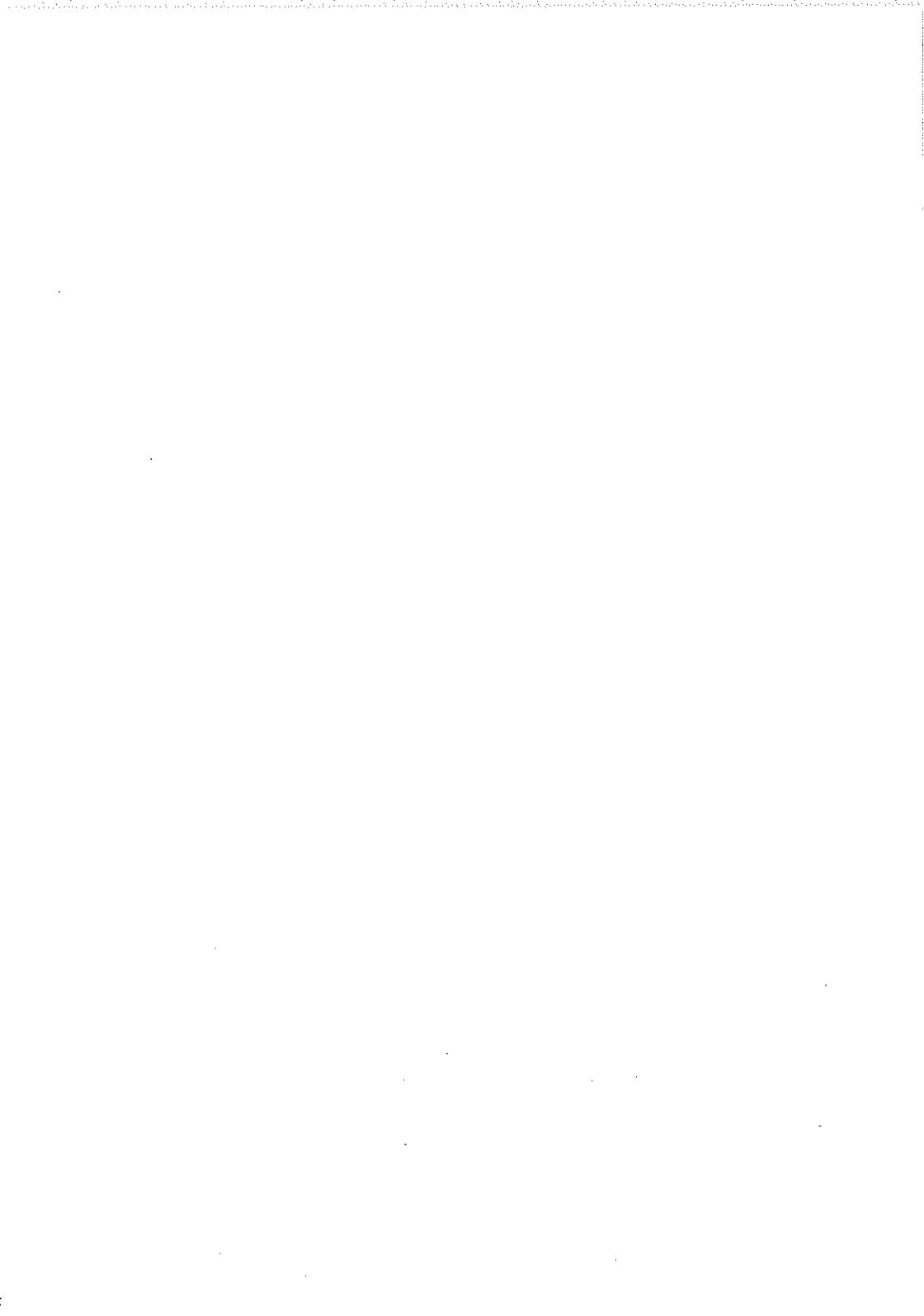


AVVERTENZE

Tutti i prodotti RIMOLDI, ai quali fa riferimento il presente libretto istruzioni, sono completi di tutte le protezioni antinfortunistiche previste dalle leggi vigenti. Pertanto i dispositivi di sicurezza quali salvadita, protezione barra ago, carter paracinghia sulla macchina e sul motore, ecc. non devono essere rimossi se non per operazioni di manutenzione, da eseguirsi sempre a motore disinnestato.

