

INFORMAZIONI TECNICHE

Il Kit per adeguamento del freno argano BASSETTI tipo A300 / A0-300 prevede l'utilizzo di un *elettromagnete con due nuclei simmetrici ed indipendenti, pertanto tutte le misurazioni e regolazioni dovranno essere eseguite in modo identico su entrambe le ganasce.*

Contenuto del kit 850.320 / 850.322

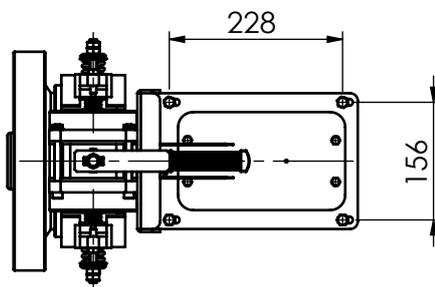
- N° 1 elettromagnete a 60V - 1.5A con leva aprifreno
- N° 1 supporto elettromagnete
- N° 1 assieme ganasce complete di supporto
- N° 2 molle chiusura ganasce
- N° 1 Kit contatti controllo posizione ganasce - COD. 850.320/1 - (pag.3-4)

DATI TECNICI

Ceppi freno

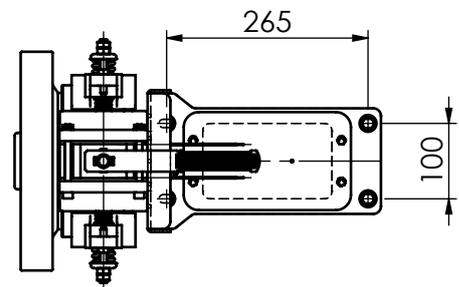
Ganasce freno in ghisa
Guarnizioni frenanti con coefficiente di attrito 0.5

COD. 850.320



APPLICAZIONE SU ARGANI A300

COD. 850.322



APPLICAZIONE SU ARGANI A300
FINE PRODUZIONE "ANNI 70"

FASI PRELIMINARI

Sicurezza

In accordo con le procedure aziendali sulla sicurezza, mettere fuori servizio l'impianto.

Assicurarsi che, durante le fasi di lavoro, siano prese tutte le precauzioni per impedire i movimenti incontrollati ed imprevisti dell'impianto.

Come minimo rispettare le seguenti precauzioni:

- posizionare il contrappeso sui propri ammortizzatori
- bloccare la cabina sugli apparecchi paracadute
- togliere tensione all'impianto
- applicare ad ogni ingresso di piano il cartello di "FUORI SERVIZIO"
- controllare che tutte le porte di piano siano chiuse e bloccate.

Controlli

Controllare che la tensione del nuovo elettromagnete corrisponda con la tensione rilevata sul quadro di manovra.

Controllare lo stato di usura della guarnizione frenante (ferodo), se necessario provvedere alla sostituzione.

Preparazione dell'argano

Scollegare i fili della bobina esistente dalla morsettiera.

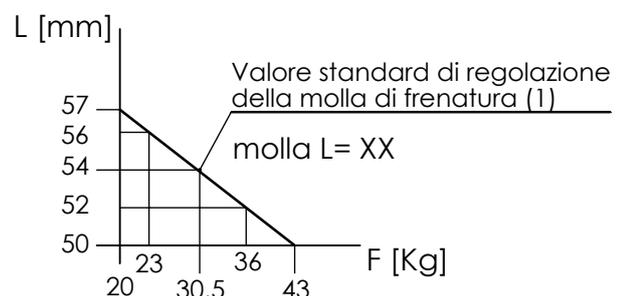
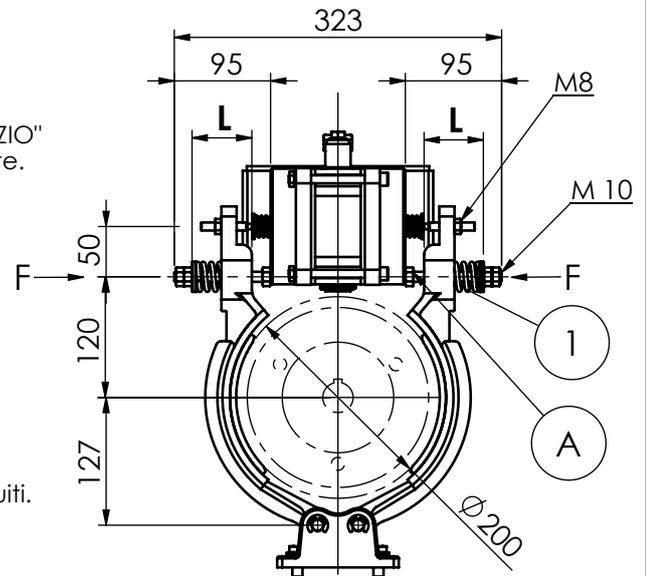
Togliere l'elettromagnete e il dispositivo di apertura manuale.

