USER MANUAL AND MAINTENANCE GUIDELINES FOR REDUCTION GEARBOXES

MANUAL DE USO Y MANTENIMIENTO DE REDUCTORES

MANUALE DI USO E MANUTENZIONE ARGANI

MANUAL DE UTILIZAÇÃO E MANUTENÇÃO DE REDUTORES

MANUEL D'UTILISATION ET DE MAINTENANCE DES RÉDUCTEURS

REDÜKSİYON DİŞLİ KUTULARI İÇİN KULLANIM KILAVUZU VE BAKIM YÖNERGELERİ

دليل استخدام وصيانة صندوق تروس تخفيض السرعة

راهنمای کاربر و نکاتی پیرامون نگهداری گیربکس های کاهنده

REDUCTOR PARA ASCENSOR: **LINCE, S38, S38-S, S48, S48-S, S58-S**

Rev. 03 – DOC010.210712

ALBERTO SASSI SPAIN

ÍNDICE / INDEX

ESPAÑOL
Manual original

05 Reductores para ascensores
05 Chapas de identificación del reductor y del motor
06 Advertencias
07 Declaración de incorporación CE
08 Extracción del embalaje y manipulación de los reductores
09 Colocación sobre bastidor
10 Puesta en marcha
11 Engrase
13 Instalación eléctrica
17 Regulación del frenado
18 Ajuste zapatas sobre tambor de frenado
19 Accionamiento manual del reductor en caso de emergencia
20 Controles periódicos de mantenimiento
21 Momento de Inercia J

ITALIANO
Traduzione del manuale originale

23 Riduttori per ascensori
23 Riduttore e piastre di identificazione del motore
24 Avvertenze
25 Dichiarazione di incorporazione CE
26 Estrazione dall'imballaggio e manipolazione di riduttori
27 Posizionamento sul telaio
28 Messa in servizio
29 Lubrificazione
31 Installazione elettrica
35 Regolazione del freno
36 Regolazione delle pastiglie del freno sul tamburo del freno
37 Funzionamento manuale del riduttore in caso di emergenza
38 Manutenzione regolare
39 Momento di inerzia J

PORTUGUES

Tradução do manual original

41 | Redutores para elevadores
41 | Chapas de identificação do redutor e do motor
42 | Avisos
43 | Declaração de conformidade CE
44 | Extração da embalagem e manipulação dos redutores
45 | Colocação sobre o chassis
46 | Arranque
47 | Lubrificação
49 | Instalação elétrica
53 | Regulação de travagem
54 | Ajuste de calços sobre tambor de freio
55 | Acionamento manual do redutor em caso de emergência
56 | Controlos periódicos de manutenção
57 | Momento de Inercia J

ENGLISH

Translation of the original manual

59 | Reduction gearboxes for lifts
59 | Reduction gearbox and motor identification plates
60 | Warnings
61 | EC Declaration of incorporation
62 | Extraction from the packaging and handling of reduction gearboxes
63 | Placement on the frame
64 | Putting into service
65 | Lubrication
67 | Electrical installation
71 | Brake adjustment
72 | Adjustment of the brake pads on the brake drum
73 | Manual operation of reduction gearbox in case of emergency
74 | Regular maintenance
75 | Moment of Inertia J

ALBERTO SASSI SPAIN

ÍNDICE / INDEX

FRENCH

Traduction du manuel original

77 Réducteurs pour ascenseurs
77 Plaques d'identification du réducteur et du moteur
78 Avertissements
79 Déclaration d'incorporation CE
80 Retrait de l'emballage et manipulation des réducteurs
81 Installation sur châssis
82 Mise en marche
83 Graissage
85 Installation électrique
89 Réglage du freinage
90 Ajustage des mâchoires sur tambour de frein
91 Actionnement manuel du réducteur en cas d'urgence
92 Contrôles réguliers de maintenance
93 Moment d´inertie J

TURKISH

Orijinal kılavuzun İngilizceye tercümesi

95 Asansörler için redüksiyon dişli kutuları
95 Asenkron motor tanımlama plakaları
96 Uyarılar
97 Kuruluşun AT Deklarasyonu
98 Asenkron motor dişli kutularının ambalajlanması ve taşınması ile ilgili özet
99 Motor şasesine yerleştirme şekli
100 Service Sokulmasi
101 Yağlama
103 Elektrik tesisatı
107 Fren ayarı
108 Fren kampanasındaki fren balatalarının ayarlanması
109 Acil durumlarda redüksiyon dişli kutusunun manuel çalışması
110 Düzenli bakım
111 Eylemsizlik momenti J

ARAB

ترجمة الدليل الأصلي إلى العربية

113 | صندوق تروس تخفيض السرعة المستخدم في المصاعد
113 | لوحة تعريف صندوق تروس تخفيض السرعة والمحرك
114 | تحذير
115 | بيان التوافق الخاص بالشركة المصنعة
116 | إزالة التغليف والتعامل مع صناديق تروس تخفيض السرعة
117 | التثبيت على الإطار
118 | بدء التشغيل
119 | التشحيم
121 | التوصيل الكهربائي
122 | ضبط المكبح
126 | ضبط فك المكبح على أسطوانة المكبح
127 | التشغيل اليدوي لصندوق تروس تخفيض السرعة في حالة الطوارئ
128 | إجراءات الصيانة الدورية
129 | عزم القصور الذاتي

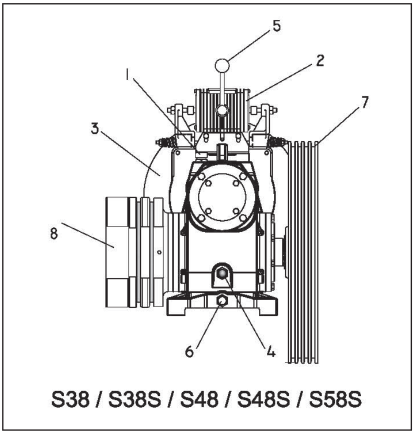
FARSI

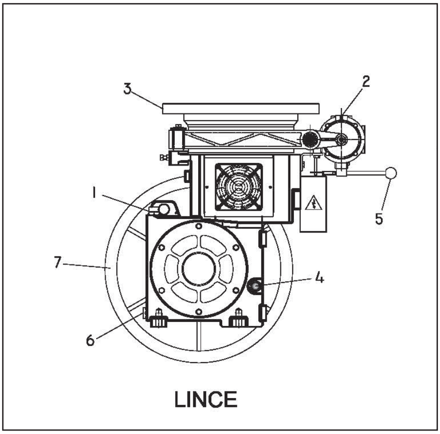
ترجمه از زبان اصلی (اسپانیایی)

131 | گیربکس های کاهنده برای آسانسورها
131 | گیربکس کاهنده و پلیت های شماره شناسایی موتور
132 | هشدارها
133 | اظهارنامه الحاق تولید کننده
134 | نحوه بیرون آوردن از جعبه و جا به جایی گیربکس های کاهنده
135 | نحوه جاگذاری بر روی قاب
136 | نحوه راه اندازی
137 | نحوه روانکاری
139 | کابل های برق
143 | تنظیم ترمز
144 | تنظیم لنت های ترمز روی کاسه ترمز
145 | کنترل دستی گیربکس کاهنده در مواقع اضطراری
146 | رسیدگی های منظم
147 | لحظه ای از اینرسی

ALBERTO SASSI SPAIN

REDUCTORES PARA ASCENSORES

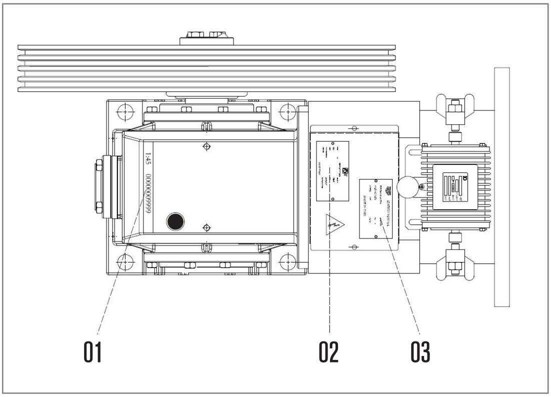




1. Tapón de llenado
2. Bobina de freno
3. Aro de inercia
4. Nivel
5. Palanca liberación freno
6. Tapón vaciado
7. Polea
8. Freno DF02 (Accesorio)

CHAPAS DE IDENTIFICACIÓN DEL REDUCTOR Y DEL MOTOR

Ejemplos de chapas colocadas en los reductores. El número y las posiciones de dichas chapas pueden variar de acuerdo con las distintas configuraciones.



01. Número de serie

02. Chapa reductor

03. Chapa motor

ADVERTENCIAS

Para realizar pedidos de piezas de repuesto, proporcione siempre la siguiente información a la empresa:

01 Tipo de reductor

02 Número de serie del reductor, que encontrará impreso sobre la chapa de identificación y grabada en el propio cuerpo del reductor. Estos datos son esenciales para que Alberto Sassi Spain pueda enviarle las piezas de repuesto correctas, así como las instrucciones detalladas para su instalación.

Para más información sobre las condiciones y limitaciones de uso, por favor lea atentamente los datos de mantenimiento contenidos en el presente manual.

Todas las operaciones detalladas en este manual deben ser efectuadas por técnicos especializados en ascensores.

No está permitido, bajo ningún concepto, desmontar cualquier componente del reductor, lo que ocasionaría la anulación de la garantía del reductor.

DECLARACIÓN DE INCORPORACIÓN DEL FABRICANTE

De acuerdo a la Directiva comunitaria 2006/42/CE relativa a las Máquinas, se declara que la "cuasi máquina" presentada en esta declaración es conforme a los requisitos esenciales de seguridad de dicha Directiva y que la documentación técnica pertinente es conforme al Anexo VII B.

Descripción de las "cuasi máquinas":

Reductores con y sin motores específicos para ascensores y montacargas del tipo:
LINCE, S38, S38-S, S48, S48-S y S58-S.

Fabricante:

ALBERTO SASSI SPAIN S.L.
Polígono Industrial de Guarnizo, parcela 83 A,
39611 Guarnizo - Cantabria - ESPAÑA.

Directivas de referencia:

2014/33/UE Ascensores y componentes de seguridad para ascensores.
2014/30/UE Compatibilidad electromagnética.

Normas armonizadas de referencia					
REDUCTOR		**MOTOR ASÍNCRONO TRIFÁSICO 1 O 2 POLARIDADES**		**FRENO ELECTROMAGNÉTICO**	
Norma Europea	Vibraciones / Ruido	Normas Constructivas	Normas CEM	Normas Constructivas	Normas CEM
EN 81-20 EN 81-50	EN 60034-9 EN 60034-14	EN 60034-1 EN 60034-2 EN 60034-5 EN 60034-8 EN 60204-1	EN 12015 EN 12016 EN 61000-6-3 EN 55011 EN 55014	EN 81-20 EN 81-50	EN 12015 EN 12016 EN 61000-6-3 EN 55011 EN 55014

***Prevalece la información detallada en el certificado de calidad del equipo (Con número de serie).**

El fabricante se compromete a transmitir por vía electrónica la información pertinente a las autoridades nacionales cuando éstas lo soliciten.

La "cuasi máquina" indicada es sólo para ser incorporada a otra maquinaria (conjunto final) y ésta no puede ser puesta en operación mientras el conjunto final no esté conforme con el cumplimiento de la Directiva 2006/42/CE y con las normas y disposiciones correspondientes.

EXTRACCIÓN DEL EMBALAJE Y MANIPULACIÓN DE LOS REDUCTORES

Reductores LINCE, S38, S38-S, S48, S48-S y S58

El conjunto debe estar compuesto por dos estrobos unidos en alto a un mismo punto. En la parte posterior, se habrá de colocar muy cuidadosamente la correa bajo la tapa posterior de rodamiento, en la parte delantera se habrá de pasar la segunda correa bajo las zapatas de freno, más allá de los tornillos de fijación del vástago de las mismas zapatas, por la parte del volante. Además se habrá de colocar un tercer vínculo **(LINCE/S38/S38-S/S48/S48-S)**; una cadena que se habrá de fijar al mismo enganche de levantamiento. En caso de reductor de eje prolongado, se habrá de utilizar una prolongación para permitir el anclaje a la silleta de la polea. Regule la longitud de las dos correas, de manera que el reductor esté equilibrado horizontalmente en la fase de levantamiento: un desequilibrio acentuado podría hacer deslizar de manera peligrosa las correas desde la posición correcta.

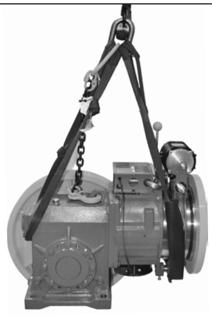
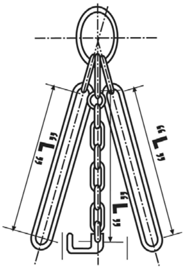


Tabla de pesos de reductores

TIPO DE REDUCTOR	CON MOTOR SIN POLEA
LINCE	169 KG.
S38	200 KG. (5.5 Kw)
S38-S	210 KG. (5.5 Kw)
S48	235 KG. (7.3 Kw)
S48-S	242 KG. (7.3 Kw)
S58-S	281 KG. (7.3 Kw)

***Mantenga los reductores en lugares limpios y bien protegidos de cuerpos extraños, polvo y humedad**



Características de la correa:

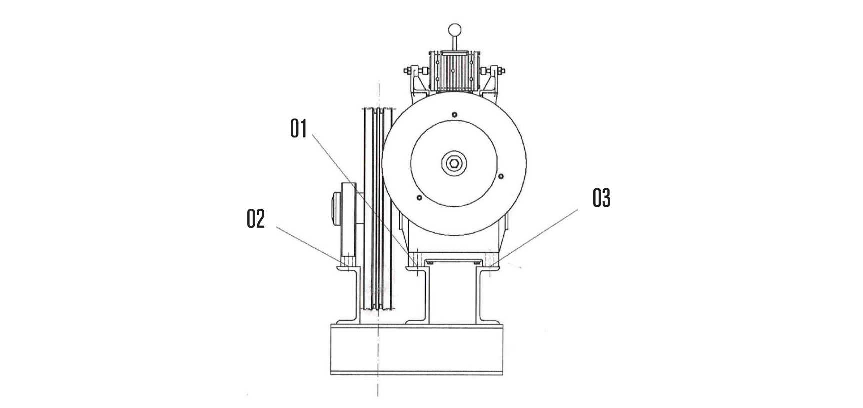
Ancho 50 mm
Carga máxima lineal: 1000 Kg
Carga máxima oblicua: 600 Kg

Coeficiente de seguridad = 6
Poliéster 100%.

	LINCE S38 / S38-S S48 / S48-S	S58-S
CORREA CON DOS ARGOLLAS (1)	L=102 MM	L=100 MM
CADENA DE GANCHO	L=44 MM	------------
CORREA CON DOS ARGOLLAS (2)	L=90 MM	L=100 MM

COLOCACIÓN SOBRE EL BASTIDOR

Estas operaciones son la práctica estándar en todo reductor montado sobre soporte, y sirven para mantener el eje lento perfectamente horizontal cuando la polea está traccionando, teniendo en cuenta las deformaciones estructurales inevitables del bastidor.



Para una sujeción adecuada a la bancada con tres puntos de apoyo, se habrán de seguir los siguientes pasos:

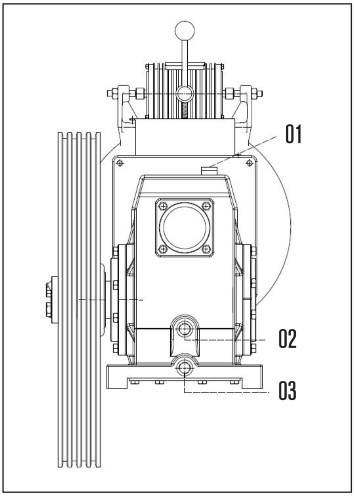
Debemos de tener en cuenta que, los apoyos que soportan la carga de la instalación, son el **punto 1** y el **punto 2**, pues son los más cercanos a la polea y estos comparten la carga, por tanto nos aseguraremos que dichos puntos están debidamente apoyados, no debiendo dificultar dicho apoyo el **punto 3**.

Para realizar esta operación, antes de amarrar los tornillos de sujeción observaremos si entre la pata de la máquina 1 y la UPN existe luz o distancia, si es así esto nos dirá que la pata no se apoya, por tanto si la amarramos con los tornillos, forzaremos el eje si no la suplementamos o aumentamos el espesor con una o varias chapas hasta que no haya luz o distancia, por ejemplo de 0,5 mm.

A continuación de haber aumentado el espesor o suplementado dichas patas, sujetaremos la máquina con 2 tornillos solamente en el **punto 1**, y comprobaremos que el **punto 2 (silleta)**, tenga una holgura sobre la UPN de aprox. 0,2 mm (igual al grosor de una hoja de papel), si no hay posibilidad de medirlo exactamente, comprobar que no está fija sobre la UPN, sino que se puede sacar con la mano sin esfuerzo, pero sin excesiva holgura.

Sujetaremos el **punto 2** con 2 tornillos, y pasaremos al **punto 3**. Este **punto 3**, se verificará después de estar sujetados los **puntos 1 y 2**, si hay que suplementarlo se realizará, y lo sujetaremos con los 2 tornillos, pero le aplicaremos una fuerza o intensidad de amarre más suave que los **puntos 1 y 2**, pues este punto solo sirve de nivelación y no recibe esfuerzo, además que de esta forma no intervendrá en la alineación de los puntos que reciben la carga.

PUESTA EN MARCHA



Antes de poner en marcha el reductor, asegúrese de que el aceite llegue hasta la mitad de la mirilla del nivel, presente en todos los reductores.

El aceite utilizado habrá de ser uno de los indicados en la siguiente tabla, o habrá de poseer las mismas características (viscosidad, aditivo, presión extrema, etc) y en cualquier caso, habrá de ser de óptima calidad.

Si fuera necesario añadir más aceite para llegar al nivel justo, fíjese en la pegatina situada en la parte superior del reductor, que indica el tipo de aceite utilizado en el rodaje del reductor, durante su fabricación. Ponga especial atención en no mezclar nunca aceite mineral con aceite sintético y viceversa.

01. Tapón de llenado
02. Nivel de aceite
03. Tapón de vaciado

Pegatina verde: aceite mineral
Pegatina roja: aceite sintético.

Aceites minerales recomendados

MARCA	CASTROL	GULF	ESSO	SHELL	MOBIL	AGIP	BP	FUCHS	TOTAL
TIPO	ALPHA SP 220	EP LUBRICANT HD 220	SPARTAN EP 220	OMALA OIL 220	MOBILGEAR 630	BLASIA 220	ENERGOL GR-XP 220	SOPRAL CLP220	CARTER EP 220

Tabla cantidades de aceite

MODELO	CANTIDAD
LINCE	2´5 L
S38 / S38-S / S48 / S48-S	3´6 L
S58S	5´5 L

Aceites sintéticos recomendados

MARCA	CASTROL	GULF	ESSO	SHELL	MOBIL	AGIP	BP	FUCHS	TOTAL
TIPO	TRIBOL 800/220	EP LUBRICANT SY 220	-	TIVELA WEB 220	GLIGOYLE HE 220	BLASIA S220	ENERSYN SG-XP220	RENOLIN PG220	CARTER SY 220

Primeramente dé una vuelta completa a la polea, accionando el volante de manera manual, para permitir un correcto engrase de la corona, antes de poner el reductor en funcionamiento. Tenga especial cuidado con el rodaje, el primer movimiento del reductor ha de ser sin los cables de tracción sobre la polea.

A continuación, coloque los cables de tracción sobre la polea y equilibre la carga; compruebe el número de vueltas (rpm) del motor en ambos sentidos; si fueran diferentes, controle el soporte exterior **(según indicado en sección Colocación sobre bastidor)**, dado que puede no estar correctamente nivelado. Una vez aplicadas las cargas, efectúe los primeros recorridos del cabestrante (durante 15´-30´) con una carga en cabina equivalente al 60% de la capacidad de la misma, y sin el tapón de llenado de aceite en el reductor, para poder controlar que no salga humo por el propio orificio de llenado de aceite (lo cual indicaría una anomalía en el funcionamiento).

Concluida esta fase, aumente la carga en cabina hasta el 75% de su capacidad y repita los recorridos ascendentes y descendentes durante el mismo periodo de tiempo, verificando igualmente que no salga humo a través del orificio de llenado de aceite. Posteriormente cargue la cabina al 100% y repita los recorridos anteriormente citados.

A continuación, descargue la cabina hasta el 25% de su capacidad y repita de nuevo los recorridos detallados anteriormente. Por último, descargue totalmente la cabina y repita los recorridos.

Si durante el curso de estas pruebas detecta un sobrecalentamiento del equipo, detenga inmediatamente la máquina y contacte con Alberto Sassi Spain.

ENGRASE

Aténgase a los tipos de aceite aconsejados en la tabla anteriormente indicada, poniendo especial atención en **no mezclar nunca aceite mineral con aceite sintético y viceversa.**

Los modelos LINCE, S38, S38-S, S48 Y S48-S se suministran con el aceite incluido en el cárter. El modelo S58-S deberá de ser llenado antes de su puesta en marcha. El tipo de aceite utilizado en el rodaje del reductor, está identificado en los adhesivos del equipo: VERDE en el caso de aceite MINERAL y ROJO en el caso de aceite SINTÉTICO.

Es recomendable cambiar de aceite con la máquina parada y totalmente en plano.

Si utiliza un aceite mineral, habrá de hacer el primer cambio del mismo después de 350 horas de servicio efectivo; por otra parte, si utiliza aceite sintético, habrá de hacer un primer cambio de aceite, pasadas las 700 horas de servicio efectivo. Sucesivamente habrá de realizar los cambios de aceite cada 12/18 meses para aceites minerales, y cada 24/36 para aceites sintéticos, dependiendo de la intensidad de funcionamiento a la que esté sometido el reductor.

Para sustituir el aceite, por favor siga los siguientes pasos:

01 Desenroscar tapón de llenado
02 Desenroscar tapón de descarga
03 Vaciar el cárter
04 Roscar el tapón de descarga
05 Llenar el cárter de aceite hasta la marca en el visor
06 Roscar el tapón de llenado

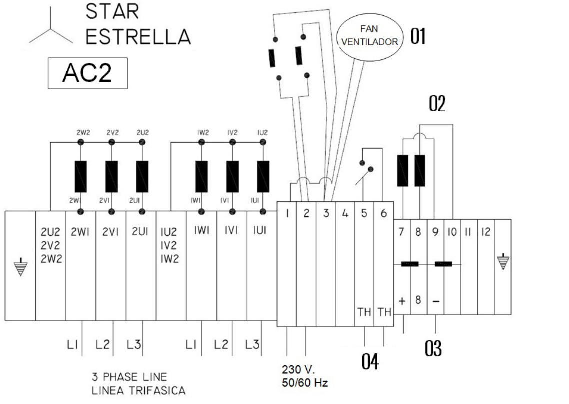
Para sustituir aceite mineral por sintético o viceversa:

01 Suspender la instalación y quitar los cables de la polea.
02 Vaciar el cárter del aceite a sustituir.
03 Colocar el tapón de desagüe y rellenar el cárter de queroseno o gasoil.
04 Rodar sin carga (en vacio), durante 10 minutos.
05 A través del agujero de desagüe, vaciar el cárter de queroseno o gasoil.
06 Rellenar el cárter con el nuevo aceite.
07 Rodar sin carga (en vacio), durante 10 minutos.
08 Controlar que no exista sobrecalentamiento del aceite.
09 Colocar los cables sobre la polea y poner en funcionamiento el ascensor con el 60% de la carga durante 15 minutos.
10 Controlar que no exista sobrecalentamiento del aceite.
11 Si todo es correcto, poner el ascensor en su funcionamiento normal.

Nota: el cojinete de soporte del eje lento está engrasado de por vida y no necesita de mantenimiento en ese aspecto.

CONEXIONADO ELÉCTRICO

Motores eléctricos AC2/AC2VV conexión en estrella



01. Termocontacto del Motor
Accionamiento del ventilador
Motor Thermocontact (to switch-on the fan)

02. Conexión del freno en paralelo
Brake coils in parallel

03. Conexión del freno
Brake connection

04. Termistor del motor
Motor thermistor

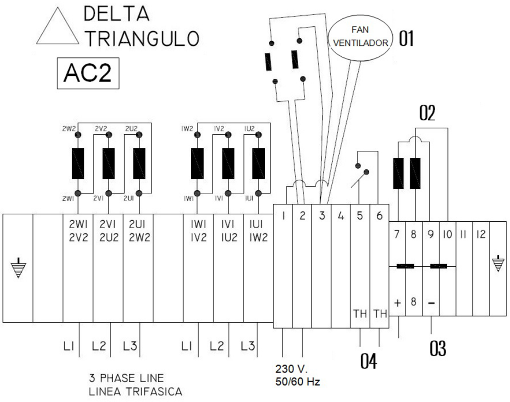
La alimentación de la red se produce a través de los cables L1, L2 y L3. Conecte a los bornes de fijación 1 y 2 del esquema y los cables de alimentación del ventilador (220 V monofásica). Los cables de baja velocidad están conectados a los bornes de fijación 1U1, 1V1, y 1W1, mientras que el borne con los cables 1U2, 1V2 y 1W2 es el centro estrella, siempre para baja velocidad. Los cables de alta velocidad están conectados a los bornes 2U1, 2V1 y 2W1. El borne con los cables 2U2, 2V2 y 2W2 es el centro en estrella del alta velocidad. Los cables de los termorresistores para la protección térmica del motor, están conectados a los bornes 5 y 6. **A los mismos bornes 5 y 6, va conectado un amplificador especial para el control de las resistencias de los termorresistores, sin el cual no se obtendría la protección térmica del motor, hecho que causaría que se quemara el conjunto de los conductores aislados.**

El amplificador de control va conectado entre el cuadro de maniobra y los bornes. Las características son: tensión de alimentación 180 ÷ 245 V, frecuencia 40 ÷ 60 Hz. Conector de comando: un contacto de cambio con corriente permanente 6 A – tensión de contacto 220 ÷ 380 V.

Atención: la tensión máxima permitida sobre los bornes 5 y 6 es de 5 voltios, si supera dicha tensión se quemará el termorresistor. Respecto a los bornes 1, 2, 3, 4, 5, y 6 no existen diferencias de enlace entre el esquema estrella y el esquema triángulo. Por último conecte el freno, controlando que la tensión de entrada sea igual a la indicada en la etiqueta del electroimán.

CONEXIONADO ELÉCTRICO

Motores eléctricos AC2/AC2VV conexión en triángulo



01. Termocontacto del Motor Accionamiento del ventilador
Motor Thermocontact (to switch-on the fan)

02. Conexión del freno en paralelo
Brake coils in parallel

03. Conexión del freno
Brake connection

04. Termistor del motor
Motor thermistor

La alimentación de la red se produce a través de los cables L1, L2 y L3. Los cables de alimentación del ventilador (220 V monofásica) están conectados a los bornes de fijación 1 y 2 del esquema. Los cables de baja velocidad están conectados a los bornes de fijación 1U1, 1V1, y 1W1, mientras que a los bornes 2U1, 2V1 y 2W1 están conectados los cables de alta velocidad. **Los cables de los termorresistores para la protección térmica del motor, están conectados a los bornes 5 y 6. A los mismos bornes 5 y 6, va conectado un amplificador especial para el control de las resistencias de los termorresistores, sin el cual no se obtendría la protección térmica del motor, hecho que causaría el quemado del conjunto de los conductores aislados.**

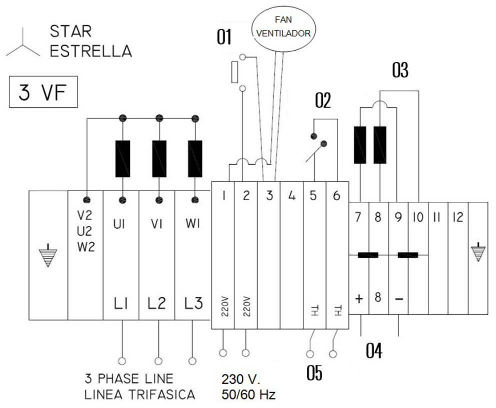
El amplificador de control va conectado entre el cuadro de maniobra y los bornes. Las características son: tensión de alimentación 180 ÷ 245 V, frecuencia 40 ÷ 60 Hz. Conector de comando: un contacto de cambio con corriente permanente 6 A – tensión de contacto 220 ÷ 380 V.

Atención: la tensión máxima permitida sobre los bornes 5 y 6 es de 5 voltios, si supera dicha tensión se quemaría el termorresistor.

TERMOCONTACTO (2) (3)	TERMISTORES NO CONECTAR TENSIÓN > 5V (5) (6)	
230V C.A. - 1A	TEMPERATURA	
	T<145º	T>145º
	R= 300 Ω	R= 4K Ω

CONEXIONADO ELÉCTRICO

Motores eléctricos AC1/AC1VVVF conexión en estrella



01. Termocontacto del Motor
Motor Thermocontact

02. Termistor del motor
Motor thermistor

03. Conexión del freno en paralelo
Brake coils in parallel

04. Conexión del freno
Brake connection

05. Sensor Térmico
To thermistor

La alimentación de la red se produce a través de los cables L1, L2 y L3. Los cables de alimentación del ventilador (220 V monofásica) están conectados a los bornes de fijación 1 y 2 del esquema.
Los cables de la única polaridad del motor están conectados a los bornes de fijación U1, V1 y W1, mientras que los bornes U2, V2 y W2 son el centro de la conexión en estrella.

Los cables de los termorresistores para la protección térmica del motor, están conectados a los bornes 5 y 6. A los mismos bornes 5 y 6 va conectado un amplificador especial para el control de las resistencias de los termorresistores, sin el cual no se obtendría la protección térmica del motor, hecho que causaría el quemado del conjunto de los conductores aislados.

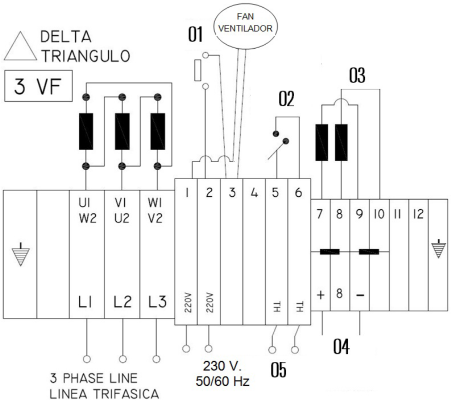
El amplificador de control va conectado entre el cuadro de maniobra y los bornes. Las características son: tensión de alimentación 180 ÷ 245 V, frecuencia 40 ÷ 60 HZ. Conector de comando: un contacto de cambio con corriente permanente 6 A – tensión de contacto 220 ÷ 380 V.

Atención: la tensión máxima permitida sobre los bornes 5 y 6 es de 5 voltios, si supera dicha tensión se quemará el termorresistor. A los bornes 3 y 4 del esquema se enlazará el condensador del ventilador suplementario.

Por último conecte el freno, controlando que la tensión de entrada sea igual a la indicada en la etiqueta del electroimán.

CONEXIONADO ELÉCTRICO

Motores eléctricos AC1/AC1VVVF conexión en triángulo



01. Termocontacto del Motor
Motor Thermocontact

02. Termistor del motor
Motor thermistor

03. Conexión del freno en paralelo
Brake coils in parallel

04. Conexión del freno
Brake connection

05. Sensor Térmico
To thermistor

La alimentación de la red se produce a través de los cables L1, L2 y L3. Los cables de alimentación del ventilador (220 V monofásica) están conectados a los bornes de fijación 1 y 2 del esquema. Los cables de la única polaridad del motor están conectados a los bornes de fijación U1-W2, V1-U2 y W1-V2, mientras que los bornes U2, V2 y W2 son el centro de la conexión en estrella. **Los cables de los termorresistores para la protección térmica del motor, están conectados a los bornes 5 y 6. A los mismos bornes 5 y 6, va conectado un amplificador especial para el control de las resistencias de los termorresistores, sin el cual no se obtendría la protección térmica del motor, hecho que causaría el quemado del conjunto de los conductores aislados.**

El amplificador de control va conectado entre el cuadro de maniobra y los bornes. Las características son: tensión de alimentación 180 ÷ 245 V, frecuencia 40 ÷ 60 HZ. Conector de comando: un contacto de cambio con corriente permanente 6 A – tensión de contacto 220 ÷ 380 V.

Atención: la tensión máxima permitida sobre los bornes 5 y 6 es de 5v, si supera dicha tensión se quemará el termorresistor.

A los bornes 3 y 4 del esquema se enlazará el condensador del ventilador suplementario. Por último conecte el freno, controlando que la tensión de entrada sea igual a la indicada en la etiqueta del electroimán.

TERMOCONTACTO (2) (3)	TERMISTORES NO CONECTAR TENSIÓN > 5V (5) (6)	
230V C.A. - 1A	TEMPERATURA	
	T<145º	T>145º
	R= 200 ÷ 800Ω	R= 4K Ω

REGULACIÓN DE FRENADO

Tarea a realizar exclusivamente por personal especializado

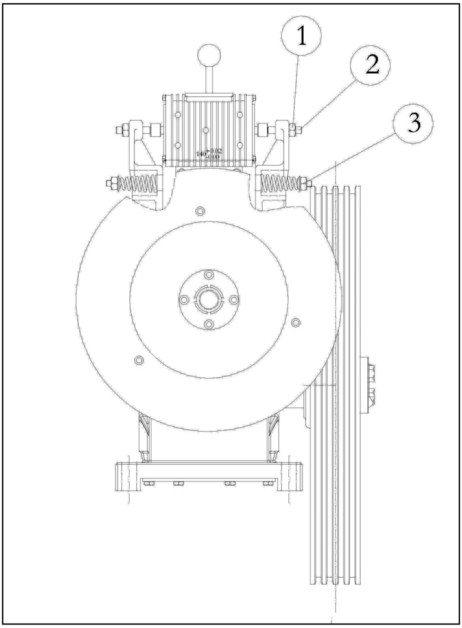
Teniendo el sistema en marcha y el electroimán con tensión, desenrosque la tuerca de bloqueo **1**, e igualmente desenrosque ligeramente el tornillo de regulación **2** hasta que perciba un leve roce de la zapata sobre el tambor de frenado (véase ilustración).

A continuación, enrosque el tornillo de regulación hasta eliminar el roce de la zapata sobre el tambor de freno; una vez haya desaparecido dicho roce, gire media vuelta (180º) a la derecha, el tornillo de regulación, para asegurarnos de que no se produzca rozamiento.

Realice la misma operación en ambas zapatas de freno.

A continuación, asegúrese de que la intensidad de frenado, es la adecuada para detener la cabina en su nivel, y que la confortabilidad es la requerida. Asimismo, asegúrese de que ambas zapatas de freno actúan de manera simultánea tanto al abrirse como al cerrarse sobre el tambor de freno; si esto no fuese así, aumente o disminuya la presión del muelle de frenado sobre cada una de las zapatas, hasta igualar el momento de actuación de apertura y frenado.

Nota: El material de frenado de las zapatas deberá tener un espesor mínimo de 2,5 mm. Una vez alcanzado este espesor mínimo, se recomienda la sustitución de las zapatas de frenado



AJUSTE ZAPATAS SOBRE TAMBOR DE FRENADO

Tarea a realizar exclusivamente por personal especializado

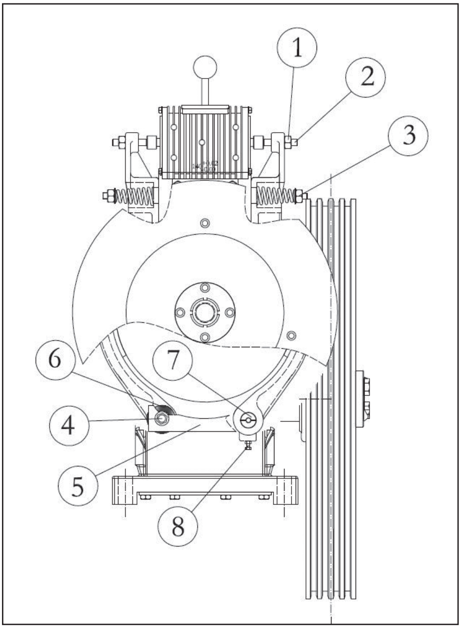
Teniendo la instalación desconectada y **la carga en suspensión**, desenrosque la tuerca de bloqueo **1**, seguidamente desenrosque el tornillo de regulación **2**, afloje las tuercas del muelle **3**, y realice el movimiento de frenado manualmente, revise si el material de frenado de las zapatas se acopla perfectamente sobre el tambor de freno.

Si no se acoplara adecuadamente, libere los tornillos **4** de sujeción de los ejes excéntricos de las zapatas, y retire la chapa de unión **5** de ambos ejes excéntricos, así como las arandelas Belleville **6**.

En este punto, el sistema de freno estará totalmente liberado.

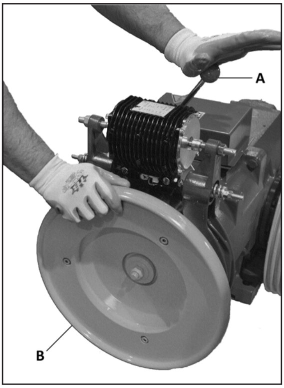
A continuación, acerque manualmente la zapata al tambor de freno, y verifique que el material de frenado se acopla de manera homogénea; de no ser así, utilice un destornillador y haga girar el eje excéntrico **7** de la zapata hasta hacer que el material de frenado de la zapata se acople al tambor de freno. Repita la operación en ambas zapatas.

Una vez perfectamente ajustadas y acopladas las zapatas, sujete el eje excéntrico **7** con los tornillos **8**, y monte el resto de las piezas para dejarlo como en su estado primitivo.



ALBERTO SASSI SPAIN

ACCIONAMIENTO MANUAL DEL REDUCTOR EN CASO DE EMERGENCIA



Uso exclusivo por el personal autorizado

Realice las siguientes tareas estrictamente en el orden especificado:

01 | Desconecte el interruptor general en la sala de máquinas

02 | Empuñe firmemente el volante de control manual **"B"**

03 | Aplicando fuerza suficiente sobre la palanca de freno **"A"**, abra las zapatas de freno. Mueva el volante B en la dirección más apropiada con el fin de llevar la cabina al piso más cercano; y nivélelo utilizando la marca de referencia sobre los cables de acero.

04 | Libere la palanca de freno **"A"**

Advertencia: No reduzca nunca la tensión del muelle de freno para facilitar la operación manual.

Reductores con frenos sobre el eje principal

En caso de accionamiento manual en S38 A3 y S48 A3, libere de manera simultánea la bobina de freno y el freno DF correspondiente. Por favor, consulte el manual de freno DF adjunto con cada reductor A3, para realizar ésta operación.

