di usura.
Controllare l'integrità della filettatura.

Riduttore - controllare se esistono vibrazioni irregolari, che possono essere causate dall'avaria di un cuscinetto; in questo caso si dovrà smontare il riduttore per procedere alla sostituzione dei cuscinetti.

NB: Per i paranchi 308÷525 il riduttore è posto all'esterno del paranco, mentre per i paranchi tipo 740÷1125 è posto all'interno del tamburo avvolgifune.

Ruote - controllare lo stato di usura dei bordini e delle fasce di rotolamento; se lo spessore di bordino e/o la fascia di rotolamento subisce un'usura superiore a quella indicata nella Tab. 13 e 14 (pag. 59 e 60) è necessario sostituire le ruote. Verificare la rumorosità di rotolamento dei cuscinetti; una rumorosità anomala rivela la necessità di sostituire il cuscinetto. Controllare i giochi nel calettamento tra ruota ed asse e fra asse e riduttore; la presenza di gioco evidenzia la necessità di sostituire l'asse e/o ruote.

Respingenti - controllare che gli arresti di estremità non siano deformati e non ci siano segni di cedimenti nel loro fissaggio alle strutture e che il respingente sia integro senza segni di rottura o deformazione permanente e sia ben fissato al suo supporto.

Impianto elettrico - se facente parte della fornitura verificare che le parti mobili dei contattori si muovano con il minimo attrito; in caso contrario, potrebbe accadere che la forza dell'elettromagnete sia insufficiente a garantire una buona pressione tra i contatti. È necessario, inoltre, controllare la pulizia delle superfici di contatto tra nucleo fisso ed ancora mobile per evitare che l'eventuale velo impiegato per prevenire la ruggine, raccogliendo polvere, possa provocare l'incollamento del contattore.
I contatti non debbono mai essere lubrificati con l'olio, il quale può carbonizzare ed opporre resistenza al passaggio della corrente, provocando riscaldamenti locali che abbreviano la vita del teleruttore. L'eventuale rimozione di pellicole di ossidi deve essere fatta con lima finissima, mai con carta vetrata o simili.
Deve essere controllato anche il consumo dei contatti, provvedendo alla loro sostituzione quando questo (soprattutto se irregolare) pregiudichi l'allineamento del complesso, o renda la freccia della molla insufficiente a garantire una buona pressione tra le superfici di contatto. Uguali cure debbono essere prestate ai contatti ausiliari. In caso di smontaggio, maneggiare con estrema cura la bobina per evitare danni all'avvolgimento soprattutto agli estremi di questo. Verificare periodicamente, per evitare contatti incerti, riscaldamenti o rumorosità, che la tensione di alimentazione delle bobine sia di valore corretto.

Finecorsa - verificarne lo stato di conservazione ed il corretto intervento (azionare più volte manualmente i finecorsa). In particolare, per i finecorsa dei movimenti, riscontrare il loro funzionamento durante una normale manovra provando prima a bassa velocità. Effettuare un controllo statistico sulla tenuta agli agenti atmosferici. Controllare l'integrità meccanica degli elementi mobili (leva e molle) e verificare il serraggio delle viti di fissaggio.

Fusibili - prevedere una regolare scorta per ciascun tipo di fusibile installato, in modo da poter provvedere ad una rapida sostituzione con lo stesso tipo di fusibile in caso di necessità, vedi Tab. 2-2A-3-4-5 (pag. 40).

Morsetti - verificare periodicamente che i morsetti siano ben serrati; controllare che il numero di identificazione sia ben visibile e solidale con il morsetto; verificare l'integrità del materiale termoisolante ed in caso di cricche o rotture sostituire tempestivamente.

4.7.3 PERIODICITÀ E SCADENZE DELLE MANUTENZIONI

La periodicità delle operazioni di manutenzione che sono indicate nella Tabella 10 che segue si riferiscono ad una macchina sottoposta ad un servizio di lavoro in condizioni normali previste dalle regole FEM 9.511 per il gruppo 1Am; se sussistono condizioni di lavoro gravoso la frequenza degli interventi di manutenzione deve essere aumentata.

Temporizzatori - verificare e pulire i contatti come per i contattori, controllare lo scatto, simulando l'intervento esterno ed in caso di avaria sostituire la parte danneggiata.

Motori - pulire il motore eliminando la polvere che si deposita sulla carcassa, che potrebbe ostacolare il regolare raffreddamento; controllare che le aperture di ventilazione non siano ostruite; controllare, con motore a regime, la rumorosità, la temperatura e la presenza di eventuali giochi nei supporti del rotore. Qualora si rivelassero giochi anche minimi, temperature in prossimità del supporto superiori a quella della carcassa e/o rumorosità accentuata, occorrerà procedere alla sostituzione dei cuscinetti; controllare, con motore a regime, la temperatura della carcassa, mediante matita calorimetrica. Temperature superiori a 110°C rivelano, infatti, che il motore è sovraccaricato, ricercare in questo caso le cause all'interno dell'apparecchiatura e controllare il servizio cui la macchina è destinata; verificare l'assorbimento e la tensione, confrontandoli con i valori nominali indicati sulla targhetta di ogni motore (vedi Tab. 2-2A-3-4-5 a pag. 40).

Quest'ultima considerazione è valida anche nel caso in cui la macchina trovi impiego in un gruppo superiore a quello previsto. Se l'utilizzo del paranco è normale e corretto, la sua revisione generale potrà avvenire dopo un periodo di impiego di circa 10 anni, secondo la regola FEM 9.755 (S.W.P.).

Le periodicità consigliate sono indicative; le stesse possono essere modificate in funzione del tipo di servizio per cui la macchina viene utilizzata.

Tabella degli interventi periodici di manutenzione e controllo consigliati Tabella 10

Componenti macchina	1ª manutenzione dopo		Controlli periodici			Manutenzioni
	3 mesi	12 mesi	giornaliera (1)	mensile (2)	trimestrale (3)	ogni
Funzionamento riduttore		X			X	12 mesi
Controllo funi	X		ISPEZIONE VISIVA		X	6 mesi
Controllo elementi di fissaggio (bulloni)	X			X		3 mesi
Controllo usura tamburo e pulegge	X		ISPEZIONE VISIVA		X	3 mesi
Funzionamento prova motori	X		VERIFICA		X	3 mesi
Funzionamento dei fine corsa	X		VERIFICA			6 mesi
Condizioni gancio / sicurezza gancio	X		ISPEZIONE VISIVA			6 mesi
Condizioni bozzello (cover e rotazione pulegge)		X	ISPEZIONE VISIVA			6 mesi
Controllo serraggio vite "H" carter bozzello	X			X		2 mesi
Controllo ruote/guarnizioni cuscinetti rotolamento		X			X	6 mesi
Funzionamento freni	X		VERIFICA		X	3 mesi
Controllo traferro freno	X			X		3 mesi
Condizioni respingenti		X			X	6 mesi
Controllo impianto elettrico	X				X	6 mesi
Funzionamento pulsanti - arresto marcia e fungo emergenza	X		VERIFICA		X	6 mesi
Pulsantiera	X		ISPEZIONE VISIVA		X	3 mesi
Limitatore di carico	X				X	3 mesi
Controllo capofisso	X		ISPEZIONE VISIVA			12 mesi

(1) Interventi giornalieri, a cura dell'operatore addetto all'uso del paranco.
(2) Interventi mensili, a cura del personale qualificato.
(3) Interventi trimestrali, a cura del personale qualificato.

4.8 LUBRIFICAZIONE

- Tutti i riduttori di sollevamento sono lubrificati a vita: non necessitano di manutenzione in quanto il lubrificante utilizzato ha elevate caratteristiche di EP, antiusura, antiossidante e ad altissima viscosità.
  Non è necessario nessun cambio di grasso o rabbocco essendo lubrificato “Long Life”.

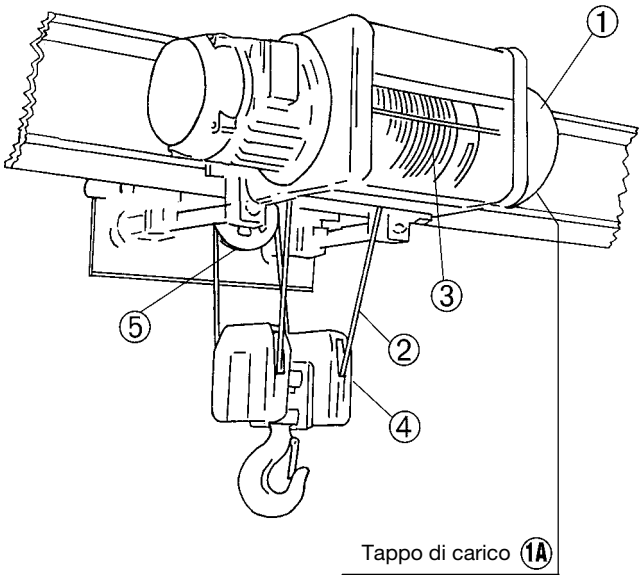
4.8.1 EVENTUALE RIPRISTINO LUBRIFICANTE

- Nel caso si rendesse necessaria un’eventuale riparazione dei riduttori XM 308÷525, per il ripristino del lubrificante procedere nel seguente modo:
  Dopo il corretto montaggio dei componenti e verifica di tutte le guarnizioni di tenuta, svitare il tappo conico posizione “1A” sulla parte inferiore del coperchio, riduttore, introdurre il quantitativo di grasso mediante siringa, come indicato nella tabella 11A.

Nel caso di riduttori paranchi XM 740÷1125, essendo un’operazione complessa è necessario rimandare il paranco per eventuale riparazione alla casa costruttrice.

I riduttori dei carrelli monotrave Tipo 3 e 83 non necessitano di manutenzione in quanto il lubrificante utilizzato ha spiccate caratteristiche di EP, antiusura, antiossidante e ad altissima viscosità. Non è necessario nessun cambio d’olio o rabbocco essendo lubrificato “Long Life”.