Togliere il gruppo tirantino e molle di chiusura.

Rimuovere il gruppo supporto e ganasce che andranno sostituiti.

Montaggio del freno

- Fissare il corpo elettromagnete al supporto con le apposite viti
- Collegare i cavi di uscita delle bobine alla morsettiera. (Le bobine devono essere collegate in parallelo).
- Montare i tiranti M10 [controllare che sia rispettata la quota 95, quindi bloccare con il controdado (A) e fermare in posizione con vernice GIALLA per evidenziare l'eventuale allentamento dei tiranti durante la regolazione delle molle (1).
- Controllare l'allineamento dell'elettromagnete con i ceppi freno.
- Alloggiare le molle (1), regolare la quota L che deve risultare uguale per entrambe le molle.
- Bloccare i controdadi.
- Eseguire la regolazione del freno.



REGOLAZIONE DEL FRENO

Il freno è composto da due magneti separati che operano in modo indipendente.
Le operazioni di regolazione devono essere eseguite con le stesse modalità da entrambi i lati.

Durante le operazioni controllare che non avvenga mai lo svitamento dei tiranti M10 e verificare che il dado (4) sia sempre ben serrato [verificare quota 95].

Preregolazione

- Svitare i dadi (2) e (3) e rimuovere la carta eventualmente posta a protezione del tamburo.
- Regolare le molle (1) a quota L (vedi pag. 1) tramite il dado (3) e bloccare con il dado (2).

Regolazione della corsa ganasce

- Allentare i dadi (7) di entrambe le ganasce.
- Svitare le viti di regolazione (6) lasciando uno spazio di 4-5 mm tra la testa delle viti e il puntale (5).
- Ruotare (senso orario o antiorario) la leva di apertura manuale in posizione di freno aperto e mantenerla in posizione.
- Avvitare a mano entrambe le viti di regolazione (6) portandole a contatto del puntale (5).
- Riportare la leva di apertura manuale in posizione orizzontale (freno chiuso).
- Avvitare le viti di regolazione (6) contro i puntali (5) per circa 3/4 di giro (0,75÷1 mm).
- Bloccare con i dadi (7).

Controllo della regolazione

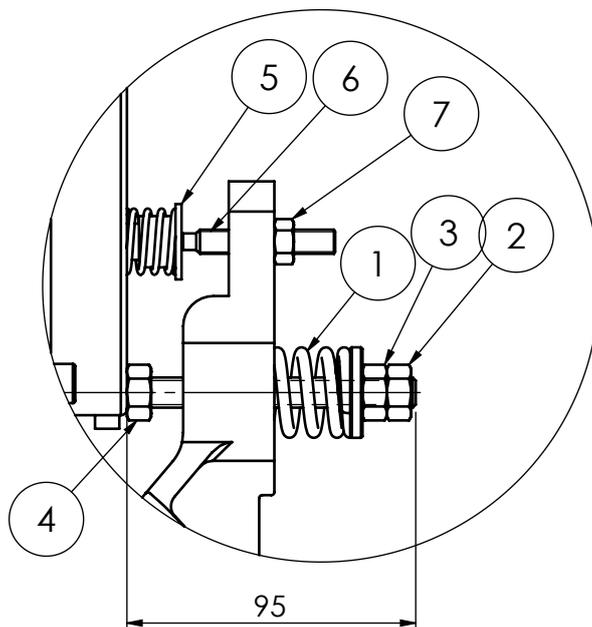
Muovere l'impianto in salita e in discesa prestando attenzione ai rumori delle ganasce.
Il freno è correttamente regolato se i ferodi non toccano il tamburo quando l'ascensore è in movimento e la fase di frenatura avviene silenziosamente.