CONTROLES PERIÓDICOS DE MANTENIMIENTO

Los reductores ALBERTO SASSI SPAIN han sido diseñados con el objetivo de minimizar lo más posible las operaciones de mantenimiento. Asimismo, hay algunas operaciones simples que se han de realizar con regularidad para asegurar un correcto funcionamiento de las máquinas. Después de haber realizado la primera sustitución del aceite como se ha podido comprobar en el capitulo **“engrase”**, verifique el nivel y viscosidad del aceite cada seis meses. Haga los cambios siguientes con relación al uso efectivo de la máquina, según las instrucciones en el capitulo **“engrase”**. Verifique cada 4-6 meses el estado de desgaste del material de frenado. En caso de excesivo desgaste, regule el recorrido de las zapatas mediante los tornillos de regulación (véase capítulo **“regulación de frenado”**) y si el material de frenado alcanza un espesor de 2,5 mm en el punto de máximo desgaste, sustituya las zapatas.

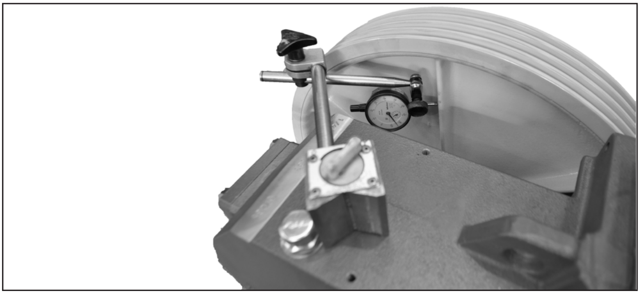
La máquina LINCE no tiene regulación de casquillos. Es de vital importancia que controle:

Juego tornillo sinfín-corona

Para realizar la operación, retire los cables de la polea. Coloque adecuadamente un comparador sobre uno de los planos de la carcasa del reductor, de manera que el extremo medidor pueda estar en contacto con la polea a la distancia desde el eje lento correspondiente al radio de la corona (LINCE - 110 mm, S38 – 130 mm, S48 – 140 mm, S58 – 160 mm) cierre el freno y gire manualmente la polea hacia derecha e izquierda, de manera que se pueda leer la amplitud del juego radial sobre el comparador.

Valores holgura sinfín-corona

Verifique cada **3000 horas** de funcionamiento o por lo menos una vez al año, si los valores máximos de este juego superan **0,3 mm.** En este caso contacte **con ALBERTO SASSI SPAIN para aclaraciones.**



Para la sustitución de rodamientos o cualquier otro elemento vital para el funcionamiento del reductor, por favor contacte con el Departamento Técnico de Alberto Sassi Spain.

MOMENTO DE INERCIA J * (kg.m2)

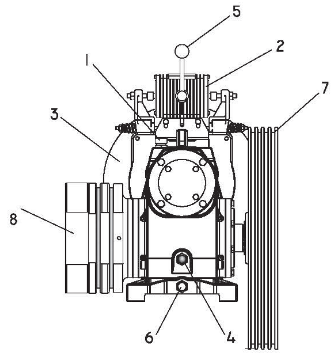
		TIPO DE MOTOR					
		240095A	240118A	240142A	240171A	270172A	270196A
MODELO DE MAQUINA	LINCE AC2	0,510					
	S38 AC2	0,482	0,489	0,597			
	S48 AC2	0,492	0,500	0,607	0,709		
	S58 AC2	0,511	0,519	0,626	0,728	1,102	1,116
	LINCE VVVF	0,238					
	S38 VVVF	0,209	0,216				
	S48 VVVF	0,220	0,227	0,235	0,244		
	S58 VVVF	0,239	0,246	0,254	0,263	0,404	0,418

TODOS LOS DERECHOS RESERVADOS

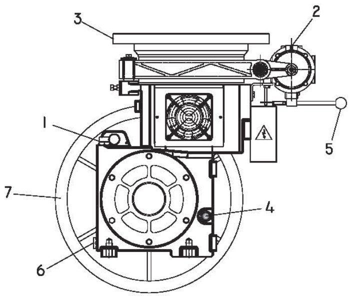
Los diseños en el presente manual son propiedad exclusiva de ALBERTO SASSI SPAIN S.L. La reproducción aunque sea de manera parcial, está prohibida. Los datos y diseños incluidos son a título indicativo y no son vinculantes. Para la exacta interpretación del presente documento, prevalece siempre el texto en español. Los productos presentados pueden, en cualquier momento y sin aviso previo, sufrir modificaciones. **Copyright ALBERTO SASSI SPAIN S.L.**

ALBERTO SASSI SPAIN

ARGANI PER ASCENSORE



S38 / S38S / S48 / S48S / S58S

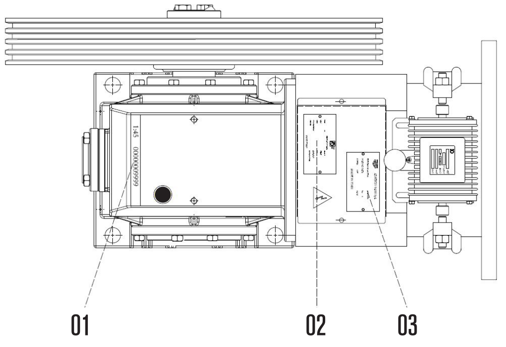


LINCE

1. Tappo immissione olio
2. Bobina freno
3. Volano
4. Livello olio
5. Leva apertura freno
6. Tappo svuotamento olio
7. Puleggia
8. Freno DF02 (accessorio)

TARGHETTE IDENTIFICATIVE ARGANO E MOTORE

Esempi di targhette posizionate sugli argani. La quantità e il posizionamento possono variare in base al tipo di configurazione.



01. Numero di serie
02. Targhetta riduttore
03. Targhetta motore

AVVERTENZE

In fase di ordine di parti di ricambio vi preghiamo di fornire le seguenti informazioni:

01 Tipo di argano

02 Numero di serie dell’argano. Questo dato si trova sulla targhetta identificativa o stampigliato sul corpo del riduttore stesso. Senza questi dati la Alberto Sassi Spain non è in grado di fornire i corretti ricambi e le istruzioni per il loro montaggio.

Per maggiori informazioni sulle condizioni e limitazioni di uso vi preghiamo di leggere attentamente le informazioni contenute in questo libretto.

Tutte le operazioni descritte in questo libretto devono essere eseguite da tecnici specializzati nel campo ascensoristico.

Non è assolutamente permesso smontare alcun componente dell’argano pena il decadimento della garanzia

DICHIARAZIONE DI INCORPORAZIONE

Secondo la Direttiva Ascensori Europea 2006/42/UE , le "quasi - macchine " indicate in questa dichiarazione sono conformi ai requisiti minimi di sicurezza della Direttiva e la principale documentazione tecnica è conforme all'Allegato VII B

Descrizione della "Quasi macchina":

Argani con e senza motore per ascensori e montacarichi dei seguenti tipi:
LINCE, S38, S38-S, S48, S48-S y S58-S.

Costruttore:

ALBERTO SASSI SPAIN S.L.
Polígono Industrial de Guarnizo, parcela 83 A, 39611 Guarnizo - Cantabria - ESPAÑA.

Directivas de referencia:

2014/33/UE Argani e component di sicurezza per ascensori.
2014/30/UE Compatibilità elettromagnetica.

Norme armonizzate di riferimento					
ARGANI		MOTORI TRIFASE A 1 o 2 POLARITA'		FRENO ELETTROMAGNETICO	
Norme Europee	Vibrazioni/ Rumore	Norme costruttive	Norme EMC	Norme costruttive	Norme EMC
EN 81-20 EN 81-50	EN 60034-9 EN 60034-14	EN 60034-1 EN 60034-2 EN 60034-5 EN 60034-8 EN 60204-1	EN 12015 EN 12016 EN 61000-6-3 EN 55011 EN 55014	EN 81-20 EN 81-50	EN 12015 EN 12016 EN 61000-6-3 EN 55011 EN 55014

***Le informazioni dettagliate contenute nel certificate di qualità dell'impianto completo (con numero di serie) prevalgono.**

Il fabbricante si impegna a trasmettere alle autorità nazionali, su richiesta motivata, informazioni pertinenti le "quasi-macchina" in oggetto. Su richiesta, in presenza di adeguata analisi dei rischi a cura del cliente, è possibile la fornitura delle macchine in deroga alle normative tecniche sopra riportate.

Il fabbricante dichiara anche che le "quasi-macchina" sopra descritte sono previste esclusivamente per l'incorporazione in altra macchina (insieme complesso) e non devono essere messe in servizio fino a quando la macchina finale in cui saranno incorporate non sarà dichiarata conforme alla Direttiva 2006/42/CE ed alle corrispondenti norme e disposizioni

ESTRAZIONE DALL'IMBALLO E MOVIMENTAZIONE

Argani LINCE, S38, S38-S, S48, S48-S e S58-S

Il set per la moviemementazione deve essere composto da due cinghie unite in altezza allo stesso punto. Sul retro, la cinghia deve essere posizionata molto attentamente sotto il coperchio del cuscinetto posteriore. Nella parte anteriore, la seconda cinghia deve essere posizionata sotto le ganasce del freno, oltre le viti di fissaggio del tirante delle ganasce freno, sul lato del volano.
E' necessario un terzo punto di fissaggio **(LINCE, S38 / S38-S / S48 / S48-S)**: una catena deve essere fissata allo stesso gancio di sollevamento. Se il riduttore ha un albero allungato, è necessario utilizzare un'estensione per consentire l'ancoraggio alla sella della puleggia. Regolare la lunghezza delle due cinghie in modo che il riduttore sia bilanciato orizzontalmente durante la fase di sollevamento, altrimenti uno squilibrio accentuato potrebbe far scivolare pericolosamente le cinghie dalla posizione corretta

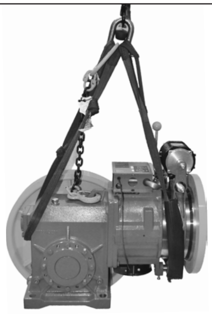
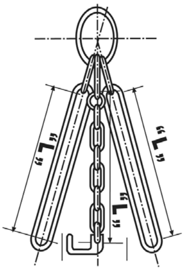


Tabella pesi per argani

TIPO DI ARGANO	CON MOTORE SENZA PULEGGIA
LINCE	169 KG.
S38	200 KG. (5.5 Kw)
S38-S	210 KG. (5.5 Kw)
S48	235 KG. (7.3 Kw)
S48-S	242 KG. (7.3 Kw)
S58-S	281 KG. (7.3 Kw)

***Immagazzinare gli argani in luoghi puliti e proteggerli da corpi estranei e polvere.**



Características de la correa:

Larghezza: 50 mm
Massimo peso lineare: 1000 Kg
Massimo peso obliquo: 600 Kg

Coefficiente di sicurezza = 6
100% Poliestere

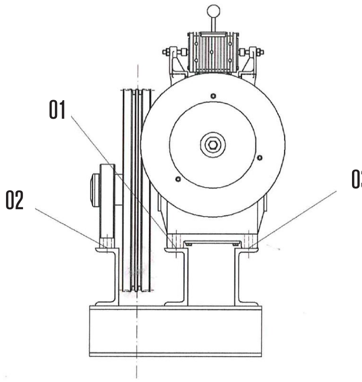
	LINCE S38 / S38-S S48 / S48-S	S58-S
CINGHIA CON DUEANELLI(1)	L=102 MM	L=100 MM
CATENA DI 0	L=44 MM	------------
CINGHIA CON DUE ANELLI(2)	L=90 MM	L=100 MM

ALBERTO SASSI SPAIN

ITALIANO

POSIZIONAMENTO SUL TELAIO

Queste operazioni sono la pratica standard in tutti gli argani montati sul supporto e servono a mantenere l'albero lento perfettamente orizzontale quando la puleggia è in tiro, tenendo conto delle inevitabili deformazioni strutturali del telaio.



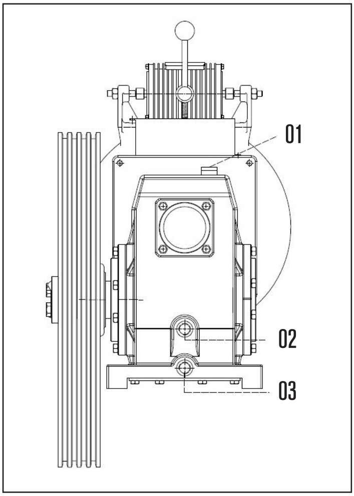
I seguenti passi devono essere seguiti al fine di garantire il corretto fissaggio al telaio con tre punti di appoggio:
Dobbiamo tenere presente che i punti di supporto che sostengono il carico dell'impianto sono i **punti 1 e 2**, perché sono i più vicini alla puleggia e condividono il carico. Pertanto, dobbiamo garantire che questi punti siano adeguatamente supportati, il che non dovrebbe ostacolare tale **punto di supporto 3**.

Per eseguire questa operazione, prima di fissare le viti di fissaggio, dobbiamo osservare se c'è luce o distanza tra il piede della macchina 1 e la UPN. In tal caso, ciò significa che il piede non appoggia correttamente. Pertanto, per evitare di forzare eccessivamente l'albero sarà necessario completare o aumentare lo spessore con una o più piastre di 0,5 mm finché non ci sarà luce o distanza tra di esse.

Dopo aver aumentato lo spessore o aggiunto spessori ai piedi di fissaggio, fissare la macchina con due viti solo nel punto 1, e controllare che il punto 2 (supporto esterno) abbia un gioco sull'UPN di ca. 0,2 mm (uguale allo spessore di un foglio di carta). Se non è possibile misurarlo esattamente, verificare che non sia fisso sull'UPN, ma che possa essere rimosso con la mano senza sforzo, ma senza eccessivo spazio.

Fissare il **punto 2** con due viti e passare al **punto 3**. Il punto 3 verrà verificatodopo aver fissato i **punti 1 e 2**, se è necessario completarlo, fissarlo con le due viti, ma applicare una forza o un'intensità di fissaggio molto più morbida di quella applicata ai **punti 1 e 2**, poiché questo punto serve solo a scopi di livellamento e non riceve sforzi. Inoltre, in questo modo, non interveniamo sull'allineamento dei punti che ricevono il carico

MESSA IN SERVIZIO



01. Tappo di inserimento olio
02. Indicatore livello olio
03. Tappo fuoriuscita olio

Prima di avviare l'argano, assicurarsi che l'olio raggiunga il centro del vetro spia, un elemento montato su tutti i riduttori.

L'olio utilizzato deve essere uno di quelli indicati nella seguente tabella o avere le stesse caratteristiche (viscosità, additivo, pressione estrema, ecc.) e in ogni caso deve essere di ottima qualità.

Se fosse necessario aggiungere altro olio per raggiungere il corretto livello, guardare l'adesivo sulla parte superiore della scatola del riduttore, che indica il tipo di olio utilizzato nel rodaggio del riduttore durante la sua produzione.

Prestare particolare attenzione a non mescolare mai olio minerale con olio sintetico e viceversa

---

ADESIVO VERDE: OLIO MINERALE
ADESIVO ROSSO : OLIO SINTETICO

Tabella OLI MINERALI raccomandati

MARCA	CASTROL	GULF	ESSO	SHELL	MOBIL	AGIP	BP	FUCHS	TOTAL
TIPO	ALPHA SP 220	EP LUBRICANT HD 220	SPARTAN EP 220	OMALA OIL 220	MOBILGEAR 630	BLASIA 220	ENERGOL GR-XP 220	SOPRAL CLP220	CARTER EP 220

Quantità olio

MODELO	CANTIDAD
LINCE	2´5 L
S38 / S38-S / S48 / S48-S	3´6 L
S58S	5´5 L

Tabella OLI SINTETICI raccomandati

MARCA	CASTROL	GULF	ESSO	SHELL	MOBIL	AGIP	BP	FUCHS	TOTAL
TIPO	TRIBOL 800/220	EP LUBRICANT SY 220	-	TIVELA WEB 220	GLIGOYLE HE 220	BLASIA S220	ENERSYN SG-XP220	RENOLIN PG220	CARTER SY 220

ALBERTO SASSI SPAIN

Prima di azionare l'argano girare completamente la puleggia azionando manualmente il volano per consentire la corretta lubrificazione della corona. Prestare particolare attenzione durante il rodaggio, il primo movimento dell'agano deve essere privo dei cavi di trazione sulle pulegge.

Quindi, posizionare i cavi di trazione sulla puleggia e bilanciare il carico. Controllare il numero di giri (giri / min) del motore in entrambe le direzioni. Se diverso, controllare il supporto esterno **(come indicato nella sezione Posizionamento sul telaio)**, poiché potrebbe non essere livellato correttamente. Una volta applicati i carichi, effettuare la prima corsa dell'argano (15 "-30") con un carico in cabina equivalente al 60% della sua capacità, e senza il tappo di riempimento dell'olio nel riduttore, al fine di essere in grado di controllare che non ci sia fumo che fuoriesce dal foro di riempimento dell'olio (il che indicherebbe un'anomalia nell'operazione).

Al termine di questa fase, aumentare il carico in cabina fino al 75% della sua capacità e ripetere i percorsi in salita e in discesa durante lo stesso periodo di tempo, verificando inoltre che non vi siano fuoriuscite di fumo attraverso il foro di riempimento dell'olio. Quindi caricare la cabina al 100% e ripetere i percorsi precedentemente indicati.

Quindi scaricare la cabina fino al 25% della sua capacità e ripetere nuovamente le corse suddette. Infine, scaricare completamente la cabina e ripetere le corse.

Se durante questi test, si rileva un surriscaldamento dell'apparecchiatura, arrestare immediatamente la macchina e contattare Alberto Sassi Spain.

LUBRIFICAZIONE

Osservare i tipi di olio consigliati nella tabella, prestando particolare attenzione a **non mescolare mai olio minerale con olio sintetico e viceversa.**

I modelli LINCE, S38, S38-S, S48 e S48-S vengono già forniti con l'olio al loro interno.
Il modello S58-S deve essere riempito prima di essere utilizzato per la prima volta. Il tipo di olio utilizzato nel rodaggio del riduttore è identificato negli adesivi delle attrezzature: VERDE per olio MINERALE e ROSSO per olio SINTETICO.

Si consiglia di cambiare l'olio con la macchina ferma e completamente livellata.

Se si utilizza un olio minerale, sarà necessario effettuare il primo cambio dell'olio dopo 350 ore di servizio effettivo; d'altra parte, se si utilizza olio sintetico, si dovrà effettuare un primo cambio dell'olio dopo 700 ore di servizio effettivo. Le sostituzioni successive dell'olio devono essere effettuate ogni 12/18 mesi per gli oli minerali e ogni 24/36 mesi per gli oli sintetici, a seconda dell'intensità di funzionamento a cui è sottoposto il riduttore.

Si prega di seguire le seguenti istruzioni per sostituire l'olio

01 Svitare il tappo
02 Svitare il tappo di scarico
03 Svuotare il carter porta olio
04 Avvitare il tappo di scarico
05 Riempire il carter fino al segno indicato sul vetro
06 Avvitare il tappo

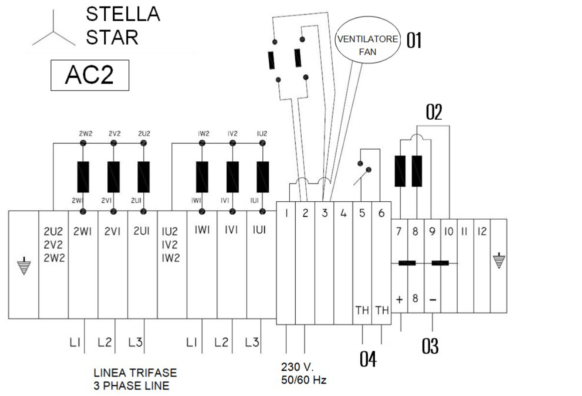
Per sostituire l' Olio minerale con l'Olio sintetico o viceversa

01 Bloccare l'impianto e rimuovere le funi dalla puleggia.
02 Svuotare il carter dall'olio che deve essere sostituito.
03 Posizionare il tappo di scarico e riempire il carter con Kerosene o diesel.
04 Avviare la macchina senza carichi applicati per 10 minuti.
05 Svuotare il carter dal kerosene o diesel usando il foro di scarico.
06 Riempire il carter con il nuovo olio.
07 Avviare la macchina senza carichi applicati in cabina per 10 minuti.
08 Controllare che l'olio non si surriscaldi.
09 Rimettere le funi sulla puleggia e avviare l'impianto ascensore con il 60% del carico per 15 minuti.
10 Controllare che l'olio non si surriscaldi.
11 Se tutto funziona correttamente avviare l'impianto normalmente.

Nota: Il cuscinetto del supporto albero lento è lubrificato a vita, pertanto non richiede manutenzione.

CONNESSIONI ELETTRICHE

Motori AC2/AC2VV connessione a STELLA



01. Termocontatti motore (per azionare il ventilatore)
Motor Thermocontact (to switch-on the fan)

02. Bobine freno in parallelo
Brake coils in parallel

03. Connessioni freno
Brake connection

04. Termistori motore
Motor thermistor

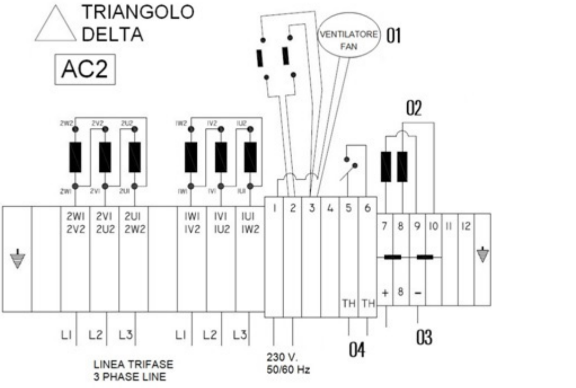
L'alimentazione di rete viene fornita tramite i cavi L1, L2 e L3. Collegare ai terminali di bloccaggio 1 e 2 dello schema e ai cavi di alimentazione della ventola (220 V monofase). I cavi a bassa velocità sono collegati ai terminali di bloccaggio 1U1, 1V1 e 1W1, mentre il terminale con cavi 1U2, 1V2 e 1W2 è il centro stella, sempre per bassa velocità. I cavi dell' alta velocità sono collegati ai terminali 2U1, 2V1 e 2W1. Il terminale con i cavi 2U2, 2V2 e 2W2 è il centro stella dell'alta velocità. **I cavi del termistore per la protezione termica del motore sono collegati ai morsetti 5 e 6. Uno specialeamplificatore è collegato agli stessi morsetti 5 e 6 per controllare i resistori dei termistori, senza i quali non si otterrebbe la protezione termica del motore, che farebbe bruciare il conduttore isolato.**

L'amplificatore di controllo è collegato tra la scatola di controllo e i terminali. Le caratteristiche sono: tensione di alimentazione 180 ÷ 245 V - frequenza 40 ÷ 60 Hz. Connettore di comando: un contatto di scambio con corrente continua 6 A - tensione di contatto 220 ÷ 380 V.

Attenzione: la tensione massima consentita sui morsetti 5 e 6 è 5 volt. Se questa tensione viene superata, il termistore si brucerà. Per quanto riguarda i terminali 1, 2, 3, 4, 5 e 6, non vi sono differenze di collegamento tra i diagrammi a stella e a triangolo. Infine, collegare il freno, assicurandosi che la tensione di ingresso sia uguale a quella indicata sull'etichetta dell'elettromagnete

CONNESSIONI ELETTRICHE

Motori elettrici AC2/ACVV connessione a TRIANGOLO



01. Termocontatti motore (per azionare il ventilatore)
Motor Thermocontact (to switch-on the fan)

02. Bobine freno in parallelo
Brake coils in parallel

03. Connessioni freno
Brake connection

04. Termistori motore
Motor thermistor

L'alimentazione di rete viene fornita tramite i cavi L1, L2 e L3. I cavi di alimentazione del ventilatore (220 V monofase) sono collegati ai morsetti di bloccaggio 1 e 2 nello schema. I cavi a bassa velocità sono collegati ai morsetti di bloccaggio 1U1, 1V1 e 1W1, mentre i cavi ad alta velocità sono collegati ai morsetti 2U1, 2V1 e 2W1. **I cavi del termistore per la protezione termica del motore sono collegati ai morsetti 5 e 6. Uno speciale amplificatore è collegato agli stessi morsetti 5 e 6 per controllare i resistori dei termistori, senza i quali non si otterrebbe la protezione termica del motore, che farebbe bruciare il conduttore isolato.**

L'amplificatore di controllo è collegato tra la scatola di controllo e i terminali. Le caratteristiche sono: tensione di alimentazione 180 ÷ 245 V, frequenza 40 ÷ 60 HZ. Connettore di comando: un contatto di scambio con corrente continua 6 A - tensione di contatto 220 ÷ 380 V.

Attenzione: la tensione massima consentita sui morsetti 5 e 6 è 5 Volt. Se questa tensione viene superata, il termistore si brucerà

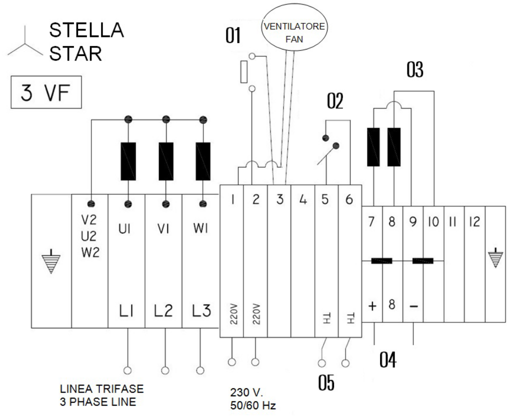
INTERRUTTORE TERMO CONTATTO (2)(3)	TERMISTORI NON COLLEGARE TENSIONE >5V(5)(6)	
230V C.A. - 1A	TEMPERATURA	
	T<145°	T>145°
	R= 300 Ω	R= 4K Ω

ITALIANO

ALBERTO SASSI SPAIN

CONNESSIONI ELETTRICHE

Motori elettrici AC1/AC1VVVF connessione a STELLA



01. Termocontatti motore
Motor Thermocontact

02. Termistor del motor
Motor thermistor

03. Bobine freno in parallelo
Brake coils in parallel

04. Connessioni freno
Brake connection

05. Sensore Térmico
To thermistor

L'alimentazione di rete viene fornita tramite i cavi L1, L2 e L3. I cavi di alimentazione del ventilatore (220 V monofase) sono collegati ai morsetti di bloccaggio 1 e 2 nello schema. I cavi a polarità singola del motore sono collegati ai morsetti di bloccaggio U1, V1 e W1, mentre i morsetti U2, V2 e W2 sono il centro della connessione a stella.

I cavi del termistore per la protezione termica del motore sono collegati ai morsetti 5 e 6. Uno speciale amplificatore è collegato agli stessi morsetti 5 e 6 per controllare i resistori dei termistori, senza i quali non si otterrebbe la protezione termica del motore, che farebbe bruciare il conduttore isolato.

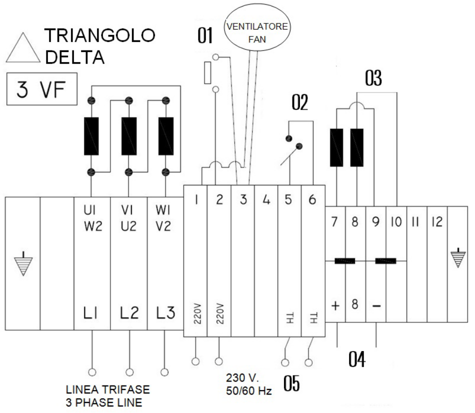
EL'amplificatore di controllo è collegato tra la scatola di controllo e i terminali. Le caratteristiche sono: tensione di alimentazione 180 ÷ 245 V - frequenza 40 ÷ 60 Hz. Connettore di comando: un contatto di scambio con corrente continua 6 A - tensione di contatto 220 ÷ 380 V.

Attenzione: la tensione massima consentita sui morsetti 5 e 6 è 5 Volt. Se questa tensione viene superata, il termistore si brucerà. Il condensatore del ventilatore supplementare deve essere collegato ai morsetti 3 e 4 nello schema.

Infine, collegare il freno, assicurandosi che la tensione di ingresso sia uguale a quella indicata sull'etichetta dell'elettromagnete.

CONNESSIONI ELETTRICHE

Motori elettrici AC1/AC1VVVF connessione a TRIANGOLO



01. Termocontatti motore
Motor Thermocontact

02. Termistor del motor
Motor thermistor

03. Bobine freno in parallelo
Brake coils in parallel

04. Connessioni freno
Brake connection

05. Sensore Térmico
To thermistor

L'alimentazione di rete viene fornita tramite i cavi L1, L2 e L3. I cavi di alimentazione del ventilatore (220 V monofase) sono collegati ai morsetti di bloccaggio 1 e 2 nello schema. I cavi a polarità singola del motore sono collegati ai morsetti di serraggio U1-W2, V1-U2 e W1-V2, mentre i morsetti U2, V2 e W2 sono il centro della connessione a stella. **I cavi del termistore per la protezione termica del motore sono collegati ai morsetti 5 e 6. Uno speciale amplificatore è collegato agli stessi morsetti 5 e 6 per controllare i resistori dei termistori, senza i quali non si otterrebbe la protezione termica del motore, che farebbe bruciare il conduttore isolato.**

L'amplificatore di controllo è collegato tra la scatola di controllo e i terminali. Le caratteristiche sono: tensione di alimentazione 180 ÷ 245 V, frequenza 40 ÷ 60 Hz. Connettore di comando: un contatto di scambio con corrente continua 6 A - tensione di contatto 220 ÷ 380 V.

Attenzione: la tensione massima consentita sui morsetti 5 e 6 è 5 Volt. Se questa tensione viene superata, il termistore si brucerà.

Il condensatore del ventilatore supplementare deve essere collegato ai morsetti 3 e 4 nello schema. Infine, collegare il freno, assicurandosi che la tensione di ingresso sia uguale a quella indicata sull'etichetta dell'elettromagnete

INTERRUTTORE TERMO CONTATTO (2)(3)	TERMISTORI NON COLLEGARE TENSIONE>5V(5)(6)	
230V C.A. - 1A	TEMPERATURA	
	T<145º	T>145º
	R= 200 ÷ 800Ω	R= 4K Ω

ALBERTO SASSI SPAIN

REGOLAZIONE DEL FRENO

Da eseguire esclusivamente da personale qualificato

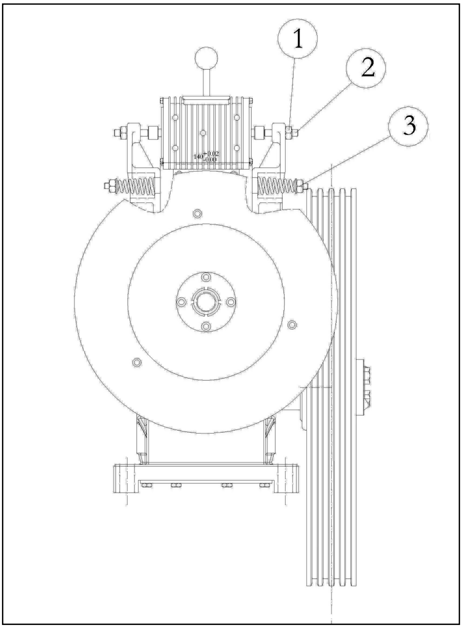
Quando il sistema è in funzione e l'elettromagnete è alimentato, svitare il dado di bloccaggio **1** e svitare leggermente la vite di regolazione **2** finché non si nota un leggero sfregamento della ganascia del freno sul tamburo del freno (vedere l'illustrazione).

Quindi avvitare la vite di regolazione finché non si riesce ad eliminare lo sfregamento della puleggia contro il tamburo del freno. Una volta che questo sfregamento è scomparso, girare la vite di regolazione di mezzo giro (180°) in senso orario per assicurarsi che non vi siano sfregamenti.

Eseguire la stessa operazione su entrambe le ganasce dei freni.

Quindi, assicurarsi che la corrente di frenata sia adeguata per arrestare la cabina al livello appropriato e che il comfort di marcia sia adeguato. Inoltre, assicurarsi che entrambi le ganasce agiscano contemporaneamente durante l'apertura e la chiusura sul tamburo del freno. In caso contrario, aumentare o diminuire la pressione della molla del freno su ciascunaganascia per equalizzare la coppia di azionamento di apertura e frenatura.

Nota: il materiale frenante delle ganasce deve avere uno spessore minimo di 2,5 mm. Il materiale dei freni deve essere sostituito una volta raggiunto questo spessore minimo.



REGOLAZIONE DEL FERODO DEL FRENO SUL TAMBURO DEL FRENO

Da eseguire esclusivamente da personale qualificato

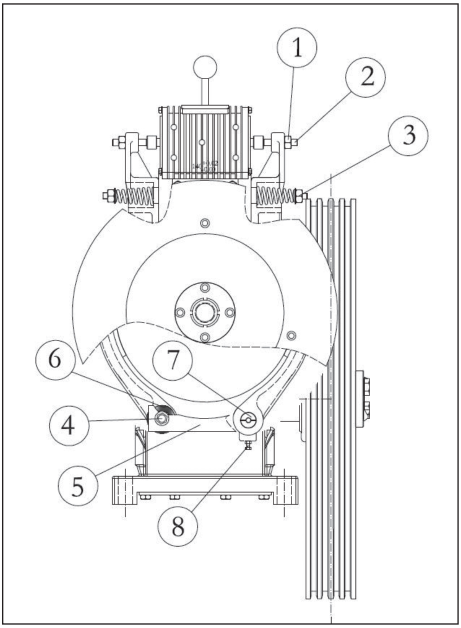
Con l'impianto spento e **il carico in appoggio** , svitare il dado di bloccaggio **1**, quindi svitare la vite di regolazione **2**, allentare i dadi a molla **3** ed eseguire il movimento di frenatura manualmente. Controllare se il materiale frenante delle ganasce si adatta perfettamente al tamburo del freno.

Se non correttamente accoppiato, rimuovere le viti di bloccaggio **4** dai perni eccentrici delle ganasce e rimuovere la piastra di collegamento **5** da entrambi gli assi eccentrici nonché le rondelle Belleville **6**.

A questo punto, il sistema di frenatura sarà completamente rilasciato.

Quindi, spostare manualmente la ganascia più vicino al tamburo del freno e controllare che il materiale del freno sia accoppiato in modo uniforme. In caso contrario, dopo aver allentato la vite **8**, utilizzare un cacciavite e ruotare il perno eccentrico **7** della ganascia finché il materiale frenante non è perfettamente accoppiato al tamburo del freno. Ripetere l'operazione su entrambe le ganasce dei freni.

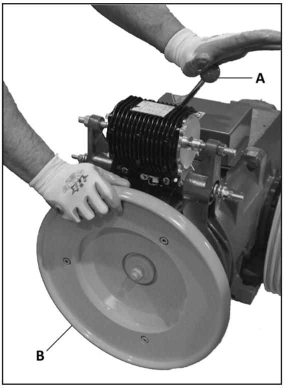
Una volta che le ganasce sono state perfettamente regolate e accoppiate, bloccare il perno eccentrico **7** con le viti **8** e montare il resto delle parti per lasciarlo come nel suo stato originale



ALBERTO SASSI SPAIN

ITALIANO

OPERAZIONI MANUALI DA ESEGUIRE SULL'ARGANO IN CASO DI EMERGENZA



Devono essere eseguite SOLO da personale qualificato

Eseguire le seguenti azioni nell'ordine specificato

01 Scollegare l'interruttore generale nel quadro elettrico

02 Tenere con forza con le mani il volano **"B"**

03 Aprire le ganasce applicando una forza sufficiente sulla leva freno **"A"**, Muovere il volano B nella direzione più appropriata fino a portare la cabina al piano più vicino e allinearsi al segno indicato sulle funi.

04 Rilasciare la leva freno **"A"**

Attenzione: non allentare mai la tensione delle molle freno per facilitare l'operazione manuale.

Argani con freni di sicurezza sull'asse lento

Per le operazioni manuali su S38 A3 e S48 A3, aprire l'elettromagnete freno e il freno DF corrispondente in modo simultaneo.Vi preghiamo di fare riferimento al manuale del freno DF fornito con l'argano secondo la normativa A3.

MANUTENZIONE ORDINARIA

I riduttori ALBERTO SASSI SPAIN sono stati progettati con l'obiettivo di ridurre al minimo le operazioni di manutenzione. Tuttavia, ci sono alcune semplici operazioni che devono essere eseguite regolarmente per garantire il corretto funzionamento delle macchine. Dopo aver effettuato il primo cambio dell'olio, come si può vedere nel capitolo **"Lubrificazione"**, il livello dell'olio e la viscosità devono essere controllati ogni sei mesi. Eseguire le seguenti modifiche a seconda del reale utilizzo della macchina e secondo le istruzioni contenute nel capitolo **"Lubrificazione".** Controllare il materiale del freno per usura ogni 4-6 mesi. In caso di usura eccessiva, regolare il movimento della ganascia utilizzando le viti di regolazione (vedere il capitolo **"Regolazione del freno"**) e se lo spessore del materiale frenante è2,5 mm nel punto di massima usura, sostituire le ganasce.

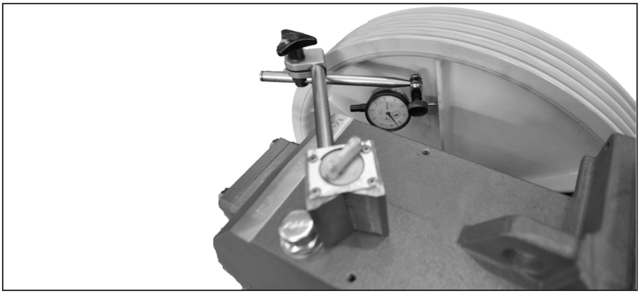
La macchina LINCE non necessita di regolazione dei cuscinetti. È di vitale importanza monitorare:

Gioco vite senza fine – corona

Per fare questo, rimuovere le funi dalla puleggia. Posizionare un comparatore su uno dei piani del carter del riduttoreo in modo tale che l'estremità di misurazione sia a contatto con la puleggia ad una distanza dall'asse lento corrispondente al raggio della corona (**LINCE** - 110 mm, **S38** – 130 mm , **S48** – 140 mm, **S58** – 160 mm). Chiudere il freno e ruotare manualmente la puleggia in senso orario e antiorario in modo che l'ampiezza del gioco radiale possa essere letta sul comparatore.

Valori di usura dellavite senza fine - corona

Verificare se i valori massimi di questo gioco superano 0,3 mm ogni **3000** ore di funzionamento o almeno una volta all'anno. In tal caso, contattare **ALBERTO SASSI SPAIN** per chiarimenti.