XM 308÷525



Programma di lubrificazione Tabella 11

Punto	Particolare	Lubrificante	Lubrificante	Frequenza
1	Riduttore paranco	TOTAL/FINA CERAN CA	/	Long Life
2	Fune	/	MULTIS MS2	2 mesi
3	Tamburo avvolgifune			4 mesi
4	Pulegge bozzello			12 mesi
5	Puleggia rinvio fune			12 mesi

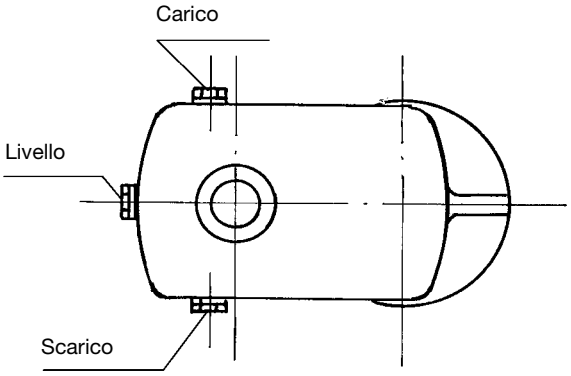
Quantitativo lubrificante Tabella 11A

Riduttore paranco	Serie XM				
	308	312	316	525	740÷1125
Eventuale ripristino	Quantità kg				
	1	1,5	1,5	2	3

L’impiego di diverso lubrificante per il riduttore di sollevamento può pregiudicare il corretto funzionamento e la durata dei riduttori MISIA e quindi fare decadere i termini di garanzia pattuiti.

4.8.2 MODALITÀ DI ESECUZIONE DI SCARICO E CAMBIO OLIO RIDUTTORE CARRELLO BITRAVE TIPO 53

- Lo scarico dell'olio si deve effettuare a temperatura non inferiore a +20°C (nel caso di temperatura ambientale <20°C è necessario far girare a vuoto, per qualche minuto i riduttori per riscaldare l'olio prima di evacuarlo);
- Togliere il tappo di scarico e lasciare defluire l'olio, lavare il riduttore con benzina, effettuare alcune manovre a vuoto e quindi scaricare completamente;
- Versare l'olio molto lentamente per assicurare il tempo necessario per la messa a livello; si presti attenzione a non superare il livello dell'indicatore;
- Il tipo di lubrificante non deve mai essere più fluido di quello prescritto onde evitare perdite.
- Il quantitativo è indicato nella Tab. 12.



Programma di lubrificazione Tabella 12

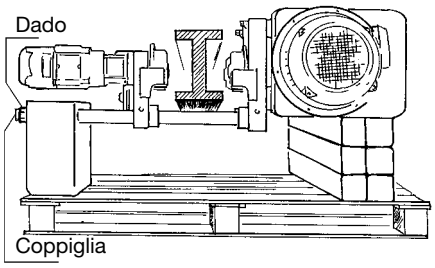
Tipo riduttore	Olio	Quantità	Frequenza
160	AGIP EXIDIA 320	0,5 dm^3	3 anni
200		0,8 dm^3	
250		1,0 dm^3	
315		1,2 dm^3	
Alternativa: ESSO - FEBIS K 20 FUCHS - RENEP 5 220 K IP - BANTIA OIL 220			

4.9 SOSTITUZIONI

Procedura di smontaggio e di montaggio

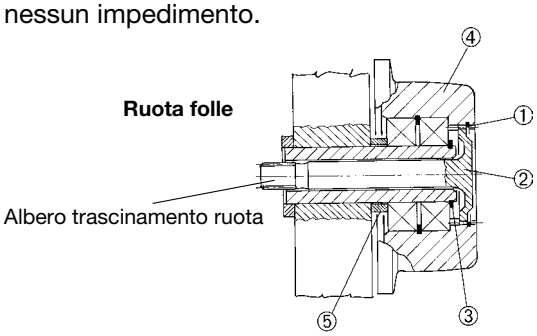
4.9.1 CARRELLO MONOTRAVE

Gli interventi di sostituzione di organi del paranco o del carrello, devono essere effettuati da personale esperto e addestrato con conoscenza specifica di apparecchi di sollevamento.



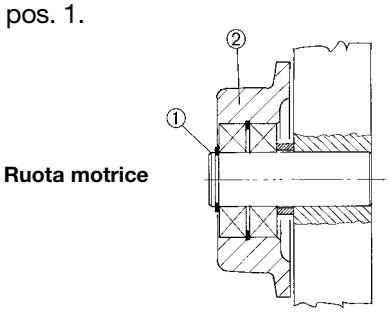
CARRELLO MONOTRAVE TIPO 83 - RUOTA MOTRICE

Smontaggio: togliere l'anello elastico pos. 1 sul foro brocciato. Sfilare il perno pos. 2, togliere l'anello sul perno ruota pos. 3 e sfilare la ruota con l'ausilio di un estrattore.
Montaggio: verificare il posizionamento del distanziale pos. 5, montare la ruota, pos. 4, applicare l'anello pos. 3, infilare il perno pos. 2 facendolo girare affinché la brocciatura entri perfettamente nel riduttore, applicare l'anello pos. 1 nell'apposita sede, verificare azionando elettricamente il motore che la ruota giri senza nessun impedimento.



CARRELLO MONOTRAVE TIPO 3 ed 83 - RUOTA FOLLE

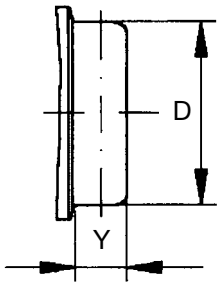
Smontaggio: togliere l'anello elastico pos. 1, sfilare la ruota pos. 2 con l'ausilio di un estrattore.
Montaggio: verificare il posizionamento del distanziale pos. 3, montare la ruota pos. 2 e applicare l'anello di arresto pos. 1.



Le ruote vanno sostituite quando le dimensioni originali subiscono una variazione come indicato.

Tolleranza max sulla quota D è del -5% della stessa.

Tolleranza max sulla quota Y è del +10% della stessa.



Misura originale delle ruota (standard) Tabella 13

Tipo 83	D	100	125	155
	Y	40	40	45
Tipo 3	D	120	140	
	Y	35	40	

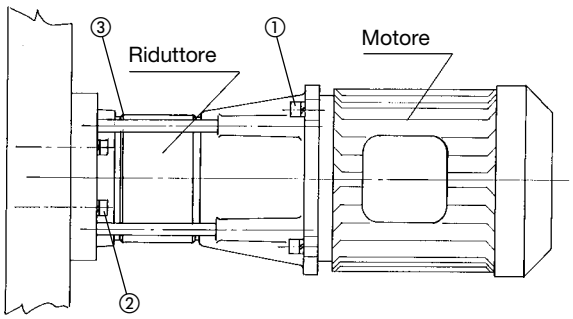
Qualora durante i controlli periodici risultasse che la misura interna delle ruote supera la quota “ala trave + 3 ÷ 4 mm” è necessario ripristinare tale misura agendo sulla chiusura delle spalle del carrello come indicato nel paragrafo 3.4 “Assemblaggio delle parti” a pag. 16 (Ridurre la quota D della differenza riscontrata.)

MOTORE DI TRASLAZIONE TIPO 83

Smontaggio: Carrello paranco con ruote ø 125 e con riduttore tipo 1, svitare i prigionieri pos. 3 ed estrarre il motore. Carrello paranco con ruote ø 125-155 con riduttore tipo 2, svitare le viti pos. 1 ed estrarre il motore.
Montaggio: Carrello paranco con ruote ø 125 e riduttore tipo 1, riposizionare il motore e riavvitare i prigionieri pos. 3. Carrello paranco con ruote ø 125-155 e riduttore tipo 2, riposizionare il motore e riavvitare le viti pos. 1.

MOTORIDUTTORE TIPO 83

Smontaggio: svitare le 4 viti pos. 2 e sfilare il gruppo motoriduttore per ruote ø 125 e 155.
Montaggio: applicare il motoriduttore facendolo oscillare in modo che la sede del riduttore entri perfettamente nella sporgenza dell’albero di trascinamento ruota (indicato a pag. 58, indi fissare le 4 viti pos. 2, curandone il serraggio.

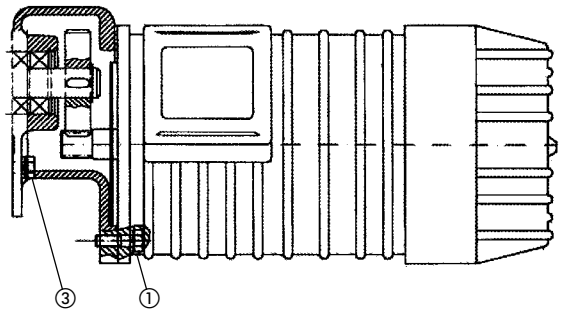


MOTORE DI TRASLAZIONE TIPO 3

Smontaggio: svitare i 4 dadi autobloccanti pos. 1 e sfilare il motore.
Montaggio: applicare il motore facendolo ruotare in modo che l’albero motore entri perfettamente nella sua sede, facendo attenzione che l’ingranaggio motore si accoppi con quello del riduttore del carrello (o pre-riduttore); indi fissare le 3 viti pos. 1 curandone il serraggio.

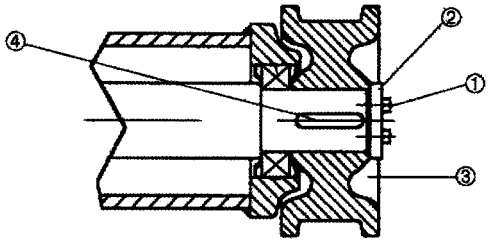
RIDUTTORE TIPO 3

Smontaggio: smontare il motore come sopra descritto, indi, svitare le viti pos. 3, ed estrarre il riduttore.
Montaggio: applicare il riduttore facendolo ruotare in modo che la sua sede entri perfettamente in quella della piastra del carrello. Portare in posizione originaria il riduttore, avvitare le viti pos. 3, montare il motore come sopra descritto.