Regolazione della coppia frenante (vedi tabella)

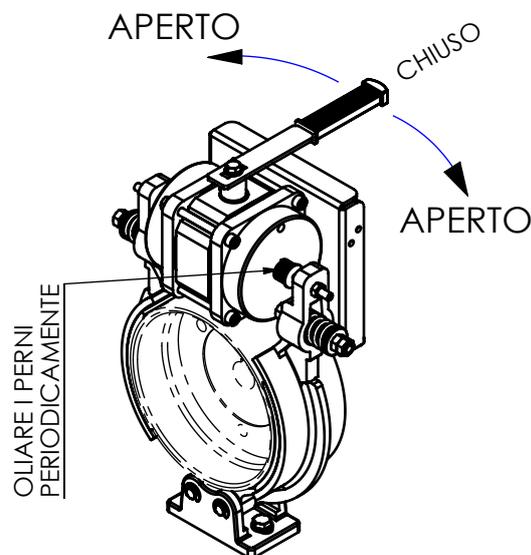
La coppia frenante deve essere regolata a cabina vuota.
Se la distanza di frenatura risulta lunga agire sulla molla (1) riducendo la quota L.
Se la distanza di frenatura è corta aumentare la quota L.
Durante la regolazione della molla (1) fare attenzione a non allentare il tirante M10, controllare la quota 95 e il serraggio del dado (4).
A distanza di frenatura corretta controllare che entrambe le molle siano alla stessa quota L, quindi fissare la posizione con il controdado (2).

Controllo periodico del freno

In funzione della tipologia dell'impianto e comunque almeno ogni 2 mesi controllare la regolazione del freno e l'usura dei ferodi e oliare i perni di guida dei puntali.
Con la leva di apertura manuale in posizione di orizzontale (freno CHIUSO) spingere i puntali (5) contro il corpo magnete.
Se la distanza tra puntale (5) e vite di regolazione (6) NON è maggiore di 0,5 mm il freno DEVE essere immediatamente regolato.



Velocità impianto [m/s]	Distanza di Frenata (indicativa) [cm]	
	Discesa	Salita
0,4	9	11
0,6	17	21
0,8	30	37
1	47	57
1,1	57	70
1,2	69	85
1,4	97	119
1,5	109	134
1,6	132	162



INFORMAZIONI GENERALI

Il KIT è previsto per il controllo della posizione delle ganasce freno da impiegare, in assenza di un dispositivo di protezione contro i movimenti incontrollati della cabina a porte aperte, dopo sostituzione o aggiunta di componenti al quadro di manovra UNI 10411-1:2021 punto 11.1.4.

Il KIT contatti è integrato nei gruppi di adeguamento freni per argani BASSETTI A-300.

Inoltre può essere aggiunto al gruppo freno a doppio effetto degli argani TELICAL tipo B (corrispondente a BASSETTI A-300) e tipo F (corrispondente a FIAM 27-3N) prodotti fino all'anno 2021.

Per gli argani tipo B prodotti fino al 2006 (e BASSETTI originale) il volantino di manovra a mano crea problemi al fissaggio del KIT, è necessario montare il KIT tenendo le ganasce freno spostate (fig. C e fig.D).