Per la sostituzione del cuscinetto o di altre parti fondamentali dell'argano vi preghiamo di contattare la Alberto Sassi Spain

ALBERTO SASSI SPAIN

MOMENTO DI INERZIA J * (kg.m2)

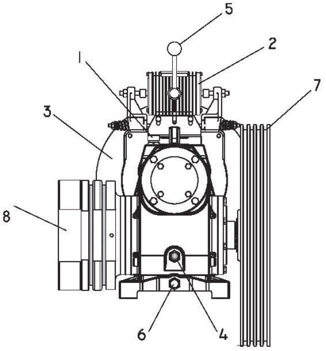
		TIPO DI MOTORE					
		240095A	240118A	240142A	240171A	270172A	270196A
MODELLO DI MACCHINA	LINCE AC2	0,510					
	S38 AC2	0,482	0,489	0,597			
	S48 AC2	0,492	0,500	0,607	0,709		
	S58 AC2	0,511	0,519	0,626	0,728	1,102	1,116
	LINCE VVVF	0,238					
	S38 VVVF	0,209	0,216				
	S48 VVVF	0,220	0,227	0,235	0,244		
	S58 VVVF	0,239	0,246	0,254	0,263	0,404	0,418

TUTTI I DIRITTI RISERVATI

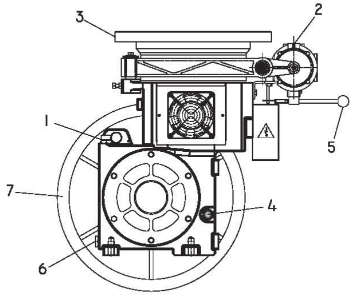
I disegni contenuti in questo manuale sono di proprietà esclusiva di ALBERTO SASSI SPAIN, S.L. e la riproduzione totale o parziale di questo è vietata. I dettagli e i disegni qui inclusi sono solo a scopo informativo e non sono legalmente vincolanti. Per l'interpretazione esatta di questo documento, prevarrà sempre la versione spagnola. I prodotti possono essere soggetti a modifiche in qualsiasi momento e senza preavviso. **Copyright ALBERTO SASSI SPAIN S.L.**

ALBERTO
SASSI
SPAIN

REDUCTORES PARA ELEVADORES



S38 / S38S / S48 / S48S / S58S

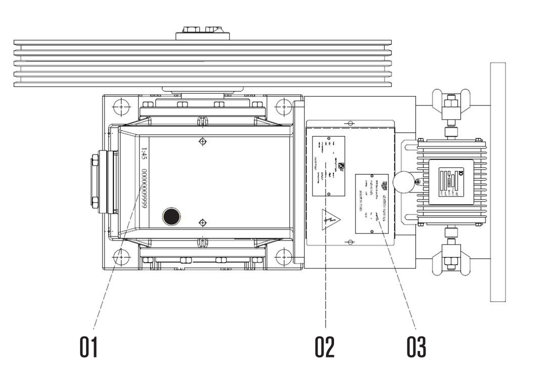


LINCE

1. Tampão de enchimento
2. Bobina de freio
3. Aro de inércia
4. Nível
5. Alavanca libertação freio
6. Tampão de esvaziamento
7. Roldana
8. Freio DF02 (Acessório)

CHAPAS DE IDENTIFICAÇÃO DO REDUTOR E DO MOTOR

Exemplos de chapas colocadas nos redutores. O número e as posições de ditas chapas podem variar de acordo com as diferentes configurações.



01. Número de série
02. Chapa redutor
03. Chapa motor

AVISOS

Para realizar encomendas de peças sobressalentes, proporcione sempre a seguinte informação à empresa:

01 Tipo de reductor

02 Número de série do redutor, que encontrará impresso sobre a chapa de identificação e gravada no próprio corpo do redutor. Estes dados são essenciais para que Alberto Sassi Spain lhe possa enviar as peças sobressalentes corretas, assim como as instruções detalhadas para a sua instalação.

Para mais informações sobre as condições e limitações de utilização, por favor leia atentamente os dados de manutenção contidos no presente manual.

Todas as operações detalhadas neste manual devem ser efetuadas por técnicos especializados em elevadores.

Não é permitido, em hipótese alguma, desmontar qualquer componente do redutor, o que originaria a anulação da garantia do redutor.

DECLARAÇÃO DE CONFORMIDADE CE DO FABRICANTE

De acordo com a Diretiva comunitária 2006/42/CE relativa às Máquinas, declara-se que a "quase máquina" apresentada nesta declaração está de acordo com os requisitos essenciais de segurança de dita Diretiva e que a documentação técnica pertinente está de acordo com o Anexo VII B.

Descrição das "quase máquinas":

Redutores com e sem motores específicos para elevadores e empilhadores do tipo:
LINCE, S38, S38-S, S48, S48-S e S58-S.

Fabricante:

ALBERTO SASSI SPAIN S.L.
Polígono Industrial de Guarnizo, parcela 83 A,
39611 Guarnizo - Cantabria - ESPAÑA.

Diretivas de referência:

2014/33/UE Elevadores e componentes de segurança para elevadores.
2014/30/UE Compatibilidade eletromagnética.

Normas harmonizadas de referência					
REDUCTOR		**MOTOR ASSÍNCRONO TRIFÁSICO 1 OU 2 POLARIDADES**		**FREIO ELETROMAGNÉTICO**	
Norma Europeia	Vibrações / Ruído	Normas construtivas	Normas CEM	Normas construtivas	Normas CEM
EN 81-20 EN 81-50	EN 60034-9 EN 60034-14	EN 60034-1 EN 60034-2 EN 60034-5 EN 60034-8 EN 60204-1	EN 12015 EN 12016 EN 61000-6-3 EN 55011 EN 55014	EN 81-20 EN 81-50	EN 12015 EN 12016 EN 61000-6-3 EN 55011 EN 55014

***Prevalece a informação detalhada no certificado de qualidade do equipamento (Com número de série).**

O fabricante compromete-se a transmitir por via eletrónica a informação pertinente às autoridades nacionais quando estas o solicitem.

A "quase máquina" indicada serve apenas para ser incorporada a outra maquinaria (conjunto final) e esta não pode ser posta a funcionar sem que o conjunto final não esteja de acordo com o cumprimento da Diretiva 2006/42/CE e com as normas e disposições correspondentes.

EXTRAÇÃO DA EMBALAGEM E MANIPULAÇÃO DOS REDUTORES

Reductores LINCE, S38, S38-S, S48, S48-S y S58

O conjunto deve ser composto por dois cabos de sujeição unidos no alto num mesmo ponto. Na parte posterior, deve-se colocar muito cuidadosamente a correia sob a tampa posterior de rolamento, na parte da frente deve-se passar a segunda correia sob os calços de freio, passando os parafusos de fixação da haste desses mesmos calços, pela parte do volante. Também se deve colocar um terceiro vínculo **(LINCE, S38/S38-S/S48/S48-S)**: uma corrente que será fixada ao próprio gancho de levantamento. No caso de redutor de eixo prolongado, deve-se utilizar uma prolongação que permita a ancoragem ao suporte da roldana. Regule o comprimento das duas correias, de forma a que o redutor fique horizontalmente equilibrado na fase de levantamento: um desequilíbrio acentuado poderia ocasionar o deslizamento perigoso das correias desde a posição correta.

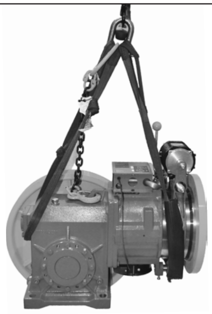
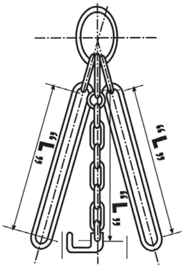


Tabela de pesos de redutores

TIPO DE REDUCTOR	CON MOTOR SEM ROLDANA
LINCE	169 KG.
S38	200 KG. (5.5 Kw)
S38-S	210 KG. (5.5 Kw)
S48	235 KG. (7.3 Kw)
S48-S	242 KG. (7.3 Kw)
S58-S	281 KG. (7.3 Kw)

***Mantenha os redutores em locais limpos e bem protegidos de corpos estranhos e pó**



Características da correia:

Largura 50 mm
Carga máxima linear: 1000 Kg
Carga máxima oblíqua: 600 Kg

Coeficiente de segurança = 6
Poliéster 100%.

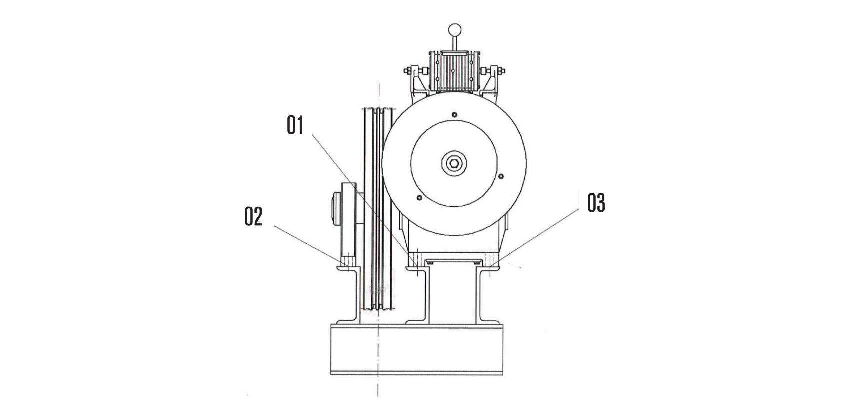
	LINCE S38 / S38-S S48 / S48-S	S58-S
CORREIA COM DUAS ARGOLAS (1)	L=102 MM	L=100 MM
CADEIA DE GANCHO	L=44 MM	------------
CORREIA COM DUAS ARGOLAS (2)	L=90 MM	L=100 MM

ALBERTO SASSI SPAIN

PORTUGUES

COLOCAÇÃO SOBRE O CHASSIS

Estas operações são a prática standard em todo o redutor montado sobre suporte, e servem para manter o eixo lento perfeitamente horizontal quando a roldana está a exercer tração, tendo em conta as deformações estruturais inevitáveis do chassis.



Para uma sujeição adequada à bancada com três pontos de apoio, têm que se seguir os seguintes passos:

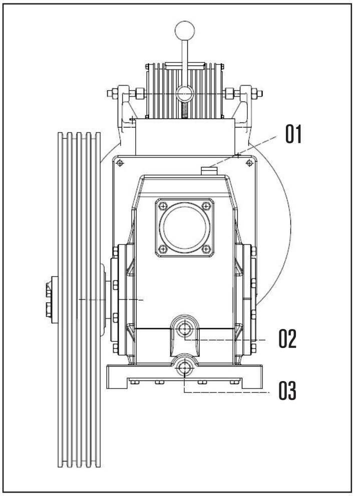
Devemos ter em conta que, os apoios que suportam a carga da instalação, são o **ponto 1** e o **ponto 2**, pois são os mais próximos da roldana e estes sustêm a carga, por isso, devemos assegurar-nos que estes dois pontos estão devidamente apoiados, não devendo o **punto 3** dificultar dito apoio.

Para realizar esta operação, antes de apertar os parafusos de sujeição observaremos se entre a perna da máquina 1 e a UPN existe luz ou distância, se assim for é porque a perna está mal apoiada, por isso, se apertarmos os parafusos forçaremos o eixo se não completarmos ou aumentarmos a espessura com uma ou várias chapas até que não haja luz ou distância, por exemplo, de 0,5 mm.

Após termos aumentado a espessura ou completado ditas pernas, sujeitaremos a máquina com 2 parafusos apenas no **ponto 1**, e comprovaremos se o **ponto 2 (suporte)**, tem uma folga sobre a UPN de aproximadamente 0,2 mm (igual à espessura de uma folha de papel), se não houver a possibilidade de o medir com exatidão, comprovar que não está fixa sobre a UPN e que se pode retirar com a mão sem esforço, mas sem uma folga excessiva.

Sujeitaremos o **ponto 2** com 2 parafusos, e passaremos ao **ponto 3**. Este **ponto 3**, será verificado após se ter sujeitado os **pontos 1 y 2**, Caso seja necessário completá-lo, assim se o fará, e depois sujeitá-lo-emos com 2 parafusos, mas apertá-los-emos com menos força ou intensidade que nos **pontos 1 y 2**, pois este ponto só serve como nivelamento e não recebe esforço, para além de que desta forma não intervirá no alinhamento dos pontos que recebem a carga.

ARRANQUE



Antes de pôr o redutor a funcionar, assegure-se de que o óleo chega até metade do medidor de nível, presente em todos os redutores.

O óleo utilizado terá de ser um dos indicados na seguinte tabela, ou terá que possuir as mesmas características (viscosidade, aditivo, pressão extrema, etc.) e em qualquer caso, terá de ser de ótima qualidade.

Quando for necessário acrescentar mais óleo para chegar ao nível indicado, leia a informação que vem no autocolante situado na parte superior do redutor, que indica o tipo de óleo utilizado na rodagem do redutor, durante o seu fabrico. Preste especial cuidado em não misturar nunca óleo mineral com óleo sintético e vice-versa.

01. Tampão de enchimento
02. Indicador de nível de óleo
03. Tampão de esvaziamento de óleo

Autocolante verde: óleo mineral
Autocolante vermelho: óleo sintético.

Óleos minerais recomendados

MARCA	CASTROL	GULF	ESSO	SHELL	MOBIL	AGIP	BP	FUCHS	TOTAL
TIPO	ALPHA SP 220	EP LUBRICANT HD 220	SPARTAN EP 220	OMALA OIL 220	MOBILGEAR 630	BLASIA 220	ENERGOL GR-XP 220	SOPRAL CLP220	CARTER EP 220

Tabela de quantidades de óleo

MODELO	QUANTIDADE
LINCE	2´5 L
S38 / S38-S / S48 / S48-S	3´6 L
S58S	5´5 L

Óleos sintéticos recomendados

MARCA	CASTROL	GULF	ESSO	SHELL	MOBIL	AGIP	BP	FUCHS	TOTAL
TIPO	TRIBOL 800/220	EP LUBRICANT SY 220	-	TIVELA WEB 220	GLIGOYLE HE 220	BLASIA S220	ENERSYN SG-XP220	RENOLIN PG220	CARTER SY 220

ALBERTO SASSI SPAIN

Primeiro dê uma volta completa à roldana, acionando o volante de forma manual, para permitir uma correta lubrificação da coroa, antes de pôr o redutor a funcionar. Tenha especial cuidado com a rodagem, o primeiro movimento do redutor deve ser sem os cabos de tração sobre a roldana.

Depois, coloque os cabos de tração sobre a roldana e equilibre a carga; comprove o número de voltas (rpm) do motor em ambos os sentidos; se forem diferentes, controle o suporte exterior **(segundo é indicado na secção Colocação sobre chassis)**, uma vez que pode não estar corretamente nivelado. Uma vez aplicadas as cargas, efetue os primeiros percursos do cabestrante (durante 15´-30´) com uma carga em cabina equivalente a 60% da capacidade da mesma, e sem o tampão de enchimento de óleo no redutor, para poder controlar se não sai fumo pelo próprio orifício de enchimento de óleo (o que indicaria uma anomalia no funcionamento).

Concluída esta fase, aumente a carga em cabina até 75% da sua capacidade e repita os percursos ascendentes e descendentes durante o mesmo período de tempo, verificando também se não sai fumo através do orifício de enchimento de óleo. Posteriormente carregue a cabina a 100% e repita os percursos anteriormente mencionados.

Depois, descarregue a cabina até chegar a 25% da sua capacidade e repita novamente os percursos detalhados anteriormente. Por último, descarregue totalmente a cabina e repita os percursos.

Caso detete um sobreaquecimento do equipamento durante o decurso destas provas, detenha de imediato a máquina e entre em contacto com Alberto Sassi Spain.

LUBRIFICAÇÃO

Restrinja-se aos tipos de óleo aconselhados na tabela anteriormente indicada, prestando especial cuidado em **nunca misturar óleo mineral com óleo sintético e vice-versa.**

Os modelos LINCE, S38, S38-S, S48 e S48-S são fornecidos com o óleo incluído no cárter. O modelo S58-S deverá ser enchido antes do seu arranque. O tipo de óleo utilizado na rodagem do redutor, está identificado nos autocolantes presentes no equipamento: VERDE no caso de óleo MINERAL e VERMELHO no caso de óleo SINTÉTICO.

É recomendável mudar o óleo com a máquina parada e totalmente em plano.

Caso utilize um óleo mineral, é necessário trocá-lo pela primeira vez após 350 horas de serviço efetivo; por outro lado, caso utilize óleo sintético, é necessário trocá-lo pela primeira vez passadas 700 horas de serviço efetivo. Seguidamente, há que realizar as trocas de óleo passados 12/18 meses para óleos minerais, e passados 24/36 meses para óleos sintéticos, dependendo da intensidade de funcionamento à qual o redutor está submetido.

Para substituir o óleo, por favor, siga os seguintes passos:

01 Desenroscar o tampão de enchimento
02 Desenroscar o tampão de esvaziamento
03 Esvaziar o cárter
04 Enroscar o tampão de esvaziamento
05 Encher o cárter de óleo até à marca que aparece no visor
06 Enroscar o tampão de enchimento

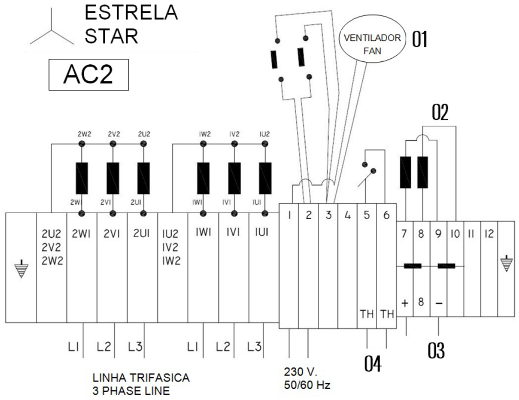
Para substituir o óleo mineral por sintético ou vice-versa:

01 Suspender a instalação e retirar os cabos da roldana.
02 Esvaziar o óleo a substituir do cárter.
03 Colocar o tampão de esvaziamento e encher o cárter de querosene o gasóleo.
04 Rodar sem carga (vazio), durante 10 minutos.
05 Através do orifício escoadouro, esvaziar o cárter de querosene ou gasóleo.
06 Encher o cárter com o novo óleo.
07 Rodar sem carga (vazio), durante 10 minutos.
08 Controlar se não existe sobreaquecimento do óleo.
09 Colocar os cabos sobre a roldana e pôr em funcionamento o elevador com 60% da carga durante 15 minutos.
10 Controlar se não existe sobreaquecimento do óleo.
11 Se tudo estiver correto, pôr o elevador no seu normal funcionamento.

Nota: o rolamento de suporte do eixo lento está lubrificado para sempre e não necessita de manutenção nesse aspeto.

INSTALAÇÃO ELÉTRICA

Motores elétricos AC2/AC2VV conexão em estrela



01. Contacto térmico do motor para acionamento do ventilador
Motor Thermocontact (to switch-on the fan)

02. Conexão do travão em paralelo
Brake coils in parallel

03. Conexão do travão
Brake connection

04. Térmico do motor
Motor thermistor

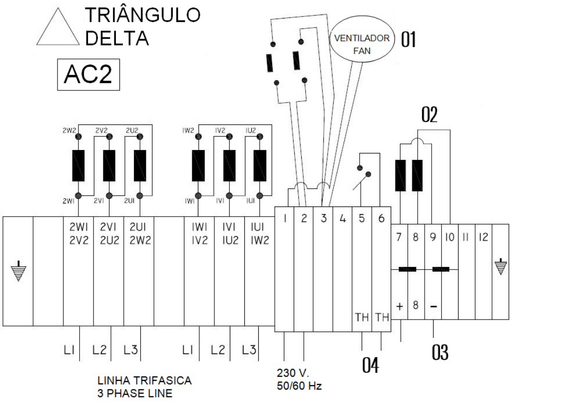
A alimentação da rede produz-se através dos cabos L1, L2 e L3. Ligue os bornes de fixação 1 e 2 do esquema e os cabos de alimentação do ventilador (220 V monofásica). Os cabos de baixa velocidade estão ligados aos bornes de fixação 1U1, 1V1 e 1W1, enquanto que o borne com os cabos 1U2, 1V2 e 1W2 é o centro em estrela, sempre para baixa velocidade. Os cabos de alta velocidade estão ligados aos bornes 2U1, 2V1 e 2W1. O borne com os cabos 2U2, 2V2 e 2W2 é o centro em estrela da alta velocidade. Os cabos dos termorresistores para a proteção térmica do motor, estão ligados aos bornes 5 e 6. **Aos mesmos bornes 5 e 6, está ligado um amplificador especial para o controlo das resistências dos termorresistores, sem a qual não se obteria a proteção térmica do motor, o que faria com que o conjunto dos condutores isolados se queimasse.**

O amplificador de controlo está ligado entre o quadro de manobra e os bornes. As características são: tensão de alimentação 180 ÷ 245 V, frequência 40 ÷ 60 Hz. Conector de comando: um interruptor de comutação com corrente permanente 6 A – tensão de contacto 220 ÷ 380 V.

Atenção: a tensão máxima permitida sobre os bornes 5 e 6 é de 5 volts, caso supere dita tensão o termorresistor queimar-se-ia. Em relação aos bornes 1, 2, 3, 4, 5 e 6 não existem diferenças de ligação entre o esquema estrela e o esquema triângulo. Por último conecte o freio, controlando se a tensão de entrada é igual à indicada na etiqueta do eletroíman.

INSTALAÇÃO ELÉTRICA

Motores eléctricos AC2/AC2VV conexão em triângulo



01. Contacto térmico do motor para acionamento do ventilador
Motor Thermocontact (to switch-on the fan)

02. Conexão do travão em paralelo
Brake coils in parallel

03. Conexão do travão
Brake connection

04. Térmico do motor
Motor thermistor

A alimentação da rede produz-se através dos cabos L1, L2 e L3. Os cabos de alimentação do ventilador (220 V monofásica) estão ligados aos bornes de fixação 1 e 2 do esquema. Os cabos de baixa velocidade estão ligados aos bornes de fixação 1U1, 1V1 e 1W1, enquanto que aos bornes 2U1, 2V1 e 2W1 estão ligados os cabos de alta velocidade. **Os cabos dos termorresistores para a proteção térmica do motor, estão ligados aos bornes 5 e 6. Aos mesmos bornes 5 e 6, está ligado um amplificador especial para o controlo das resistências dos termorresistores, sem o qual não se obteria a proteção térmica do motor, o que faria com que o conjunto dos condutores isolados se queimasse.**

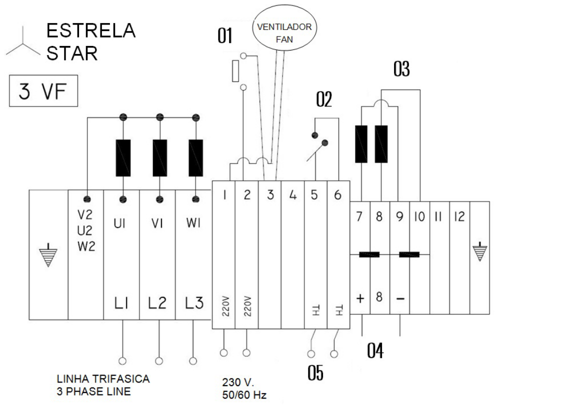
O amplificador de controlo está ligado entre o quadro de manobra e os bornes. As características são: tensão de alimentação 180 ÷ 245 V, frequência 40 ÷ 60 Hz. Conector de comando: um interruptor de comutação com corrente permanente 6 A – tensão de contacto 220 ÷ 380 V.

Atenção: a tensão máxima permitida sobre os bornes 5 e 6 é de 5 volts, caso supere dita tensão o termorresistor queimar-se-ia.

<table>
<tr><th>TERMOCONTACTO
(2) (3)</th><th colspan="2">TERMISTORES NÃO LIGAR
TENSÃO > 5V (5) (6)</th></tr>
<tr><td rowspan="3">230V C.A. - 1A</td><td colspan="2">TEMPERATURA</td></tr>
<tr><td>T<145º</td><td>T>145º</td></tr>
<tr><td>R= 300 Ω</td><td>R= 4K Ω</td></tr>
</table>

INSTALAÇÃO ELÉTRICA

Motores eléctricos AC1/AC1VVVF conexão em estrela



01. Contacto térmico do motor
Motor Thermocontact

02. Térmico do motor
Motor thermistor

03. Conexão do travão em paralelo
Brake coils in parallel

04. Conexão do travão
Brake connection

05. Sensor térmico
To thermistor

A alimentação da rede produz-se através dos cabos L1, L2 e L3. Os cabos de alimentação do ventilador (220 V monofásica) estão ligados aos bornes de fixação 1 e 2 do esquema. Os cabos da única polaridade do motor estão ligados aos bornes de fixação U1, V1 e W1, enquanto que aos bornes U2, V2 e W2 estão ligados os cabos da conexão em estrela.

Os cabos dos termorresistores para a proteção térmica do motor, estão ligados aos bornes 5 e 6. Aos mesmos bornes 5 e 6, está ligado um amplificador especial para o controlo das resistências dos termorresistores, sem a qual não se obteria a proteção térmica do motor, o que faria com que o conjunto dos condutores isolados se queimasse.

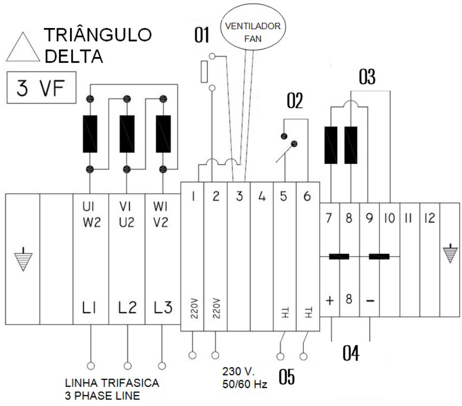
O amplificador de controlo está ligado entre o quadro de manobra e os bornes. As características são: tensão de alimentação 180 ÷ 245 V, frequência 40 ÷ 60 HZ. Conector de comando: um interruptor de comutação com corrente permanente 6 A – tensão de contacto 220 ÷ 380 V.

Atenção: a tensão máxima permitida sobre os bornes 5 e 6 é de 5 volts, caso supere dita tensão o termorresistor queimar-se-ia. Os bornes 3 e 4 do esquema serão conectados ao condensador do ventilador suplementar.

Por último conecte o freio, controlando se a tensão de entrada é igual à indicada na etiqueta do eletroíman.

INSTALAÇÃO ELÉTRICA

Motores eléctricos AC1/AC1VVVF conexão em triângulo



01. Contacto térmico do motor
Motor Thermocontact

02. Térmico do motor
Motor thermistor

03. Conexão do travão em paralelo
Brake coils in parallel

04. Conexão do travão
Brake connection

05. Sensor térmico
To thermistor

A alimentação da rede produz-se através dos cabos L1, L2 e L3. Os cabos de alimentação do ventilador (220 V monofásica) estão ligados aos bornes de fixação 1 e 2 do esquema. Os cabos da única polaridade do motor estão ligados aos bornes de fixação U1-W2, V1-U2 e W1-V2, enquanto que aos bornes U2, V2 e W2 estão ligados os cabos da conexão em estrela. **Os cabos dos termorresistores para a proteção térmica do motor, estão ligados aos bornes 5 e 6. Aos mesmos bornes 5 e 6, está ligado um amplificador especial para o controlo das resistências dos termorresistores, sem o qual não se obteria a proteção térmica do motor, o que faria com que o conjunto dos condutores isolados se queimasse.**

O amplificador de controlo está ligado entre o quadro de manobra e os bornes. As características são: tensão de alimentação 180 ÷ 245 V, frequência 40 ÷ 60 HZ. Conector de comando: um interruptor de comutação com corrente permanente 6 A – tensão de contacto 220 ÷ 380 V.

Atenção: a tensão máxima permitida sobre os bornes 5 e 6 é de 5 volts, caso supere dita tensão o termorresistor queimar-se-ia.

Aos bornes 3 e 4 do esquema serão conectados ao condensador do ventilador suplementar. Por último conecte o freio, controlando se a tensão de entrada é igual à indicada na etiqueta do eletroíman.

TERMOCONTACTO (2) (3)	TERMISTORES NÃO LIGAR TENSÃO > 5V (5) (6)	
230V C.A. - 1A	TEMPERATURA	
	T<145º	T>145º
	R= 200 ÷ 800Ω	R= 4K Ω

PORTUGUES

REGULAÇÃO DE TRAVAGEM

Tarefa a ser realizada exclusivamente por pessoal especializado

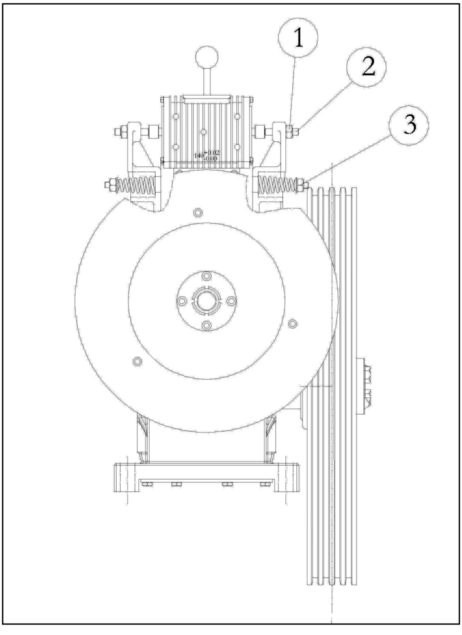
Tendo o sistema a funcionar e o eletroíman com tensão, desenrosque a porca de bloqueio **1**, e da mesma forma desenrosque ligeiramente o parafuso de regulação **2** até sentir uma leve fricção do calço sobre o tambor de freio (veja ilustração).

Depois, enrosque o parafuso de regulação até eliminar a fricção do calço sobre o tambor de freio; quando tiver desaparecido dita fricção, gire meia volta (180º) para a direita, o parafuso de regulação, para se assegurar de que não se produz fricção.

Realize a mesma operação em ambos os calços de freio.

Depois, assegure-se de que a intensidade de travagem, é a adequada para deter a cabina no seu nível, e que a confortabilidade é a requerida. Para além disso, assegure-se de que ambos os calços de freio atuam de forma simultânea tanto ao se abrirem como ao se fecharem sobre o tambor de freio; caso não seja assim, aumente ou diminua a pressão da mola de travagem sobre cada um dos calços, até igualar o momento de atuação de abertura e travagem.

Nota: O material de travagem dos calços deverá ter uma espessura mínima de 2,5 mm. Uma vez alcançada esta espessura mínima, é recomendável a substituição dos calços de travagem.



AJUSTE DE CALÇOS SOBRE TAMBOR DE FREIO

Tarefa a ser realizada exclusivamente por pessoal especializado

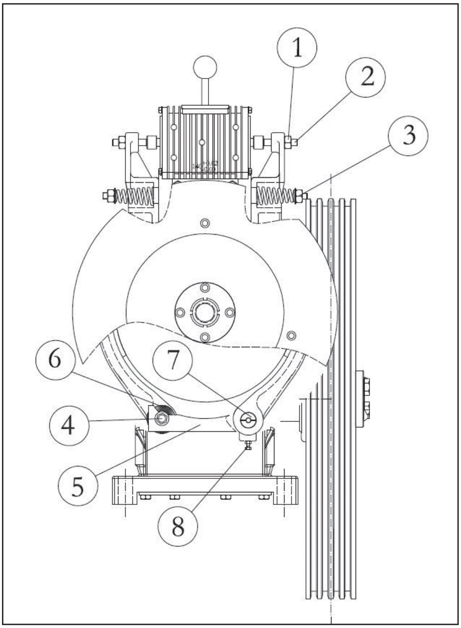
Tendo a instalação desligada e **a carga em suspensão**, desenrosque a porca de bloqueio **1**, seguidamente desenrosque o parafuso de regulação **2**, desaperte um pouco as porcas da mola **3**, e realize o movimento de travagem manualmente, confirme se o material de travagem dos calços se acopla na perfeição sobre o tambor de freio.

Caso não se acople de forma adequada, retire os parafusos **4** de sujeição dos eixos excêntricos dos calços e retire a chapa de união **5** de ambos os eixes excêntricos, assim como as anilhas Belleville **6**.

Neste ponto, o sistema de freio estará totalmente liberado.

Depois, aproxime manualmente o calço ao tambor de freio, e verifique se o material de travagem se acopla de forma homogénea; caso não seja assim, utilize uma chave de fendas e faça girar o eixo excêntrico **7** do calço até fazer com que o material de travagem do calço se acople ao tambor de freio. Repita a operação em ambos os calços.

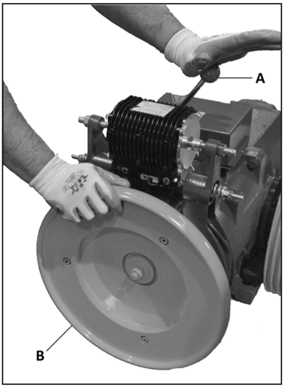
Estando estes perfeitamente ajustados e acoplados, sujeite o eixo excêntrico **7** com os parafusos **8**, e monte as restantes peças para o deixar como no seu estado primitivo.



PORTUGUES

ALBERTO SASSI SPAIN

ACIONAMENTO MANUAL DO REDUTOR EM CASO DE EMERGÊNCIA



Utilização exclusiva por parte do pessoal autorizado

Realize as seguintes tarefas estritamente na ordem especificada:

01 | Desligue o interruptor geral na sala de máquinas

02 | Agarre firmemente o volante de controlo manual **"B"**

03 | Aplicando força suficiente sobre a alavanca de freio **"A"**, abra os calços de freio. Mova o volante B na direção mais apropriada com a finalidade de levar a cabina ao chão mais próximo; e nivele-o utilizando a marca de referência sobre os cabos de aço.

04 | Libere a alavanca de freio **"A"**

Aviso: Não reduza nunca a tensão da mola de freio para facilitar a operação manual.

Redutores com freios sobre o eixo principal

No caso de acionamento manual em S38 A3 e S48 A3, libere de forma simultânea a bobina de freio e o freio DF correspondente. Por favor, consulte o manual de freio DF anexo com cada redutor A3, para realizar esta operação.

CONTROLOS PERIÓDICOS DE MANUTENÇÃO

Os redutores ALBERTO SASSI SPAIN foram desenhados com o objetivo de diminuírem o mais possível as operações de manutenção. Para além disso, há algumas operações simples que têm que ser realizadas com regularidade de forma a assegurar um correto funcionamento das máquinas. Depois de ter realizado a primeira substituição do óleo como foi possível comprovar no capítulo **"lubrificação"**, verifique o nível e viscosidade do óleo de seis em seis meses. Faça as trocas seguintes tendo em conta a utilização efetiva da máquina, segundo as instruções no capítulo **"lubrificação"**. Verifique com a frequência de 4-6 meses o estado de desgaste do material de travagem. No caso de desgaste excessivo, regule o percurso dos calços mediante os parafusos de regulação (ver capítulo **"regulação de travagem"**) e se o material de travagem alcançar uma espessura de 2,5 mm no ponto de máximo desgaste, substitua os calços.

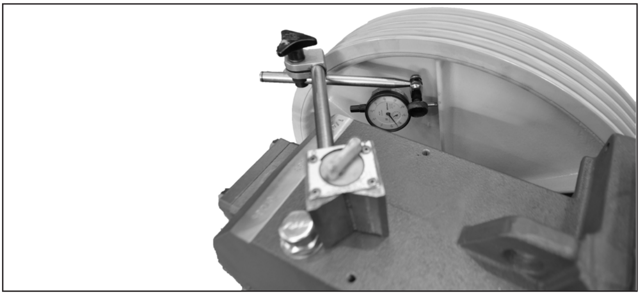
A máquina LINCE não tem regulação de casquilhos. É de vital importância que controle:

Conjunto parafuso sem fim-coroa

Para realizar a operação, retire os cabos da roldana. Coloque adequadamente um comparador sobre um dos planos da carcaça do redutor, de forma a que o extremo medidor possa estar em contacto com a roldana à distancia desde o eixo lento correspondente ao raio da coroa (LINCE - 110 mm, S38 – 130 mm, S48 – 140 mm, S58 – 160 mm), feche o freio e rode manualmente a roldana para a direita e para a esquerda, de forma a que se possa ler a amplitude do conjunto radial sobre o comparador.

Valores holgura sinfín-corona

Verifique num intervalo de **3000 horas** de funcionamento ou pelo menos uma vez por ano, se os valores máximos deste conjunto superam **0,3 mm.** Caso assim seja, contacte **con ALBERTO SASSI SPAIN para mais aclarações.**



Para a substituição de rolamentos ou qualquer outro elemento vital para o funcionamento do redutor, por favor contacte o Departamento Técnico de Alberto Sassi Spain.

ALBERTO SASSI SPAIN

PORTUGUES

MOMENTO DE INERCIA J * (kg.m2)

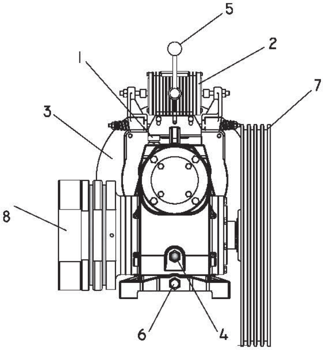
		TIPO DE MOTOR					
		240095A	240118A	240142A	240171A	270172A	270196A
MODELO DE MAQUINA	LINCE AC2	0,510					
	S38 AC2	0,482	0,489	0,597			
	S48 AC2	0,492	0,500	0,607	0,709		
	S58 AC2	0,511	0,519	0,626	0,728	1,102	1,116
	LINCE VVVF	0,238					
	S38 VVVF	0,209	0,216				
	S48 VVVF	0,220	0,227	0,235	0,244		
	S58 VVVF	0,239	0,246	0,254	0,263	0,404	0,418

TODOS OS DIREITOS RESERVADOS

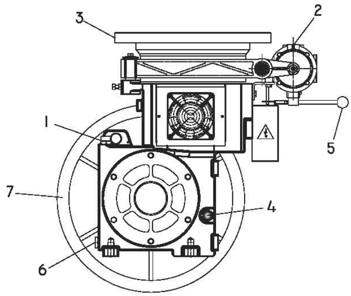
Os designs no presente manual são propriedade exclusiva de ALBERTO SASSI SPAIN S.L. A reprodução, mesmo que seja de forma parcial, é proibida. Os dados e designs incluídos são a título indicativo e não são vinculativos. Para a exata interpretação do presente documento, prevalece sempre o texto original em espanhol. Os produtos apresentados podem, a qualquer momento e sem aviso prévio, sofrer modificações. **Copyright ALBERTO SASSI SPAIN S.L.**

ALBERTO SASSI SPAIN

REDUCTION GEARBOXES FOR LIFTS



S38 / S38S / S48 / S48S / S58S

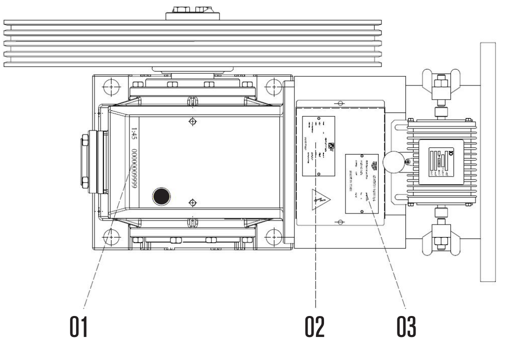


LINCE

1. Filling plug
2. Brake coil
3. Inertia ring
4. Level
5. Brake release lever
6. Emptying plug
7. Sheave
8. DF02 brake (Accessory)

REDUCTION GEARBOX AND MOTOR IDENTIFICATION PLATES

Examples of plates placed on reduction gearboxes. The number and position of these plates may vary according to the different configurations.