4.9.2 CARRELLO BITRAVE TIPO 53

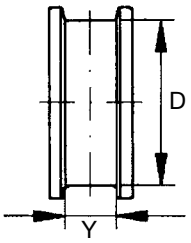
Smontaggio ruote: Svitare le viti pos. 1, togliere il fermo ruota pos. 2 e sfilare la ruota pos. 3 con l’ausilio di un estrattore. **NB:** per lo smontaggio della ruota lato motoriduttore smontare prima il motoriduttore (vedi pag. 60).
Montaggio ruote: verificare il corretto posizionamento della chiavetta pos. 4, montare la ruota pos. 3, posizionare il fermo pos. 2 e serrare il tutto con le viti pos. 1.
NB: per il montaggio della ruota lato motoriduttore montare la ruota quindi il motoriduttore (vedi pag. 60).



Le ruote vanno sostituite quando le dimensioni originali subiscono una variazione come indicato nella tabella 14 pag. 60.

Tolleranza max sulla quota D è del -5% della stessa.

Tolleranza max sulla quota Y è del +10% della stessa.

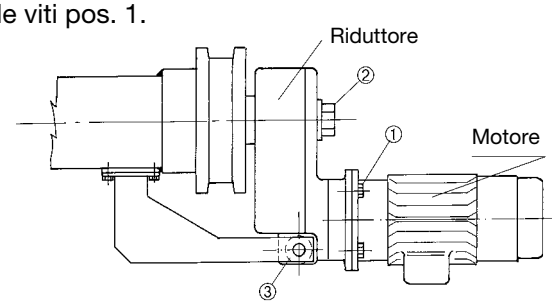


Misura originale delle ruota (standard) Tabella 14

Tipo 53	D	160	200	250	320	320
	Y	50	60	60	70	90

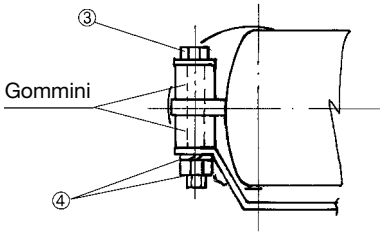
MOTORE DI TRASLAZIONE

Smontaggio: svitare le 4 viti pos. 1 e sfilare il motore, smontare il semigiunto dall'albero motore con l'ausilio di un'estrattore.
Montaggio: applicare il semigiunto sull'albero motore, verificare il posizionamento della gomma del giunto elastico che sia nella sede del semigiunto applicato al riduttore, e rimontare il motore serrando accuratamente le viti pos. 1.



MOTORIDUTTORE

Smontaggio: Togliere la vite pos. 2 e la rispettiva rondella, togliere la vite pos. 3 sul braccio di reazione, e sfilare il motoriduttore dall'albero del carrello.
Montaggio: Verificare l'esistenza della linguetta nella sede dell'albero, montare il riduttore sull'albero. Applicare i gommini paracolpi come da figura sul braccio di reazione, e fissare la vite pos. 3. Applicare il dado e rondella pos. 4.

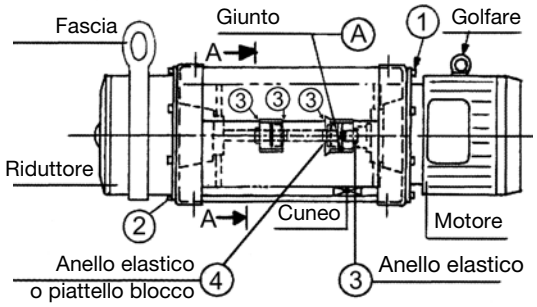


4.9.3 MOTORE DI SOLLEVAMENTO

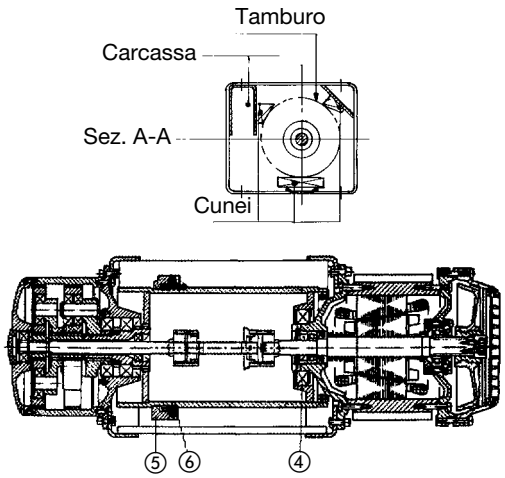
Per la sostituzione dell'intero motore di sollevamento sui paranchi **serie standard, si consiglia** il montaggio dello stesso in posizione verticale con paranco a terra.

Per i paranchi a corse gancio lunghe **serie XML**, il cambio del motore di sollevamento deve essere effettuato **solo** in posizione verticale con paranco a terra.

Smontaggio: inserire dei cunei di legno fra il tamburo e la carcassa per impedire la caduta del tamburo, svitare le viti pos. 1, sfilare il motore sospeso tramite golfare precedentemente applicato.
Montaggio: Verificare lo stato di usura dei due semigiunti, (delle relative sedi brocciate interne e dentature esterne). Inserire l'albero intermedio nel semigiunto lato riduttore (pos. 3) e verificare il corretto montaggio del semigiunto lato motore (pos. 4), che la corretta posizione del tamburo (al fine di evitare eventuali spostamenti avvenuti in fase di smontaggio). Infilare il motore tenendolo sospeso tramite il golfare o delle fasce e facendolo oscillare al fine di permettere l'accoppiamento fra il mozzo maschio e femmina e la sede del cuscinetto sostegno tamburo fino al raggiungimento della corretta posizione. Fissare infine le viti posizione 1 e collegare l'asta finecorsa con relativa forcella al perno esterno della basetta.



Attenzione: importante, quando si sostituisce i giunti verificare sempre che ci sia prima e dopo del giunto l'anello elastico di fermo, (per motori conici e cilindrici per paranchi grandezza 525 c'è il piattello pos 4).
Il Giunto deve essere fissato sull'albero e non deve avere mai un movimento assiale nei confronti dell'albero (motore o riduttore).



Non utilizzare mai le viti di fissaggio per l'avvicinamento del motore alla carcassa in quanto potrebbe danneggiare i giunti e relativi anelli di arresto. Le viti di fissaggio (pos. 1) devono essere applicate e serrate solo dopo che il motore sia correttamente alloggiato nella sede della carcassa.

Queste operazioni, vanno realizzate come sopra indicato, richiede particolare esperienza e può essere eseguita soltanto da personale specializzato. Si consiglia quindi di effettuare il montaggio del motore con paranco a terra in posizione verticale per evitare che l'albero motore non si innesti correttamente nel giunto femmina "A".

4.9.4 RIDUTTORE DI SOLLEVAMENTO PARANCHI TIPO XM 308÷525

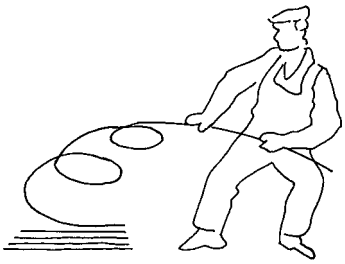
(vedi figura pag. 60 "smontaggio motore")
Smontaggio: applicare dei cunei come per lo smontaggio motore, dal lato del riduttore, svitare le viti pos. 2, sfilare il riduttore tenendolo in equilibrio con delle apposite fasce per sollevamento.
Montaggio: procedere come indicato al paragrafo 4.9.3. (Montaggio motore di sollevamento), posizionando prima il semigiunto lato motore (pos. 4), il relativo albero intermedio e inserendo il riduttore fino al raggiungimento della corretta posizione, fissare quindi tutte le viti (pos. 2).

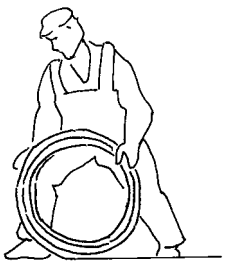
Non utilizzare mai le viti di fissaggio per l'avvicinamento del riduttore alla carcassa in quanto potrebbe danneggiare i giunti e relativi anelli di arresto. Le viti di fissaggio (pos. 2) devono essere applicate e serrate solo dopo che il riduttore sia correttamente alloggiato nella sede della carcassa.

Si consiglia di effettuare le operazioni di smontaggio e montaggio del riduttore con il paranco a terra in posizione verticale al fine di facilitare le operazioni. Per eventuale smontaggio del riduttore per paranchi 740÷1125 posto all'interno del tamburo si consiglia di inviare il paranco presso il costruttore.

4.9.5 FUNE

Prima del montaggio di una nuova fune, occorre accertare che le gole delle pulegge e la filettatura del tamburo non siano state consumate o deformate dal passaggio della vecchia fune. Nel caso provvedere alla sostituzione dei pezzi danneggiati. Svolgere il rotolo della nuova fune, senza farla attorcigliare in modo che non si formino piegature.


ERRATO


CORRETTO

Per lo smontaggio del guidafune procedere nel modo seguente: svitare le viti pos. 1 (Fig. 1), staccare il pattino pos. 2 (Fig. 1), togliere la molla di serraggio fune (Fig. 2), sfilare dal tamburo l'anello guidafune (Fig. 3).