Per argani BASSETTI tipo A-300 (precedenti 1970 circa) è disponibile il kit freno a doppio effetto 850.322 (vedi pag.1)
NOTA: Per gli argani TELICAL tipo B e F già provvisti del gruppo freno con bobine indipendenti la piastra di supporto esistente non è provvista dei fori per il fissaggio del KIT contatti. Occorre provvedere, in fase di montaggio, all'esecuzione di 4 fori $\varnothing 6.5$ mm (fig. A), vedere pagina 2.

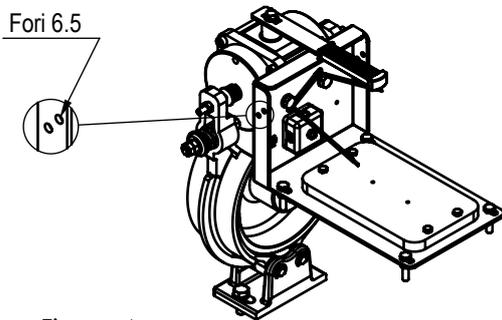


Figura A
Freno a doppio effetto 850.320
per argani tipo B (Bassetti) senza contatti.

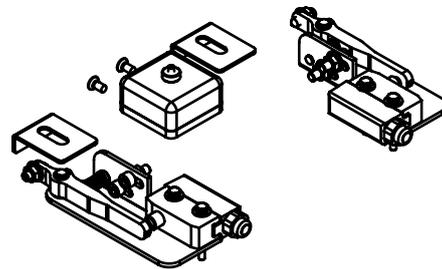


Figura B
KIT contatti 850.320/1

Gruppo freno a
doppio effetto 850.320
o 850.322 (BASSETTI)

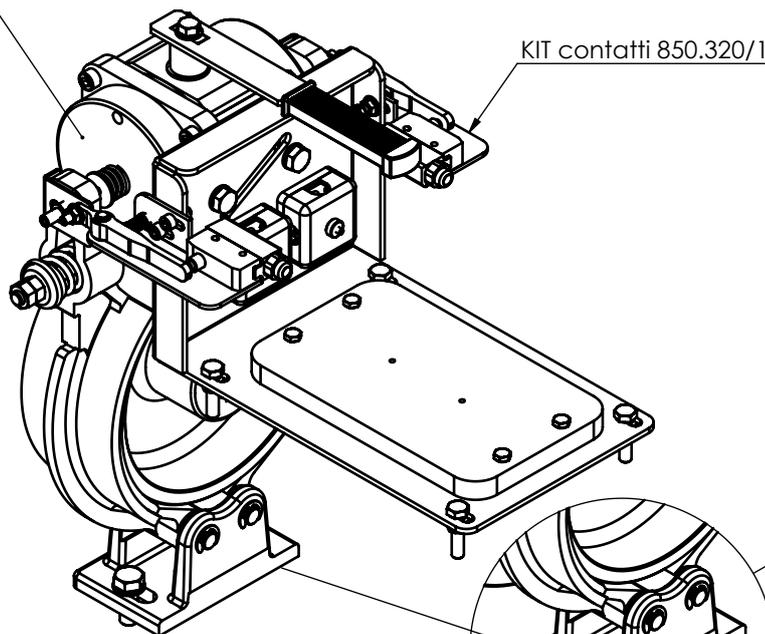


Figura C
Freno a doppio effetto 850.320 per argani
tipo B (Bassetti) con KIT contatti 850.320/1.