01. Serial number
02. Reduction gearbox plate
03. Motor plate

WARNINGS

When ordering spare parts, please always provide the following information:

01 Type of reduction gearbox

02 Serial number of the reduction gearbox. You will find this on the identification plate and engraved on the body of the reduction gearbox itself. These details are paramount for Alberto Sassi Spain to send you the correct spare parts, as well as the detailed instructions for installation.

For more information on the conditions and limitations of use, please read the maintenance information contained in this handbook carefully.

All the operations detailed in this handbook must be carried out by technicians specialised in lifts.

Under no circumstances is it permitted to dismantle any component of the reduction gearbox, as this would result in the cancellation of its warranty.

THE MANUFACTURER´S DECLARATION OF INCORPORATION

According to the UE Machinery Directive 2006/42/EC, the "partly completed machinery" presented in this declaration conforms to the essential safety requirements of that Directive and the relevant technical documentation conforms to Annex VII B.

Description of "partly completed machinery":

Reduction gearboxes with and without motor for lifts and service lifts of the following types: **LINCE**, **S38, S38-S, S48, S48-S y S58-S.**

Manufacturer:

ALBERTO SASSI SPAIN S.L.
Polígono Industrial de Guarnizo, parcela 83 A,
39611 Guarnizo - Cantabria - ESPAÑA.

Directives of reference:

2014/33/EU Lifts and safety components for lifts
2014/30/EU Electromagnetic compatibility

Harmonised standards of reference					
REDUCTION GEARBOXES		**THREE-PHASE ASYNCHRONOUS 1 or 2 POLARITIES**		**ELECTROMAGNETIC BRAKE**	
European Standard	Vibrations/ Noise	Construction standards	EMC standards	Construction standards	EMC standards
EN 81-20 EN 81-50	EN 60034-9 EN 60034-14	EN 60034-1 EN 60034-2 EN 60034-5 EN 60034-8 EN 60204-1	EN 12015 EN 12016 EN 61000-6-3 EN 55011 EN 55014	EN 81-20 EN 81-50	EN 12015 EN 12016 EN 61000-6-3 EN 55011 EN 55014

***The detailed information contained in the equipment quality certificate (with serial number) prevails.**

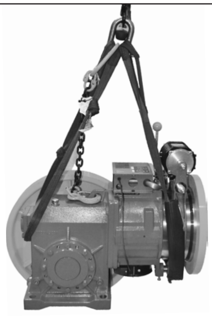
The manufacturer undertakes to transmit relevant information by electronic means to the national authorities on request.

The "partly completed machinery" indicated is only for incorporation into other machinery (final assembly) and may not be put into service until the final assembly has been declared in conformity with the provisions of Directive 2006/42/EC and the corresponding standards and regulations.

EXTRACTION FROM THE PACKAGING AND HANDLING OF REDUCTION GEARBOXES

Reduction gearboxes LINCE, S38, S38-S, S48, S48-S and S58-S

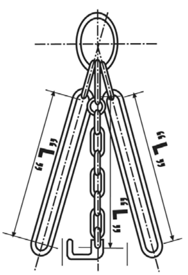
The set must be composed of two slings joined at a height to the same point. At the rear, the strap must be placed very carefully under the rear bearing cover. At the front, the second strap must be placed under the brake pads, beyond the fixing screws of the piston rod of the brake pads, at the steering wheel side. A third link **(LINCE, S38/S38-S/S48/S48-S)**: must also be placed: a chain must be attached to the same lifting hitch. If the reduction gearbox has a long shaft, an extension must be used to allow anchorage to the sheave saddle. Adjust the length of the two straps so that the reduction gearbox is horizontally balanced during the lifting phase, otherwise an accentuated unbalance could dangerously slide the straps from the correct position.



Weight tables for reduction gearboxes

TYPE OF REDUCTION GEARBOX	WITH A MOTOR WITHOUT A SHEAVE
LINCE	169 KG.
S38	200 KG. (5.5 Kw)
S38-S	210 KG. (5.5 Kw)
S48	235 KG. (7.3 Kw)
S48-S	242 KG. (7.3 Kw)
S58-S	281 KG. (7.3 Kw)

*Store reduction gearboxes in clean places, protected from foreign bodies and dust.



Features of the strap:

Width 50 mm
Maximum linear load: 1000 Kg
Maximum oblique load: 600 Kg

Safety coefficient = 6
100% Polyester.

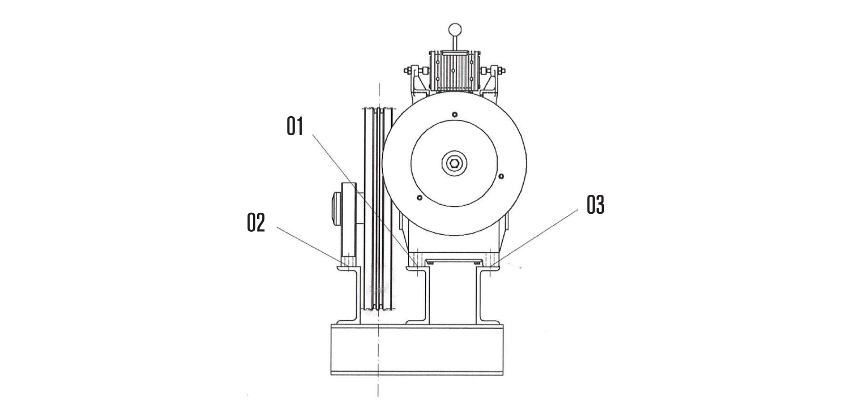
	LINCE S38 / S38-S S48 / S48-S	S58-S
STRAP WITH TWO SCHACKLES (1)	L=102 MM	L=100 MM
HOOK STRAP	L=44 MM	------------
STRAP WITH TWO SCHACKLES (2)	L=90 MM	L=100 MM

ENGLISH

ALBERTO SASSI SPAIN

PLACEMENT ON THE FRAME

These operations are the standard practice in all support-mounted reduction gearboxes and serve to keep the slow shaft perfectly horizontal when the sheave is pulling, taking into account the unavoidable structural deformations of the frame.



The following steps must be followed in order to secure the bench with three points of support:

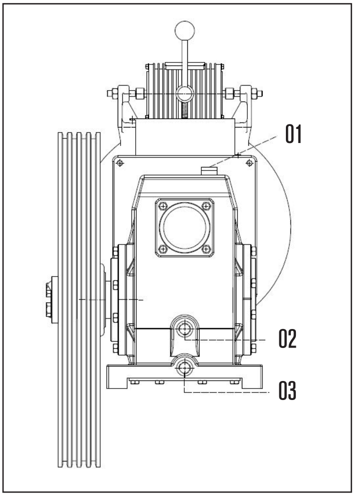
We must bear in mind that, the supports that bear the load of the installation are **points 1** and **point 2**, because they are the closest to the sheave, and they share the load. Therefore, we must ensure that these points are properly supported, which should not hinder such support **point 3**.

To carry out this operation, before securing the fastening screws, we must observe if there is light or distance between the leg of machine 1 and the UPN. If so, this means that the leg is not supported properly. Therefore, if we secure it with the screws beforehand, we will over force the shaft if we do not supplement it or increase the thickness with one or more plates of 0.5mm until there is no light or distance between it.

After having increased the thickness or added these pieces to the legs, fasten the machine with two screws only in **point 1**, and check that **point 2 (saddle)**, has a clearance on the UPN of approx. 0.2 mm (equal to the thickness of a sheet of paper). If it is not possible to measure it exactly, check that it is not fixed on the UPN, but that it can be removed with your hand without any effort, but without excessive clearance.

Fasten **point 2** with two screws, and move on to **point 3**. **Point 3**, will be verified after having secured **points 1 and 2**, If it is necessary to supplement it, secure it with the two screws, but apply a fastening force or intensity much softer than that applied to **points 1 y 2**, because this point only serves a levelling purpose and does not receive effort. Besides, this way, we do not intervene in the alignment of the points that do receive the load.

PUTTING INTO SERVICE



01. Filling plug

02. Oil level indicator

03. Oily emptying plug

Before starting the reduction gearbox, make sure that the oil reaches the middle of the sight glass, an element fitted on all reduction gearboxes.

The oil used must be one of those indicated in the following table or have the same characteristics (viscosity, additive, extreme pressure, etc.) and in any case, it must be of optimum quality.

If it were necessary to add more oil to reach the correct level, look at the sticker on the top of the reduction gearbox, which indicates the type of oil used in the running-in of the reduction gearbox during its manufacture. Pay special attention in never to mix mineral oil with synthetic oil and vice versa.

Green sticker: mineral oil
Red sticker: synthetic oil

Recommended mineral oils

BRAND	CASTROL	GULF	ESSO	SHELL	MOBIL	AGIP	BP	FUCHS	TOTAL
TYPE	ALPHA SP 220	EP LUBRICANT HD 220	SPARTAN EP 220	OMALA OIL 220	MOBILGEAR 630	BLASIA 220	ENERGOL GR-XP 220	SOPRAL CLP220	CARTER EP 220

Quantities of oil

MODEL	QUANTITY
LINCE	2´5 L
S38 / S38-S / S48 / S48-S	3´6 L
S58S	5´5 L

Recommended synthetic oils

BRAND	CASTROL	GULF	ESSO	SHELL	MOBIL	AGIP	BP	FUCHS	TOTAL
TYPE	TRIBOL 800/220	EP LUBRICANT SY 220	-	TIVELA WEB 220	GLIGOYLE HE 220	BLASIA S220	ENERSYN SG-XP220	RENOLIN PG220	CARTER SY 220

ALBERTO SASSI SPAIN

First turn the sheave completely by operating the steering wheel manually to allow correct lubrication of the crown before operating the reduction gearbox. Be especially careful during running-in, the first movement of the reduction gearbox must be without the traction cables on the sheaves.

Then, place the traction cables on the sheave and balance the load. Check the number of revolutions (rpm) of the motor in both directions. If different, check the external support **(as indicated in the section Placement on the frame)**,), since it may not be correctly levelled. Once the loads have been applied, make the first stroke of the winch (during 15"-30") with a load in the cabin equivalent to 60% of its capacity, and without the oil filling plug in the reduction gearbox, in order to be able to check that there is no smoke coming out of the oil filler hole (which would indicate an anomaly in the operation).

At the end of this phase, increase the load in the cabin to 75% of its capacity and repeat the ascending and descending routes during the same period of time, also verifying that no smoke escapes through the oil filler hole. Then load the cabin to 100% and repeat the previously mentioned routes.

Then unload the cabin up to 25% of its capacity and repeat the above-mentioned routes again. Lastly, unload the cabin completely and repeat the routes.

If during these tests, you detect an overheating of the equipment, stop the machine immediately and contact Alberto Sassi Spain.

LUBRICATION

Observe the types of oil recommended in the table above, paying special attention to **never mix mineral oil with synthetic oil and vice versa.**

Models LINCE, S38, S38-S, S48 and S48-S are supplied with the oil in the sump. The S58-S model must be filled before being used for the first time. The type of oil used in the running-in of the reduction gearbox is identified in the equipment adhesives: GREEN for MINERAL oil and RED for SYNTHETIC oil.

It is advisable to change the oil with the machine stopped and completely level.

If you use a mineral oil, you will have to make the first oil change after 350 hours of effective service; on the other hand, if you use synthetic oil, you will have to make a first oil change after 700 hours of effective service. Subsequent oil changes must be carried out every 12/18 months for mineral oils, and every 24/36 months for synthetic oils, depending on the intensity of operation to which the reduction gearbox is subjected.

Please follow these instructions to change the oil:

01 Unscrew the filling cap.
02 Unscrew the drain plug.
03 Empty the sump.
04 Screw the drain plug.
05 Fill the oil sump until the mark in the sight glass.
06 Screw the filling plug.

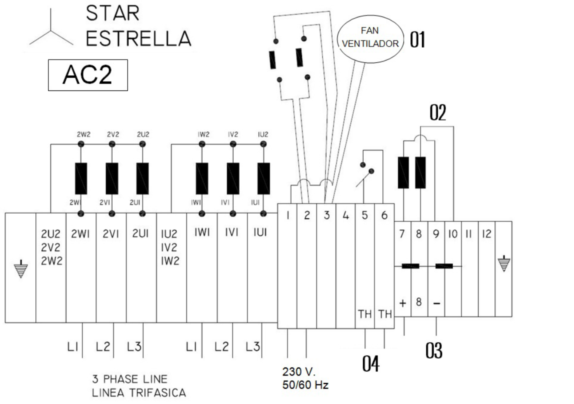
To change mineral oil to synthetic or vice versa:

01 Suspend the installation and remove the sheave cables.
02 Empty the sump of the oil to be changed.
03 Place the drain plug and fill the sump with kerosene or diesel.
04 Run without load (empty) for 10 minutes.
05 Empty the kerosene or diesel from the sump using the drainage hole.
06 Fill the sump with the new oil.
07 Run without load (empty) for 10 minutes.
08 Check that there is no overheating of the oil.
09 Place the cables on the sheave and start the lift with 60% of the load for 15 minutes.
10 Check that there is no overheating of the oil.
11 If everything works properly, put the lift in normal operation.

Note: The slow-shaft support bearing is greased for life and requires no maintenance in that regard.

ELECTRICAL WIRING

AC2 /AC2VV electric motors in a star connection



01. Motor Thermocontact (to switch-on the fan)
Termocontacto del Motor Accionamiento del ventilador

02. Brake coils in parallel
Conexión del freno en paralelo

03. Brake connection
Conexión del freno

04. Motor thermistor
Termistor del motor

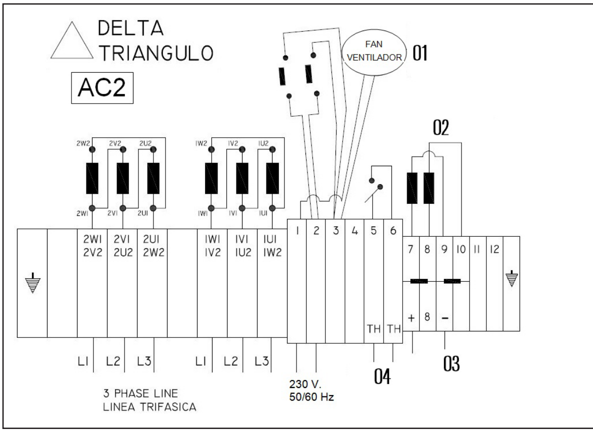
Mains power is supplied via the L1, L2 and L3 cables. Connect to clamping terminals 1 and 2 of the diagram and the fan supply cables (220 V single-phase). The low-speed cables are connected to the clamping terminals 1U1, 1V1, and 1W1, whereas the terminal with cables 1U2, 1V2 and 1W2 is the star centre, always for low speed. The high-speed cables are connected to terminals 2U1, 2V1 and 2W1. The terminal with the 2U2, 2V2 and 2W2 cables is the star centre of the high speed. The thermistor cables for thermal protection of the motor are connected to terminals 5 and 6. **A special amplifier is connected to the same terminals 5 and 6 to control the resistors of the thermistors, without which the thermal protection of the motor would not be obtained, which would cause the insulated conductor set to burn out.**

The control amplifier is connected between the control box and the terminals. The characteristics are: supply voltage 180 ÷ 245 V, frequency 40 ÷ 60 HZ. Command connector: one changeover contact with continuous current 6 A - contact voltage 220 ÷ 380V.

Attention: The maximum permitted voltage on terminals 5 and 6 is 5 volts. If this voltage is exceeded, the thermistor will burn out. With respect to terminals 1, 2, 3, 4, 5 and 6, there are no connection differences between the star and delta diagrams. Finally, connect the brake, ensuring that the input voltage is equal to that indicated on the electromagnet label.

ELECTRICAL WIRING

AC2 /AC2VV electric motors in a delta connection



01. Motor Thermocontact (to switch-on the fan)
Termocontacto del Motor Accionamiento del ventilador

02. Brake coils in parallel
Conexión del freno en paralelo

03. Brake connection
Conexión del freno

04. Motor thermistor
Termistor del motor

Mains power is supplied via the L1, L2 and L3 cables. The fan supply cables (220V single-phase) are connected to clamping terminals 1 and 2 in the diagram. The low-speed cables are connected to the clamping terminals 1U1, 1V1, and 1W1, whereas the high-speed cables are connected to terminals 2U1, 2V1 and 2W1. **The thermistor cables for thermal protection of the motor are connected to terminals 5 and 6. A special amplifier is connected to the same terminals 5 and 6 to control the resistors of the thermistors, without which the thermal protection of the motor would not be obtained, which would cause the insulated conductor set to burn out.**

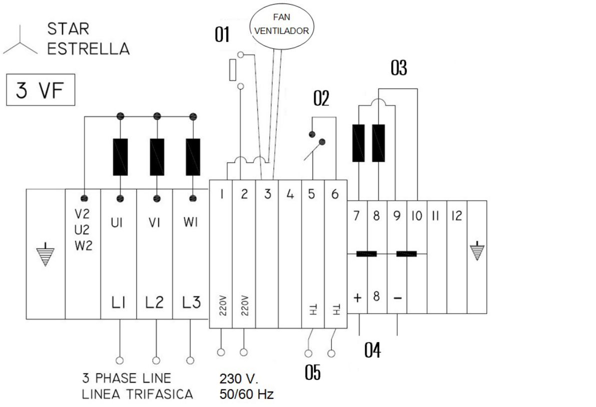
The control amplifier is connected between the control box and the terminals. The characteristics are: supply voltage 180 ÷ 245 V, frequency 40 ÷ 60 HZ. Command connector: one changeover contact with continuous current 6 A - contact voltage 220 ÷ 380 V.

Attention: the maximum permitted voltage on terminals 5 and 6 is 5 volts. If this voltage is exceeded, the thermistor will burn out.

THERMAL CONTACT SWITCH (2) (3)	THERMISTORS DO NOT CONNECT VOLTAGE> 5V (5) (6)	
230V C.A. - 1A	TEMPERATURE	
	T<145º	T>145º
	R= 300 Ω	R= 4K Ω

ELECTRICAL WIRING

AC1 /AC1VVVF electric motors in a star connection



01. Motor Thermocontact

Termocontacto del Motor

02. Motor thermistor

Termistor del motor

03. Brake coils in parallel

Conexión del freno en paralelo

04. Brake connection

Conexión del freno

05. To thermistor

Sensor Térmico

Mains power is supplied via the L1, L2 and L3 cables. The fan supply cables (220V single-phase) are connected to clamping terminals 1 and 2 in the diagram. The single polarity cables of the motor are connected to the clamping terminals U1, V1 and W1, whereas terminals U2, V2 and W2 are the centre of the star connection.

The thermistor cables for thermal protection of the motor are connected to terminals 5 and 6. A special amplifier is connected to the same terminals 5 and 6 to control the resistors of the thermistors, without which the thermal protection of the motor would not be obtained, which would cause the insulated conductor set to burn out.

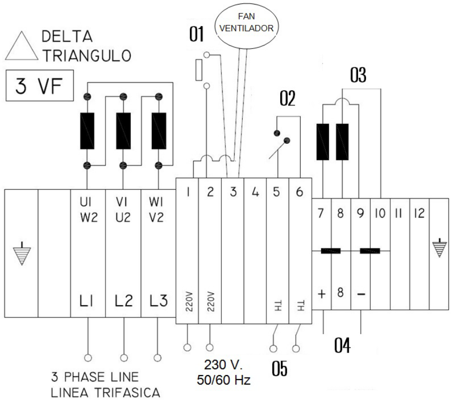
The control amplifier is connected between the control box and the terminals. The characteristics are: supply voltage 180 ÷ 245 V - frequency 40 ÷ 60 Hz. Command connector: one changeover contact with continuous current 6 A - contact voltage 220 ÷ 380 V.

Attention: The maximum permitted voltage on terminals 5 and 6 is 5 volts. If this voltage is exceeded, the thermistor will burn out. The condenser of the supplementary fan must be connected to terminals 3 and 4 in the diagram.

Finally, connect the brake, ensuring that the input voltage is equal to that indicated on the electromagnet label.

ELECTRICAL WIRING

AC1 /AC1VVVF electric motors in a delta connection



01. Motor Thermocontact

Termocontacto del Motor

02. Motor thermistor

Termistor del motor

03. Brake coils in parallel

Conexión del freno en paralelo

04. Brake connection

Conexión del freno

05. To thermistor

Sensor Térmico

Mains power is supplied via the L1, L2 and L3 cables. The fan supply cables (220V single-phase) are connected to clamping terminals 1 and 2 in the diagram. The single polarity cables of the motor are connected to the clamping terminals U1-W2, V1-U2 and W1-V2, whereas terminals U2, V2 and W2 are the centre of the star connection. **The thermistor cables for thermal protection of the motor are connected to terminals 5 and 6. A special amplifier is connected to the same terminals 5 and 6 to control the resistors of the thermistors, without which the thermal protection of the motor would not be obtained, which would cause the insulated conductor set to burn out.**

The control amplifier is connected between the control box and the terminals. The characteristics are: supply voltage 180 ÷ 245 V, frequency 40 ÷ 60Hz. Command connector: one changeover contact with continuous current 6A - contact voltage 220 ÷ 380v.

Attention: The maximum permitted voltage on terminals 5 and 6 is 5 volts. If this voltage is exceeded, the thermistor will burn out.

The condenser of the supplementary fan must be connected to terminals 3 and 4 in the diagram. Finally, connect the brake, ensuring that the input voltage is equal to that indicated on the electromagnet label.

THERMAL CONTACT SWITCH (2) (3)	THERMISTORS DO NOT CONNECT VOLTAGE > 5V (5) (6)	
230V C.A. - 1A	TEMPERATURE	
	T<145º	T>145º
	R= 200 ÷ 800Ω	R= 4K Ω

ALBERTO SASSI SPAIN

ENGLISH

BRAKE ADJUSTMENT

To be carried out exclusively by qualified personnel

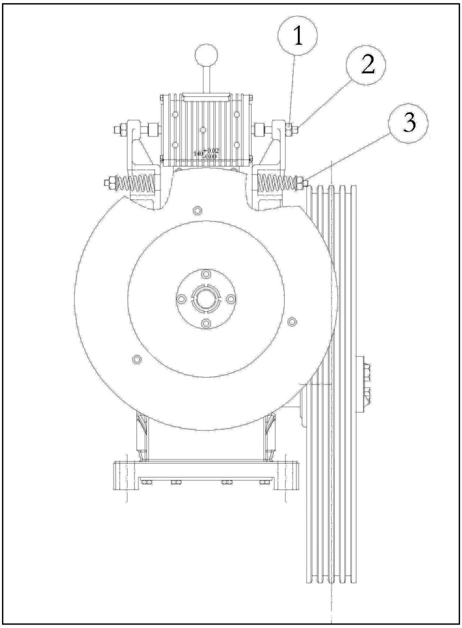
When the system is running, and the electromagnet is tensioned, unscrew the locking nut **1**, and slightly unscrew the adjustment screw **2** until you notice a slight rubbing of the brake pad on the brake drum (see illustration).

Then screw the adjustment screw until you manage to eliminate the rubbing of the brake pad with the brake drum. Once this rubbing has disappeared, turn the adjustment screw a half turn (180°) clockwise to ensure that there is no rubbing.

Perform the same operation on both brake pads.

Then, make sure that the braking current is adequate to stop the cabin at the proper level, and that comfort is as required. Also, make sure that both brake pads act simultaneously when opening and closing on the brake drum. If not, increase or decrease the pressure of the brake spring on each pad to equalise the opening and braking actuation torque.

Note: The material of the brake pads must have a minimum thickness of 2.5 mm. The brake pads should be replaced once this minimum thickness has been reached.



ADJUSTMENT OF THE BRAKE PADS ON THE BRAKE DRUM

To be carried out exclusively by qualified personnel

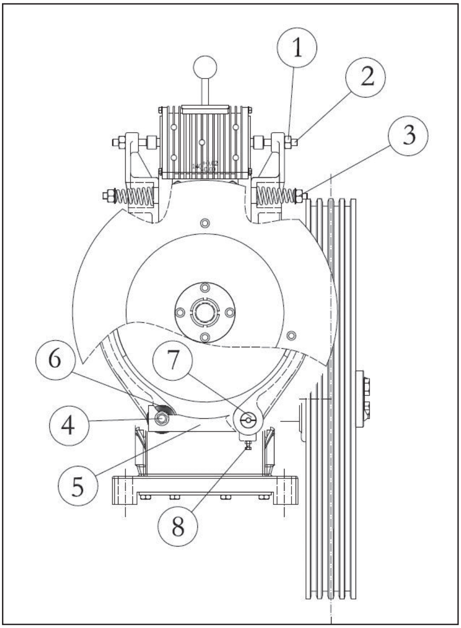
When the system is switched off, and **the load is suspended**, unscrew the locking nut **1**, then unscrew the adjusting screw **2**, loosen the spring nuts **3**, and perform the braking movement manually. Check whether the brake pads' braking material fits perfectly on the brake drum.

If not properly coupled, remove the clamping screws **4** from the eccentric axles of the brake pads, and remove the connecting plate **5** from both eccentric axles as well as the Belleville washers **6**.

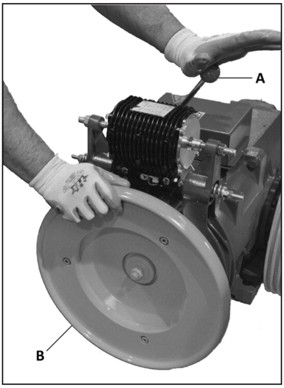
At this stage, the braking system will be fully released.

Next, manually move the brake pad closer to the brake drum, and check that the brake material is coupled evenly. If not, use a screwdriver and rotate the eccentric shaft **7** of the brake pad until the brake pad material is perfectly coupled to the brake drum. Repeat the operation on both brake pads.

Once the brake pads have been perfectly adjusted and coupled, hold the eccentric shaft **7** with screws **8** and mount the rest of the parts to leave it as in its original state.



MANUAL OPERATION OF REDUCTION GEARBOXES IN CASE OF EMERGENCY



To be carried out exclusively by authorised personnel

Perform the following tasks strictly in the order specified:

01 Disconnect the general switch in the machine room.

02 Hold the manual control steering wheel **"B"** firmly.

03 Open the brake pads, by applying enough force on the brake lever **"A"**, Move the steering wheel **B** in the most appropriate direction to bring the cabin to the nearest floor, and level it to the reference mark on the steel cables.

04 Release the brake lever **"A"**

Warning: Never reduce the brake spring tension to facilitate manual operation.

Reduction gearboxes with brakes on the main shaft

For manual action on S38 A3 and S48 A3, release the brake coil and the corresponding DF brake simultaneously. Please refer to the DF brake manual supplied with each A3 reduction gearbox for this operation.

REGULAR MAINTENANCE

ALBERTO SASSI SPAIN reduction gearboxes have been designed with the aim of minimising maintenance operations as much as possible. However, there are some simple operations that must be carried out regularly to ensure proper operation of the machines. After the first oil change has been carried out, as can be seen in the chapter on **"lubrication"**, the oil level and viscosity should be checked every six months. Perform the following changes depending on the real use of the machine and according to the instructions contained in the chapter on **"lubrication"**. Check the brake material for wear every 4-6 months. In case of excessive wear, adjust the movement of the brake pad using the adjustment screws (see chapter **"Brake adjustment"**) and if the brake pad thickness is 2.5 mm at the point of maximum wear, replace the pads.

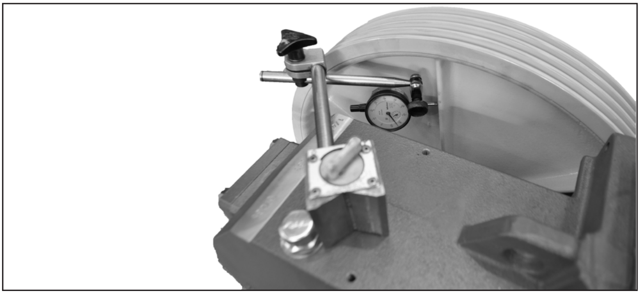
The LINCE machine has no sleeve regulator. It is of vital importance to monitor:

Worm screw-crown set

To do this, remove the ropes from the sheave. Place a dial gauge on one of the planes of the gearbox housing in such a way that the measuring end is in contact with the sheave at a distance from the slow shaft corresponding to the radius of the crown (LINCE - 110 mm, S38 – 130 mm, S48 – 140 mm, S58 – 160 mm). Close the brake and manually turn the sheave clockwise and counter-clockwise so that the radial clearance amplitude can be read on the dial gauge.

Worm screw-crown clearance values

Check whether the maximum values of this set exceed **0.3 mm** every **3000 hours** of operation or at least once a year. If so, contact **ALBERTO SASSI SPAIN for clarifications.**



For bearing replacement or any other vital element for the reduction gearbox operation, please contact the Technical Department of Alberto Sassi Spain.

ENGLISH

MOMENT OF INERTIA J * (kg.m2)

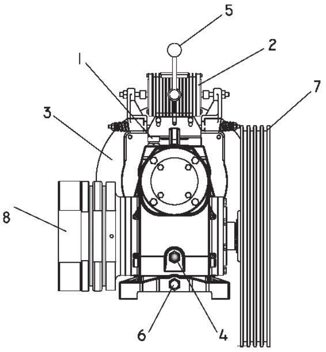
		MOTOR TYPE					
		240095A	240118A	240142A	240171A	270172A	270196A
MACHINE MODEL	LINCE AC2	0,510					
	S38 AC2	0,482	0,489	0,597			
	S48 AC2	0,492	0,500	0,607	0,709		
	S58 AC2	0,511	0,519	0,626	0,728	1,102	1,116
	LINCE VVVF	0,238					
	S38 VVVF	0,209	0,216				
	S48 VVVF	0,220	0,227	0,235	0,244		
	S58 VVVF	0,239	0,246	0,254	0,263	0,404	0,418

ALL RIGHTS RESERVED

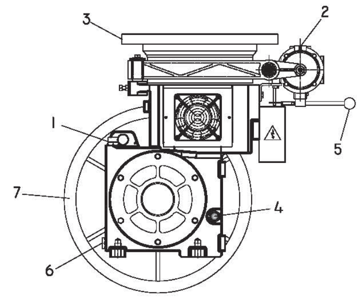
The designs contained in this manual are the exclusive property of ALBERTO SASSI SPAIN, S.L. and the total or partial reproduction hereof is prohibited. The details and designs included herein are for informational purposes only and are not legally binding. For the exact interpretation of this document, the Spanish version will always prevail. The products may be subject to modification at any moment in time and without notice. **Copyright ALBERTO SASSI SPAIN S.L.**

ALBERTO
SASSI
SPAIN

RÉDUCTEURS POUR ASCENSEURS



S38 / S38S / S48 / S48S / S58S

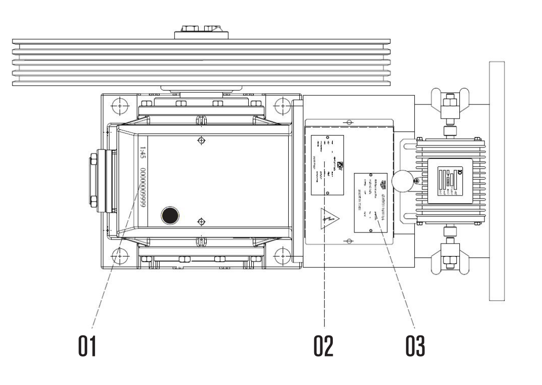


LINCE

1. Bouchon de remplissage
2. Bobine du frein
3. Anneau d'inertie
4. Niveau
5. Levier libération frein
6. Bouchon de vidange
7. Poulie
8. Frein DF02 (Accessoire)

PLAQUES D'IDENTIFICATION DU RÉDUCTEUR ET DU MOTEUR

Exemples de plaques situées sur les réducteurs. Le nombre et l'emplacement de ces plaques peuvent varier en fonction des différentes configurations.



01. Numéro de série
02. Plaque réducteur
03. Plaque moteur

AVERTISSEMENTS

Pour réaliser la commande de pièces détachées, veuillez toujours fournir à l'entreprise l'information suivante :

01 Type de réducteur

02 Numéro de série du réducteur, imprimé sur la plaque d'identification et gravé sur le corps du réducteur. Ces données sont essentielles pour qu'Alberto Sassi Spain puisse vous envoyer les pièces détachées correctes, ainsi que les instructions détaillées pour leur installation.

Pour plus d'informations sur les conditions et les limites d'utilisation, veuillez lire attentivement les données de maintenance contenues dans ce manuel.

Toutes les opérations détaillées dans ce manuel doivent être effectuées par des techniciens spécialisés dans les ascenseurs.

Il est strictement interdit de démonter les composants du réducteur. Cela entraînerait l'annulation de sa garantie.

DÉCLARATION D'INCORPORATION DU FABRICANT

Conformément à la Directive communautaire 2006/42/CE concernant les Machines, il est déclaré que la « quasi machine » présentée dans cette déclaration est conforme aux exigences essentielles de sécurité de cette Directive et que la documentation technique pertinente est conforme à l'Annexe VII B.

Description des "quasi machines":

Réducteurs avec et sans moteurs spécifiques pour ascenseurs et monte-charges du type:
LINCE, S38, S38-S, S48, S48-S y S58-S.

Fabricant:

ALBERTO SASSI SPAIN S.L.
Polígono Industrial de Guarnizo, parcela 83 A,
39611 Guarnizo - Cantabria - ESPAGNE.

Directives de référence:

2014/33/UE Ascenseurs et composants de sécurité pour ascenseurs.
2014/30/UE Compatibilité électromagnétique.

Normes harmonisées de référence					
RÉDUCTEUR		MOTEUR ASYNCHRONE TRIPHASÉ 1 OU 2 POLARITÉS		FREIN ÉLECTROMAGNÉTIQUE	
Norme Européenne	Vibrations / Bruit	Normes de construction	Normes CEM	Normes de construction	Normes CEM
EN 81-20 EN 81-50	EN 60034-9 EN 60034-14	EN 60034-1 EN 60034-2 EN 60034-5 EN 60034-8 EN 60204-1	EN 12015 EN 12016 EN 61000-6-3 EN 55011 EN 55014	EN 81-20 EN 81-50	EN 12015 EN 12016 EN 61000-6-3 EN 55011 EN 55014

***L'information détaillée dans le certificat de qualité de l'appareil (avec numéro de série) prévaut..**

Le fabricant s'engage à transmettre par voie électronique l'information pertinente aux autorités nationa-les si celles-ci la demandent.

La « quasi machine » présentée doit exclusivement être incorporée dans une autre machine (ensemble final) et ne peut être mise en fonctionnement tant que l'ensemble final n'est pas conforme au respect de la Directive 2006/42/CE et aux normes et dispositions correspondantes.

RETRAIT DE L'EMBALLAGE ET MANIPULATION DES RÉDUCTEURS

Réducteurs LINCE, S38, S38-S, S48, S48-S y S58

L'ensemble doit être composé de deux erses unies en hauteur à un même point. Sur la partie arrière, il faudra placer en faisant très attention la courroie sous le couvercle arrière de roulement. Sur la partie avant, il faudra passer la deuxième courroie sous les mâchoires de frein, au-delà des vis de fixation du piston de ces mâchoires, par la partie du volant. De plus, il faudra placer un troisième lien **(LINCE, S38/S38-S/S48/S48-S)**: une chaîne qu'il faudra fixer au même crochet de levage. Dans le cas de réducteur à arbre long, il faudra utiliser une extension afin de permettre l'ancrage au siège de la poulie. Réglez la longueur des deux courroies, de sorte que le réducteur soit équilibré horizontalement en phase de levage : un déséquilibre accentué pourrait dangereusement faire glisser les courroies depuis leur position correcte.

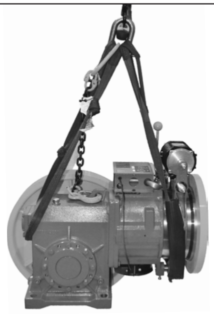
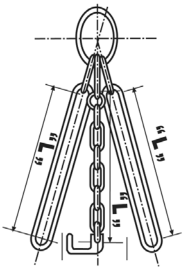


Tableau des poids des réducteurs	
TYPE DE RÉDUCTEUR	**AVEC MOTEUR**
LINCE	169 KG.
S38	200 KG. (5.5 Kw)
S38-S	210 KG. (5.5 Kw)
S48	235 KG. (7.3 Kw)
S48-S	242 KG. (7.3 Kw)
S58-S	281 KG. (7.3 Kw)

***Conservez les réducteurs dans un lieu propre et bien protégé des corps étrangers et de la poussière.**



Caractéristiques de la courroie:

Largeur 50 mm
Charge maximale linéaire: 1000 Kg
Charge maximale oblique: 600 Kg

Coefficient de sécurité = 6
100% Polyester.

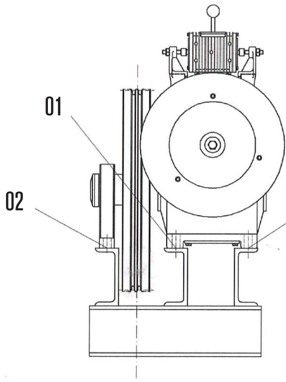
	LINCE S38 / S38-S S48 / S48-S	S58-S
COURROIE AVEC DEUX ANNEAUX (1)	L=102 MM	L=100 MM
CHAÎNE À CROCHET	L=44 MM	------------
COURROIE AVEC DEUX ANNEAUX (2)	L=90 MM	L=100 MM

FRENCH

ALBERTO SASSI SPAIN

INSTALLATION SUR CHÂSSIS

Ces opérations sont une pratique standard sur tout réducteur monté sur support, et servent à maintenir l'arbre lent complétement horizontal lorsque la poulie est en traction, en tenant compte des déformations de structure inévitables du châssis.



Pour une correcte fixation au bâti avec trois points d'appui, suivez les étapes suivantes :

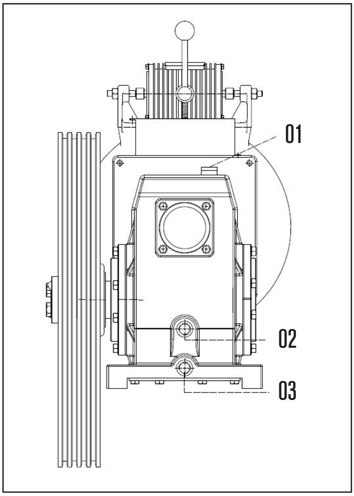
Il faut tenir compte du fait que les appuis qui supportent la charge d'installation sont le **point 1** et le **point 2**, puisque ce sont les plus proches de la poulie et qu'ils partagent la charge. Nous veillerons donc à ce que ces points soient dûment posés, cet appui ne devant pas rendre difficile le **point 3**.