Durante le operazioni di sostituzione dell'ago, del piedino, della placca ago, del crochet e di infilatura, il motore deve essere disinserito dalla rete di alimentazione, agendo sul relativo interruttore.

L'innosservanza di una di queste regole basilari, potendo compromettere l'integrità fisica di chi opera, comporta inevitabilmente ad assumerne anche la relativa responsabilità.



PREMESSA

Questo libretto contiene alcune note relative all'installazione, messa a punto e manutenzione ordinaria delle macchine per cucire RIMOLDI, serie PIANA classe 269 a due aghi sfasati per la formazione di cuciture zig zag a 3 punti con punto a catenella doppia tipo 404 di ampiezza totale 9 mm.

Ogni ciclo zig-zag si conclude dopo 6 punti e l'impuntura nel tessuto viene eseguita con la stessa frequenza.

In particolare, le macchine per cucire di questa classe permettono l'esecuzione di cuciture tipo festone, impuntando il tessuto col solo ago di sinistra, come pure il punto "fagotto" o punto "a jour" per l'unione affiancata di due distinti tessuti.

Le macchine per cucire RIMOLDI sono sottoposte a scrupolosi controlli e rigorosi collaudi che permettono di garantirne la durata e l'efficienza, ma queste performance dipendono notevolmente dal modo col quale si usano e dalla precisa manutenzione che sarà destinata ad esse.

La manutenzione periodicamente eseguita costituisce fattore determinante per la più lunga durata delle macchine per cucire RIMOLDI nelle migliori condizioni di funzionamento e di rendimento.

Pertanto prima dell'impiego, è buona norma consultare attentamente questo libretto e seguire con cura le istruzioni date.

Attenendosi sempre all'uso di RICAMBI ORIGINALI RIMOLDI, gli unici che offrono la stessa garanzia di qualità dei particolari montati in origine, si può essere sicuri di mantenere alti nel tempo la funzionalità ed il valore commerciale delle macchine per cucire RIMOLDI.



INDICE

Operazioni da eseguirsi prima dell'allacciamento elettrico	pag. 6		
Montaggio macchina	" 11		
Velocità d'impiego	" 13		
Rifornimento lubrificante	" 15		
REGOLAZIONI ORGANI SUPERIORI			
Posizionamento piedino e regolazione premistoffa	" 16		
Posizionamento aghi	" 17		
Sostituzione dell'ago	" 17		
Posizionamento e sincronizzazione spostamento castello barra ago	" 18		
— posizionamento angolare carma	" 18		
— posizionamento leva comando spostamento castello barra ago	" 19		
— posizionamento castello barra ago	" 19		
Fasatura barra ago con l'albero del trasporto	" 20		
REGOLAZIONI ORGANI INFERIORI			
Posizionamento angolare della carma spostamento fulcro crochet	" 21		
Centratrice albero porta crochet	" 22		
Posizionamento assiale eccentrico del crochet	" 23		
Fasatura crochet	" 23		
Posizionamento punta crochet rispetto all'ago	" 24		
Verifica corsa crochet	" 24		
Regolazione corsa del crochet	" 25		
Posizionamento circonferenziale eccentrico crochet	" 25		
Montaggio griffe	" 26		
Regolazione lunghezza punto e trasporto differenziale	" 27		
Regolazione del salva ago anteriore	" 28		
Regolazione del salva ago posteriore	" 29		
REGOLAZIONE DELLE TIRATE DEI FILI			
Regolazione carma tendifilo crochet inferiore	" 30		
Regolazione molla di trattenuta cappio sul crochet	" 31		
Regolazione carma tendifilo dell'ago	" 32		
LUBRIFICAZIONE	" 33		
MANUTENZIONE	" 34		
ANOMALIE	" 35		

COLLEGAMENTI INTERNI DEL MOTORE

- Prima di allacciare il motore alla rete elettrica, controllare attentamente che:
- il collegamento della morsetteria interna del motore corrisponda effettivamente alla tensione d'esercizio
 - l'interruttore salvamotore sia tarato per quella stessa tensione e per la potenza del motore installato
 - i collegamenti di messa a terra siano tutti quanti efficienti.

Dopo ogni singola operazione di allacciamento alla rete elettrica, controllare sempre che la rotazione del motore corrisponda a quella richiesta dalla macchina per cucire.