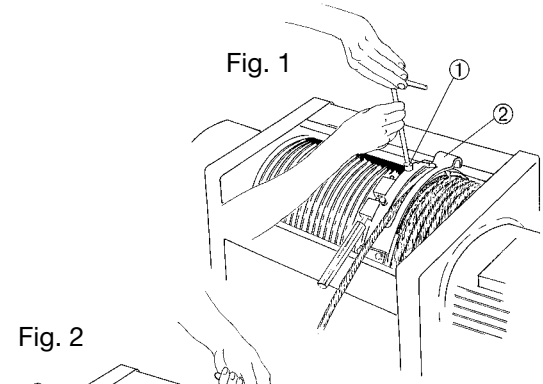


Fig. 1

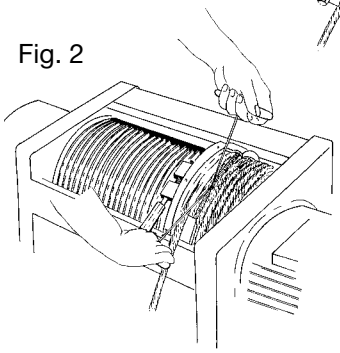


Fig. 2

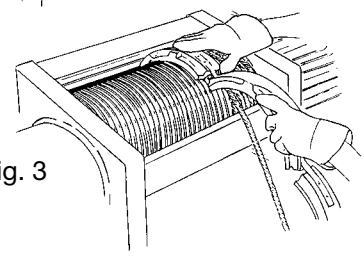


Fig. 3

Lo smontaggio guidafune dei paranchi tipo 308÷525 con filettature SX è indicato nelle figure, mentre per paranco tipo 740÷1125 è speculare all'illustrazione con filettature DX.

Per lo smontaggio della fune: sfilare il cuneo capofisso (Fig. 4), quindi togliere il capo della fune dalla staffa e sfilare la fune dalle pulegge bozzello ed eventuale rinvio. Svolgere completamente la fune dal tamburo premendo il pulsante "discesa" della pulsantiera di comando, fino all'estremità del tamburo. Allentare le viti di fissaggio morsetti della fune (Fig. 5).

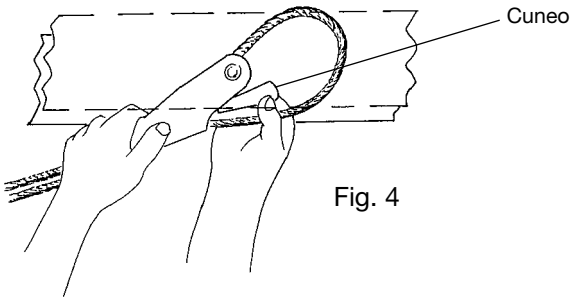


Fig. 4

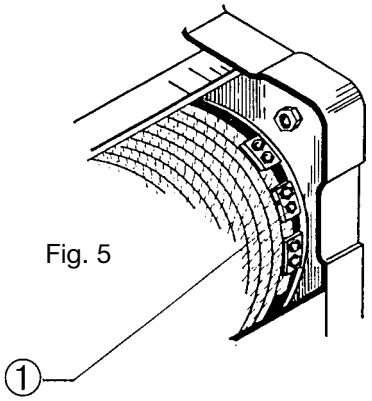


Fig. 5

Montaggio fune nuova: infilare la fune all'ultimo morsetto di fissaggio facendo uscire di circa 40 mm il capo della fune; stringere le viti del morsetto (Fig. 5 - pos. 1) serrando la fune fino allo schiacciamento della stessa e fissare gli altri morsetti.
Premere il pulsante di salita della pulsantiera di comando e mantenendo la fune tesa, avvolgerla fino a metà tamburo per permettere il montaggio del relativo anello guidafune.

Per i paranchi tipo 308÷525, l'inizio avvolgimento fune è dal lato motore con tamburo a scanalatura sinistra, per paranco tipo 740÷963 è con tamburo a scanalatura destra con inizio opposto al motore.

Montaggio anello guidafune: introdurre l'anello guidafune (Fig. 6) mettendolo in posizione nelle scanalature tamburo.
Avvicinare l'anello con l'apposita pinza a 2 becchi, utilizzando i 2 fori posti alle estremità dell'anello (Fig. 7).
Montare la molla stringifune nell'apposita cava posta all'interno dell'anello, (Fig. 8) e chiudere la stessa agganciandola (Fig. 9). Applicare il pattino guidafune (Fig. 10) e stringere le viti pos. 1 (Fig. 11).
Effettuato il montaggio dell'anello guidafune, far passare il capo libero della fune attraverso la puleggia del bozzello e poi fissare il capo libero sulla staffa del capo fisso, come descritto nelle operazioni "Montaggio del bozzello" paragrafo 3.7. a pag. 18 del manuale di installazione.

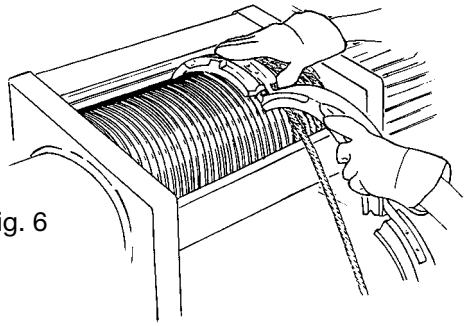


Fig. 6

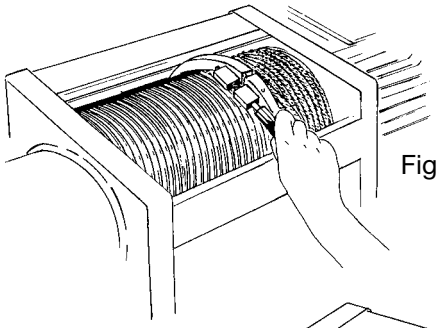


Fig. 7

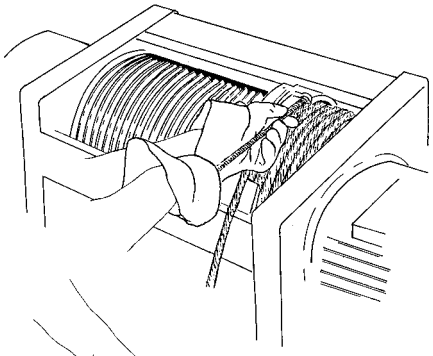


Fig. 8

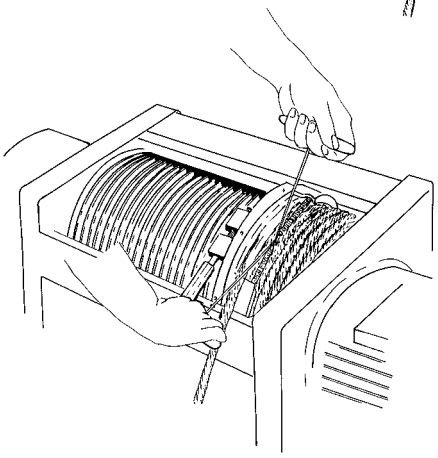


Fig. 9

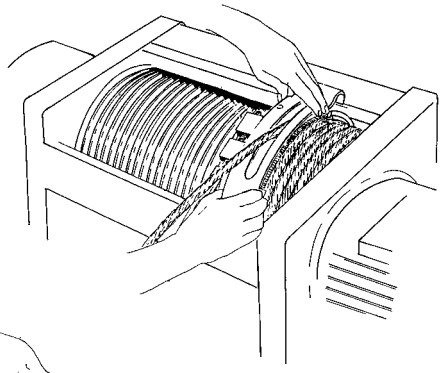


Fig. 10

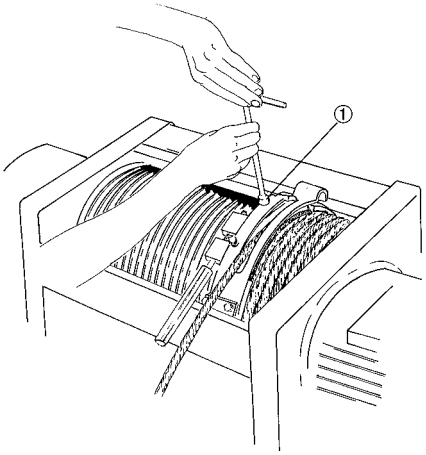


Fig. 11

Il montaggio anello guidafune per paranchi tipo XM 308÷525 è indicato nelle figure 12 e 13). Per paranco grandezza 740÷1125 è speculare alle figure indicate.

Schema guidafune
paranchi XM 740-950-963-980-1100-1125

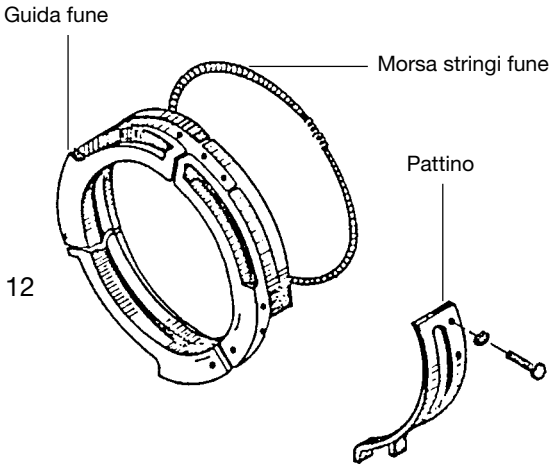


Fig. 12

Schema guidafune con guida a rotolamento per paranchi

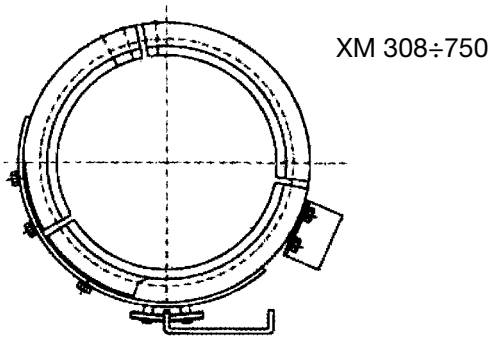


Fig. 13

4.9.6 VENTOLA FRENO SOLLEVAMENTO PER MOTORE DI SOLLEVAMENTO CONICO

Smontaggio e montaggio: verificare che non ci sia un carico applicato, svitare le viti pos. 1 (Fig. 16), togliere la campana freno pos. 2 (Fig. 16) e togliere la ghiera di regolazione pos. 3 (Fig. 16) freno con l'apposita chiave (Fig. 17). Con l'ausilio di un estrattore togliere la ventola freno pos. 4 (Fig. 18). Montare la nuova ventola spingendola in avanti con l'ausilio di mazzuola di piombo, rimontare la campana freno pos. 2 (Fig. 16) e le viti pos. 1 (Fig. 16), quindi procedere alla regolazione come indicato nel capitolo "regolazione ventola freno" a pag. 66.