Pour réaliser cette opération, avant de mettre les vis de fixation, nous veillerons à ce qu'il n'y ait pas d'espace ou de jour entre le pied de la machine 1 et l'UPN. Si c'est le cas, cela voudrait dire que le pied ne repose pas et si nous le fixons avec les vis, nous forcerons l'arbre si nous ne le complétons pas ou si nous n'augmentons pas l'épaisseur avec une ou plusieurs plaques jusqu'à ce qu'il n'y ait plus de jour ou espace, par exemple de 0,5 mm

Après avoir augmenté l'épaisseur ou complété ces pieds, nous fixerons la machine avec 2 vis uniquement sur le **point 1**, et nous vérifierons que le **point 2 (siège)** ait un jeu sur l'UPN d'environ 0,2 mm (égal à l'épaisseur d'une feuille de papier). S'il n'est pas possible de le mesurer directement, vérifiez qu'elle ne soit pas fixe sur l'UPN, mais qu'elle puisse être retirée à la main sans effort, mais sans jeu excessif.

Nous fixerons le **point 2** avec 2 vis, et nous passerons au **point 3**. Ce **point 3** sera vérifié après que les **points 1 et 2** soient fixés, s'il faut le complété, ce sera fait, et nous le fixerons avec les 2 vis mais nous appliquerons une force ou intensité de serrage plus faible que les **points 1 et 2**. Ce point sert uniquement de nivellement et ne reçoit pas d'effort. De plus, ainsi il n'affectera pas l'alignement des points qui reçoivent la charge.

MISE EN MARCHE



vant de mettre en marche le réducteur, veillez à ce que l'huile atteigne la moitié du regard de niveau, présent sur tous les réducteurs.

L'huile utilisée devra être une de celles présentées dans le tableau suivant, ou devra posséder les mêmes caractéristiques (viscosité, additif, pression extrême, etc.) et, dans tous les cas, devra être de qualité optimale.

S'il est nécessaire de rajouter de l'huile pour atteindre le niveau correct, consultez l'étiquette située sur la partie supérieure du réducteur qui indique le type d'huile utilisée lors du rodage de celui-ci, durant sa fabrication. Faites particulièrement attention à ne jamais mélanger d'huile minérale et d'huile synthétique, ou vice versa.

01. Bouchon de remplissage
02. Indicateur niveau d'huile
03. Bouchon vidange d'huile

Étiquette verte : huile minérale
Étiquette rouge : huile synthétique.

Huiles minérales recommandées

MARQUE	CASTROL	GULF	ESSO	SHELL	MOBIL	AGIP	BP	FUCHS	TOTAL
TYPE	ALPHA SP 220	EP LUBRICANT HD 220	SPARTAN EP 220	OMALA OIL 220	MOBILGEAR 630	BLASIA 220	ENERGOL GR-XP 220	SOPRAL CLP220	CARTER EP 220

Tableau des quantités d'huile

MODÈLE	QUANTITÉ
LINCE	2´5 L
S38 / S38-S / S48 / S48-S	3´6 L
S58S	5´5 L

Huiles synthétiques recommandées

MARQUE	CASTROL	GULF	ESSO	SHELL	MOBIL	AGIP	BP	FUCHS	TOTAL
TYPE	TRIBOL 800/220	EP LUBRICANT SY 220	-	TIVELA WEB 220	GLIGOYLE HE 220	BLASIA S220	ENERSYN SG-XP220	RENOLIN PG220	CARTER SY 220

Faites faire tout d'abord un tour complet à la poulie en actionnant le volant manuellement, afin de permettre un graissage correct de la couronne, avant de mettre le réducteur en marche. Faites particulièrement attention au rodage, le premier mouvement du réducteur doit être réalisé sans les câbles de traction sur la poulie.

Placez ensuite les câbles de traction sur la poulie et équilibrez la charge. Vérifiez le nombre de tours (rpm) du moteur dans les deux sens. S'il est différent, contrôlez le support extérieur **(comme indiqué dans le paragraphe « Installation sur châssis »)**, Il peut ne pas être correctement de niveau. Une fois les charges appliquées, effectuez les premiers trajets du treuil (pendant 15'-30') avec une charge en cabine équivalente à 60% de la capacité de celle-ci, et sans le bouchon de remplissage d'huile sur le réducteur afin de pouvoir contrôler qu'il ne sorte pas de fumée de l'orifice de remplissage de l'huile (ce qui indiquerait une anomalie de fonctionnement).

Après cette phase, augmentez la charge en cabine jusqu'à 75% de sa capacité et répétez les trajets ascendants et descendants durant la même période de temps, en vérifiant également qu'il ne sorte pas de fumée de l'orifice de remplissage de l'huile. Chargez ensuite la cabine à 100% et répétez les trajets précédemment cités.

Déchargez ensuite la cabine jusqu'à 25% de sa capacité et répétez de nouveau les trajets indiqués précédemment. Pour finir, déchargez totalement la cabine et répétez les trajets.

Si durant la phase de tests, vous détectez une surchauffe de l'appareil, stoppez immédiatement la machine et contactez Alberto Sassi Spain.

GRAISSAGE

Respectez les types d'huile conseillés dans le tableau précédemment indiqué, en faisant particulièrement attention à **ne jamais mélanger de l'huile minérale et de l'huile synthétique, et vice versa.**

Les modèles S38, S38-S, S48 et S48-S sont fournis avec de l'huile dans le carter. Le modèle S58-S devra être rempli avant sa mise en marche. Le type d'huile utilisé lors du rodage du réducteur est indiqué sur les étiquettes de l'appareil : VERTE s'il s'agit d'huile MINÉRALE et ROUGE s'il s'agit d'huile SYNTHÉTIQUE.

Il est recommandé de réaliser le changement de l'huile avec la machine à l'arrêt et totalement de niveau.

Si vous utilisez de l'huile minérale, il faudra réaliser son premier changement après 350 heures de service. En revanche, si vous utilisez de l'huile synthétique, il faudra réaliser le premier changement d'huile après 700 heures de service. Successivement, vous devrez faire le changement d'huile tous les 12/18 mois pour les huiles minérales, et tous les 24/36 mois pour les huiles synthétiques, selon l'intensité de fonctionnement à laquelle est soumis le réducteur.

Pour remplacer l'huile, veuillez suivre les étapes suivantes :

01 Dévissez le bouchon de remplissage
02 Dévissez le bouchon de vidange
03 Videz le carter
04 Vissez le bouchon de vidange
05 Remplissez le carter d'huile jusqu'à la marque du viseur
06 Vissez le bouchon de remplissage

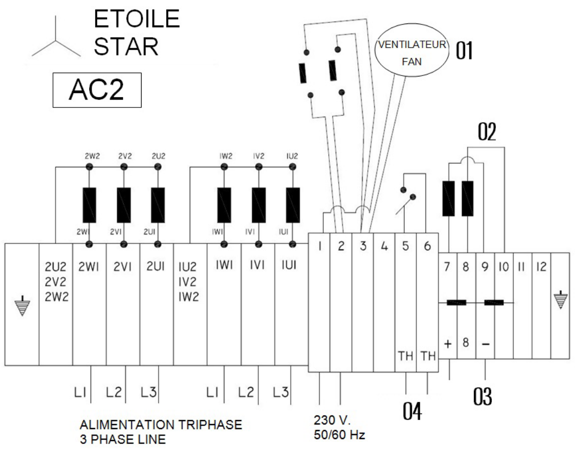
Pour remplacer l'huile minérale par de l'huile synthétique ou vice versa :

01 Suspendre l'installation et retirer les câbles de la poulie.
02 Vider le carter de l'huile à remplacer.
03 Visser le bouchon de vidange et remplir le carter de kérosène ou de gasoil.
04 Faire tourner sans charge (à vide) pendant 10 minutes.
05 Par le trou de vidange, vider le kérosène ou le gasoil du carter.
06 Remplir le carter avec la nouvelle huile.
07 Faire tourner sans charge (à vide) pendant 10 minutes.
08 Contrôler que l'huile ne surchauffe pas.
09 Placer les câbles sur la poulie et mettre en marche l'ascenseur avec 60% de la charge pendant 15 minutes.
10 Contrôler que l'huile ne surchauffe pas.
11 Si tout est correct, mettre l'ascenseur en fonctionnement normal.

Remarque: : le palier de support de l'arbre lent est graissé à vie et ne nécessite aucune maintenance à ce sujet.

BRANCHEMENT ÉLECTRIQUE

Moteurs électriques AC2/AC2VV branchement en étoile



01. Contact de temperature moteur
Motor Thermocontact (to switch-on the fan)

02. Frein double action 2 bobines
Brake coils in parallel

03. Raccordement frein
Brake connection

04. Sonde thermique moteur
Motor thermistor

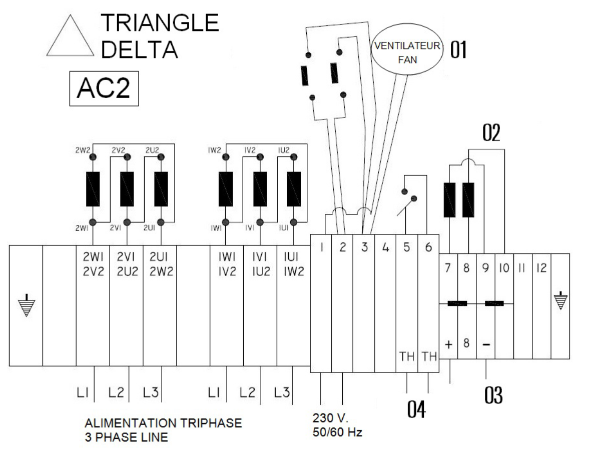
L'alimentation du réseau se fait au travers des câbles L1, L2 et L3. Branchez les bornes de fixation 1 et 2 du schéma et les câbles d'alimentation du ventilateur (220 V monophasé). Les câbles à petite vitesse sont branchés aux bornes de fixation 1U1, 1V1 et 1W1, tandis ce que la borne avec les câbles 1U2, 1V2 et 1W2 est le centre étoile, toujours pour petite vitesse. Les câbles à grande vitesse sont branchés aux bornes 2U1, 2V1 et 2W1. La borne avec les câbles 2U2, 2V2 et 2W2 est le centre étoile à grande vitesse. Les câbles des thermorésistors pour la protection thermique du moteur sont branchés aux bornes 5 et 6. **À ces bornes 5 et 6, est branché un amplificateur spécial pour le contrôle des résistances des thermorésistors, sans lequel il n'y aurait pas de protection thermique du moteur, ce qui entraînerait la destruction de l'ensemble des conducteurs isolés.**

L'amplificateur de contrôle est branché entre le tableau de commande et les bornes. Les caractéristiques sont : tension d'alimentation 180 ÷ 245 V, fréquence 40 ÷ 60Hz. Connecteur de commande : un contact de changement avec courant permanent 6 A - tension de contact 220 ÷ 380 V.

Attention: la tension maximale autorisée sur les bornes 5 et 6 est de 5 volts, l'augmentation de cette tension entraînerait la destruction du thermorésistor. Concernant les bornes 1, 2, 3, 4, 5 et 6, il n'existe pas de différences d'union entre le schéma étoile et le schéma triangle. Pour finir, branchez le frein, en veillant à ce que la tension d'entrée soit identique à celle indiquée sur l'étiquette de l'électroaimant.

BRANCHEMENT ÉLECTRIQUE

Moteurs électriques AC2/AC2VV branchement en triangle



01. Contact de temperature moteur
Motor Thermocontact (to switch-on the fan)

02. Frein double action 2 bobines
Brake coils in parallel

03. Raccordement frein
Brake connection

04. Sonde thermique moteur
Motor thermistor

L'alimentation du réseau se fait au travers des câbles L1, L2 et L3. Les câbles d'alimentation du ventilateur (220 V monophasé) sont branchés aux bornes de fixation 1 et 2 du schéma. Les câbles à petite vitesse sont branchés aux bornes de fixation 1U1, 1V1, et 1W1, tandis ce qu'aux bornes 2U1, 2V1 et 2W1 sont branchés les câbles à grande vitesse. **Les câbles des thermorésistors pour la protection thermique du moteur sont branchés aux bornes 5 et 6. À ces bornes 5 et 6, est branché un amplificateur spécial pour le contrôle des résistances des thermorésistors, sans lequel il n'y aurait pas de protection thermique du moteur, ce qui entraînerait la destruction de l'ensemble des conducteurs isolés.**

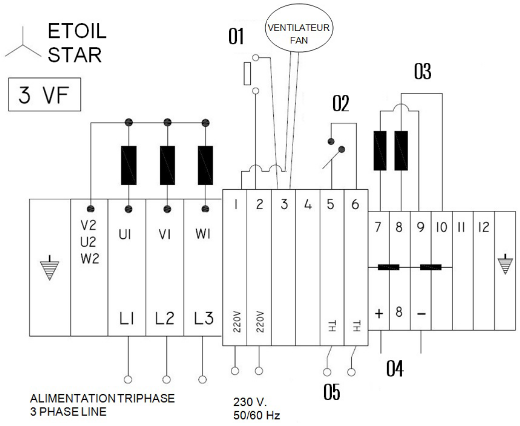
L'amplificateur de contrôle est branché entre le tableau de commande et les bornes. Les caractéristiques sont : tension d'alimentation 180 ÷ 245 V, fréquence 40 ÷ 60 HZ. Connecteur de commande : un contact de changement avec courant permanent 6 A - tension de contact 220 ÷ 380 V.

Attention: la tension maximale autorisée sur les bornes 5 et 6 est de 5 volts, l'augmentation de cette tension entraînerait la destruction du thermorésistor.

THERMOCONTACT (2) (3)	THERMISTORS NE PAS CONNECTER TENSION > 5V (5) (6)	
230V C.A. - 1A	TEMPÉRATURE	
	T<145°	T>145°
	R= 300 Ω	R= 4K Ω

BRANCHEMENT ÉLECTRIQUE

Moteurs électriques AC1/AC1VVVF branchement en étoile



01.Contact de temperature moteur
Motor Thermocontact

02. Sonde thermique moteur
Motor thermistor

03. Frein double action 2 bobines
Brake coils in parallel

04. Raccordement frein
Brake connection

05. Sonde de temperature
To thermistor

L'alimentation du réseau se fait au travers des câbles L1, L2 et L3. Les câbles d'alimentation du ventilateur (220 V monophasé) sont branchés aux bornes de fixation 1 et 2 du schéma. Les câbles de la seule polarité du moteur sont branchés aux bornes de fixation U1, V1 et W1, tandis ce que les bornes U2, V2 et W2 sont le centre de branchement en étoile.

Les câbles des thermorésistors pour la protection thermique du moteur sont branchés aux bornes 5 et 6. À ces bornes 5 et 6, est connecté un amplificateur spécial pour le contrôle des résistances des thermorésistors, sans lequel il n'y aurait pas de protection thermique du moteur, ce qui entraînerait la destruction de l'ensemble des conducteurs isolés.

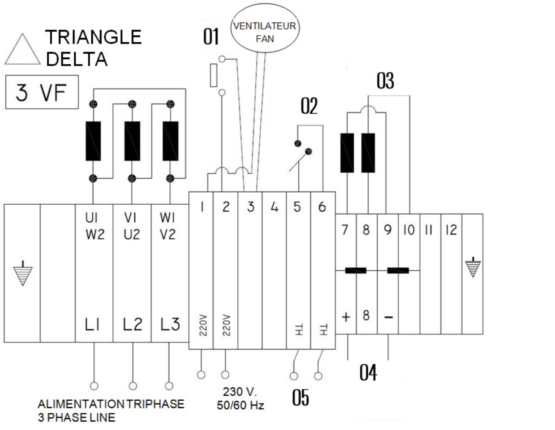
L'amplificateur de contrôle est branché entre le tableau de commande et les bornes. Les caractéristiques sont : tension d'alimentation 180 ÷ 245 V, fréquence 40 ÷ 60 HZ. Connecteur de commande : un contact de changement avec courant permanent 6 A - tension de contact 220 ÷ 380 V.

Attention: la tension maximale autorisée sur les bornes 5 et 6 est de 5 volts, l'augmentation de cette tension entraînerait la destruction du thermorésistor. Aux bornes 3 et 4 du schéma est relié le condenseur du ventilateur supplémentaire.

Pour finir, branchez le frein, en veillant à ce que la tension d'entrée soit identique à celle indiquée sur

BRANCHEMENT ÉLECTRIQUE

Moteurs électriques AC1/AC1VVVF branchement en triangle



01.Contact de temperature moteur
Motor Thermocontact

02. Sonde thermique moteur
Motor thermistor

03. Frein double action 2 bobines
Brake coils in parallel

04. Raccordement frein
Brake connection

05. Sonde de temperature
To thermistor

L'alimentation du réseau se fait au travers des câbles L1, L2 et L3. Les câbles d'alimentation du ventilateur (220 V monophasé) sont branchés aux bornes de fixation 1 et 2 du schéma. Les câbles de la seule polarité du moteur sont branchés aux bornes de fixation U1-W2, V1-U2 et W1-V2, tandis ce que les bornes U2, V2 et W2 sont le centre de branchement en étoile. **Les câbles des thermorésistors pour la protection thermique du moteur sont branchés aux bornes 5 et 6. À ces bornes 5 et 6, est branché un amplificateur spécial pour le contrôle des résistances des thermorésistors, sans lequel il n'y aurait pas de protection thermique du moteur, ce qui entraînerait la destruction de l'ensemble des conducteurs isolés.**

L'amplificateur de contrôle est branché entre le tableau de commande et les bornes. Les caractéristiques sont : tension d'alimentation 180 ÷ 245 V, fréquence 40 ÷ 60HZ. Connecteur de commande : un contact de changement avec courant permanent 6 A – tension de contact 220 ÷ 380 V.

Attention: la tension maximale autorisée sur les bornes 5 et 6 est de 5 V, l'augmentation de cette tension entraînerait la destruction du thermorésistor.

Aux bornes 3 et 4 du schéma est relié le condenseur du ventilateur supplémentaire. Pour finir, branchez le frein, en veillant à ce que la tension d'entrée soit identique à celle indiquée sur l'étiquette de l'électroaimant.

THERMOCONTACT (2) (3)	THERMISTORS NE PAS CONNECTER TENSION > 5V (5) (6)	
	TEMPÉRATURE	
230V C.A. - 1A	T<145º	T>145º
	R= 200 ÷ 800Ω	R= 4K Ω

ALBERTO SASSI SPAIN

FRENCH

RÉGLAGE DU FREINAGE

Tâche qui devra être réalisée exclusivement par un personnel spécialisé

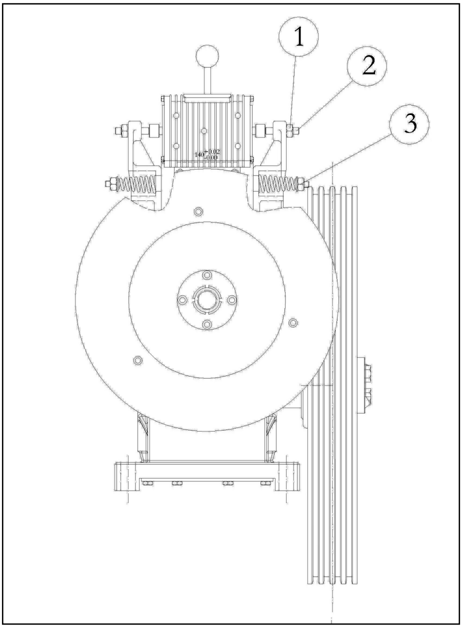
Avec le système en marche et l'électroaimant sous tension, dévissez l'écrou de blocage **1**. De même, dévissez légèrement la vis de réglage **2** jusqu'à percevoir un léger frottement de la mâchoire sur le tambour de frein (voir illustration).

Vissez ensuite la vis de réglage jusqu'à éliminer le frottement de la mâchoire sur le tambour de frein. Lorsque ce frottement a disparu, tournez d'un demi-tour (180º) vers la droite la vis de réglage afin d'être sûr qu'il n'y ait pas de frottement.

Réalisez cette opération sur les deux mâchoires de frein.

Veillez ensuite à ce que l'intensité du freinage soit adaptée pour stopper la cabine à son niveau et que la conformité soit celle requise. De même, veillez à ce que les deux mâchoires de frein agissent de manière simultanée aussi bien en s'ouvrant qu'en se fermant sur le tambour de frein. Si ce n'est pas le cas, augmentez ou diminuez la pression du ressort de freinage sur chacune des mâchoires jusqu'à synchroniser le moment d'action d'ouverture et de fermeture.

Remarque : La garniture de frein des mâchoires devra avoir une épaisseur minimale de 2,5 mm. Lorsque cette épaisseur minimale est atteinte, il est recommandé de remplacer les mâchoires de freinage.



AJUSTAGE DES MÂCHOIRES SUR TAMBOUR DE FREIN

Tâche qui devra être réalisée exclusivement par un personnel spécialisé

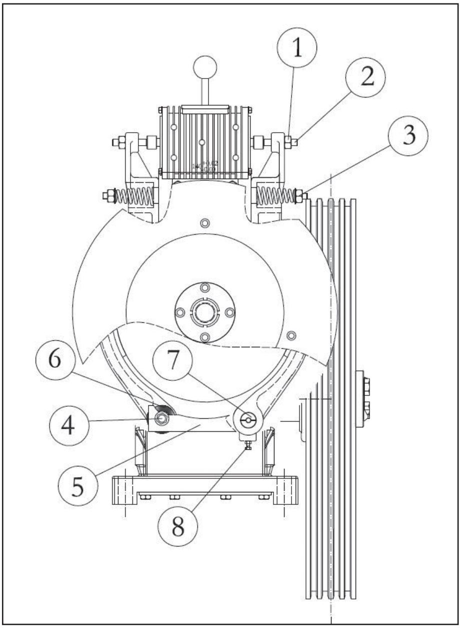
Avec l'installation hors tension et **la charge en suspension**, dévissez l'écrou de blocage **1**, puis dévissez la vis de réglage **2**, desserrez les écrous du ressort **3**, et réalisez le mouvement de freinage manuellement. Vérifiez que la garniture de frein des mâchoires s'ajuste parfaitement au tambour de frein.

Si elle ne s'ajuste pas correctement, desserrez les vis **4** de fixation des arbres excentriques des mâchoires et retirez la plaque d'union **5** de deux arbres excentriques, ainsi que les rondelles Belleville **6**.

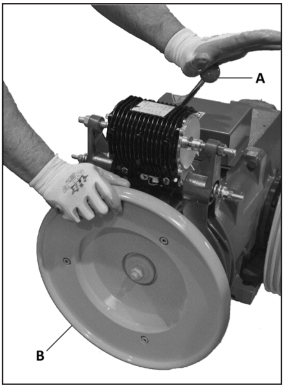
Ici, le système de frein sera entièrement libéré.

Rapprochez ensuite manuellement la mâchoire du tambour de frein et vérifiez que la garniture de frein s'ajuste de manière homogène. Si ce n'est pas le cas, prenez un tournevis et faites tourner l'arbre excentrique **7** de la mâchoire jusqu'à ce que la garniture de frein de la mâchoire s'ajuste au tambour de frein. Répétez l'opération sur les deux mâchoires.

Une fois les mâchoires parfaitement réglées et ajustées, fixez l'arbre excentrique **7** avec les vis **8** et montez le reste des pièces pour le laisser comme dans son état primitif.



ACTIONNEMENT MANUEL DU RÉDUCTEUR EN CAS D'URGENCE



Utilisation exclusive du personnel autorisé

Réalisez les tâches suivantes strictement dans l'ordre spécifié:

01 Déconnectez l'interrupteur général de la salle des machines.

02 Saisissez fermement le volant de commande manuelle **"B"**

03 En appliquant une force suffisante sur le levier de frein **"A"**, ouvrez les mâchoires de frein. Bougez le volant B B dans la direction la plus appropriée afin d'amener la cabine au sol le plus proche et nivelez-le en utilisant la marque de référence sur les câbles

04 Débloquez le levier de frein **"A"**

Avertissement : Ne jamais réduire la tension du ressort de frein pour faciliter l'opération manuelle

Réducteurs avec freins sur l'arbre principal

Dans le cas d'actionnement manuel sur S38 A3 et S48 A3, débloquez simultanément la bobine de frein et le frein DF correspondant. Veuillez consulter le manuel du frein DF fourni avec chaque réducteur A3, pour réaliser cette opération.

CONTRÔLES RÉGULIERS DE MAINTENANCE

Les réducteurs ALBERTO SASSI SPAIN ont été conçus dans le but de minimiser au maximum les opérations de maintenance. Cependant, certaines opérations simples doivent être réalisées régulièrement pour assurer un fonctionnement correct des machines. Après avoir réalisé le premier changement d'huile, comme indiqué dans le chapitre **"Graissage"**, vérifiez le niveau et la viscosité de l'huile tous les six mois. Réalisez les changements suivants d'huile selon l'utilisation de la machine, conformément aux instructions du chapitre **"Graissage"**. Vérifiez tous les 4-6 mois, l'état d'usure de la garniture de frein. En cas d'usure excessive, réglez le parcours des mâchoires à l'aide des vis de réglage (voir chapitre **"Réglage du freinage"**) et lorsque la garniture de frein atteint une épaisseur de 2,5 mm au point d'usure maximale, remplacez les mâchoires.

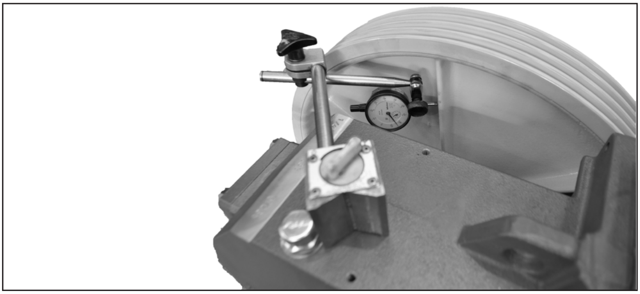
La machine LINCE ne dispose pas de réglage de douilles. Il est strictement important de contrôler:

Jeu vis sans-fin/couronne

Pour réaliser cette opération, retirez les câbles de la poulie. Placez correctement un comparateur sur une des faces de la carcasse du réducteur, de sorte que l'extrémité de mesure puisse être en contact avec la poulie à la distance depuis l'arbre lent correspondante au rayon de la couronne (LINCE - 110 mm, S38 – 130 mm, S48 – 140 mm, S58 – 160 mm), fermez le frein et tournez manuellement la poulie vers la droite et vers la gauche, afin de lire l'amplitude du jeu axial sur le comparateur.

Valeurs jeu vis sans-fin/couronne

Vérifiez toutes les **3 000 heures** de fonctionnement ou minimum une fois par an, si les valeurs maximales de ce jeu sont supérieures à **0,3mm.** Dans ce cas, **contactez ALBERTO SASSI SPAIN pour plus d'informations.**



Pour le remplacement des roulements ou de tout autre élément vital au fonctionnement du réducteur, veuillez contacter le Service Technique d'Alberto Sassi Spain.

ALBERTO SASSI SPAIN

MOMENT D'INERTIE J * (kg.m2)

		TYPE DE MOTEUR					
		240095A	240118A	240142A	240171A	270172A	270196A
MODÈLE DE MACHINE	LINCE AC2	0,510					
	S38 AC2	0,482	0,489	0,597			
	S48 AC2	0,492	0,500	0,607	0,709		
	S58 AC2	0,511	0,519	0,626	0,728	1,102	1,116
	LINCE VVVF	0,238					
	S38 VVVF	0,209	0,216				
	S48 VVVF	0,220	0,227	0,235	0,244		
	S58 VVVF	0,239	0,246	0,254	0,263	0,404	0,418

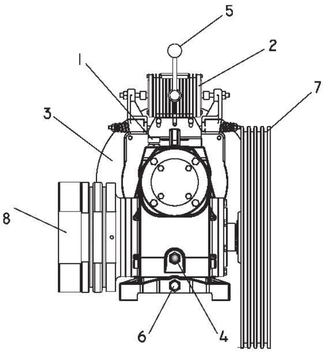
TOUS DROITS RÉSERVÉS

La conception de ce manuel est la propriété exclusive d'ALBERTO SASSI SPAIN S.L. La reproduction de manière totale ou partielle est interdite. Les données et designs inclus le sont à titre indicatif et n'ont pas de caractère obligatoire. Pour une interprétation exacte du document, le texte en espagnol prévaudra toujours. Les produits présentés peuvent, à tout moment et sans préavis, souffrir de modifications. **Copyright ALBERTO SASSI SPAIN S.L.**

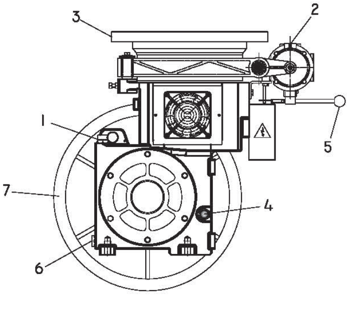
ALBERTO
SASSI
SPAIN

FRENCH

ASANSÖRLER IÇIN REDÜKSIYON DIŞLI KUTULARI



S38 / S38S / S48 / S48S / S58S

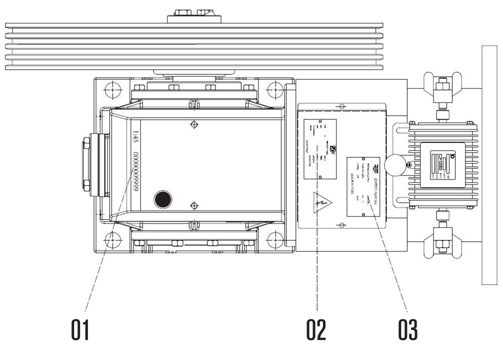


LINCE

1. Doldurma deliği tapası
2. Fren bobini
3. Volan
4. Yağ Seviye
5. Fren açma kolu
6. Yağ boşaltma Tapası
7. Makara
8. DF02 fren (Aksesuar)

ASENKRON MOTOR TANIMLAMA PLAKALARI

Redüksiyon dişli kutularına yerleştirilen plakalara örnekler. Bu plakaların sayısı ve konumu farklı konfigürasyonlara göre değişiklik gösterebilir.



01. Seri no
02. Asenkron motor tip plakası
03. Motor plakası

UYARILAR

Yedek parça sipariş ederken lütfen her zaman aşağıdaki bilgileri iletin:

01 Asenkron motor tip plakası

02 Asenkron motor tip plakası seri numarası, Bunları redüksiyon dişli kutusunun gövdesine kazınmış olarak tanımlama plakasının üzerinde bulabilirsiniz. Bu ayrıntılar, Alberto Sassi İspanya'nın size doğru yedek parçaları göndermesinin yanı sıra, kurulum için gerekli olan ayrıntılı talimatlar için de büyük önem taşımaktadır.

Bunları asenkron motorun kutusunun gövdesine kazınmış olarak tanımlama plakasının üzerinde bulabilirsiniz. Bu ayrıntılar, Alberto Sassi İspanya'nın size doğru yedek parçaları göndermesinin yanı sıra, kurulum için gerekli olan ayrıntılı talimatlar için de büyük önem taşımaktadır.

Kullanım koşulları ve kısıtlamalar hakkında daha fazla bilgi için lütfen bu el kitabında yer alan bakım bilgilerini dikkatli bir şekilde okuyunuz.

Bu el kitabında ayrıntılı olarak açıklanan tüm işlemler asansör konusunda uzman teknisyenler tarafından gerçekleştirilmelidir.

Hiçbir koşul altında, redüksiyon dişli kutusunun herhangi bir bileşeninin sökülmesine izin verilmemektedir, aksi takdirde bu durum garanti iptaline neden olur.

ÜRETİCİNİN KURULUŞ BİLDİRGESİ

AB Makine Yönetmeliği 2006/42/EC'ye göre, bu bildirgede sunulan "kısmen tamamlanmış makine" ifadesi bahsi geçen Yönetmeliğin temel güvenlik gereksinimleri ve ilgili teknik dokümanlar Ek VII B'ye uygundur.

"Kısmen tamamlanmış makineler" ifadesinin açıklaması:
Asansörler için motorlu ve motorsuz redüksiyon dişli kutuları ve aşağıdaki tip servis asansörleri: **LINCE, S38, S38-S, S48, S48-S y S58-S.**

Üretici:

ALBERTO SASSI SPAIN S.L.
Polígono Industrial de Guarnizo, parcela 83 A,
39611 Guarnizo - Cantabria - İSPANYA.

Referans yönetmelikleri:

2014/33/UE Asansörler ve asansörler için güvenlik bileşenleri
2014/30/UE Elektromanyetik uyumluluk

UYUMLAŞTIRILMIŞ REFERANS STANDARTLARI					
REDÜKSİYON DİŞLİ KUTULARI		ÜÇ FAZLI ASENKRON 1 veya 2 POLARİTE		ELEKTROMANYETİK FREN	
Avrupa Standardı	Vibrasyon/ Gürültü	Üretim Standartları	EMC Standartları	Üretim Standartları	EMC Standartları
EN 81-20 EN 81-50	EN 60034-9 EN 60034-14	EN 60034-1 EN 60034-2 EN 60034-5 EN 60034-8 EN 60204-1	EN 12015 EN 12016 EN 61000-6-3 EN 55011 EN 55014	EN 81-20 EN 81-50	EN 12015 EN 12016 EN 61000-6-3 EN 55011 EN 55014

*** Ekipman kalite belgesinde (seri numarası ile birlikte) yer alan ayrıntılı bilgi geçerlidir.**

Üretici, talep üzerine, ilgili bilgileri elektronik ortamda ulusal makamlara iletmeyi taahhüt eder.

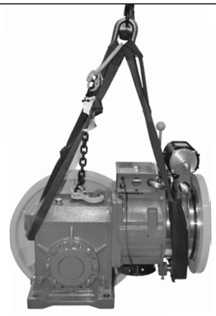
Belirtilen "kısmen tamamlanmış makine" ifadesi sadece diğer makinelere (son montaj) dahil edilmek içindir ve nihai montaj 2006/42/EC Yönetmeliğine ve ilgili standart ve yönetmeliklere uygun olarak deklare edilinceye kadar kullanılamaz.

Roberto Carpintero I Genel Müdür I Guarnizo, İSPANYA I 2017/09/01

DIŞLILI MOTORLARIN AMBALAJLANMASI VE TAŞINMASI ILE ILGILI ÖZET

Redüksiyon diŞli kutuları LINCE, S38, S38-S, S48, S48-S y S58

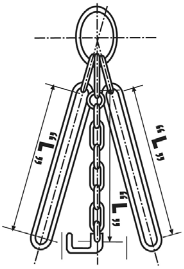
Set, aynı noktada bir yükseklikte birleştirilen iki askıdan oluşmalıdır. Arka kısımda, kayış, arka rulman kapağının altına çok dikkatli yerleştirilmelidir. Önde, ikinci kayış fren balatalarının altına, fren balatalarının piston çubuğuna sabitleme vidalarının ötesinde, tekerlek tarafında yerleştirilmelidir. Üçüncü bir bağlantı da (S38/S38-S/S48/S48-S) sağlanmalıdır: aynı kaldırma aksamına bir zincir bağlanmalıdır. Redüksiyon dişli kutusu uzun bir şafta sahipse, kasnak eyerine sabitleme uygulamak için bir uzatma kullanılmalıdır. Kaldırma aşamasında redüksiyon dişli kutusunun yatay olarak dengelenmesi için iki askının uzunluğunu ayarlayınız, aksi takdirde vurgulanmış bir dengesizlik, kayışları doğru konumdan kaydıracaktır.



Redüksiyon Dişli Kutuları İçin Ağırlık Tabloları

REDÜKSİYON DİŞLİ KUTUSU TİPİ	MOTORLU VE MAKARASIZ
LINCE	169 KG.
S38	200 KG. (5.5 Kw)
S38-S	210 KG. (5.5 Kw)
S48	235 KG. (7.3 Kw)
S48-S	242 KG. (7.3 Kw)
S58-S	281 KG. (7.3 Kw)

***Redüksiyon dişli kutularını yabancı cisimler ve toza karşı korumalı temiz yerlerde saklayınız.**



Kayışın özellikleri:

Genişlik 50 mm
Maksimum doğrusal yük: 1000 Kg
Maksimum yatay yük: 600 Kg

Güvenlik katsayısı = 6
100% Polyester.

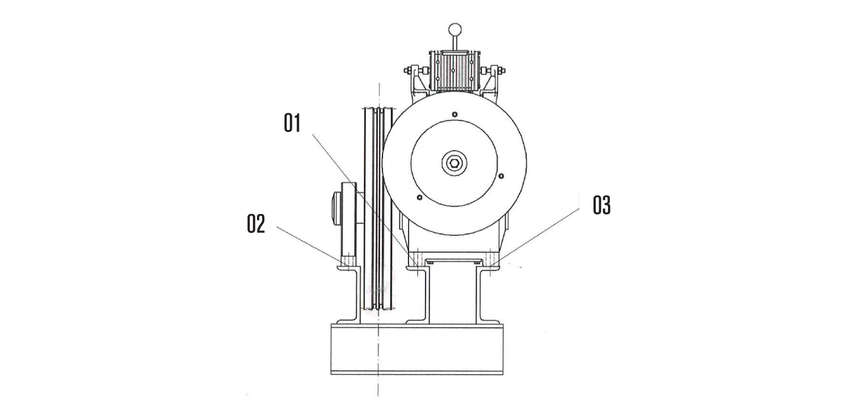
	LINCE S38 / S38-S S48 / S48-S	S58-S
İKI HALKALI KAYIŞ (1)	L=102 MM	L=100 MM
ZINCIR KANCASI	L=44 MM	--------
İKI HALKALI KAYIŞ (2)	L=90 MM	L=100 MM

ALBERTO SASSI SPAIN

TURKISH

MOTOR ŞASESINE YERLEŞTIRILMESI

Bu operasyonlar destek monte edilmiş tüm redüksiyon dişli kutularında standart uygulamadır ve kasanın kaçınılmaz yapısal deformasyonlarını dikkate alarak, kasnak tarafından çekilmekte olan yavaş şaftı mükemmel şekilde yatay tutmaya yarar.



Tezgahınızı üç nokta desteği ile sabitlemek için aşağıdaki adımları takip etmeniz gerekir:

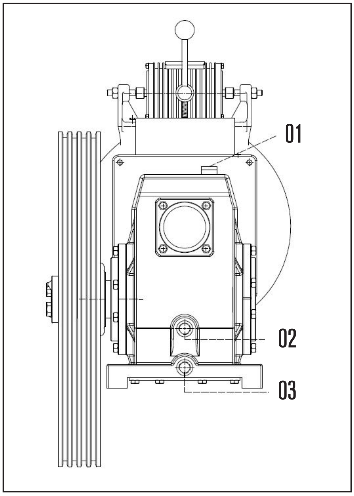
Yükleme yükünü taşıyan desteklerin 1 ve 2 numaralı noktaları olduğunu unutmayınız çünkü bumlar kasnağa en yakın olanlardır ve yükü paylaşırlar. Dolayısıyla, bu noktaların destek noktası 3'ü engellemeyecek şekilde doğru halde desteklendiğinden emin olmalıyız.

Bu işlemi gerçekleştirmek için, sabitleme vidalarını tespit etmeden önce, makine 1'in bacağı ile NPU arasında ışık veya mesafe olup olmadığını gözlemlemeliyiz. Eğer öyleyse, bu bacağın düzgün şekilde desteklenmediği anlamına gelir.