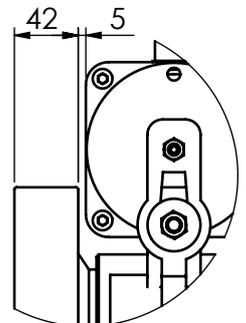
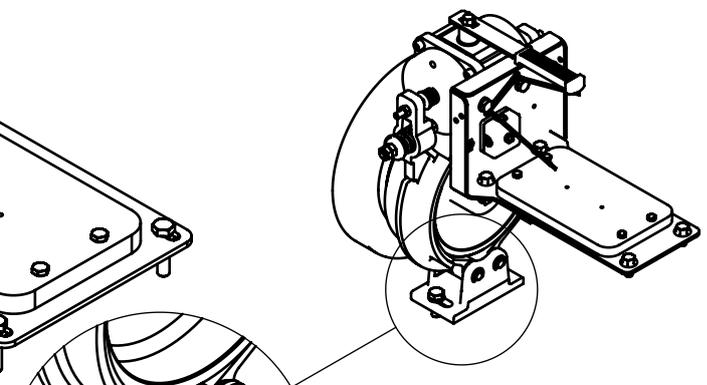
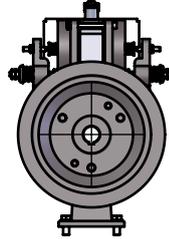
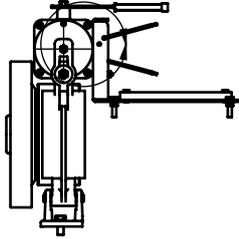


Fig. D



Supporto ganasce per argano
BASSETTI vecchio tipo.
Le ganasce freno vanno
spostate di 10 mm verso il corpo
macchina per non interferire
con il volantino.

MONTAGGIO E REGOLAZIONE KIT CONTATTI - COD. 850.320/1



Argano TELCAL tipo B e argano BASSETTI A300

La procedura di montaggio e regolazione del gruppo frenante e del KIT contatti è comune per entrambe le tipologie di argano TELCAL e per l'argano BASSETTI A300 vecchio tipo. L'unica variante è la piastra di supporto dell'elettromagnete. Per il montaggio e la regolazione del gruppo frenante vedere pag 1-2.

Le macchine TELCAL già installate prodotte al 2019 non sono previste dei fori di fissaggio del KIT contatti. Occorre provvedere all'esecuzione di 4 fori $\varnothing 6.5$ come da figura A.

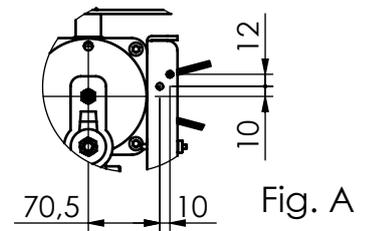
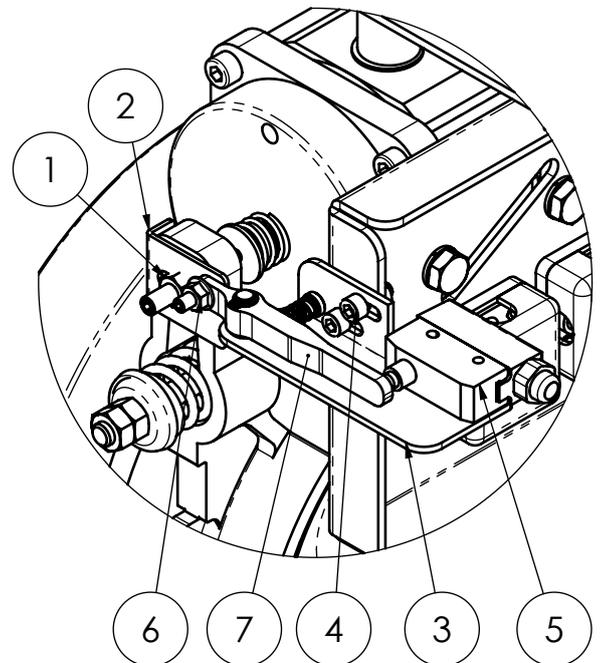


Fig. A

Togliere i dadi (1) facendo attenzione a non modificare la regolazione dell'apertura ganasce freno e montare le piastre (2).
Montare i gruppi contatti (3) usando le apposite viti e dadi (4).
Collegare i contatti (5) secondo le informazioni del costruttore del quadro elettrico.
Regolare le viti (6) verificando che le leve (7) azionino i contatti senza fare sforzi sugli stessi.



NOTA:

I contatti servono a determinare la posizione di apertura e di chiusura delle ganasce freno. Eventuali anomalie devono determinare il fermo dell'impianto.
Il collegamento elettrico dei contatti dipende dal funzionamento del quadro elettrico.