Fig. 16

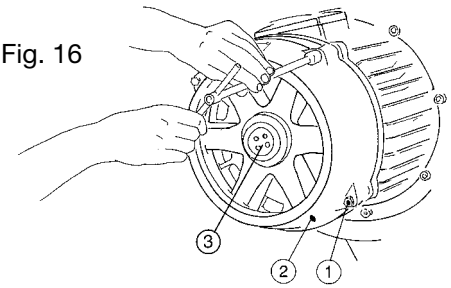
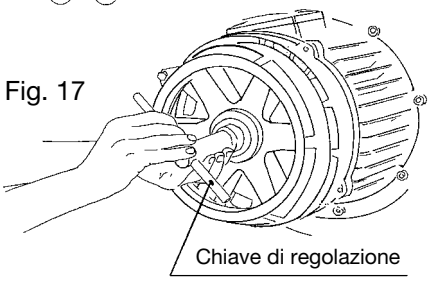


Fig. 17



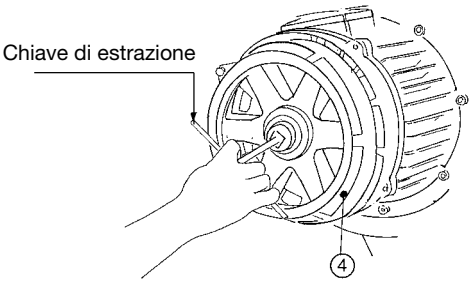


Fig. 18

4.9.7 FRENO TIPO “M” PER MOTORE SOLLEVAMENTO CILINDRICO

Sostituzione del freno

INSTALLAZIONE MECCANICA

Prerequisiti e preparazione
Durante il disimballaggio del freno, verificare che non vi siano danni e parti mancanti (secondo la bolla di consegna). I reclami relativi a danni durante il trasporto devono essere immediatamente presentati al fornitore. Confrontare i dati sulla targhetta del freno con quelli sul motore.

Attenzione: rimuovere completamente il grasso e l’olio dalla superficie di attrito prima di assemblare il freno!

Prima di montare il rotore, è necessario verificarne lo spessore secondo la tabella 15. S_{new} è il valore di un nuovo rotore (tolleranza = 0/-0,1 mm), s_{min} è lo spessore minimo consentito del rotore. Quando si installa un nuovo rotore, lo spessore dello stesso deve corrispondere a S_{new}. In caso di rimontaggio (ad es. dopo uno smontaggio causato da lavori di manutenzione), è necessario garantire uno spessore > s_{min}, altrimenti è necessario sostituire il rotore.

Rimozione del freno
La rimozione del freno deve essere eseguita solo con il freno e il motore spenti, diseccitati e privi di coppia.

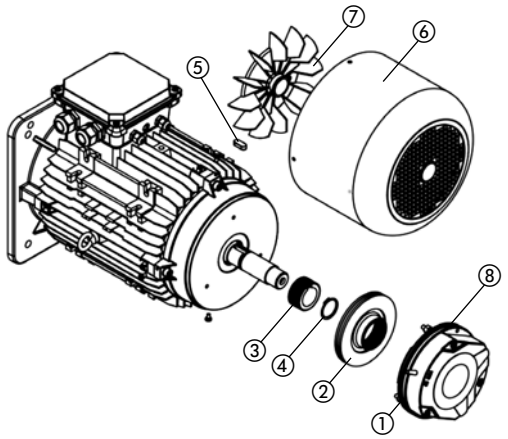
Pericolo: lo smontaggio del freno comporterà la sospensione della sua coppia di mantenimento. Non si devono correre rischi con tale sospensione!

Per rimuovere il freno:
- rimuovere il coperchio della ventola (elemento 6) e la ventola (elemento 7) (se presente).
- Svitare le viti di fissaggio (elemento 8).
- Rimuovere il corpo del freno (pos. 1).
- Rimuovere il rotore (pos. 2).

L’unico componente da sostituire regolarmente in loco è il rotore quando raggiunge il limite di usura (fare riferimento alla tabella 15); se il mozzo mostra segni di usura evidente, questo può essere sostituito.
- Rimuovere l’anello seeger che fissa il mozzo (deve essere sostituito al momento del rimontaggio del freno).
- Sfilare il mozzo (elemento 3).
- Rimuovere la chiavetta (deve essere sostituita al momento del rimontaggio del freno) (elemento 5).

Riassemblaggio del freno
- Inserire la chiavetta (elemento 5) nella sede sull’albero.
- Spingere il mozzo dentato (elemento 3) sull’albero e sopra la chiavetta.
- Fissare assialmente il mozzo inserendo l’anello seeger (elemento 4) nella scanalatura radiale dell’albero. (Controllare attentamente che sia completamente in posizione).
- Spingere il rotore (pos. 2) sul mozzo Il rotore deve potersi muovere assialmente sul mozzo.
- Montare il corpo del freno (3 viti di fissaggio pos. 8)
- Verificare la dimensione del traferro “a” (vedi fig. A) in modo da mantenere il valore nominale (+ tolleranza) mediante uno spessimetro a tre posizioni sulla circonferenza e, se necessario, correggerlo ruotando le viti cave (per i valori del traferro nominale e della tolleranza: vedi tabella 15).
- Serrare le viti di fissaggio con la coppia di serraggio secondo la tabella 15.

Prestare attenzione al buon funzionamento della coppia rotore/mozzo!



INSTALLAZIONE ELETTRICA

Eseguire il collegamento elettrico con l’alimentazione spenta. La tensione di esercizio (CC) del freno è indicata sull’alloggiamento del magnete.

Manutenzione

REGOLAZIONE DEL TRAFERRO

Effettuare i controlli al freno secondo la tabella dei controlli periodici indicata nel manuale.
Quando viene raggiunto il traferro massimo indicato nella tabella 15, sarà necessaria una nuova regolazione del traferro “a” per il funzionamento sicuro del freno. Anche se il freno presenta un funzionamento apparentemente normale anche al superamento del valore massimo di traferro: la capacità funzionale e la funzione di sicurezza del freno saranno compromesse, e l’usura crescerà ulteriormente.

Come procedere quando si regola nuovamente il traferro:
- Osservando il motore in direzione del freno (vedi fig. A) allentare le viti di fissaggio (pos. 1) ruotandole di mezzo giro in senso antiorario.

- Ruotare le viti cave (elemento 2) nel corpo del magnete ruotandole anche in senso antiorario.
- Ruotare le viti di fissaggio (in senso orario) nella flangia (del motore) fino a raggiungere il traferro nominale (da misurare con lo spessimetro) in tre posizioni a 120° sulla circonferenza.
- Richiudere le viti cave (in senso orario) fino a bloccarle contro la superficie di attrito (flangia).
- Serrare le viti di fissaggio con la coppia di serraggio come da tabella 15.

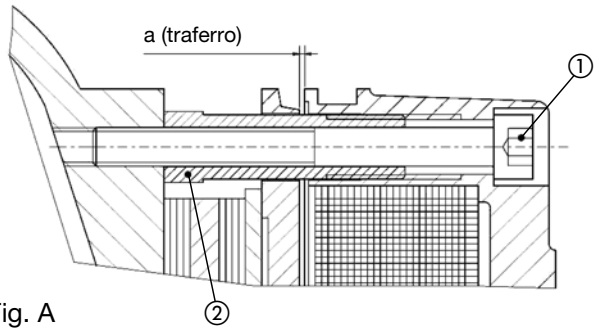


Fig. A

Traferro - Valori del rotore Tabella 15

Misura	Traferro		Dimensioni del rotore		Coppia di serraggio (viti di fissaggio)
	mm min.	mm max	mm nuovo	mm min.	Nm
15	0,3 +0,15	0,60	12,5 -0,1	9,5	10
17	0,3 +0,15	0,60	14,5 -0,1	11,5	25
20	0,4 +0,15	0,80	16,0 -0,1	12,5	25
23	0,4 +0,15	0,80	18,0 -0,1	14,5	25
26	0,5 +0,2	0,90	20,0 -0,1	16,5	50

Successivamente il controllo del traferro, se necessario, effettuare una nuova regolazione.

SOSTITUIRE IL ROTORE

Quando viene raggiunta la spessore minimo del rotore s_{min} secondo la tabella 15, non è più possibile regolare nuovamente il traferro “a” e il rotore deve essere sostituito. Anche se il freno sembra funzionare correttamente anche al di sotto della dimensione minima del rotore, non simodifica l’affermazione di cui sopra, in quanto in tal caso non esiste più “un uso corretto”.

Anche dopo la sostituzione del rotore, l’intera coppia frenante sarà efficace solo dopo il rodaggio delle pastiglie del freno sul rotore!

Durante l’operazione di sostituzione del rotore, tutte le parti meccaniche associate alla trasmissione della coppia frenante devono essere controllate per verificare l’usura eccessiva (disco indotto, viti cave) e/o l’integrità (molle) e, se necessario, per essere sostituite!

Solo i freni FDB permettono la regolazione del traferro. Nei freni FDW quando il traferro raggiunge il valore massimo indicato in tabella 15 deve essere sostituito il disco freno.

MALFUNZIONAMENTI

La tabella seguente riporta i problemi tipici durante la messa in servizio o il rodaggio, le loro possibili cause e le istruzioni per risolverli.

Disfunzione	Possibili cause	Soluzione
Il freno non si sgancia	Traferro troppo grande	Controllare e regolare nuovamente il traferro
	Il freno non è correttamente alimentato	Controllare il collegamento elettrico
	Tensione alla bobina troppo bassa	Controllare la tensione di alimentazione della bobina
	Corpi estranei tra i piani del freno	Rimuovere l’ostruzione
Il freno si disinserisce con ritardo	Traferro troppo grande	Controllare e regolare nuovamente il traferro
	Tensione alla bobina troppo bassa	Controllare la tensione di alimentazione della bobina
Il freno non si applica	Tensione alla bobina troppo alta	Controllare la tensione di alimentazione della bobina
	Corpi estranei tra i piani del freno	Rimuovere l’ostruzione

Prima di qualsiasi rimontaggio del freno, controllare che le viti di fissaggio non siano danneggiate e, se necessario, sostituirle!