Bu nedenle, önceden vidalarla sabitlediysek ve takviye yapılmaz ise şaftı zorlarız. Bu durumda arada mesafe veya ışık kalmayana kadar 0.5 mm 'lik bir ya da daha fazla plaka ile kalınlığı arttırmalıyız. Kalınlığı arttırdıktan veya bu parçaları bacaklara ekledikten sonra, makineyi yalnızca 1 numaralı noktada iki vidayla tutturun ve 2 numaralı noktanın (sele) NPU'de yaklaşık 0.2 mm'lik (bir sayfa kağıdın kalınlığına eşit) bir boşluğu olup olmadığını kontrol edin (bir sayfa kağıdın kalınlığına eşit). Kalınlığı tam olarak ölçmek mümkün değilse, NPU üzerinde tam olarak sabitlenmediğinden ve elinizle çaba harcamadan ve fazla boşluk bırakmadan ayrılabileceğinden emin olunuz.

2 numaralı noktayı iki vidayla sıkıştırın ve 3 numaralı noktaya geçin. 3 ve 4 numaralı noktaları tespit ettikten sonra 3 numaralı nokta doğrulanmalıdır. Bunu takviye etmeniz gerekiyorsa, iki vidayla sabitleyin ancak 1 ve 2 numaralı noktalara uygulanandan daha yumuşak bir tutturma kuvveti veya yoğunluğu uygulayın çünkü bu nokta yalnızca tesviye amaçlıdır ve üzerine yük binmez. Ayrıca, bu şekilde, üzerine yük binen noktaların hizalanmasına müdahale etmemiş oluyoruz.

SERVISE SOKULMASI



Redüksiyon dişli kutusunu çalıştırmadan önce yağın, tüm redüksiyon dişli kutuları üzerinde mevcut olan gözetleme camının ortasına ulaştığından emin olun.

Kullanılan yağ, aşağıdaki tabloda belirtilenlerden biri olmalı, aynı özellikleri (viskozite, katkı maddesi, aşırı basınç vb.) taşımalı ve her durumda optimum kalitede olmalıdır.

Doğru seviyeye ulaşmak için daha fazla yağ ilave edilmesi gerekiyorsa, üretim sırasında üzerine basılan ve redüksiyon dişli kutusunun çalıştırılmasında kullanılan yağın türünü gösteren etikete bakınız.

01. Dolum tapası

02. Yağ seviyesi göstergesi

03. Yağ boşaltma tapası

Yeşil etiket: madeni yağ
Kırmızı etiket: sentetik yağ

ÖNERİLEN MADENİ YAĞLAR

MARK	CASTROL	GULF	ESSO	SHELL	MOBIL	AGIP	BP	FUCHS	TOTAL
TIP	ALPHA SP 220	EP LUBRICANT HD 220	SPARTAN EP 220	OMALA OIL 220	MOBILGEAR 630	BLASIA 220	ENERGOL GR-XP 220	SOPRRAL-CLP220	CARTER EP 220

YAĞ MİKTARI

MODEL	M KTAR
LINCE	2´5 L
S38 / S38-S / S48 /	3´6 L
S58S	5´5 L

ÖNERİLEN SENTETİK YAĞLAR

MARK	CASTROL	GULF	ESSO	SHELL	MOBIL	AGIP	BP	FUCHS	TOTAL
TIP	TRIBOL 800/220	EP LUBRICANT SY 220	-	TIVELA WEB 220	GLIGOYLE HE 220	BLASIA S220	ENERSYN SG-XP220	RENOLIN PG220	CARTER SY 220

ALBERTO SASSI SPAIN

Redüksiyon dişli kutusunu çalıştırmadan önce, tacın doğru şekilde yağlanmasına izin vermek için direksiyonu manüel olarak çalıştırarak kasnağı tamamen çevirin. Çalıştırma sırasında dikkatli olun, redüksiyon dişli kutusunun ilk hareketi kasnaklardaki çekiş kabloları olmaksızın gerçekleşmelidir.

Ardından, çekme kablolarını kasaya yerleştirin ve yükü dengeleyin. Motorun her iki yönde devir sayısını (devir/dakika) kontrol edin. Bunlar farklıysa, dış desteğin düzgün şekilde tesviye edilmiş olduğundan emin olun (çerçeve üzerindeki yerleştirme bölümünde belirtildiği gibi). Yükler uygulandıktan sonra, kabin içindeki kapasitenin %60'ına eşdeğer olacak şekilde ve vites kutusundaki yağ doldurma tapası olmadan vinçin ilk hareketini gerçekleştirin (15 "-30" sırasında) Yağ doldurma deliğinden duman çıkmadığından emin olabilirsiniz (bu operasyonda bir anomali gösterecektir). Yükler uygulandıktan sonra, kabin içindeki yük kapasitesinin %60'ına eşdeğer olacak şekilde, vincin ilk hareketini gerçekleştirin (15" - 30" sırasında). Yağ doldurma deliğinden duman çıkıp çıkmadığını kontrol edebilmek için (bu, operasyonda bir anormalliği gösterecektir) bu işlemi yağ dolum tapası olmadan gerçekleştirin. Bu evrenin sonunda kabin içindeki yükü kapasitesinin %75'ine çıkarın ve aynı sürede artan ve azalan tarikleri tekrarlayın, böylece yağ doldurma deliğinden hiç duman çıkmadığından emin olun. Daha sonra kabini %100'e yükleyin ve daha önce belirtilen tarikleri tekrarlayın.

Ardından kabini kapasitesinin %25'ine kadar boşaltın ve yukarıda belirtilen tarikleri tekrarlayın. Son olarak, kabini tamamen boşaltın ve tarikleri tekrarlayın.

Bu testler sırasında ekipmanın aşırı ısındığı tespit ederse, makineyi derhal durdurun ve Alberto Sassi İspanya ile temasa geçin.

YAĞLAMA

Mineral yağı asla sentetik yağla (veya bunun tersini) karıştırmamaya özel olarak dikkat ederek, yukarıdaki tabloda önerilen yağ türlerini inceleyiniz.

LINCE, S38, S38-S, S48 ve S48-S modelleri hazne içinde yağ dolu olarak gelir. S58-S modeli ilk kullanımdan önce doldurulmalıdır. Redüksiyon dişli kutusunun çalıştırılmasında kullanılan yağ türü, ekipman etiketlerinde tanımlanır: MADENİ yağ için YEŞİL, SENTETİK yağ için KIRMIZI.

Yağı makina çalışmıyorken ve tam seviyeye kadar değiştirmenizi öneririz.

Madeni yağ kullanıyorsanız, 350 saatlik etkin hizmet süresi sonunda ilk yağ değişimini yapmak zorundasınız. Öte yandan, sentetik yağ kullanıyorsanız, 700 saatlik etkin hizmet süresi sonunda ilk yağ değişimini yapmak zorunda kalacaksınız. Daha sonraki yağ değişimleri, madeni yağlar için her 12/18 ayda bir, azaltıcı şanzımanın bulunduğu işleme yoğunluğuna bağlı olarak sentetik yağlar için her 24/36 ayda bir yapılmalıdır.

Yağ değiştirmek için lütfen aşağıdaki talimatları uygulayınız:

01 Dolum kapağını sökünüz.
02 Boşaltma tapasını sökünüz.
03 Hazneyi boşaltınız.
04 Boşaltma tapasını vidalayınız.
05 Yağ haznesini gözetleme camındaki işarete kadar doldurunuz.
06 Doldurma tapasını vidalayınız.

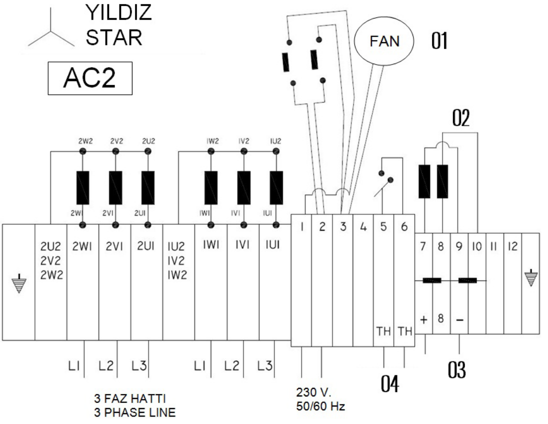
Madeni yağı sentetik yağ ile değiştirmek veya tam tersi için:

01 Kurulumu askıya alınız ve kasnak kablolarını çıkartınız.
02 Değiştirilecek yağ haznesini boşaltınız.
03 Boşaltma tapasını yerleştiriniz ve hazneyi gazyağı veya mazot ile doldurunuz.
04 Yük olmadan (boş şekilde) 10 dakika çalıştırınız.
05 Yağ boşaltma deliğini kullanarak gazyağı veya mazotu hazneden boşaltınız.
06 Hazneyi yeni yağla doldurunuz.
07 Yük olmadan (boş) 10 dakika boyunca çalıştırın.
08 Yağın aşırı ısınmadığını kontrol ediniz.
09 Kabloları kasnağa yerleştiriniz ve yükün %60'ı ile 15 dakika boyunca kaldırma uygulayınız.
10 Yağın aşırı ısınmadığını kontrol ediniz.
11 Her şey düzgün şekilde çalışıyorsa, asansörü normal çalışmaya sokunuz.

Not: Yavaş mil destek yatağı ömrü boyunca yağlanmaktadır ve bu bakımdan herhangi bir bakım gerektirmez.

ELEKTRIK KABLOLAMA

AC2 / AC2VV elektrik motorları yıldız bağlantı



01. Motor Isı Konta ı
(fanı devreye sokmak için)
Motor Thermocontact
(to switch-on the fan)

02. Fren bobinleri paralel olarak
Brake coils in parallel

03. Fren ba lantısı
Brake connection

04. Motor Termistörü
Motor thermistor

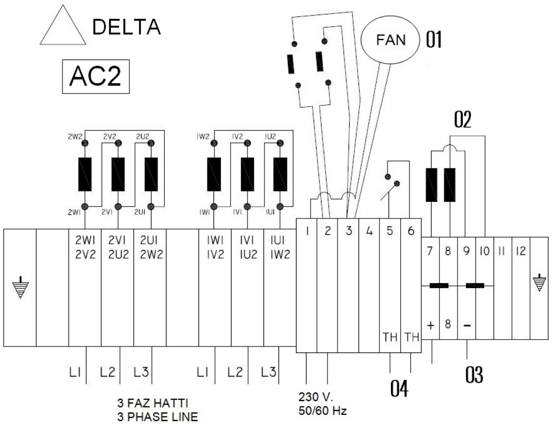
Ana güç, L1, L2 ve L3 kablolarıyla beslenir. Diyagramın klemens terminalleri 1 ve 2'yi ve fan besleme kablolarını bağlayınız (220 V tek fazlı). Düşük hızlı kablolar, 1U1, 1V1 ve 1W1 sıkıştırma terminallerine bağlanırken, 1U2, 1V2 ve 1W2 kablolu terminal her zaman düşük hız için yıldız merkezidir. Yüksek hızlı kablolar 2U1, 2V1 ve 2W1 terminallerine bağlanır. 2U2, 2V2 ve 2W2 kablolu terminal yüksek hızlı yıldız merkezidir. Motorun termistör (ısıl direnç) kabloları termal koruma amaçlı olarak terminal 5 ve 6'ya bağlanır. **Termistörlerin dirençlerini kontrol etmek için aynı terminal 5 ve 6'ya özel bir amplifikatör bağlanır; bu olmadan motorun termik koruması sağlanamaz ve bu da yalıtılmış iletken setinin yanmasına neden olur.**

Kontrol amplifikatörü kontrol kutusu ile terminaller arasına bağlanır. Özellikleri: besleme gerilimi 180 ÷ 245 V, frekans 40 ÷ 60Hz. Komuta konektörü: sürekli akım 6 A ile bir değişim kontağı – kontak voltajı 220 ÷ 380 V.

Dikkat: Terminal 5 ve 6'da izin verilen maksimum voltaj 5 volttur. Bu voltaj aşıldığında, termistör yanar. Terminal 1, 2, 3, 4, 5 ve 6'ya göre, yıldız ve delta diyagramları arasında bağlantı farkları yoktur. Sonunda freni bağlayın ve giriş voltajının elektromıknatıs etiketinde gösterilen değere eşit olmasını sağlayın.

ELEKTRIK KABLOLAMA

AC2 / AC2VV elektrik motorları delta bağlantı



01. Motor Isı Konta ı
(fanı devreye sokmak için)
Motor Thermocontact
(to switch-on the fan)

02. Fren bobinleri paralel olarak
Brake coils in parallel

03. Fren ba lantısı
Brake connection

04. Motor Termistörü
Motor thermistor

Ana güç, L1, L2 ve L3 kablolarıyla beslenir. Fan besleme kabloları (220 V tek fazlı) diyagramda 1 ve 2 numaralı sıkıştırma terminallerine bağlanır. Düşük hızlı kablolar sıkıştırma terminalleri 1U1, 1V1 ve 1W1'e bağlanırken, yüksek hız kabloları 2U1, 2V1 ve 2W1 terminallerine bağlanır.

Motorun termal koruma amaçlı termistör kabloları terminal 5 ve 6'ya bağlanır. Termistörlerin dirençlerini kontrol etmek için aynı terminal 5 ve 6'ya özel bir amplifikatör bağlanır; bu olmadan motorun termik koruması sağlanamaz ve bu da yalıtılmış iletken setinin yanmasına neden olur.

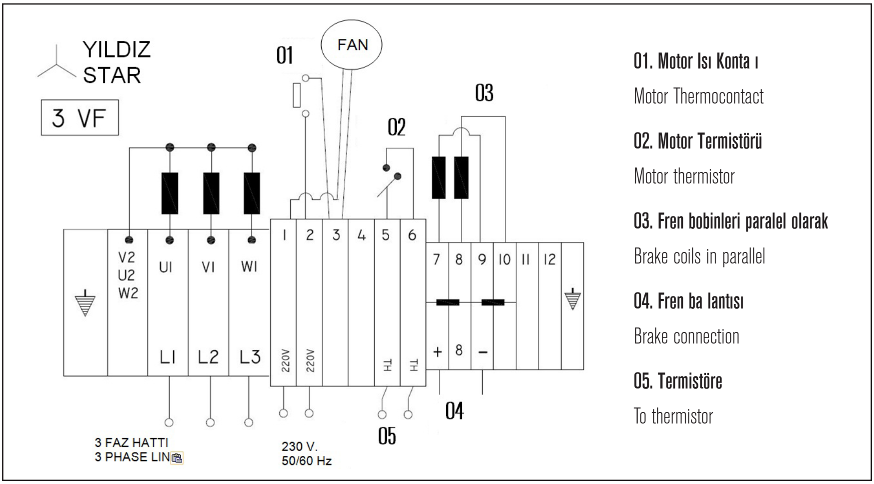
Kontrol amplifikatörü kontrol kutusu ile terminaller arasına bağlanır. Özellikleri: besleme gerilimi 180 ÷ 245 V, frekans 40 ÷ 60 HZ. Komuta konektörü: sürekli akım 6A ile bir değişim kontağı - kontak voltajı 220 ÷ 380V.

Dikkat: Terminal 5 ve 6'da izin verilen maksimum gerilim 5 volttur. Bu voltaj aşıldığında, termistör yanar.

<table>
<tr><th>TERMAL TEMAS ANAHTARI (2) (3)</th><th colspan="2">TERMİSTÖRLER 5 VOLTTAN FAZLASINI BAĞLAMAYINIZ (5) (6)</th></tr>
<tr><td rowspan="3">230V C.A. - 1A</td><td colspan="2">SICAKLIK</td></tr>
<tr><td>T<145º</td><td>T>145º</td></tr>
<tr><td>R= 300 Ω</td><td>R= 4K Ω</td></tr>
</table>

ELEKTRIK KABLOLAMA

Yıldız bağlantılı AC1 /AC1VVVF elektrik motorları



Ana güç, L1, L2 ve L3 kablolarıyla beslenir. Fan besleme kabloları (220 V tek fazlı) diyagramda 1 ve 2 numaralı sıkıştırma terminallerine bağlanır. Motorun tek kutuplu kabloları sıkma terminalleri U1, V1 ve W1'e bağlanırken U2, V2 ve W2 terminalleri yıldız bağlantının merkezidir.

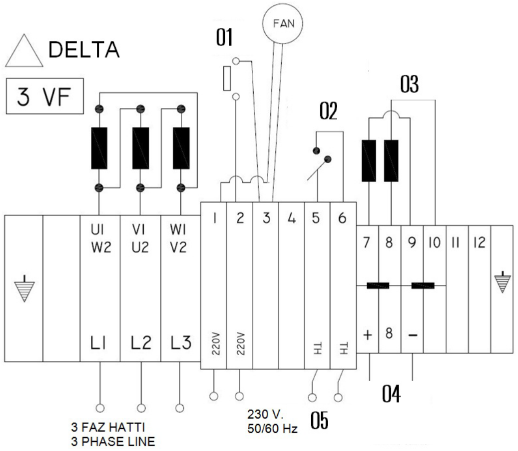
Motorun termal koruma amaçlı termistör kabloları terminal 5 ve 6'ya bağlanır. Termistörlerin dirençlerini kontrol etmek için aynı terminal 5 ve 6'ya özel bir amplifikatör bağlanır; bu olmadan motorun termik koruması sağlanamaz ve bu da yalıtılmış iletken setinin yanmasına neden olur.

Kontrol amplifikatörü kontrol kutusu ile terminaller arasına bağlanır. Özellikleri: besleme gerilimi 180 ÷ 245 V, frekans 40 ÷ 60 HZ. Komuta konektörü: sürekli akım 6A ile bir değişim kontağı – kontak voltajı 220 ÷ 380 V.

Dikkat: Terminal 5 ve 6'da izin verilen maksimum voltaj 5 volttur. Bu voltaj aşıldığında, termistör yanar. Yardımcı fanın kondansatörü diyagramdaki terminaller 3 ve 4'e bağlanmalıdır. Sonunda freni bağlayın ve giriş voltajının elektromıknatıs etiketinde gösterilen değere eşit olmasını sağlayın.

ELEKTRIK KABLOLAMA

Delta bağlantılı AC1 /AC1VVVF elektrik motorları



01. Motor Isı Konta ı
Motor Thermocontact

02. Motor Termistörü
Motor thermistor

03. Fren bobinleri paralel olarak
Brake coils in parallel

04. Fren ba lantısı
Brake connection

05. Termistöre
To thermistor

Ana güç, L1, L2 ve L3 kablolarıyla beslenir. Fan besleme kabloları (220V tek fazlı) diyagramda 1 ve 2 numaralı sıkıştırma terminallerine bağlanır. Motorun tek kutuplu kabloları U1-W2, V1-U2 ve W1-V2 kelepçeleme terminallerine bağlanırken U2, V2 ve W2 terminalleri yıldız bağlantının merkezidir.

Motorun termal koruma amaçlı termistör kabloları terminal 5 ve 6'ya bağlanır. Termistörlerin dirençlerini kontrol etmek için aynı terminal 5 ve 6'ya özel bir amplifikatör bağlanır; bu olmadan motorun termik koruması sağlanamaz ve bu da yalıtılmış iletken setinin yanmasına neden olur.

Kontrol amplifikatörü kontrol kutusu ile terminaller arasına bağlanır. Özellikleri: besleme gerilimi 180 ÷ 245 V, frekans 40 ÷ 60Hz. Komuta konektörü: sürekli akım 6 A ile bir geçiş kontağı - kontak voltajı 220 ÷ 380 V.

Dikkat: Terminal 5 ve 6'da izin verilen maksimum voltaj 5 volttur. Bu voltaj aşıldığında, termistör yanar.

Yardımcı fanın kondansatörü diyagramdaki terminaller 3 ve 4'e bağlanmalıdır Sonunda freni bağlayın ve giriş voltajının elektromıknatıs etiketinde gösterilen değere eşit olmasını sağlayın.

TERMAL TEMAS ANAHTARI (2) (3)	TERMİSTÖRLER 5 volttan fazlasını bağlamayınız (5) (6)	
230V C.A. - 1A	SICAKLIK	
	T<145º	T>145º
	R= 200 ÷ 800Ω	R= 4K Ω

TURKISH

ALBERTO SASSI SPAIN

FREN AYARI

Sadece nitelikli personel tarafından yürütülmelidir.

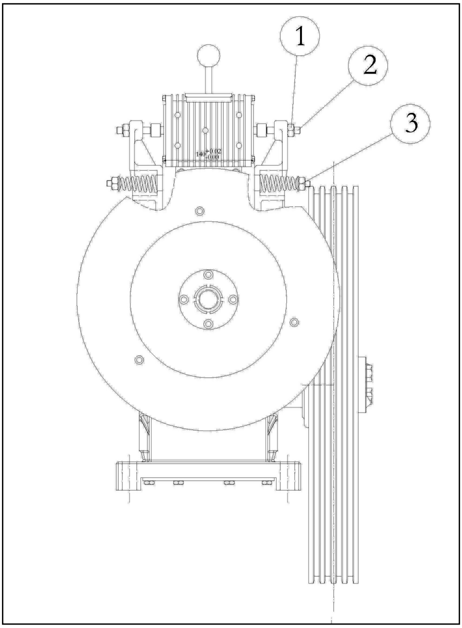
Sistem çalışırken ve elektromıknatıs gerginleştirildiğinde, kilitleme somunu 1'i gevşetin ve fren balatasının ve fren kampanası üzerinde hafifçe sürtündüğünü fark edene kadar ayar vidasını 2'yi hafifçe gevşetin (bkz. Resim).

Ardından, fren balatası ile fren kampanası arasındaki sürtünme ortadan kaldırana kadar ayar vidasını sıkın. Bu sürtünme kaybolduktan sonra, ayar vidasına sürtünmenin tamamen ortadan kalktığından emin olmak için saat yönünde yarım dönüş yapın (180 °).

Her iki fren balatası üzerinde de aynı işlemi gerçekleştirin.

Ardından, frenleme akımının kabini uygun seviyede rahatça durdurmaya yeterli olduğundan emin olun. Ayrıca, her iki fren balatasının da fren kampanasını açıp kapatırken aynı anda hareket ettiğinden emin olun. Her iki fren balatası da aynı anda hareket etmiyorsa, açıklığı ve frenleme hareket torkunu eşitlemek için her bir balata üzerindeki fren yayının basıncını artırın veya azaltın.

Not: Fren balatalarının malzemesi en az 2,5 mm kalınlığa sahip olmalıdır. Minimum kalınlığa erişildiğinde fren balataları değiştirilmelidir.



FREN KAMPANASINDAKI FREN BALATALARININ AYARLANMASI

Sadece nitelikli personel tarafından yürütülmelidir.

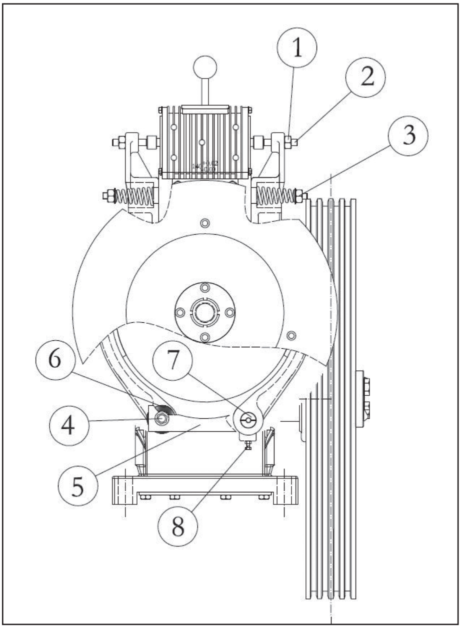
Sistem kapatıldığında ve yük askıya alındığında, kilitleme somunu 1'i gevşetin, ardından ayarlama vidası 2'yi sökün, yaylı somun 3'ü gevşetin ve frenleme hareketini manuel olarak gerçekleştirin. Fren balatası malzemesinin fren kampanası üzerine mükemmel bir şekilde oturup oturmadığını kontrol edin.

Balata düzgün bir şekilde oturmuyorsa sıkıştırma vidası 4'ü fren balatalarının eksantrik akslarından çıkarın ve bağlantı plakası 5'i her iki eksantrik dingilden ve Belleville rondelalarından 'dan çıkarın.

Bu aşamada, fren sistemi tamamen serbest kalacaktır.

Daha sonra, el fren pedalını fren tamburuna yakın olarak hareket ettirin ve fren materyalinin eşit olarak bağlandığından emin olun. Eşit değillerse, bir tornavida kullanarak fren balatası malzemesi fren tamburuna mükemmel şekilde bağlanıncaya kadar fren balatasının eksantrik mili 7'yi döndürün. İşlemi her iki fren balatası üzerinde tekrarlayın.

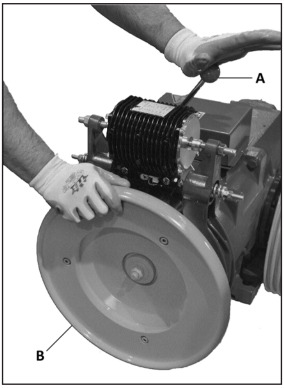
Fren balataları mükemmel bir şekilde ayarlanıp birleştiğinde, eksantrik mili 7'yi vidalar 8 ile sabitleyin ve geri kalan parçalar orijinal durumlarında kalacak şekilde monte edin.



TURKISH

ALBERTO SASSI SPAIN

ACIL DURUMDA ASENKRON MOTORLARIN MANÜEL OLARAK ÇALIŞTIRILMASI



Sadece nitelikli personel tarafından yürütülmelidir.

Aşağıdaki işlemleri kesinlikle belirtilen sırayla gerçekleştirin:

01 Makine odasındaki genel anahtarın bağlantısını kesin.

02 Manuel kontrol direksiyon simidi **"B"** yi sıkıca tutun.

03 Fren kolu **"A"** üzerine yeterince kuvvet uygulayarak fren balatalarını açın. Kabini en yakın zemine getirmek için direksiyon simidi **"B"** yi en uygun yönde hareket ettirin ve çelik kabloların referans işaretine getirin.

04 Fren kolunu **"A"** yı bırakın.

Uyarı: Elle çalıştırmayı kolaylaştırmak için asla fren yayının gerginliğini azaltmayın.

Ana milde frenlemeli redüksiyon dişli kutuları

S38 A3 ve S48 A3'teki manuel işlemler için fren bobinini ve ilgili DF frenini aynı anda serbest bırakın. Lütfen bu işlem için her bir A3 redüksiyon dişli kutusu ile birlikte verilen DF fren el kitabına bakın.

DÜZENLI BAKIM

ALBERTO SASSI İSPANYA redüksiyon dişli kutuları, bakım işlemlerini olabildiğince en aza indirgemek amacıyla tasarlanmıştır. Bununla birlikte makinelerin düzgün çalışmasını sağlamak için düzenli olarak yapılması gereken bazı basit işlemler vardır. İlk yağ değişiminden sonra “yağlama” bölümünde görüldüğü gibi yağ seviyesi ve viskozite altı ayda bir kontrol edilmelidir. Makinenin gerçek kullanımına ve “yağlama” bölümündeki talimatlara uygun olarak aşağıdaki değişiklikleri yapın. 4-6 ayda bir fren malzemesinin aşınmasını kontrol edin. Aşırı aşınma durumunda, ayar vidalarını kullanarak fren balatasının hareketini ayarlayın (bkz. “Fren ayarı” bölümü) ve maksimum aşınma noktasında fren balatası kalınlığı 2,5 mm seviyesine indiğinde, balataları değiştirin.

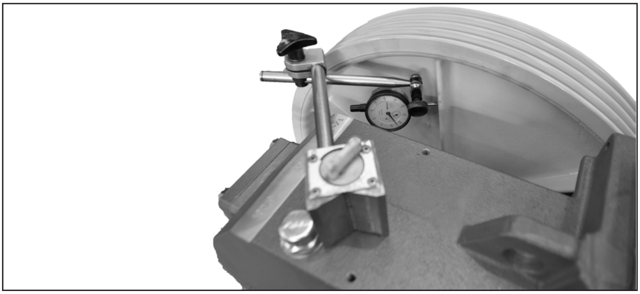
LINCE makinada manşon regülatörü bulunmamaktadır. Şunlara dikkat edilmesi çok büyük önem taşımaktadır:

Sonsuz vidalı taç takımı

Sanzıman mahfazasının uçlarından birinin üzerine ölçüm ucunun taç yarıçapına karİılık gelen yavaİ afttan bir mesafede kasnak ile temas edecek İekilde olacak biçimde bir kadran göstergesi yerleİtirin (LINCE - 110 mm, S38 – 130mm, S48 – 140mm, S58 – 160mm). Freni kapatın ve kasnaİı saat yönünün tersine olacak İekilde elle çevirin, böylece radyal boİluk genliİi kadran göstergesinde okunabilir.

Sonsuz vidalı taç boşluk değerleri

Yılda en az bir kez bu setin maksimum değerlerinin her 3000 saatlik çalışmada 0,3 mm’yi geçip geçmediğini kontrol edin. Eğer öyleyse açıklama için ALBERTO SASSI İSPANYA ile iletişime geçin.



Rulman değiştirme veya redüksiyon dişli kutusu işlemi için diğer önemli unsurlar için, lütfen Alberto Sassi İspanya Teknik Departmanı ile temasa geçin.

EYLEMSIZLIK MOMENTI J * (kg.m2)

		MOTOR TIPI					
		240095A	240118A	240142A	240171A	270172A	270196A
MAKINE MODELI	LINCE AC2	0,510					
	S38 AC2	0,482	0,489	0,597			
	S48 AC2	0,492	0,500	0,607	0,709		
	S58 AC2	0,511	0,519	0,626	0,728	1,102	1,116
	LINCE VVVF	0,238					
	S38 VVVF	0,209	0,216				
	S48 VVVF	0,220	0,227	0,235	0,244		
	S58 VVVF	0,239	0,246	0,254	0,263	0,404	0,418

HER HAKKI SAKLIDIR

Bu el kitabında yer alan tasarımlar ALBERTO SASSI İSPANYA, S.L.'nin mülkiyetindedir ve kısmen veya tamamen çoğaltılması yasaklanmıştır. Buraya eklenen ayrıntılar ve tasarımlar yalnızca bilgi amaçlıdır ve yasal olarak bağlayıcı değildir. Bu belgenin tam olarak yorumlanması için diama İspanyolca sürüm geçerli olacaktır. Ürünler zamanında ve önceden bildirim yapılmaksızın herhangi bir anda değiştirilebilir.
Telif Hakkı **ALBERTO SASSI SPAIN S.L.**

ALBERTO
SASSI
SPAIN

ALBERTO
SASSI
SPAIN

عزم القصور الذاتي (kg.m2)

		نوع الموتور					
		240095A	240118A	240142A	240171A	270172A	270196A
موديل الماكينة	LINCE AC2	0,510					
	S38 AC2	0,482	0,489	0,597			
	S48 AC2	0,492	0,500	0,607	0,709		
	S58 AC2	0,511	0,519	0,626	0,728	1,102	1,116
	LINCE VVVF	0,238					
	S38 VVVF	0,209	0,216				
	S48 VVVF	0,220	0,227	0,235	0,244		
	S58 VVVF	0,239	0,246	0,254	0,263	0,404	0,418

جميع الحقوق محفوظة

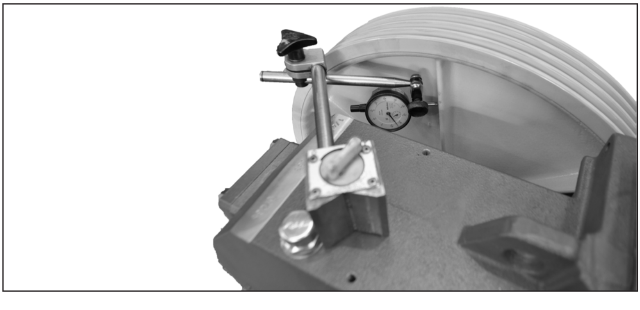
ترجع الملكية الحصرية للرسومات الموضحة في هذا الدليل إلى شركة ALBERTO SASSI SPAIN S.L. ولا يجوز نسخها حتى ولو جزء منها. وتعتبر البيانات والرسومات المتضمنة هي بغرض التوضيح ولكنها غير ملزمة. للحصول على شرح دقيق لهذا المستند، ارجع دائمًا إلى النص باللغة الاسبانية. قد تخضع المنتجات الواردة في أي وقت ودون إشعار مسبق إلى بعض التعديلات.
حقوق النشر محفوظة لشركة ALBERTO SASSI SPAIN S.L.

إجراءات الصيانة الدورية

صممت صناديق تروس تخفيض السرعة من شركة ALBERTO SASSI SPAIN للحد من عمليات الصيانة إلى أقل حدٍ ممكن. وهناك أيضا بعض العمليات البسيطة التي يجب إجراؤها دوريًا لضمان عمل الماكينات بطريقة صحيحة. بعد الانتهاء من عملية تغيير الزيت كما ورد في فصل "التشحيم"، تأكد من مستوى الزيت ومدى لزوجته كل ستة أشهر. احرص على إجراء التغييرات التالية المتعلقة بالاستخدام الفعال للماكينة طبقًا للتعليمات الواردة في فصل "التشحيم". تأكد من حالة تآكل مادة المكبح كل 4 - 6 شهور. في حالة التعرض لتآكل زائد، اضبط حركة الفك من خلال المسامير (انظر فصل "ضبط المكبح") وإذا وصل سمك مادة المكبح إلى 2,5 ملم في أقصى حالات التآكل، استبدل الفك.
لا يوجد بالماكينة LINCE منظم كمي.
من المهم للغاية التحكم في:
خلوص الترس الدودي(مخطط 1)
للتشغيل، اسحب الكابلات من البكرة. ضع جهاز المُقارن بطريقة صحيحة على سطح صندوق التروس بحيث يصبح طرف جهاز القياس ملامسًا للبكرة تاركا مسافة من محور السرعة البطيئة ذات الصلة وحتى جسم الحلقة (LINCE – 110 ملم، S38 - 130 ملم، S48 - 140 ملم، S58 - 160 ملم) ، ثم اغلق المكبح ولف البكرة يدويًا إلى اليمين واليسار حتى يتسنى قراءة مساحة الخلوص نصف القطري

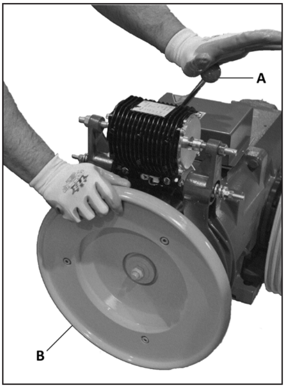
قيم فتحة الترس الدودي

تأكد كل **3000** ساعة من التشغيل أو مرة واحدة في العام على الأقل ما إذا كانت القيم القصوى لهذا الخلوص تجاوزت **0,3** ملم. في هذه الحالة، تواصل مع شركة ALBERTO SASSI SPAIN للاستفسار.



استبدال المحامل أو أي عنصر آخر مهم لتشغيل صندوق التروس، يرجى التواصل مع القسم الفني في شركة Alberto Sassi Spain.

التشغيل اليدوي لصندوق تروس تخفيض السرعة في حالة الطوارئ



يقتصر الاستخدام على موظف معتمد

نفذ المهام التالية متبعًا الترتيب الموضح بدقة:

01 أوقف تشغيل المفتاح العام من حجرة الماكينات.

02 امسك عجلة توازن التحكم اليدوي بقوة **"B"**

03 يجب استخدام قوة كافية مع ذراع المكبح **"A"** حتى يتسنى فتح فك المكبح. حرك عجلة التوازن **B** في الاتجاه المناسب لتصبح الكابينة في الدور الأقرب واضبط المستوى باستخدم علامة التحديد المرجعية على الكابلات الفولاذية.

04 حرر ذراع المكبح **"A"**

تحذير: تجنب مطلقًا خفض جهد ياي المكبح لتسهيل التشغيل اليدوي.

صناديق تروس تخفيض السرعة مزودة بمكابح على المحور الرئيسي

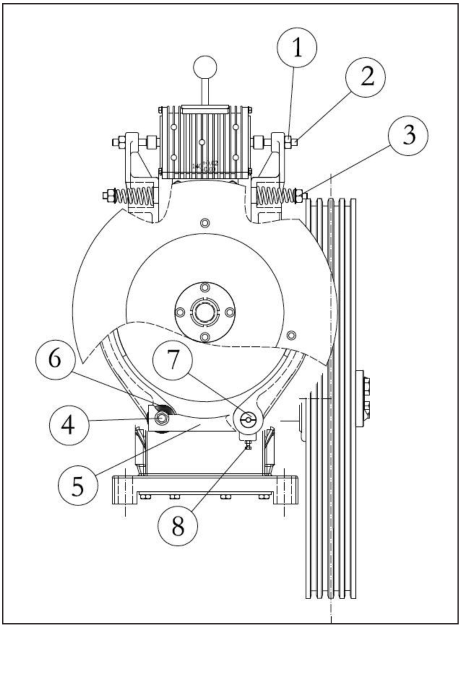
في حالة التشغيل اليدوي في الموديلات A3 S48 ,A3 LINCE, S38 ، حرر ملف المكبح مع مكبح DF في وقت واحد. يرجى الرجوع إلى دليل مكبح DF المرفق مع كل صندوق تروس تخفيض السرعة A3 لإجراء هذه العملية.

ARAB

ضبط فك المكبح على أسطوانة المكبح

لا تجرى هذه المهمة إلا على يد موظف متخصص

عندما يكون النظام متوقف عن التشغيل والحمولة معلقة، فك صمولة السدادة 1، ثم فك المسمار 2 ومسامير الياي 3، ثم حرك المكبح يدويًا وتأكد ما إذا كانت مادة المكبح مقترنة جيدًا بأسطوانة المكبح.
إذا لم تقترن بطريقة مناسبة، فك مسامير التثبيت 4 من الأعمدة اللامتمركزة في الفك ثم اسحب لوح التجميع 5 للعمودين اللامتمركزين وكذلك الحلقتين المعدنيتين Belleville 6.
عند هذه النقطة، يصبح نظام الكبح محرر تمامًا.
ثم قرب الفك يدويًا لأسطوانة المكبح وتأكد من اقتران مادة المكبح بطريقة متجانسة. وإن لم يصبح الأمر كذلك، استخدم مفك ثم لف العمود اللامتمركز 7 من الفك حتى تصبح مادة المكبح مقترن بأسطوانة المكبح.
كرر العملية في كلا الفكين.
بعد ضبط الفك واقترانه جيدًا، ثبت العمود اللامتمركز 7 بالمسامير 8 ثم ثبت باقي القطع لتبقى في حالتها الأصلية.