SOSTITUZIONE DEL FRENO / SMALTIMENTO

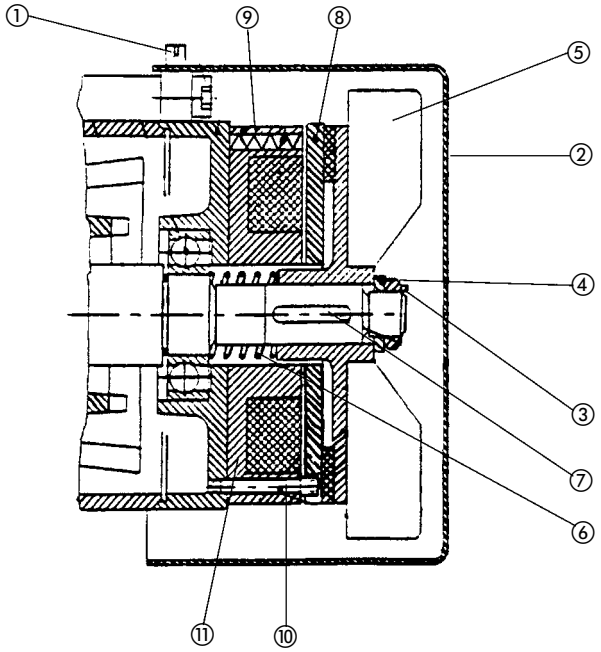
A causa dei diversi componenti del materiale, i componenti dei freni devono essere smaltiti separatamente per il riciclaggio. Inoltre, presta attenzione alle normative presenti.
Di seguito sono indicati importanti numeri chiave AAV (Elenco dei rifiuti). A seconda del collegamento del materiale e del tipo di separazione, altri numeri chiave possono essere applicati ai componenti realizzati con tali materiali.

1. Metalli ferrosi (numero chiave 160117)
2. Metalli non ferrosi (numero chiave 160118)
3. Pastiglie dei freni (numero di chiave 160112)
4. Materie plastiche (numero chiave 160119)

Al momento dell’ordine dei pezzi di ricambio, si prega di indicare sempre il NUMERO DI SERIE DEL MOTORE o del PARANCO!

4.9.8 FRENO DI TRASLAZIONE CARRELLO TIPO E (MOTORI A ROTORE CILINDRICO)

Smontaggio ventola freno: svitare le viti pos. 1, sfilare la calotta pos. 2, svitare la vite pos. 3 e il dado pos. 4, estrarre la ventola pos. 5.
Montaggio ventola freno: verificare il corretto posizionamento della molla pos. 6 e la chiavetta pos. 7, inserire la ventola pos. 5, avvitare il dado pos. 4 e la vite pos. 3, inserire la calotta pos. 2 e avvitare le viti pos. 1.
NB: verificare che il freno si arresti correttamente, in tal caso procedere alla regolazione come indicato nel capitolo "Regolazione freno motori di traslazione carrelli". Smontaggio elettromagnete: seguire la prescrizione indicata nel capitolo "Smontaggio ventola freno" quindi, sfilare l'ancora mobile pos. 8, le molle pos. 9 e svitare le viti pos. 10. Scollegare i cavi di alimentazione dell'elettromagnete pos. 11 dalla morsettiera motore e sfilare insieme il tutto.
Montaggio elettromagnete: collegare i cavi di alimentazione dell'elettromagnete pos. 11 attenendosi a quanto riportato a pag. 21 "Schema elettrico di collegamento alimentazione freno motore". Posizionare l'elettromagnete pos. 11, avvitare le viti pos. 10, inserire la molla pos. 9, posizionare l'ancora mobile pos. 8 e verificare il corretto posizionamento della molla pos. 6 e della chiavetta pos. 7. Inserire la ventola pos. 5, avvitare il dado pos. 4 e la vite pos. 3, inserire la calotta pos. 2 e serrare il tutto con le viti pos. 1.



4.10 REGOLAZIONI

4.10.1 REGOLAZIONE FRENO MOTORE DI SOLLEVAMENTO CONICO

Questa operazione deve essere effettuata a paranco fermo e senza carico applicato.
Svitare le viti pos. 1 e togliere la griglia pos. 2, (Fig. 19); effettuare la misurazione in un punto qualsiasi fra la ventola freno (Fig. 20) e un piano della campana a freno bloccato. Effettuata detta misura spostare assialmente verso l'interno motore la ventola con l'ausilio di una leva ed effettuare un'altra misurazione registrando la differenza (Fig. 20). Qualora la differenza fosse superiore ai valori nominali (0,8/1,2 mm) procedere nel seguente modo:

- svitare le viti (Fig. 21) indi ruotare la ghiera di regolazione in senso orario recuperando lo spostamento assiale superiore al valore nominale, tenendo presente che un giro completo di ghiera equivale a 2 mm (Fig. 22). Effettuata l'operazione di recupero ripetere la misurazione a freno aperto (Fig. 20) verificando che lo spostamento assiale risulti nel valore nominale, ripristinare le viti e la griglia nelle loro posizioni (Fig. 19).

Qualora durante l'operazione non si raggiungesse la quota indicata è necessario procedere alla sostituzione della ventola stessa.

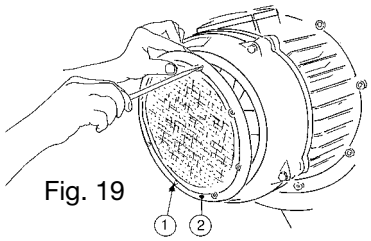


Fig. 19

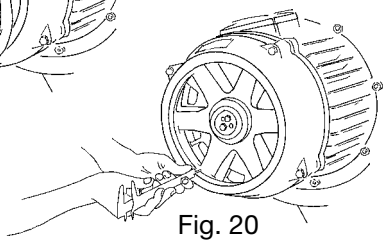


Fig. 20

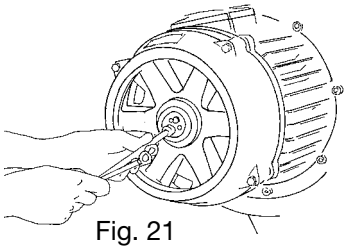


Fig. 21

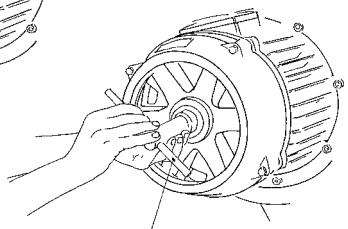


Fig. 22

Chiave di regolazione

ATTENZIONE! Il freno non interviene correttamente con una corsa assiale superiore a 2,5 mm. La corsa assiale massima ammessa del rotore durante l'uso è di 2,5 mm.

4.10.2 REGOLAZIONE FRENO TIPO “M” PER MOTORE DI SOLLEVAMENTO CILINDRICO

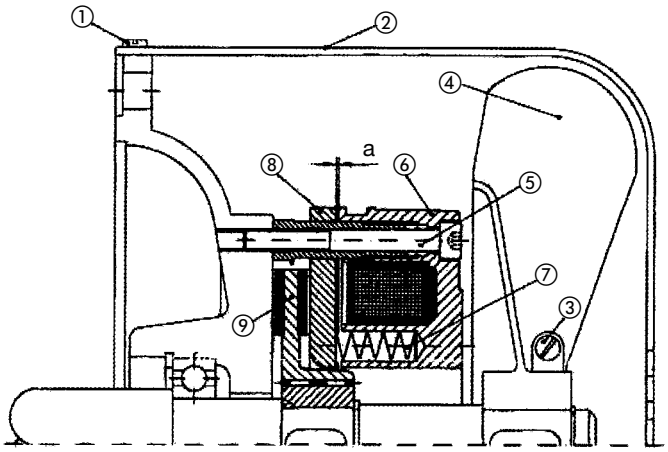
- Controllare periodicamente il traferro “a” e l’usura del disco frenante come indicato nella tabella 16.
  Il traferro si ripristina agendo sulle viti a brugola di fissaggio del corpo freno (posizione 5), avvitandole in senso orario.

Nel caso in cui lo spessore del disco freno sia inferiore a quanto indicato in tabella 16, procedere alla sua sostituzione operando come indicato al paragrafo 4.9.7.

NB: a seguito della regolazione del traferro viene ripristinata la coppia frenante.

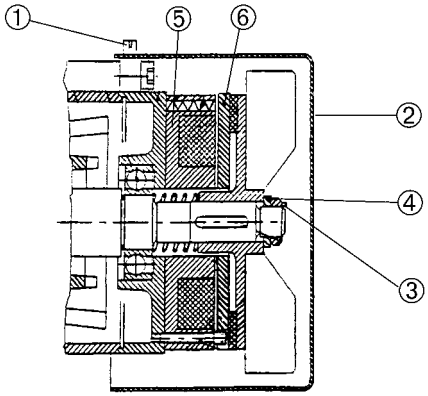
Tabella 16

Potenza Kw		Tipo freno	Traferro		Spessore disco
4 poli	4/12 poli		mm min.	mm max	mm min.
2,5	2,5/0,83	15	0,3	0,9	9,5
4	4/1,3	17	0,3	1,0	11,5
5	5/1,6	17	0,3	1,0	11,5
5,8	5,8/1,9	17	0,3	1,0	11,5
7	7/2,3	20	0,4	1,1	12,5
8	8/2,6	20	0,4	1,1	12,5
12	12/4	23	0,4	1,1	14,5
15	15/5	23	0,4	1,1	14,5
16	16/5,3	26	0,5	1,2	16,5
18	18/6	26	0,5	1,2	16,5
20	20/6,5	26	0,5	1,2	16,5
24	-	26	0,50	1,2	16,5



4.10.3 REGOLAZIONE FRENO MOTORI A ROTORE CILINDRICO PER TRASLAZIONE CARRELLI

Questa operazione deve essere effettuata a carrello fermo senza carico applicato.
Qualora lo spazio di frenatura fosse superiore al necessario aumentare la coppia frenante, operando nel seguente modo: svitare la vite pos. 1, sfilare la calotta pos. 2, svitare la vite pos. 3 e svitare o avvitare il dado pos. 4 per poter regolare l’apertura del freno.
NB: ruotando il dado in senso orario si riduce l’apertura del freno e viceversa. L’apertura del freno dovrà avere un valore minimo di 0.5 mm ed un massimo di 0.8 mm. Questo valore si può verificare con l’uso di uno spessimetro, ponendolo tra il particolare 5 e 6.