ضبط المكبح

لا تجرى هذه المهمة إلا على يد موظف متخصص

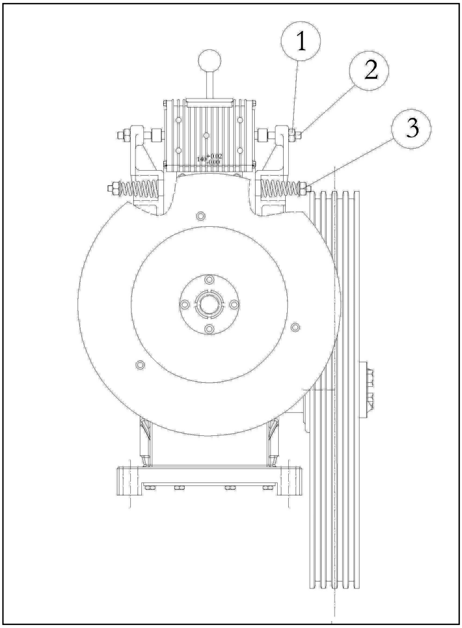
عند تفعيل النظام وفولتية المغناطيس الكهربائي، فك صمولة السدادة 1 وكذلك فك المسمار 2 حتى تشعر باحتكاك بسيط للفك على أسطوانة المكبح (انظر الصورة التوضيحية).

ثم اربط المسمار حتى ينتهي احتكاك الفك بأسطوانة المكبح. بمجرد اختفاء هذا الاحتكاك، لف المسمار نصف دائرة (180 درجة) إلى اليمين لتتأكد من عدم حدوث احتكاك.

كرر العملية نفسها في كلا فكي المكبح.

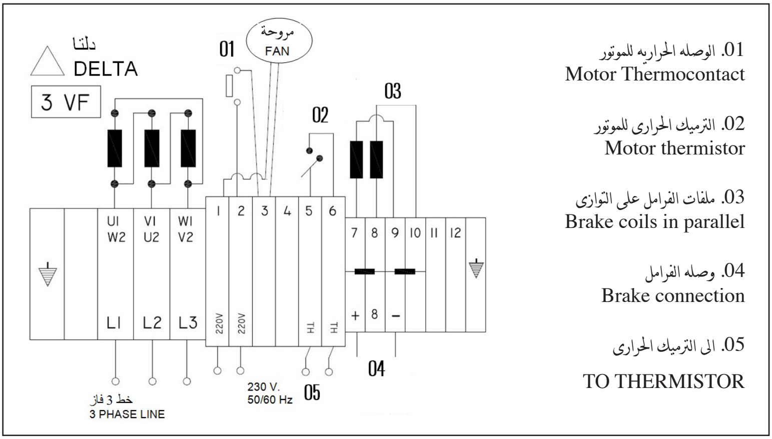
تأكد من الوصول إلى قوة المكبح المناسبة لإيقاف الكابينة في مستواها وتأكد من الحصول على مستوى الراحة المطلوبة. وكذلك تأكد أن فكي المكبح يعملان في آن واحد على أسطوانة المكبح عند الفتح والغلق. إذا لم يعمل الفكين هكذا، زد أو قلل من ضغط ياي المكبح على كل فك حتى يصبح زمن الفتح والفرملة متساويين.

ملاحظة: يجب أن يصل سُمك مادة الكبح في الفك إلى 2,5 ملم على الأقل. عند الوصول إلى الحد الأدنى من السُمك، يوصى باستبدال فك المكبح



التوصيل الكهربائي

المحركات الكهربائية AC1VVVF/AC1، توصيل المثلث



تعمل الكابلات L1 وL2 وL3 على إمداد الشبكة. توصل كابلات إمداد المروحة (220 فولت، أحادية المرحلة) بمشابك التثبيت 1 و2 الخاصة بالمخطط. توصل كابلات القطب الواحد في المحرك بمشابك التثبيت W2-U1 وU2-V1 وV2-W1، بينما توجد مشابك التثبيت U2 وV2 وW2 بمركز التوصيل في النجمة.

توصل ترمومترات المقاومة لحماية المحرك من الحرارة بالمشابك 5 و6. ويوصل في المشبك نفسه 5 و6 صمام تقوية خاص للتحكم في مقاومة الترمومترات والتي بدونها لا يمكن توفير حماية حرارية للمحرك مما قد يتسبب في احتراق مجموعة الموصلات المعزولة.

يوصل صمام التقوية الخاص بالتحكم بين لوحة التحكم في العمليات و المشابك. وتظهر الخصائص كما يلي: جهد الإمداد 180 ÷ 245 فولت- والتردد 40 ÷ 60هرتز. موصل الأوامر: التوصيل بالتيار المستمر 6 أمبير - جهد التوصيل 220 ÷ 380 فولت.

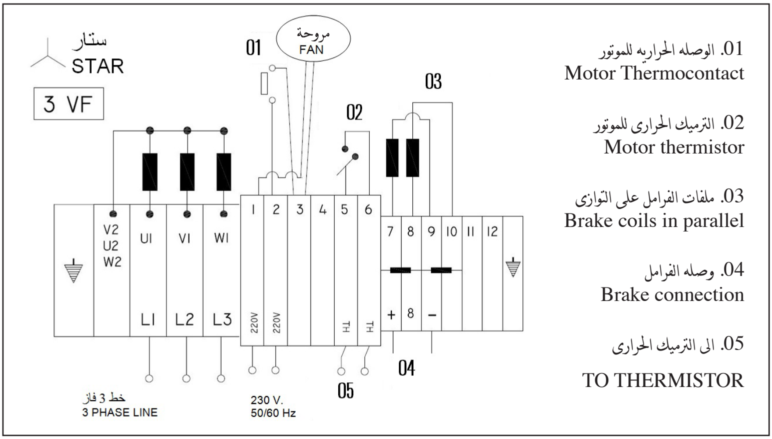
تنبيه: إن الجهد الأقصى المسموح به في المشابك 5 و6 هو 5 فولت، وفي حالة تجاوز هذا الجهد تتعرض الترمومترات إلى الاحتراق.

يوصل بمشابك التثبيت 3 و4 مكثف المروحة الإضافي. في النهاية، وصل المكبح مع التحكم في تطابق جهد الإدخال مع ذلك الموضح على بطاقة المغناطيس الكهربائي.

التوصيل الحراري	**المقاوم الحراري** تجنب التوصيل بجهد > 5فولت (5) (6)	
220 فولت تيار متردد – 1 أمبير	درجة الحرارة	
	درجة الحرارة >145°	درجة الحرارة <145°
	المقاومة = 300÷ 800 أوم	المقاومة = 4 كيلوأوم

التوصيل الكهربائي

المحركات الكهربائية AC1VVVF/AC1، توصيل النجمة



تعمل الكابلات L1 وL2 وL3 على إمداد الشبكة. توصل كابلات إمداد المروحة (220 فولت، أحادية المرحلة) بمشابك التثبيت 1 و2 الخاصة بالمخطط. توصل كابلات القطب الواحد في المحرك بمشابك التثبيت U1 وV1 وW1، بينما توجد مشابك التثبيت U2 وV2 وW2 بمركز التوصيل في النجمة.

توصل ترمومترات المقاومة لحماية المحرك من الحرارة بالمشابك 5 و6. ويوصل في المشبك نفسه 5 و6 صمام تقوية خاص للتحكم في مقاومة الترمومترات والتي بدونها لا يمكن توفير حماية حرارية للمحرك مما قد يتسبب في الاحتراق مجموعة الموصلات المنفصلة.

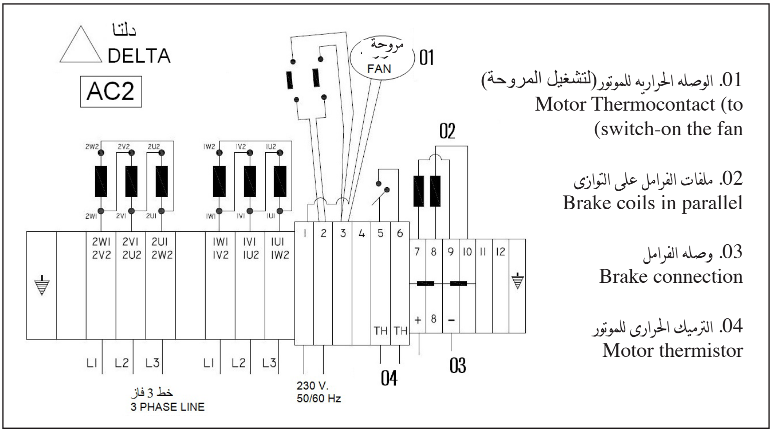
يوصل صمام التقوية الخاص بالتحكم بين لوحة التحكم في العمليات و المشابك. وتظهر الخصائص كما يلي: جهد الإمداد 180 ÷ 245 فولت- والتردد 40 ÷ 60هرتز. موصل الأوامر: التوصيل بالتيار المستمر 6 أمبير - جهد التوصيل 220 ÷ 380 فولت.

تنبيه: إن الجهد الأقصى المسموح به في المشابك 5 و6 هو 5 فولت، وفي حالة تجاوز هذا الجهد تتعرض الترمومترات إلى الاحتراق. يوصل بمشابك التثبيت 3 و4 مكثف المروحة الإضافي.

في النهاية، وصل المكبح مع التحكم في تطابق جهد الإدخال مع ذلك الموضح على بطاقة المغناطيس الكهربائي.

التوصيل الكهربائي

المحركات الكهربائية AC2VV/AC2، توصيل المثلث



تعمل الكابلات L1 وL2 وL3 على إمداد الشبكة. توصل كابلات إمداد المروحة (220 فولت، أحادية المرحلة) بمشابك التثبيت 1 و2 الخاصة بالمخطط. توصل كابلات السرعة المنخفضة بمشابك التثبيت 1U1 و1V1 و1W1، بينما توصل بالمشابك 1U2 و1V2 و1W2 كابلات السرعة العالية.

توصل ترمومترات المقاومة لحماية المحرك من الحرارة بالمشابك ٥ و٦ . ويوصل في المشبك نفسه **5 و6** صمام تقوية خاص للتحكم في مقاومة الترمومترات والتي بدونها لا يمكن توفير حماية حرارية للمحرك مما قد يتسبب في احتراق مجموعة الموصلات المعزولة.

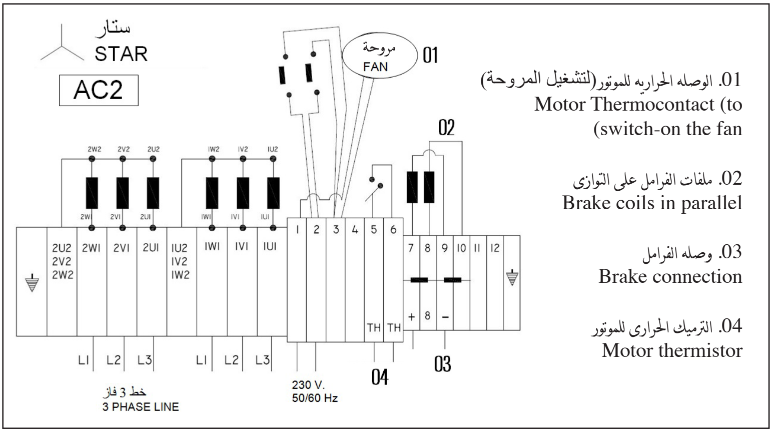
يوصل صمام التقوية الخاص بالتحكم بين لوحة التحكم في العمليات و المشابك. وتظهر الخصائص كما يلي: جهد الإمداد 180 ÷ 245 فولت- والتردد 40 ÷ 60هرتز. موصل الأوامر: التوصيل بالتيار المستمر 6 أمبير - جهد التوصيل 220 ÷ 380 فولت.

تنبيه:: إن الجهد الأقصى المسموح به في المشابك 5 و6 هو 5 فولت، في حالة تجاوز هذا الجهد تتعرض الترمومترات إلى الاحتراق.

التوصيل الحراري (3) (2)	**المقاوم الحراري** تجنب التوصيل بجهد > 5فولت (6) (5)	
220 فولت تيار متردد – 1 أمبير	درجة الحرارة 145°>	درجة الحرارة 145°<
	المقاومة = 300 اوم	المقاومة = 4 كيلو اوم

التوصيل الكهربائي

المحركات الكهربائية AC2VV/AC2، توصيل نجمة



تعمل الكابلات L1 وL2 وL3 على إمداد الشبكة. وصّل بمشابك التثبيت 1 و2 الموضحة في المخطط المنخفضة بمشابك التثبيت 1U1 و1V1 و1W1، بينمَا توجد مشابك 1U2 و1V2 و1W2 الخاصة بالكابلات الكهربائي ووصل كابلات إمداد المروحة (220 فولت، أحادية المرحلة). توصل كابلات السرعة في منتصف النجمة ولا تستخدم إلا للسرعة المنخفضة. بينما كابلات السرعة العالية توصل بالمشابك 2U1 و2V1 و2W1. ويوجد المشبك الموصل بها الكابلات 2U2 و2V2 و2W2 في منتصف نجمة السرعة العالية. توصل ترمومترات المقاومة لحماية المحرك من الحرارة بالمشابك 5 و6. ويوصل في المشبك نفسه **5** و**6** صمام تقوية خاص للتحكم في مقاومة الترمومترات والتي بدونها لا يمكن توفير حماية حرارية للمحرك مما قد يتسبب في حرق مجموعة الموصلات المنفصلة.

يوصل صمام التقوية الخاص بالتحكم بين لوحة التحكم في العمليات و المشابك. وتظهر الخصائص كما يلي: جهد الإمداد 180 ÷ 245 فولت- والتردد 40 ÷ 60هرتز. موصل الأوامر: التوصيل بالتيار المستمر 6 أمبير - جهد التوصيل 220 ÷ 380 فولت.

تنبيه: إن الجهد الأقصى المسموح به في المشابك 5 و6 هو 5 فولت، وفي حالة تجاوز هذا الجهد تتعرض الترمومترات إلى الاحتراق. بالنسبة إلى المشابك 1 و2 و3 و4 و5 و6، فلا يوجد اختلاف في التوصيل بين مخطط النجمة ومخطط المثلث. في النهاية، وصل المكبح مع التحكم في تطابق جهد الإدخال مع ذلك الموضح على بطاقة المغناطيس الكهربائي.

ARAB

لتغيير الزيت، يرجى اتباع الخطوات التالية:

01	فك غطاء الخزان
02	فك غطاء التفريغ
03	فرّغ الخزان
04	أحكم غلق غطاء التفريغ
05	عبء الخزان بالزيت حتى يصل إلى علامة المؤشر .
06	أحكم غلق غطاء الخزان

لاستبدال الزيت الصناعي بزيت معدني أو العكس:

01	أوقف النظام الكهربائي وأزل كابلات البكرة.
02	فرّغ خزان الزيت المراد استبداله.
03	ركب غطاء التصريف ثم أعد تعبئة خزان الكيروسين أو السولار.
04	أدر بدون حمولة لمدة 10 دقائق.
05	من خلال فتحة التصريف، فرّغ الكيروسين أو السولار .
06	أعد تعبئة الخزان بالزيت الجديد .
07	أدر بدون حمولة (فارغ) لمدة 10 دقائق.
08	تأكد من عدم ارتفاع حرارة الزيت.
09	لف الكابلات على البكرة ثم ابدأ في تشغيل المصعد بنسبة 60% من حمولته لمدة 15 دقيقة.
10	تأكد من عدم ارتفاع حرارة الزيت .
11	إذا سارت الأمور جيدًا ، ابدأ في تشغيل المصعد بطريقة طبيعية .

ملاحظة: تم تشحيم محمل الدعم لعمود السرعة البطيئة لمدى الحياة ولا يحتاج إلى صيانة بشأن هذه النقطة .

في البداية، أدر البكرة لفة كاملة حتى تدور عجلة التوازن يدويًا مما يسمح بتشحيم الحلقة بطريقة صحيحة قبل تشغيل صندوق تروس تخفيض السرعة. انتبه جيدًا عند التدوير حيث يجب أن تكون الحركة الأولى لصندوق تروس تخفيض السرعة بدون كابلات شد على البكرة.

ثم ركب كابلات الشد على البكرة واجعل الحمولة متوازنة. تأكد من عدد لفات المحرك (عدد اللفات في الدقيقة) في الحالتين. إذا كان العدد مختلفًا، اضبط الدعامة الخارجية (كما هو موضح في قسم التثبيت على الإطار) حيث من المحتمل أن يكون المستوى غير صحيح. بمجرد وضع الحمولة، ابدأ في إجراء الخطوات الأولى للرحوية (لمدة 15 -30 دقيقة) والحمولة في كابينة صغيرة تعادل 60% من سعتها وبدون غطاء خزان الزيت في صندوق التروس؛ وذلك للتحكم في عدم خروج دخان من فتحة خزان الزيت نفسه (الذي يشير إلى وجود عيب في التشغيل).

في نهاية المرحلة، قم بزيادة الحمولة في الكابينة حتى تصل إلى 75% من سعتها ثم كرر الحركات تصاعديًا وتنازليًا خلال الفترة نفسها مع التأكد من عدم خروج دخان من فتحة خزان الزيت. بعد ذلك حمل الكابينة حتى 100% ثم كرر الخطوات المذكورة في السابق.

بعد ذلك فرغ حمولة الكابينة حتى 25% من سعتها ثم كرر من جديد الخطوات الواردة في السابق بالتفصيل. في النهاية، فرِّغ الكابينة تمامًا وكرر الخطوات.

أثناء تلك المحاولات، في حالة اكتشاف ارتفاع حرارة الماكينة، أوقف تشغيل الماكينة على الفور واتصل بشركة Alberto Sassi Spain.

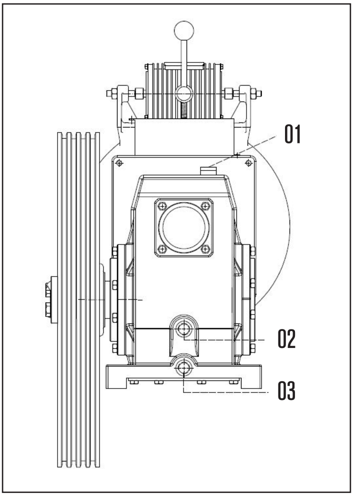
التشحيم

استخدم أنواع الزيت الموصى بها في الجدول الموضح في السابق مع مراعاة تجنب خلط الزيت المعدني بزيت صناعي والعكس.
تزود الموديلات LINCE, S38 , S48-S38 ,S, S-S48 بالزيت المتوفر في الخزان. بينما يجب تعبئة الموديل S-S58 قبل بدء تشغيله. إن الزيت المستخدم في تدوير صندوق التروس موضح في ملصقات الماكينة: الأخضر في حالة الزيت المعدني والأحمر في حالة الزيت الصناعي.
يوصى بتغيير الزيت والماكينة متوقفة عن العمل ومستوية تمامًا.

في حالة استخدام زيت معدني، يجب تغيير الزيت في المرة الأولى بعد مرور 350 ساعة من العمل. وعلى الجانب الآخر، عند استخدام زيت صناعي، يجب تغيير الزيت لأول مرة بعد مرور 700 ساعة من العمل. وفي المرة التالية، يجب تغيير الزيت كل 12 / 18 شهر بالنسبة للزيوت المعدنية وكل 24/ 36 شهر في حالة الزيوت الصناعية حسب مدى ضغط التشغيل الذي يخضع له صندوق تروس تخفيض السرعة.

ARAB

بدء التشغيل



قبل بدء تشغيل صندوق تروس تخفيض السرعة، تأكد من وصول الزيت إلى منتصف النافذة الصغيرة لمؤشر مستوى الزيت الموجودة في جميع صناديق تروس تخفيض السرعة.

يجب استخدام أحد أنواع الزيوت المشار إليها في الجدول التالي، أو زيت يحمل الخصائص نفسها (من حيث اللزوجة، المواد المضافة، تحمل شدة الضغط، إلى غير ذلك) وفي أي حال يجب أن يمتاز بجودة فائقة.
إذا تطلب الأمر إضافة المزيد من الزيت للوصول إلى المستوى الدقيق، ارجع إلى الملصق على الجانب الخلفي من صندوق التروس الذي يشير إلى نوع الزيت المستخدم في تدوير صندوق التروس أثناء تصنيعه. احرص على تجنب خلط زيت معدني مع زيت صناعي أو العكس على الإطلاق.

01 غطاء التعبئة
02 مؤشر مستوى الزيت
03 غطاء تفريغ الزيت

الملصق الأخضر: زيت معدني
الملصق الأحمر: زيت صناعي.

الزيوت المعدنية الموصى بها

FUCHS	TOTAL	BP	AGIP	MOBIL	SHELL	ESSO	GULF	CASTROL	MARCA
SOPRAL CLP220	CARTER EP 220	ENERGOL GR-XP	BLASIA 220	MOBILGEAR 630	OMALA OIL 220	SPARTAN EP220	EP LUBRICANT HD 220	ALPHA SP 220	النوع

جدول كميات الزيت

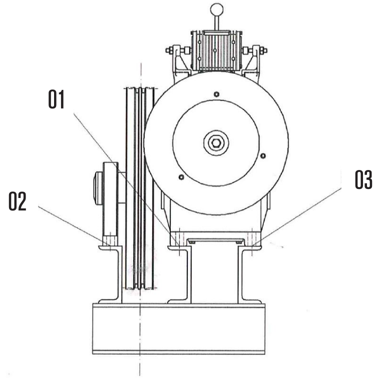
الكمية	الموديل
2´5 لتر	LINCE
3´6 لتر	S38 / S38-S / S48 / S48-S
5´5 لتر	S58S

الزيوت الصناعية الموصى بها

FUCHS	TOTAL	BP	AGIP	MOBIL	SHELL	ESSO	GULF	CASTROL	MARCA
RENOLIN PG220	CARTER EP 220	ENERSYN SG-XP220	BLASIA 220	GLIGOYLE HE 220	TIVELA WB 220	-	EP LUBRICANT HD 220	TRIBOL 800/220	النوع

التثبيت على الإطار

تعتبر هذه العمليا تإجراءًا طبيعيًا في جميع صناديق تروس تخفيض السرعة المثبتة على دعامة وتُجرى مع الحفاظ على محور السرعة البطيئة في الوضع الأفقي عندما تبدأ البكرة في السحب مع الوضع في الاعتبار عيوب تركيب الإطار التي لا يمكن تفاديها .



للتثبيت الصحيح على قاعدة باستخدام ثلاث نقاط دعم، يجب اتباع الخطوات التالية:

يجب الوضع في الاعتبار أن الدعامات التي تتحمل حمولة التركيب هما نقطتا الدعم 1 و2، لذلك فهما الأقرب إلى البكرة ويتشاركا معًا في الحمولة. لهذا، ينبغي التأكد من تثبيت هذه النقاط بطريقة صحيحة دون إعاقة عمل نقطة الدعم 3.

للقيام بهذه العملية، قبل ربط مسامير التثبيت يجب ملاحظة ما إذا كان يوجد بين قاعدة الماكينة 1 والماكينة UPN أي ضوء أو مسافة. وفي حالة وجود ضوء أو مسافة، فهذا يوضح لنا أن القاعدة غير مرتكزة. لذلك إذا أحكمنا ربط المسامير، فيزيد تثبيت المحور.إذا لم نضيف أو نزد من السُمك باستخدام لوح أو عدة ألواح حتى يختفي الضوء أو المسافة حيث تصبح 0,5 ملم على سبيل المثال. وبعد زيادة السُمك أو إضافة هذه الألواح للقاعدة، تثبت الماكينة بمسمارين في نقطة الدعم 1 فقط وتأكد من وجود مساحة بين نقطة الدعم 2 (المحمل) أعلى ماكينة UPN حيث تصل إلى 0,2 ملم تقريبًا (ما يعادل سُمك ورقة). إذا لم توجد إمكانية لقياسها بدقة، تأكد أنها ليست فقط غير مثبتة على ماكينة UPN، بل ويمكن إخراج اليد بسهولة ولكن دون ترك مساحة زائدة.

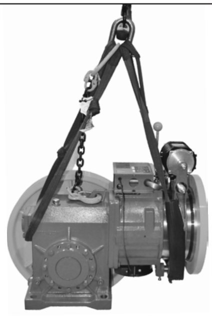
ثم نثبت نقطة الدعم 2 بمسمارين وننتقل إلى نقطة الدعم 3. نفحص نقطة الدعم 3 بعد تثبيت نقطتي الدعم 1 و2. نضيف دعامة إليها عند الحاجة ثم نثبتها بمسمارين ولكن نستخدم قوة أو شدة إحكام ربط أقل كثيرًا من تلك المستخدمة في نقطتي الدعم 1 و2. لهذا تُستخدم هذه النقطة فقط لضبط المستوى ولا تتحمل أي قوة، وبهذه الطريقة فهي لا تدخل ضمن نطاق النقاط التي تتلقى الحمولة.

ARAB

إزالة التغليف والتعامل مع صناديق تروس تخفيض السرعة

صناديق تروس تخفيض السرعة **LINCE** و**S38** و**S-S38** و**S48** و**S-S48** و **S- S58**

يجب أن تحتوي الماكينة على سيرَين متصلين من الأعلى من نقطة واحدة. في الجانب الخلفي، يجب وضع السير بجذر تحت الغطاء الخلفي للمحمل. بينما في الجانب الأمامي، يجب تمرير السير الثاني أسفل فك المكبح بعيدًا عن مسامير تثبيت قضيب الفك نفسه من جانب عجلة التوازن. إضافة إلى ذلك، يجب تركيب رابط ثالث في **(LINCE/S38/ S-S/S58-S48/S/S48-S38)**: وهي سلسلة يجب تثبيتها في خطاف الرفع. في حالة استخدام صندوق تروس تخفيض السرعة المزود بعمود استطالة، يجب استخدام وصلة استطالة حتى يتسنى التثبيت في محمل البكرة. اضبط طول السيرَين بحيث يصبح صندوق تروس تخفيض السرعة متوازن أفقيًا عند الرفع. وقد يتسبب أي اختلال ملحوظ في التوازن في انزلاق السيور من المكان الصحيح بطريقة تشكل خطرًا.



جدول أوزان صناديق تروس تخفيض السرعة	
نوع صندوق تروس تخفيض السرعة	مزود بمحرك بدون بكرة
LINCE	169 كيلوجرام
S38	192 كيلوجرام (5.5 كيلووات)
S-S38	199 كيلوجرام (5.5 كيلووات)
S48	243 كيلوجرام (7.3 كيلووات)
S-S48	252 كيلوجرام (7.3 كيلووات)
S-S58	281 كيلوجرام (7.3 كيلووات)

احتفظ بصناديق تروس تخفيض السرعة في مكان نظيف ومحمي جيدًا من التعرض إلى الأجسام الغريبة ومن الأتربة

أدوات تحريك صناديق تروس تخفيض السرعة

خصائص السير

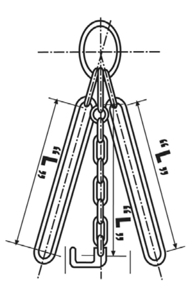
العرض 50 ملم

الحمولة العمودية القصوى: 1000 كيلوجرام

الحمولة العرضية القصوى: 600 كيلوجرام

مُعامل الأمان = 6

100% بولستر.



	LINCE S38 / S38-S S48 / S48-S	S58-S
سير من حلقتين (1)	ط = 102 ملم	ط = 100 ملم
سلسلة حلقات	ط = 44 ملم	------
سير من حلقتين (2)	ط = 90 ملم	ط = 100 ملم

لتركيب أو استبدال ملحقات مثل المشفر أو المحركات أو غير ذلك، يرجى التواصل مع القسم الفني بشركة **ALBERTO SASSI SPAIN S.L**..

بيان التوافق الخاص بالشركة المصنعة

بموجب توجيهات الاتحاد الأوروبي **CE/42/2006** المتعلقة بالماكينات، فإن «الماكينة المستقلة جزئيًا» الواردة في هذا البيان مطابقة لشروط السلامة الأساسية الخاصة بهذا التوجيه. وكذلك المستند الفني مطابق للملحق **VII B.**

وصف «الماكينات المستقلة جزئيًا»:

ماكينات تخفيض السرعة المزودة بمحركات وبدون محركات المستخدمة في المصاعد ومصاعد البضائع من النوع:

LINCEو S38و S-S38 وS48 وS-S48 و S58 -S

الشركة المصنِّعة:

ALBERTO SASSI ESPAÑA S.L.
Polígono Industrial de Guarnizo, parcela A 83,
39611 Guarnizo - Cantabria - ESPAÑA.

توجيهات مرجعية:

UE/33/2014 Ascensores y componentes de seguridad para ascensores.
(المصاعد ومكونات السلامة للمصاعد).
UE/30/2014 التوافق الكهرومغناطيسي.

قواعد مرجعية ذات صلة					
صندوق تروس تخفيض السرعة		محرك غير متزامن ثلاثي الأطوار مزود بقطب واحد أو قطبين		مكبح كهرومغناطيسي	
القانون الأوروبي	الاهتزازات / الضوضاء	قواعد البناء	القواعد الكهرومغناطيسية	قواعد البناء	القواعد الكهرومغناطيسية
EN 81-20 EN 81-50	EN 60034-9 EN 60034-14	EN 60034-1 EN 60034-2 EN 60034-5 EN 60034-8 EN 60204-1	EN 12015 EN 12016 EN 61000-6-3 EN 55011 EN 55014	EN 81-20 EN 81-50	EN 12015 EN 12016 EN 61000-6-3 EN 55011 EN 55014

*تتوفر هذه المعلومات التفصيلية في شهادة جودة الماكينة (مع إيضاح الرقم التسلسلي).

تتعهد الشركة المصنعة بإرسال المعلومات المتعلقة إلى السلطات المحلية إلكترونيًا عند طلبها.

إن «الماكينة المستقلة جزئيًا» المشار إليها مخصصة لدمجها في ماكينة أخرى (الماكينة النهائية) ولا يمكن تشغيل تلك الماكينة إذا لم تكن الماكينة النهائية ممتثلة إلى توجيه الاتحاد الأوروبي **CE/42/2006** وإلى القواعد والأحكام ذات الصلة.

روبرتو كاربينتيرو | مدير الإدارة | جوارنثو، اسبانيا، | **2017/01/09**

ARAB

تحذير!

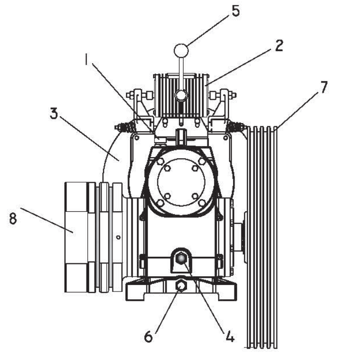
لطلب شراء قطع غيار، احرص دائمًا على تقديم المعلومات التالية للشركة :

01 نوع صندوق تروس تخفيض السرعة

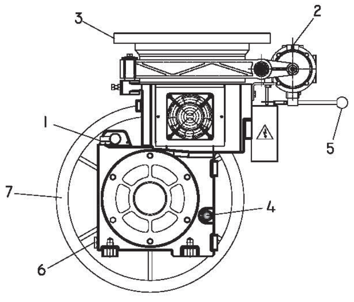
02 الرقم التسلسلي للماكينة الذي تجده مطبوعًا على لوحة التعريف
ومحفورًا في جسم المحرك نفسه. هذه البيانات ضرورية حتى تتمكن شركة Alberto Sassi Spain من إرسال قطع الغيار الصحيحة والتعليمات المفصلة لتركيبها أيضًا.

لمزيد من المعلومات حول حالات وشروط الاستخدام، يرجى قراءة بيانات التخزين الواردة في هذا الدليل.
يجب ألا تُجرى جميع العمليات الواردة بالتفصيل في هذا الدليل إلا على يد فنيين متخصصين في المصاعد.
لا يُسمح، تحت أي ظرف، فك أي من مكونات صندوق تروس تخفيض السرعة لأن ذلك قد يتسبب في إلغاء ضمان الماكينة.

صندوق تروس تخفيض السرعة المستخدم في المصاعد



S38 / S38S / S48 / S48S / S58S

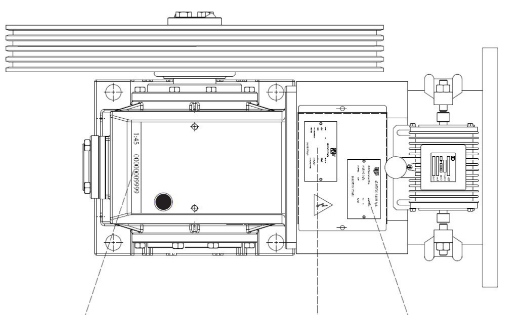


LINCE

1	غطاء التعبئة	5	ذراع تحرير المكبح
2	ملف المكبح	6	غطاء التفريغ
3	حلقة القصور الذاتي	7	بكرة
4	المستوى	8	فرامل DF02 (ملحق)

لوحة تعريف صندوق تروس تخفيض السرعة والمحرك

أمثلة على لوحات التعريف المثبتة على ماكينات خفض السرعة. يختلف رقم ومكان هذه اللوحات وفقًا للتكوينات المختلفة.



01	الرقم التسلسلي
02	لوحة صندوق تروس تخفيض السرعة
03	لوحة المحرك

ARAB

ALBERTO SASSI SPAIN

ALBERTO
SASSI
SPAIN

لحظه ای از اینرسی (kg.m2)

		نوع موتور					
		240095A	240118A	240142A	240171A	270172A	270196A
مدل ماشین	LINCE AC2	0,510					
	S38 AC2	0,482	0,489	0,597			
	S48 AC2	0,492	0,500	0,607	0,709		
	S58 AC2	0,511	0,519	0,626	0,728	1,102	1,116
	LINCE VVVF	0,238					
	S38 VVVF	0,209	0,216				
	S48 VVVF	0,220	0,227	0,235	0,244		
	S58 VVVF	0,239	0,246	0,254	0,263	0,404	0,418

تمامی حقوق محفوظ است

طرح های به کار رفته در این دفترچۀ راهنما جزء اموال انحصاری آلبرتو ساسی اسپانیا، S.L. به شمار می آیند و بازتولید بخشی از این سند یا کل آن ممنوع است. جزئیات و طراحی های به کار رفته در این دفترچه تنها به منظور اطلاع رسانی ذکر شده اند و از لحاظ قانونی الزام آور نیستند. به منظور فراهم سازی تفسیر دقیق این سند، همیشه نسخۀ اسپانیایی سندیت دارد. محصولات شرکت ممکن است در هر زمان و بدون اطلاع رسانی تغییر یابند.
حق نشر آلبرتو ساسی اسپانیا S.L.

رسیدگی های منظم

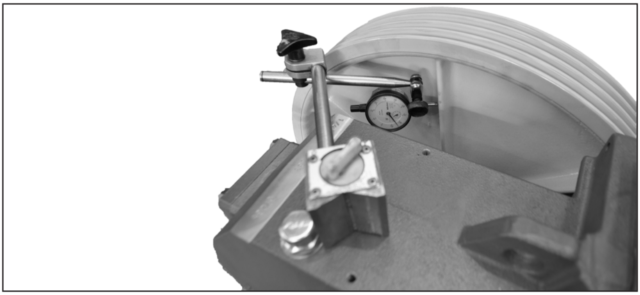
گیربکس های کاهندهٔ آلبرتو ساسی اسپانیا با این هدف طراحی شده اند که عملیات نگهداری به حداقل برسد. با این وجود، عملیات ساده ای وجود را باید به طور منظم انجام داد تا عملکرد صحیح ماشین تضمین شود. پس از اولین تعویض روغن، همان گونه که در فصل مربوط به «روانکاری» نیز گفته شد، سطح روغن و غلظت آن باید هر شش ماه بررسی شود. بسته به استفادهٔ واقعی ماشین و با توجه به دستورالعمل های ذکر شده در فصل «روانکاری»، تغییرات زیر را اعمال کنید. هر 4 تا 6 ماه میزان فرسایش مادهٔ روی لنت را بررسی کنید. در صورت فرسایش زیاد، حرکت لنت ترمز را به کمک پیچ های تنظیم، تنظیم کنید (رجوع شود به فصل «تنظیم ترمز») و اگر ضخامت لنت ترمز 2/5 میلی متر شده باشد، که حداکثر میزان فرسایش است، آن را تعویض نمایید.

دستگاه LINCE فاقد تنظیم کننده غلاف است. بررسی این موارد اهمیت حیاتی دارند:
مجموعهٔ تاج و پیچ حلزونی (شکل)

برای این کار، کابل ها را از چرخ قرقره جدا کنید. درجهٔ عقربه ای را به گونه ای روی یکی از صفحه های محفظهٔ گیربکس قرار دهید که پروب اندازه گیری با چرخ قرقره تماس داشته باشد و فاصلهٔ آن از شفت کند متناسب با شعاع تاج باشد (S48 - 140mm, S58 - 160mm (LINCE – 110 mm, S38 - 130mm . ترمز را ببندید و به صورت دستی، چرخ قرقره را در جهت عقربه های ساعت و عکس عقربه های ساعت بچرخانید تا جایی که دامنهٔ آزادی حرکت شعاعی روی درجهٔ عقربه ای نمایش داده شود.

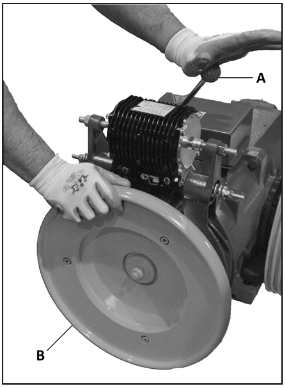
مقادیر پیچ حلزونی و آزادی تاج

بررسی کنید که آیا مقدار ماکزیمم این مجموعه هر 3000 ساعت کار یا دست کم هر سال یک بار، از0/3 میلی متر بالاتر می رود. اگر چنین است، برای شفاف سازی با آلبرتو ساسی اسپانیا تماس بگیرید.



للطفاً برای تعویض یاتاقان یا هر قطعهٔ دیگری که در عملکرد گیربکس کاهنده نقش کلیدی دارد، با بخش فنی آلبرتو ساسی اسپانیا تماس بگیرید.

کنترل دستی گیربکس های کاهنده در مواقع اضطراری



این اقدامات باید صرفاً توسط پرسنل مجاز انجام پذیرند

مراحل زیر را منحصراً به ترتیبی که ذکر شده اند انجام دهید:

01 | سوئیچ عمومی موتورخانهٔ آسانسور را قطع کنید.

02 | فرمان دستی «B» را محکم نگه دارید.

03 | با اعمال نیروی کافی بر روی اهرم ترمز «A» لنت های ترمز را باز کنید. فرمان B را در مناسب ترین جهت بچرخانید تا کابین به نزدیک ترین طبقه برسد. آن را جا به جا کنید تا به سطوح علامتگذاری شده روی کابل های فولادی قرار بگیرد.

04 | اهرم ترمز «A» را رها کنید.

شدار: به هیچ وجه کشش فنر ترمز را برای آسان کردن عملیات دستی کم نکنید.

گیربکس های کاهنده با ترمز روی شفت اصلی

برای انجام عملیات دستی روی S48 A3, S 38 A3 کویل ترمز و ترمز DF مربوط به آن را به طور همزمان آزاد کنید. لطفاً برای انجام این عملیات، به دفترچه راهنماهایی که با هر گیربکس کاهندهٔ A3 ارائه می شوند رجوع کنید.