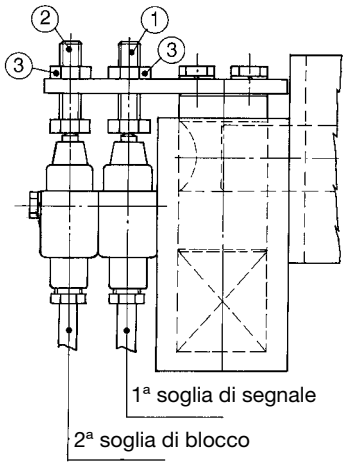


(Freno tipo E)

4.10.4 REGOLAZIONE LIMITATORE DI CARICO ELETTROMECCANICO

1ª soglia di segnalazione
Applicare il carico nominale, azionare il motore di sollevamento e verificare l'intervento corretto, con segnalazione sulla pulsantiera o dell'eventuale sirena collegata.

2ª soglia
La 2ª soglia deve arrestare tutti i movimenti (esclusa la discesa). Applicare un carico superiore al nominale del 15% e verificare il corretto intervento.



Nota - I limitatori di carico a perno dinamometrico o elettromeccanico sono forniti preventivamente tarati. Nel caso di non corretta segnalazione, procedere alla regolazione, come indicato al capitolo regolazioni - vedi paragrafo 4.10.5 di seguito.

4.10.5 REGOLAZIONE LIMITATORE DI CARICO DINAMOMETRICO

L'eventuale taratura in opera del limitatore con carico nominale per la 1ª soglia con carico dinamico +10% e la 2ª soglia con carico statico +25% del nominale, deve essere effettuato da tecnico specializzato seguendo la procedura sotto descritta con peso campione.

Nel caso di non corretto funzionamento dell'impianto riferirsi al "Manuale di Installazione e Uso" del limitatore con relativa scheda elettronica allegata alla presente documentazione.

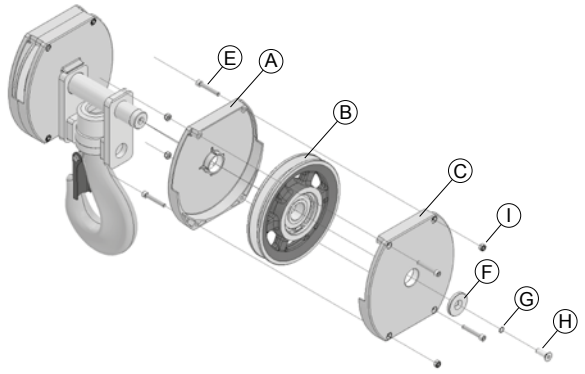
4.10.6 SOSTITUZIONE PULEGGIA BOZZELLO O GRUPPO COVER

SOSTITUZIONE PULEGGIA BOZZELLO

Disassemblaggio: svitare la vite H con la rondella di serraggio Schnorr serie VS "G", la piastra F. Svitare le 4 viti esterne di serraggio e levare la cover esterna "C". Levare la puleggia e sostituirla con quella nuova "B".
Riassemblaggio: una volta inserita la nuova puleggia "B" inserire sul perno la cover esterna "C", inserire le 4 viti "E" nella stessa posizione come da disegno e serrarli con dadi autobloccanti "I", inserire la piastra di serraggio "F", mettere la rondella di serraggio "G" sulla vite "H", mettere della loctite 243 sulla vite, serrare la vite centrale "H" con coppia di serraggio 75 Nm.

SOSTITUZIONE BLOCCO COMPLETO COVER

Disassemblaggio: seguire la procedura scritta sopra levando anche la cover inverna "A".
Riassemblaggio: inserire prima la cover interna "A", riassemblare il tutto come descritto sopra, e serrare la vite centrale "H" con coppia di serraggio 75 Nm.



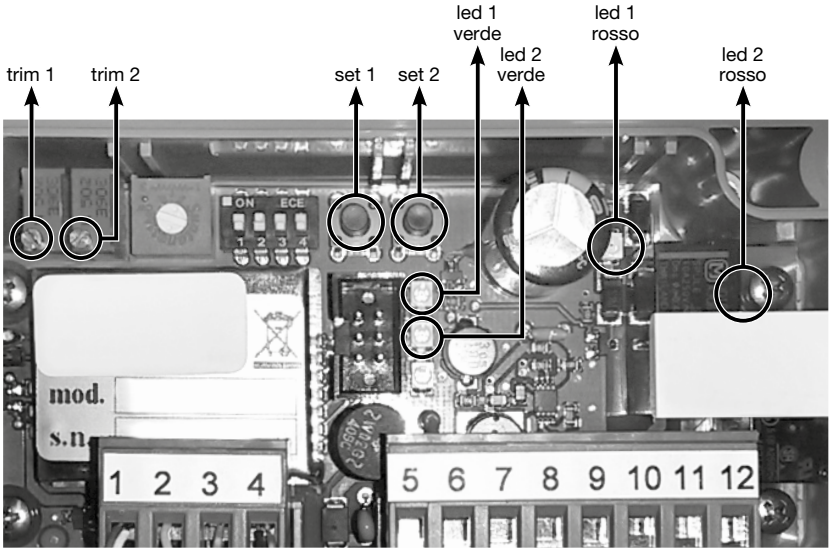
GUIDA RAPIDA ALLA REGOLAZIONE DEL LIMITATORE (FIG. G / PARTICOLARE 2)

Il limitatore di carico MISIA è pre-tarato con due livelli:
Soglia 1 = 110% (carico nominale +10%)
Soglia 2 = 125% (carico nominale +25%)

In fase di installazione del paranco può rendersi necessaria la taratura di precisione prima del collaudo.

Applicare il peso campione (carico nominale) e procedero come segue:
1) Sollevare il carico e verificare che i livelli di intervento siano corretti.
2) Qualora il livello di intervento non fosse esatto:
   2a) ruotare il trimmer (1 o 2 a seconda delle soglie) in senso antiorario se il limitatore non interviene
   2b) ruotare il trimmer (1 o 2 a seconda delle soglie) in senso orario se il limitatore interviene prima che sia stata raggiunta una delle due soglie.
3) In entrambi i casi ignorare il led verde (led verde 1 o led verde 2 a seconda della soglie) che lampeggia ad indicare la modifica in corso.
4) Continuare a ruotare nella direzione prescelta sino allo spegnimento del led rosso (led rosso 1 o led rosso 2 a seconda delle soglie).
5) A led rosso spento premere per circa 5” il tasto di registrazione “set” (set 1 o set 2 a seconda delle soglie) ed attendere che il led verde (verde 1 o led verde 2 a seconda delle soglie) cessi di lampeggiare.
6) Fare scendere il carico e ripartire dal punto 1) per una verifica delle nuove impostazioni.

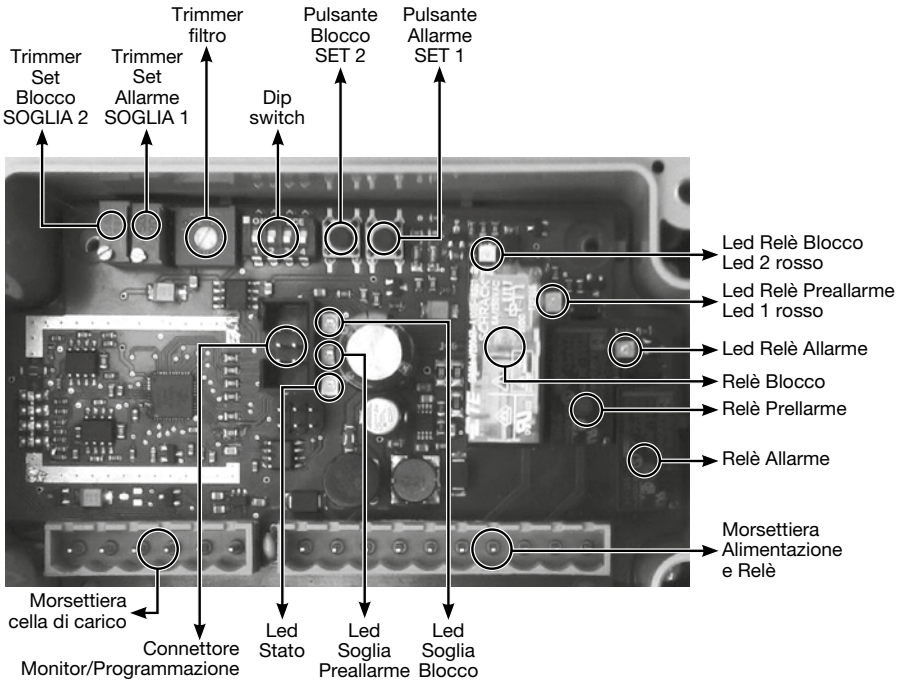
CONNESSIONI DSET 01



Num.	Morsettiera cella di carico
1	+ Alimentazione cella (pos.)
2	+ Segnale (pos.)
3	- Segnale (neg.)
4	- Alimentazione celle (neg.)

Num.	Morsettiera alimentazione a relè
5	+ALIM. 10-30 Vdc / 24 Vac
6	GND / 24 Vac
7	Relè 1 NO
8	Relè 1 NC
9	Relè 1 COM
10	Relè 2 NO
11	Relè 2 NC
12	Relè 2 COM

CONNESSIONI DSET 22



Num.	Morsettiera cella di carico
1	+ Alimentazione cella (pos.)
2	+ Segnale (pos.)
3	- Segnale (neg.)
4	- Alimentazione celle (neg.)
5	+ Segnale 2 (pos.)
6	- Segnale 2 (neg.)