تنظیم لنت های ترمز روی کاسه ترمز

این اقدامات باید صرفاً توسط پرسنل واجدشرایط انجام پذیرند

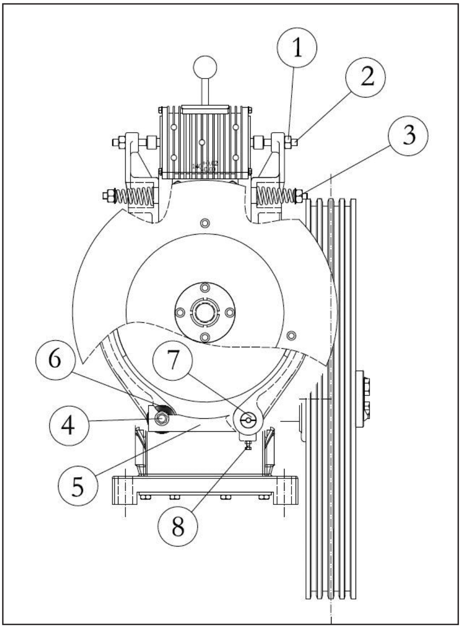
هنگامی که سیستم خاموش شد و بار به حالت تعلیق درآمد، مهرۀ 1 را باز کنید، بعد پیچ تنظیم 2 را باز کنید، مهرۀ فنردار 3 را شل کنید و به صورت دستی ترمزگیری را انجام دهید. بررسی کنید که آیا جنس به کار رفته در لنت ترمز کامل روی کاسۀ ترمز قرار می گیرد.

اگر درست با هم چفت نشدند، پیچ های 4 را از محورهای گریز از مرکز لنت های ترمز جدا کنید و پلیت اتصال 5 را از هر دو محور گریز از مرکز و همچنین واشرهای بلویل 6 جدا کنید.

در این حالت، سیستم ترمزگیری کاملاً آزاد شده است.

سپس، به صورت دستی لنت ترمز را به کاسۀ ترمز نزدیک کنید و بررسی کنید که آیا با هم به صورت برابر چفت می شوند یا خیر. اگر چنین نشد، با پیچ گوشتی شفت گریز از مرکز 7 لنت ترمز را بچرخانید تا جایی که لنت ترمز کامل روی کاسۀ ترمز قرار گیرد. همین اقدامات را روی هر دو لنت ترمز انجام دهید.

هنگامی که لنت های ترمز کامل تنظیم و با هم چفت شدند، شفت گریز از مرکز 7 را با پیچ های 8 نگه دارید و بقیۀ اجزاء را سوار کنید و آن ها را در حالت اولیۀ خود رها کنید.



تنظیم ترمز

این اقدامات باید صرفاً توسط پرسنل واجدشرایط انجام پذیرند

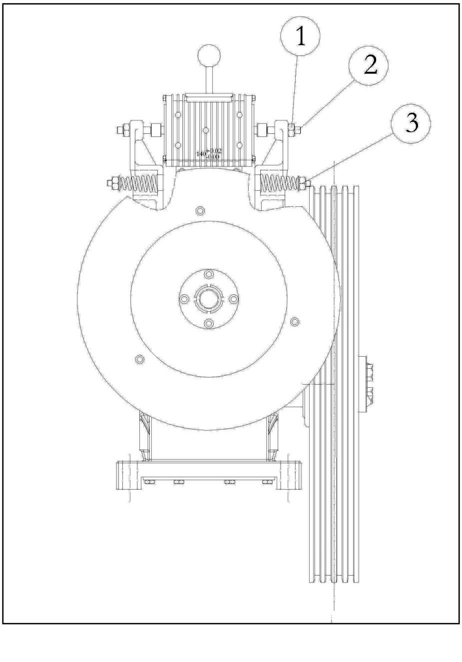
هنگامی که سیستم در حال کار است و آهن ربای مغناطیسی فعال شده است، مهرهٔ 1 را از کنید و اندکی پیچ تنظیم 2 را شل کنید. شل کردن را تا زمانی ادامه دهید که متوجه کشش اندک لنت ترمز و کاسهٔ ترمز بشوید (رجوع شود به عکس).

سپس پیچ تنظیم را آرام آرام سفت کنید تا جایی که تماس لنت ترمز و کاسهٔ ترمز از بین برود. وقتی که این تماس برطرف شد، پیچ تنظیم را یک نیم دایره (°180) در جهت عقربه های ساعت بچرخانید تا اطمینان حاصل کنید که هیچ تماسی وجود ندارد.

همین اقدامات را روی هر دو لنت ترمز انجام دهید.

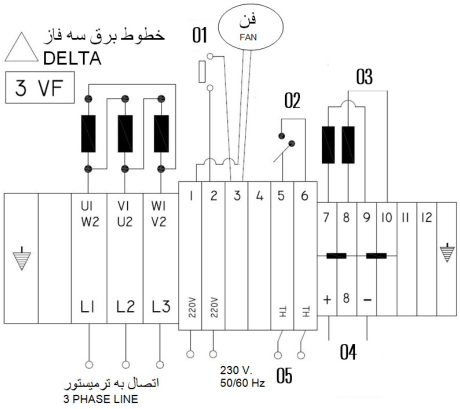
سپس، اطمینان یابید که جریان ترمزگیری برای توقف کابین در طبقهٔ صحیح کافی است و به اندازهٔ کافی راحت است. همچنین، اطمینان حاصل کنید که هر دو لنت ترمز، هنگام باز شدن و چفت شدن روی کاسهٔ ترمز، هماهنگ عمل می کنند. اگر چنین نیست، فشار روی فنر ترمز روی هر کدام از لنت ها را افزایش یا کاهش دهید تا باز شدن و گشتاور راه اندازی ترمزگیری برابر شوند.

توجه: جنس مورد استفاده در لنت های ترمز باید دست کم ضخامتی برابر 2/5 میلی متر داشته باشند. وقتی که ضخامت لنت های ترمز به این مقدار حداقل رسید، باید آن ها را تعویض کرد.



کابل های برق

موتور های الکتریکی **AC1 /AC1VVVF** در اتصال مثلثی



01.کنتاکت دماي موتور
Motor Thermocontact

02. ترمیستور موتور
Motor thermistor

03. بوبینهاي موازي ترمز
Brake coils in parallel

04. اتصال ترمز
Brake connection

05. سنسور حرارتی
To thermistor

کابل های L3, L1, L2 برق شهر را وارد مدار می کنند. کابل های تغذیهٔ فن (220 ولت تک فاز) به ترمینال های 2,1 نشان داده شده در دیاگرام وصل می شوند. کابل های تک قطبی موتور به ترمینال های W1-V2, V1-U2, U1-W2, وصل می شوند و ترمینال هایW2, U2, V2 مرکز اتصال ستاره ای هستند.

کابل های ترمیستور (مقاومت گرمایی) که برای حفاظت گرمایی موتور به کار می روند به ترمینال های 6,5 وصل می شوند. یک تقویت کننده به ترمینال های 6,5 وصل شده است که مقاومت های ترمیستورها را کنترل کند. بدون این تقویت کننده حفاظت گرمایی موتور

انجام نمی شود و نتیجهٔ آن سوختن مجموعهٔ کنداکتر عایق خواهد بود.
تقویت کنندهٔ کنترل گر بین جعبهٔ کنترل و ترمینال ها قرار دارد. خصوصیات آن بدین شرح است: ولتاژ تغذیه 180 ولت 245V - فرکانس 40÷60Hz. رابط فرماندهی: یک اتصال چنج آور با جریان مستقیم 6A - ولتاژ اتصال 220÷380V.

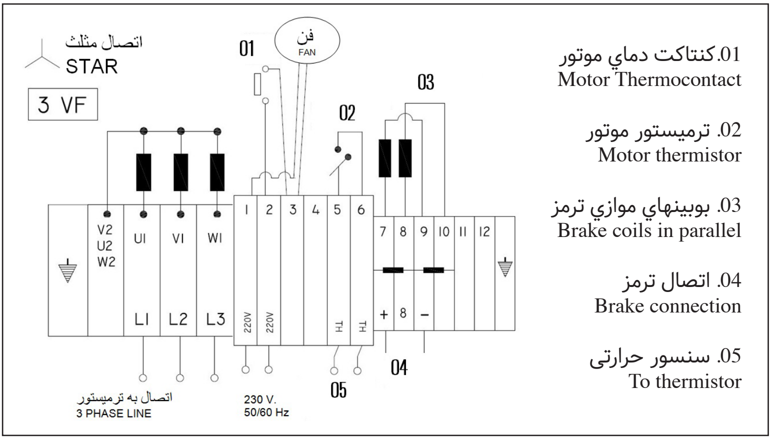
توجه: حداکثر ولتاژ مجاز برای ترمینال های 6,5 برابر با 5 ولت می باشد. اگر ولتاژ از این حد فراتر رود، ترمیستور خواهد سوخت.

کندانسور فن کمکی باید به ترمینال های 4,3 نشان داده شده در دیاگرام وصل شود. در پایان، ترمز را وصل کنید و اطمینان حاصل نمایید که ولتاژ ورودی با ولتاژ ذکر شده روی برچسب الکترومغناطیس یکسان است.

سوئیچ اتصال گرمایی (2) (3)	ترمیستورها تغذیهٔ بیش از 5 ولت استفاده نکنید (5) (6)	
220 ولت حدود 1A-	دما	
	T>145°	T<145°
	R= 200÷800 Ω	R≈4 kΩ

کابل های برق

موتور های الکتریکی **AC1 /AC1VVVF** در اتصال ستاره ای



کابل های L3, L2, L1 برق شهر را وارد مدار می کنند. کابل های تغذیۀ فن (220 ولت تک فاز) به ترمینال های 2,1 نشان داده شده در دیاگرام وصل می شوند. کابل های تک قطبی موتور به ترمینال های W1, U1, V1 وصل می شوند و ترمینال های W2, U2, V2 مرکز اتصال ستاره ای هستند.

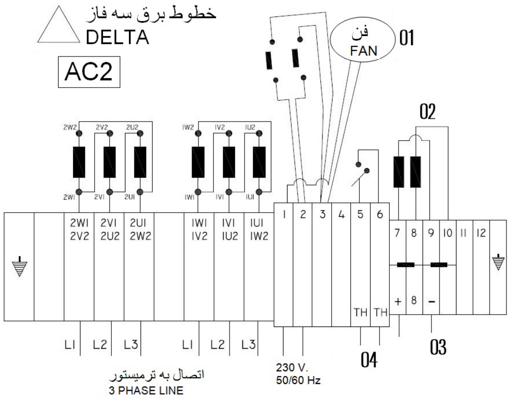
کابل های ترمیستور (مقاومت گرمایی) که برای حفاظت گرمایی موتور به کار می روند به ترمینال های 6,5 وصل می شوند. یک تقویت کننده به ترمینال های 6,5 وصل شده است که مقاومت های ترمیستورها را کنترل کند. بدون این تقویت کننده حفاظت گرمایی موتور انجام نمی شود و نتیجۀ آن سوختن مجموعۀ کنداکتر عایق خواهد بود.

تقویت کنندۀ کنترل گر بین جعبۀ کنترل و ترمینال ها قرار دارد. خصوصیات آن بدین شرح است: ولتاژ تغذیه 180 ولت÷ 245V- فرکانس 40÷60Hzرابط فرماندهی: یک اتصال چنج اور با جریان مستقیم 6A- ولتاژ اتصال 220÷380V .
توجه: حداکثر ولتاژ مجاز برای ترمینال های 6,5 برابر با 5 ولت می باشد. اگر ولتاژ از این حد فراتر رود، ترمیستور خواهد سوخت. کندانسور فن کمکی باید به ترمینال های 4,3 نشان داده شده در دیاگرام وصل شود.

در پایان، ترمز را وصل کنید و اطمینان حاصل نمایید که ولتاژ ورودی با ولتاژ ذکر شده روی برچسب الکترومغناطیس یکسان است.

کابل های برق

موتور های الکتریکی **AC2/AC2VV** در اتصال مثلثی



.01 کنتاکت دماي موتور (براي روشن نمودن فن)
Motor Thermocontact ((to switch-on the fan

.02 بوبينهاي موازي ترمز
Brake coils in parallel

.03 اتصال ترمز
Brake connection

.04 ترميستور موتور
Motor thermistor

کابل های L3, L2, L1 برق شهر را وارد مدار می کنند. کابل های تغذیهٔ فن (220 ولت تک فاز) به ترمینال های 2,1 نشان داده شده در دیاگرام وصل می شوند. کابل های کم سرعت به ترمینال های1w1, 1u1, 1v1وصل می شوند و کابل های پر سرعت به ترمینال های 2w1, 2u1, 2v1 وصل می شوند.

کابل های ترمیستور (مقاومت گرمایی) که برای حفاظت گرمایی موتور به کار می روند به ترمینال های 6,5 وصل می شوند. یک تقویت کننده به ترمینال های 6,5 وصل شده است که مقاومت های ترمیستورها را کنترل کند. بدون این تقویت کننده حفاظت گرمایی موتور انجام نمی شود و نتیجهٔ آن سوختن مجموعهٔ کنداکتر عایق خواهد بود.

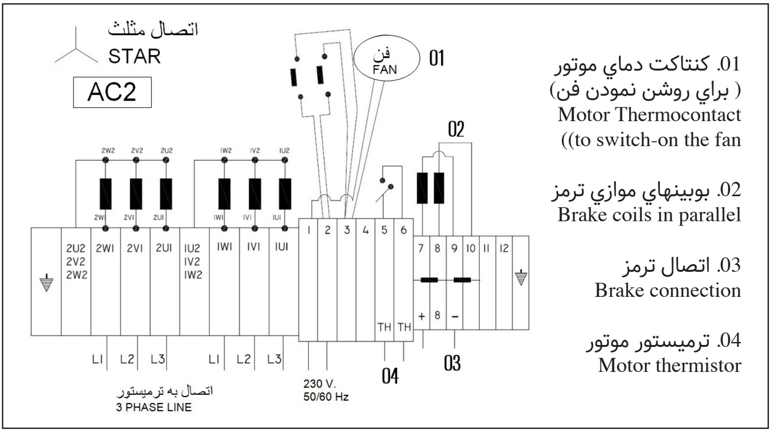
تقویت کنندهٔ کنترل گر بین جعبهٔ کنترل و ترمینال ها قرار دارد. خصوصیات آن بدین شرح است: ولتاژ تغذیه ۱۸۰ ولت -245V فرکانس40÷60Hz رابط فرماندهی: یک اتصال چنج اور با جریان مستقیم -6A ولتاژ اتصال 220÷380V

توجه: حداکثر ولتاژ مجاز برای ترمینال های 6,5 برابر با 5 ولت می باشد. اگر ولتاژ از این حد فراتر رود، ترمیستور خواهد سوخت.

سوئیچ اتصال گرمایی (2) (3)	ترمیستورها تغذیهٔ بیش از 5 ولت استفاده نکنید (5) (6)	
	دما	
220 ولت حدود-1A	T>145°	T<145°
	R= 300 Ω	R≈4 kΩ

کابل های برق

موتور های الکتریکی **AC2/AC2VV** در اتصال ستاره ای



کابل های L3, L2, L1 برق شهر را وارد مدار می کنند. این کابل ها را به ترمینال های 2,1 نشان داده شده در دیاگرام و کابل های تغذیهٔ (220 ولت تک فاز) فن وصل کنید. کابل های کم سرعت به ترمینال های 1v1, 1u1, 1w1 وصل می شوند و در سرعت کم، همیشه ترمینالی که کابل های 1w2, 1u2, 1v2 به آن وصل شده است همیشه مرکز ستارهٔ کم سرعت است. کابل های پر سرعت به ترمینال های 2w1, 2u1, 2v1 وصل می شوند. ترمینالی که کابل های2w2, 2u2, 2v2 را داردمرکز ستارهٔ پر سرعت است. کابل های ترمیستور (مقاومت گرمایی) که برای حفاظت گرمایی موتور به کار می روند به ترمینال های 6,5 وصل می شوند. یک تقویت کننده به ترمینال های 6,5 وصل شده است که مقاومت های ترمیستورها را کنترل کند. بدون این تقویت کننده حفاظت گرمایی موتور انجام نمی شود و نتیجهٔ آن سوختن مجموعهٔ کنداکتر عایق خواهد بود.

تقویت کنندهٔ کنترل گر بین جعبهٔ کنترل و ترمینال ها قرار دارد. خصوصیات آن بدین شرح است: ولتاژ تغذیه 180 ولت÷245V- فرکانس 40÷60Hz رابط فرماندهی: یک اتصال چنج اور با جریان مستقیم 6A- ولتاژ اتصال220÷380V

توجه: حداکثر ولتاژ مجاز برای ترمینال های 6, 5 برابر با 5 ولت می باشد. اگر ولتاژ از این حد فراتر رود، ترمیستور خواهد سوخت. برای ترمینال های 1 ,2 ,3 ,4 ,5 بین دیاگرام های اتصال ستاره ای و اتصال مثلثی تفاوتی وجود ندارد. در پایان، ترمز را وصل کنید و اطمینان حاصل نمایید که ولتاژ ورودی با ولتاژ ذکر شده روی برچسب الکترومغناطیس یکسان است.

FARSI

هنگام تعویض روغن از دستورالعمل های زیر پیروی کنید:

01 پیچ مخزن را باز کنید.
02 پیچ تخلیه را باز کنید.
03 مخزن را خالی کنید.
04 پیچ تخلیه را ببندید.
05 تا زمان رسیدن سطح روغن به سطح مشخص شده روی شیشۀ اندازه گیری، در مخزن روغن بریزید
06 پیچ مخزن را ببندید.

اگر می خواهید روغن معدنی را به روغن صنعتی، یا برعکس، تغییر دهید:

01 نصب را به تعلیق در آورید و کابل های چرخ قرقره را باز کنید..
02 مخزن روغن را خالی کنید.
03 پیچ تخلیه را ببندید و مخزن را با نفت سفید یا دیزل پر کنید.
04 بدون هیچ گونه بار (کابین خالی)، به مدت 10 دقیقه ماشین را روشن بگذارید
05 نفت سفید یا دیزل را از طریق سوراخ تخلیه خالی کنید
06 مخزن را با روغن جدید پر کنید.
07 بدون هیچ گونه بار (کابین خالی)، به مدت 10 دقیقه ماشین را روشن بگذارید
08 .۸- بررسی کنید که روغن داغ نکند.
09 کابل ها را روی قرقره قرار دهید و آسانسور را با 60% بار مجازش به مدت 15 دقیقه راه اندازی کنید.
10 بررسی کنید که روغن داغ نکند.
11 اگر همه چیز درست کار می کند، بگذارید آسانسور به صورت عادی کار کند.

توجه: یاتاقان حایل شفت کند یک بار برای همیشه روغن کاری شده است و از این بابت نیاز به نگهداری ندارد.

ابتدا، به صورتی دستی و به کمک فرمان، چرخ قرقره را کامل بچرخانید تا امکان روانکاری درست تاج مهیا شود و بعد از تکمیل این مرحله گیربکس کاهنده را راه بیاندازید. هنگام نصب بسیار دقت کنید. اولین حرکت گیربکس کاهنده باید هنگامی صورت پذیرد که هنوز کابل های کشش روی چرخ قرقره نصب نشده اند.

سپس، کابل های کشش را روی چرخ قرقره نصب کنید و تعادل بار را ایجاد کنید. دور موتور (rpm) را در هر دو جهت بررسی کنید. اگر مقدار متفاوت بود، نقطه حمایت خارجی را (مطابق چیزی که در بخش جا انداختن روی قاب توضیح داده شد) بررسی کنید؛ چرا که ممکن است به درستی تراز نشده باشد. هنگامی که بار اعمال شد، اولین حرکت وینچ را (به مدت 15 تا 30 دقیقه) شروع کنید. در این زمان، بار کابین باید 60% ظرفیت آن باشد، بست روغن نیز نباید روی گیربکس کاهنده نصب شده باشد تا بتوانیم بفهمیم دودی از روزنهٔ ورود روغن خارج نمی شود. اگر دود خارج شد یعنی این که مشکلی در هنگام عملیات وجود دارد.

در پایان این مرحله، بار کابین را افزایش دهید تا به 75% ظرفیت آن برسد و بگذارید مسیر رفت و برگشت،w در همان مدت زمانی که قبلاً ذکر شد، پیموده شود. همچنین، اطمینان حاصل کنید که دودی از روزنهٔ ورود روغن خارج نمی شود. سپس بار کابین را افزایش دهید تا به ظرفیت 100% خود برسد و مراحل قبلی را تکرار کنید.

سپس، بار کابین را کاهش دهید تا به 25% ظرفیت کل برسد و مراحل قبلی را تکرار کنید. در پایان، کابین را کامل خالی کنید و مراحل قبلی را تکرار کنید.

اگر در حین اجرای این مراحل دیدید که دستگاه بیش از حد داغ کرد، بلافاصله ماشین را خاموش کرده و با آلبرتو ساسی اسپانیا تماس بگیرید.

نحوه روانکاری

به نوع روغن پیشنهادی در جدول بالا رجوع کنید. دقت داشته باشید که به هیچ وجه روغن معدنی را با روغن صنعتی، یا برعکس، مخلوط نکنید.

به نوع روغن پیشنهادی در جدول بالا رجوع کنید. دقت داشته باشید که به هیچ وجه روغن معدنی را با روغن صنعتی، یا برعکس، مخلوط نکنید.
مدل های S38, S38-S, S48, S48-S هنگام تحویل در مخزن خود روغن دارند. در مدل S58-S باید قبل از اولین راه اندازی، در مخزن روغن بریزید. نوع روغنی که در نصب گیربکس کاهنده به کار رفته است، روی برچسب های دستگاه مشخص شده است: سبز نشان دهندهٔ روغن معدنی و قرمز نشان دهندهٔ روغن صنعتی است.

توصیه میشود تعویض روغن در حالی انجام گیرد که دستگاه متوقف بوده و کاملاً تراز است.

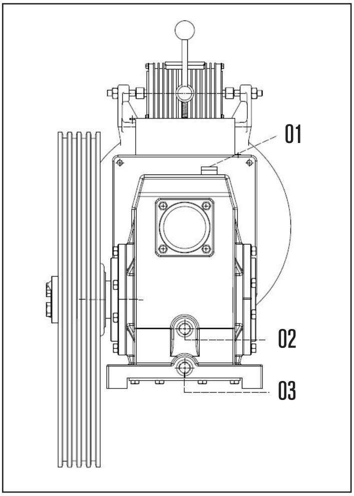
اگر از روغن معدنی استفاده می کنید، باید اولین تعویض روغن را پس از 350 ساعت کار مؤثر انجام دهید. ولی اگر از روغن صنعتی استفاده می کنید، اولین تعویض روغن باید پس از 700 ساعت کار مؤثر صورت گیرد. اگر از روغن معدنی استفاده می شود، تعویض روغن های بعدی باید هر 12 یا 18 ماه انجام شوند و اگر روغن صنعتی است، بسته به شدت کاری که از گیربکس کاهنده کشیده می شود، تعویض روغن باید هر 24 یا 36 ماه انجام شود.

FARSI

نحوه راه اندازی

پیش از راه اندازی گیربکس کاهنده، اطمینان حاصل کنید که روغن به وسط شیشۀ اندازه گیری، که تجهیزی است که روی همۀ گیربکس های کاهنده نصب است، می رسد.

روغن مورد استفاده باید از انواع ذکر شده در جدول زیر باشد یا خصوصیات (غلظت، افزودنی، فشار شدید، و غیره) یکسانی داشته باشد و همواره باید کیفیت بهینه ای داشته باشد.
اگر لازم است که برای رسیدن به سطح درست روغن اضافه شود، به برچسب روی قسمت بالایی گیربکس کاهنده نگاه کنید که نوع روغن مورد استفاده در گیربکس کاهنده را در هنگام ساخت نشان می دهد. دقت لازم را داشته باشید که به هیچ وجه روغن معدنی را با روغن صنعتی، یا برعکس، مخلوط نکنید.



01 بست

02 نشانگر سطح روغن

03 پیچ تخلیۀ روغن

استیکر سبز: روغن معدنی

استیکر قرمز: روغن صنعتی

روغن های معدنی پیشنهادی

برند	BP	AGIP	MOBIL	SHELL	ESSO	گالف	کاسترول	FUCHS	توتال
نوع	ENERGOL GR-XP 220	BLASIA 220	MOBILGEAR 630	OMALA OIL 220	SPARTAN EP 220	EP LUBRICANT HD 220	ALPHA SP 220	SOPRAL CLP220	CARTER EP 220

مقادیر روغن

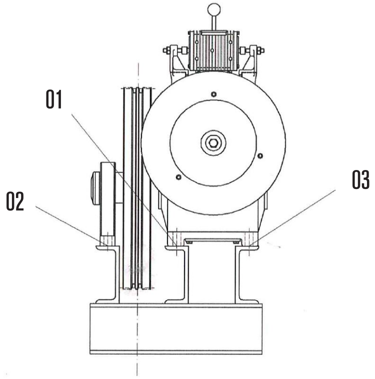
مدل	مقدار
LINCE	2´5 لیتر
S38 / S38-S / S48 / S48-S	3´6 لیتر
S58S	5´5 لیتر

روغن های صنعتی پیشنهادی

برند	BP	AGIP	MOBIL	SHELL	ESSO	گالف	کاسترول	FUCHS	توتال
نوع	ENERSYN SG-XP220	BLASIA S220	GLIGOYLE HE 220	TIVELA WEB 220	-	EP LUBRICANT SY 220	TRIBOL 800/220	RENOLIN PG220	CARTER SY 220

نحوه جاگذاری بر روی قاب

این اقدامات مراحل رایج و استانداردی هستند که در همهٔ گیربکس های کاهندهٔ نصب شونده برپایهٔ حایل انجام می شوند. هدف از این اقدامات این است که، با احتساب تغییر شکل اجتناب ناپذیر قاب، هنگام کشش چرخ قرقره، شفت کند وضعیت کاملاً افقی خود را حفظ کند.



برای ایمن سازی جایگاه دارای سه نقطهٔ حایل باید این اقدامات انجام شوند:

دقت داشته باشید که نقاط حایلی که بار نصب را تحمل می کنند نقاط **2,1** هستند؛ چرا که این نقاط کمترین فاصله را با چرخ قرقره دارند و بار را بین خود تقسیم می کنند. از این رو، باید اطمینان حاصل کنیم که این نقاط پشتیبانی مناسبی داشته باشند و مانع از کارکرد حایل نقطهٔ **3** نشوند.

برای انجام این کار، قبل از ایمن سازی پیچ های تثبیت کننده، باید بررسی کنیم که آیا بین پایهٔ ماشین ۱ و UPN نور عبور می کند یا فاصله ای وجود دارد؟ اگر چنین باشد، پایه پشتیبانی مناسبی ندارد. از این رو، اگر بخواهیم آن را با بستن پیچ ها ایمن کنیم، بیش از حد به شفت نیرو وارد خواهیم کرد. در واقع، اول باید پایه را تکمیل کنیم یا قطر آن را با گذاشتن یک یا چند پلیت **0/5** میلی متر افزایش دهیم تا دیگر نوری از بین آن عبور نکند و فاصله ای وجود نداشته باشد. پس از افزایش قطر یا افزودن این قطعات به پایه، ماشین را با دو پیچ، فقط در نقطهٔ ۱، تثبیت کنید و بررسی کنید که نقطهٔ (بست قرقره) روی UPN تقریباً به اندازهٔ **0/2** میلی متر (تقریباً برابر با ضخامت یک برگ کاغذ) آزاد باشد. اگر امکان اندازه گیری دقیق وجود ندارد، بررسی کنید که روی UPN تثبیت نشده باشد، بلکه بدون نیاز به فشار بتوانید آن را با دست جدا کنید. البته این را هم به خاطر داشته باشید که فاصله نباید خیلی زیاد باشد.

نقطهٔ **1,2** با دو پیچ محکم کنید و به سراغ نقطهٔ **3** بروید. پس از ایمن سازی نقاط **2,1** ، نقطهٔ **3** بررسی می شود. اگر لازم به اضافه کردن چیزی است، آن را با دو پیچ ایمن سازی کنید، اما فشاری که می آورید یا مقدار محکم کردن پیچ ها به اندازهٔ فشاری که برای نقاط **2,1** به کار می گرفتید نباشد؛ چرا که هدف این نقطه تنها تراز کردن است و فشاری بر آن وارد نمی شود. افزون بر این، با در پیش گرفتن این رویکرد، هم ترازی نقاطی را که دریافت کنندهٔ بار هستند به هم نمی ریزیم.

FARSI

نحوه بیرون آوردن از جعبه و جا به جایی گیربکس های کاهنده

گیربکس های کاهندۀ **LINCE, S38, S38-S, S48, S48-S and S58**

این مجموعه باید شامل دو اسلینگ باشد که در ارتفاعی مشخص، هر دو، به نقطه ای مشترک متصل شده باشند. در قسمت پشت، تسمه باید، با دقت تمام، زیر پوشش یاتاقان قرار گیرد. در قسمت جلو، تسمۀ دوم باید زیر لنت های ترمز، بالای پیچ های تثبیت کنندۀ میلۀ پیستون لنت های ترمز، در سمت فرمان، قرار گیرد. پیوند سوم ی **(LINCE/S38/S38-S/S48/S48-S)** نیز وجود دارد که باید نصب شود. این پیوند زنجیره ای است که باید به یک گیر بالابر واحد متصل شود. اگر گیربکس کاهنده شافت بلندی دارد، باید از گسترش دهنده استفاده کرد که امکان اتصال به بست قرقره فراهم شود. طول هر دو تسمه را به گونه ای تنظیم کنید که گیربکس کاهنده، در فاز بالابردن، تعادل افقی داشته باشد. در غیر این صورت، اگر تعادل به شدت به هم بریزد، این امکان وجود دارد که تسمه ها از جایگاه درست خود خارج شده و ایجاد خطر کنند.

جدول وزن برای گیربکس های کاهنده

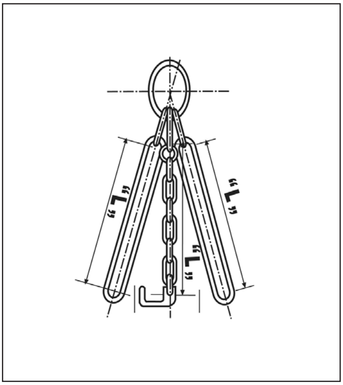
نوع گیربکس کاهنده	موتور بدون چرخ قرقره
LINCE	169 KG.
S38	200 KG. (5.5 Kw)
S38-S	210 KG. (5.5 Kw)
S48	235 KG. (7.3 Kw)
S48-S	242 KG. (7.3 Kw)
S58-S	281 KG. (7.3 Kw)

گیربکس های کاهنده را در محل تمیز نگه دارید و آن ها را در برابر گرد و خاک و اجسام خارجی حفظ کنید.

خصوصیات تسمه

ضریب ایمنی = 6
%100 پلی استر.

عرض 50 میلی متر
حداکثر بار خطی: 1000 کیلوگرم
حداکثر بار مورب: 600 کیلوگرم



	LINCE S38 / S38-S S48 / S48-S	S58-S
تسمه با دو رینگ (1)	L=102mm	L=100mm
قلاب زنجیره	L= 44mm	------
تسمه با دو رینگ (2)	L= 90mm	L=100mm

لطفاً برای نصب یا تعویض تجهیزات، مانند اینکدر، موتور و غیره، با بخش فنی آلبرتو ساسی اسپانیا S.L. تماس بگیرید.

اظهارنامه الحاق تولید کننده

بنا به دستورالعمل مربوط به ماشین آلات اتحادیهٔ اروپا **CE/42/2006** ، «ماشین آلات نسبتاً تکمیل شدهٔ» ارائه شده در این اظهارنامه با الزامات ایمنی ذکر شده در این دستورالعمل مطابقت دارد و مستندات فنی آن مطابق ضمیمهٔ **VII B** است.

تعریف «ماشین آلات نسبتاً تکمیل شده»:
گیربکس های کاهندهٔ دارای موتور و بدون موتور برای انواع آسانسور و بالابرهای خدماتی که مدل آن ها در زیر آمده است:

LINCE, S38, S38-S, S48, S48-S y S58-S.

تولید کننده:
آلبرتو ساسی اسپانیا S.L.

Polígono Industrial de Guarnizo, parcela 83 A,
39611 Guarnizo - Cantabria - ESPAÑA.

دستورالعمل های مرجع:
UE/2014/33 آسانسورها و قطعات ایمنی آسانسورها
UE/2014/30 سازگاری الکترومغناطیسی

استاندارد اروپا	لرزش/سر و صدا	استانداردهای ساخت	استانداردهای EMC	استانداردهای ساخت	استانداردهای EMC
استانداردهای مرجع هماهنگ					
گیربکس های کاهنده		آسنکرون سه فاز **1** یا **2** قطبی		ترمز الکترومغناطیس	
EN 81-20 EN 81-50	EN 60034-9 EN 60034-14	EN 60034-1 EN 60034-2 EN 60034-5 EN 60034-8 EN 60204-1	EN 12015 EN 12016 EN 61000-6-3 EN 55011 EN 55014	EN 81-20 EN 81-50	EN 12015 EN 12016 EN 61000-6-3 EN 55011 EN 55014

* اطلاعات دقیق ذکر شده در گواهی کیفیت دستگاه (به همراه شماره سریال) معتبر هستند.

سازنده متعهد می شود که اطلاعات مرتبط را، در صورت درخواست، به صورت الکترونیکی به مسئولین محلی ارسال کند.

این «ماشین آلات نسبتاً تکمیل شده» تنها به منظور کاگذاری در دیگر ماشین آلات است (سرهم بندی پایانی) و تا زمان اعلام پایان سر هم بندی، مطابق مفاد دستورالعمل CE/ 42/2006 و استانداردها و مقررات مربوطه، نباید راه اندازی شود.

روبرتو کارپینترو | مدیرعامل | گوآرنیزو، اسپانیا | 09/01/2017

هشدارها

لطفاً هنگام سفارش قطعات یدکی، همیشه، این موارد را ذکر کنید:

01 نوع گیربکس های کاهنده

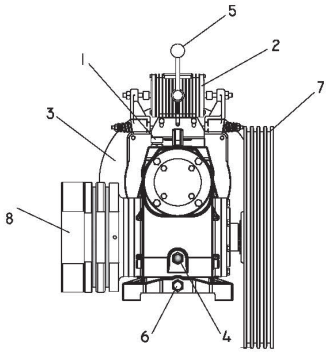
02 شماره سریال گیربکس کاهنده این اطلاعات را می توان از روی پلیت شناسایی خواند. همچنین، این مشخصات روی بدنهٔ گیربکس کاهنده نیز حک شده اند. برای این که آلبرتو ساسی اسپانیا بتواند قطعات یدکی درست و همچنین راهنمای دقیق نصب را برای شما بفرستد، این اطلاعات بسیار ضروری هستند.

برای کسب اطلاعات بیشتر دربارهٔ شرایط و محدودیت های استفاده، لطفاً اطلاعات نگهداری را، که در این دفترچه آمده اند، به دقت بخوانید .

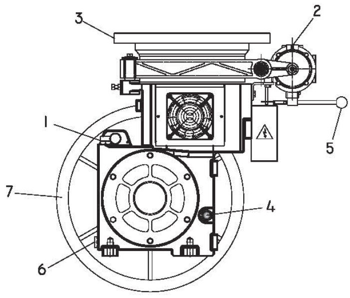
تمام عملیاتی، که جزئیات آن ها در این دفترچه شرح داده شده است، باید توسط کارشناسانی اجرا شوند که در زمینهٔ آسانسور تخصص دارند .

نصب هیچ یک از اجزاء گیربکس کاهنده،به هیچ وجه، مجاز نیست و انجام این کار منجر به لغو ضمانت نامه می گردد .

گیربکس های کاهنده برای آسانسورها



S38 / S38S / S48 / S48S / S58S

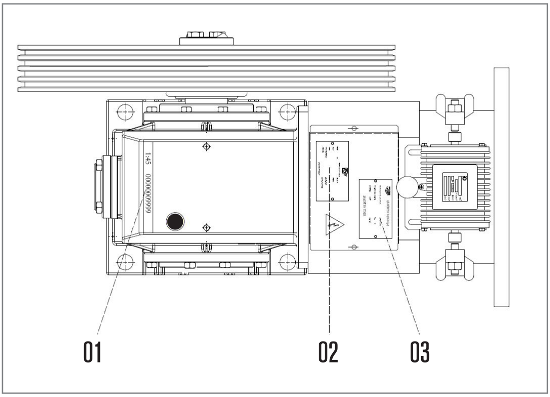


LINCE

1	بست
2	کویل ترمز
3	حلقه اینرسی
4	طبقه
5	اهرم آزادکنندهٔ ترمز
6	پیچ تخلیه
7	چرخ قرقره
8	ترمز DF02 (لوازم جانبی)

گیربکس کاهنده و پلیت های شماره شناسایی موتور

نمونه هایی از نحوهٔ قرارگیری پلیت روی گیربکس های کاهنده. تعداد و وضعیت قرارگیری این پلیت ها می تواند، بسته به تنظیمات مختلف، متفاوت باشد.



01	شماره سریال
02	پلیت گیربکس کاهنده
03	پلیت موتور

ALBERTO
SASSI
SPAIN

ALBERTO
SASSI
SPAIN

ESPAÑOL

En caso de rellenar el nivel, cuando se utilice **aceite a vida del reductor**, utilizar **"Aceite sintético (PAO) ISO 460".**

ITALIANO

In caso di riempimento del livello, se si utilizza **olio longlife per il riduttore**, utilizzare **"Olio sintetico (PAO) ISO 460"**.

PORTUGUES

Caso seja necessário encher o depósito de óleo, quando se utiliza um **óleo de longa duração do redutor**, deve-se colocar o **"Óleo sintético (PAO) ISO 460"**.

ENGLISH

When filling the level and using **lifetime gearbox oil**, please use **"Synthetic oil (PAO) ISO 460".**

FRENCH

Pour faire l'appoint de l'huile du réducteur, si vous utilisez **de l'huile à vie**, utiliser de **"l'huile synthétique (PAO) ISO 460".**

TURKISH

Seviyeye kadar doldurulduğunda ömür boyu kullanıma yönelik yağ kullanıldığında, lütfen **"Sentetik yağ (PAO) ISO 460"** kullanın.

ARAB

عند تعبئة المستوى واستخدام زيت علبة التروس طويل الأمد، يُرجى استخدام "الزيت الاصطناعي (PAO) الحاصل على شهادة الأيزو ISO 460

FARSI

هنگام پر کردن سطح و استفاده از روغن گیربکس مادام‌العمر، لطفاً از "روغن سنتتیک (PAO) ISO 460" استفاده کنید.

ALBERTO
SASSI
SPAIN

sassi-spain@sassi-spain.com
www.sassi-spain.com

Pol. Ind. de Guarnizo, Parc, 83-A
39611 - GUARNIZO
ESPAÑA

Tel. +34 94 25 59 544
Fax. +34 94 25 59 141