Num.	Morsettiera alimentazione a relè
7	+ALIM. 10-30 Vdc / Vac
8	GND / Vac
9	Relè blocco (NA)
10	Relè blocco (NC)
11	Relè blocco (COM)
12	Relè preallarme (NA)
13	Relè preallarme (NC)
14	Relè preallarme (COM)
15	Relè allarme (COM)
16	Relè allarme (NA)

4.11 GUASTI E RIMEDI

Vengono riportate le condizioni di non funzionamento prevedibili relative alle singole funzioni operative carrello/paranco.

Nelle colonne della “Tabella guasti componenti” sono indicati il tipo di inconveniente, la funzione operativa ed il componente che può causare il guasto.

Tabella guasti componenti

Componente/tipo guasto	Causa	Rimedio
Pattinamento freno	- Usura della guarnizione frenante - Presenza di olio e grasso	- Registrare il gioco o sostituire la guarnizione - Pulire la guarnizione
Vibrazione dei freni a disco	- Tensione di alimentazione non corretta (troppo bassa) - Alimentazione di una sola fase - Il traferro tra le parti magnetiche è troppo elevato	- Ripristinare le condizioni iniziali corrette - Registrare il traferro
Freno che scalda eccessivamente	- Servizio di lavoro non corretto - Regolazione non corretta - Opera in condizioni ambientali non idonee o fuori regime di servizio	- Ripristinare le condizioni di lavoro previste - Ripristinare le condizioni idonee
Il finecorsa è bloccato in apertura	- Intasatura - Interruzione collegamenti	- Pulizia e ripristino delle condizioni iniziali
i pulsanti della pulsantiera sono bloccati in “chiusura”	- Intasatura	- Pulizia - Verifica conduttori della pulsantiera
I teleruttori hanno i contatti “incollati”	- Mancata manutenzione - Uso in condizioni ambientali non idonee o per sevizio non previsto	- Ripristinare le condizioni di utilizzo corretto
Il motore è troppo caldo	- Le variazioni della tensione di rete sono superiori o inferiori al 10% ammesso - Scarso volume dell’aria di raffreddamento, possibile otturazione dei passaggi per l’aria - La temperatura ambiente è superiore a quella prevista per il funzionamento - L’uso della macchina non rientra nel regime di servizio previsto	- Garantire la corretta tensione di rete - Ripristinare la corretta circolazione dell’aria - Ripristinare le idonee condizioni ambientali o adeguare le caratteristiche funzionali del motore alle nuove condizioni - Adattare le condizioni di servizio a quelle previste
Il motore non si avvia	- Fusibile bruciato - Il contattore ha interrotto l’alimentazione - Sovraccarico, bloccaggio elevate frequenze di avviamento, protezione insufficiente	- Sostituire il fusibile - Verificare il contattore della funzione - Riavvolgere il motore ed assicurare una migliore protezione - Controllare il dispositivo di comando
Il motore si avvia con difficoltà	- All’avviamento la tensione o la frequenza si abbassano notevolmente rispetto al loro valore nominale	- Migliorare le condizioni della linea o della rete di alimentazione
Il motore ronza ed assorbe molta corrente	- Avvolgimento difettoso - Il rotore è a contatto con lo statore - Manca una fase dell’alimentazione - Il riduttore è bloccato - Il freno è bloccato - Corto circuito nei cavi di alimentazione - Corto circuito nel motore	- Procedere alla riparazione da parte di uno specialista - Verificare l’alimentazione di rete e/o il contattore - Richiedere l’intervento di un tecnico specializzato - Provvedere alla verifica e se necessario alla registrazione - Eliminare il cortocircuito - Richiedere l’intervento di uno specialista
Il carter del bozzello si muove	- Urti e collisioni al bozzello - Tiri storti, obliqui ripetuti nel tempo - Uso improprio - Normale manutenzione	- Serrare la vite centrale “H” come da istruzioni di pag. 68 con coppia di serraggio 75 Nm - Effettuare le verifiche come da tabella interventi tabella 10 pag. 56
Il capofisso tocca la trave. Solo paranchi Tipo 83 monotrave ad ingombro ridotto.	- Uso improprio - Tiri obliqui (in diagonale) non consentiti (vedi pag. 50, 4.4 COSA NON FARE MAI)	- Non effettuare tiri obliqui - Verificare usura e/o danni alla staffa del capofisso - Se usurata, sostituire la staffa del capofisso

Componente/tipo guasto	Causa	Rimedio
Corto circuito nell'avvolgimento del motore	- Avaria nell'avvolgimento	- Riavvolgere il motore
Falso contatto	- Attivazione involontaria della funzione	- Verifica conduttori della pulsantiera
Il limitatore interviene senza carico	- Il limitatore, secondo la norma ISO EN13849-1 rileva qualsiasi anomalia. Se si ha un abbassamento eccessivo di tensione ma non sufficiente a spegnere il limitatore, lo stesso va in allarme	- Togliere tensione per 3 secondi e riavviare

4.12 SMONTAGGIO - NUOVA DESTINAZIONE

Nel caso in cui dovesse rendersi necessario lo smontaggio del carrello/paranco, dalla sua postazione di lavoro per operazioni di straordinaria manutenzione (riparazioni/sostituzioni), o per esigenze di nuova collocazione, procedere nel modo inverso a quanto descritto nelle operazioni "Montaggio", paragrafo 3.5 a pag. 16 e paragrafi 3.6-3.7 a pag. 18.

Detta operazione dovrà essere effettuata da personale specializzato e istruito allo scopo, dotato di attrezzature adeguate e di sistemi di protezione antinfortunistica personale secondo quanto prescritto dalle norme.

Nel caso in cui il carrello/paranco dovesse essere ceduto ad un diverso utente, dal primo destinatario, (macchina usata rivenduta a terzi) si suggerisce di segnalare al fabbricante il nuovo luogo di destinazione e ragione sociale del nuovo utente, affinché MISIA srl possa comunicare eventuali aggiornamenti relativi alla macchina e/o al presente manuale.

4.13 RIPRISTINO DOPO STOCCAGGIO

Prima della messa in funzione del carrello/paranco che ha subito un lungo periodo di immagazzinaggio in cantiere, è necessario eseguire le seguenti operazioni:

Per i meccanismi
- controllare eventuali perdite di lubrificanti e provvedere alla sostituzione di guarnizioni difettose;
- ripristinare livelli dei lubrificanti;
- verificare il corretto serraggio dei meccanismi alla struttura;
- eliminare tracce di ruggine dalle parti scorrevoli accessorie degli organi di comando;
- controllare l'integrità della fune e provvedere a pulire e lubrificare la fune stessa, le gole di pulegge ed i tamburi;
- lubrificare il cuscinetto reggispinta dei ganci e gli organi meccanici non verniciati (alberi, giunti, aste di manovra);
- eliminare eventuali residui di acqua presente nelle parti concave della struttura e dei meccanismi.

Parte elettrica
- eliminare l'eventuali condense all'interno dei motori aspirando dalle morsettiere aperte; asciugare con getti d'aria;
- controllare l'integrità e la funzionalità dei freni. Ripristinare l'esatto valore di traferro;
- controllare l'integrità e la funzionalità dei finecorsa;
- verificare l'integrità delle parti e dei componenti elettrici ed elettronici. Eliminare eventuali condense, asciugare i contatti dei teleruttori e trattare con spray per equipaggiamenti elettrici tutti i componenti. Pulire accuratamente e spalmare vaselina filmante sulle superfici di chiusura e sui coperchi filettati di tutti i contenitori;
- eseguire una prova di rigidità elettrica a 2000 V avendo cura di isolare eventuali ponti raddrizzatori o circuiti elettronici;
- controllare la scorrevolezza delle linee elettriche a festoni;
- verificare accuratamente la funzionalità della pulsantiera di comando.

4.14 SMALTIMENTO/ROTTAMAZIONE

Qualora il carrello/paranco dovesse essere rottamato si dovrà provvedere allo smaltimento delle sue parti in modo differenziato tenendo conto della diversa natura delle stesse (es. metalli, olii e lubrificanti, plastica e gomma, ecc.) incaricando possibilmente imprese specializzate abilitate allo scopo ed in ogni caso in osservanza con quanto prescritto dalla legge in materia di smaltimento di rifiuti solidi industriali.

5. REGISTRO DELLE MANUTENZIONI

5.1 REGISTRO DELLE MANUTENZIONI PERIODICHE

In questo registro devono essere annotate tutte le operazioni di manutenzione con cadenza mensile o semestrale. Dovrà essere compilato a cura dell'utilizzatore, riportando i risultati ed eventuali annotazioni. Dovranno altresì essere chiaramente individuabili il nominativo del manutentore stesso nonché la data della relativa operazione.

5.1.1 COMPILAZIONE REGISTRO

Il registro dovrà essere costituito da un numero di pagine pari al numero di componenti elencati a lato.

Elenco A
(manutenzioni mensili, semestrali, consigliate)

- Funi
- Gancio
- Freni
- Bulloni di fissaggio
- Impianto elettrico
- Fine corsa

Elenco B
(manutenzioni semestrali consigliate)

- Guidafune
- Riduttore
- Ruote
- Respingenti
- Bozzello
- Pulegge di rinvio
- Limitatore di carico

MANUTENZIONI MENSILI / SEMESTRALI				
Componente:				
Data	**Operazione**	**Esito**	**Firma**	**Nota**

6. PARTI DI RICAMBIO

Per le parti di ricambio chiedere alla casa costruttrice citando il N° di fabbrica, anno e tipo di paranco.

NOTE

NOTE

Misia Paranchi srl
Via dei Lavoratori 9/11
20092 Cinisello Balsamo (Milano) Italia
Tel. +39 02 61298983 - Fax +39 02 6121769
www.misia.com - info@misia.com