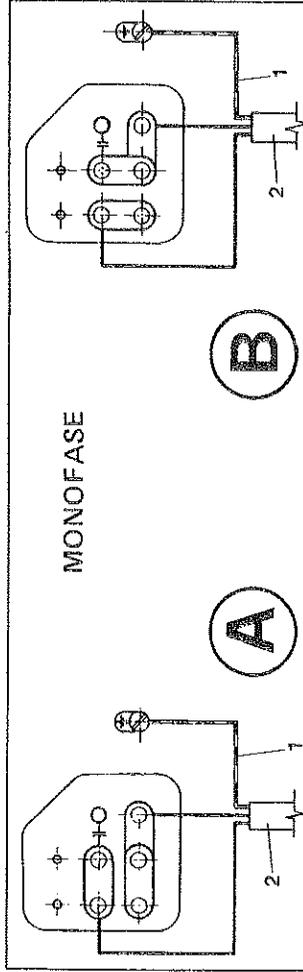
L'eventuale inversione del senso di rotazione, per tutti i tipi di motori trifase, potrà essere effettuata invertendo tra loro due qualsiasi delle tre polarità.

Collegamento lampada

Per disporre di alimentazione luce autonoma, impiegare l'apparecchiatura Rimoldi 019-90 a bassa tensione da collegare con i morsetti d'entrata dell'interruttore salvamotore.

entrata E= 125/160/220/240/380/415 V 50/60 Hz

uscita regolabile U= da 5 a 12 V 20VA

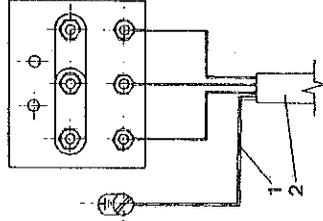


Zefir - Zefiret

TRIFASE

380-420 V

220-240 V



MOTORI MONOFASE

Il collegamento deve essere eseguito come da schemi A o B.
L'eventuale inversione del senso di rotazione può essere effettuato variando lo schema di collegamento da A a B o viceversa.

MOTORI TRIFASE

Zefir Zefiret (C)

Quick NDK 600 V (sino alla matricola 1.610.199) (D)

Quick Stop NDK 700 (sino alla matricola 580.199) (D)

Quick NDK 600 V (dalla matricola 1.610.200) (E)

Quick Stop NDK 700 e NDK 707 (dalla matricola 580.200) (E)

Quick Electronic NDK 800; 801; 880; 880T; 880BG; 880M (E)

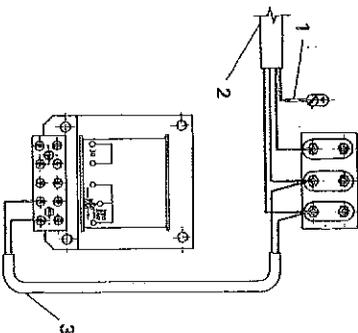
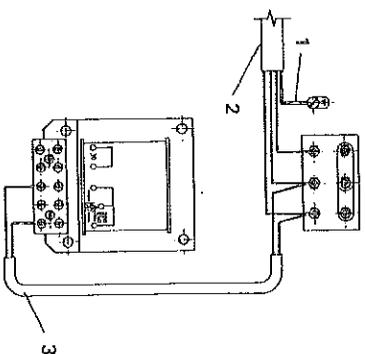
EFKA VARIOSTOP (F)

Quick

380-420 V

220-240 V

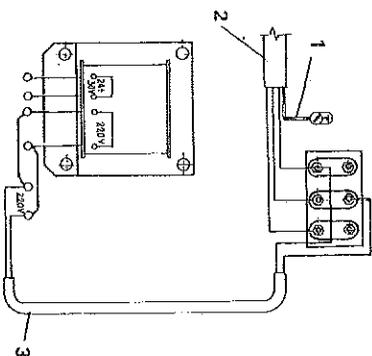
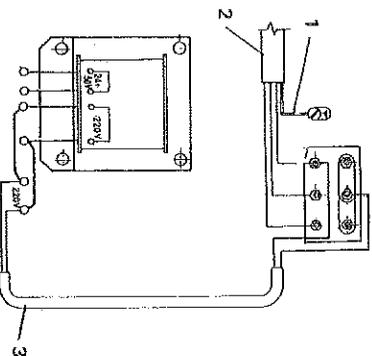
(D)



380-420 V

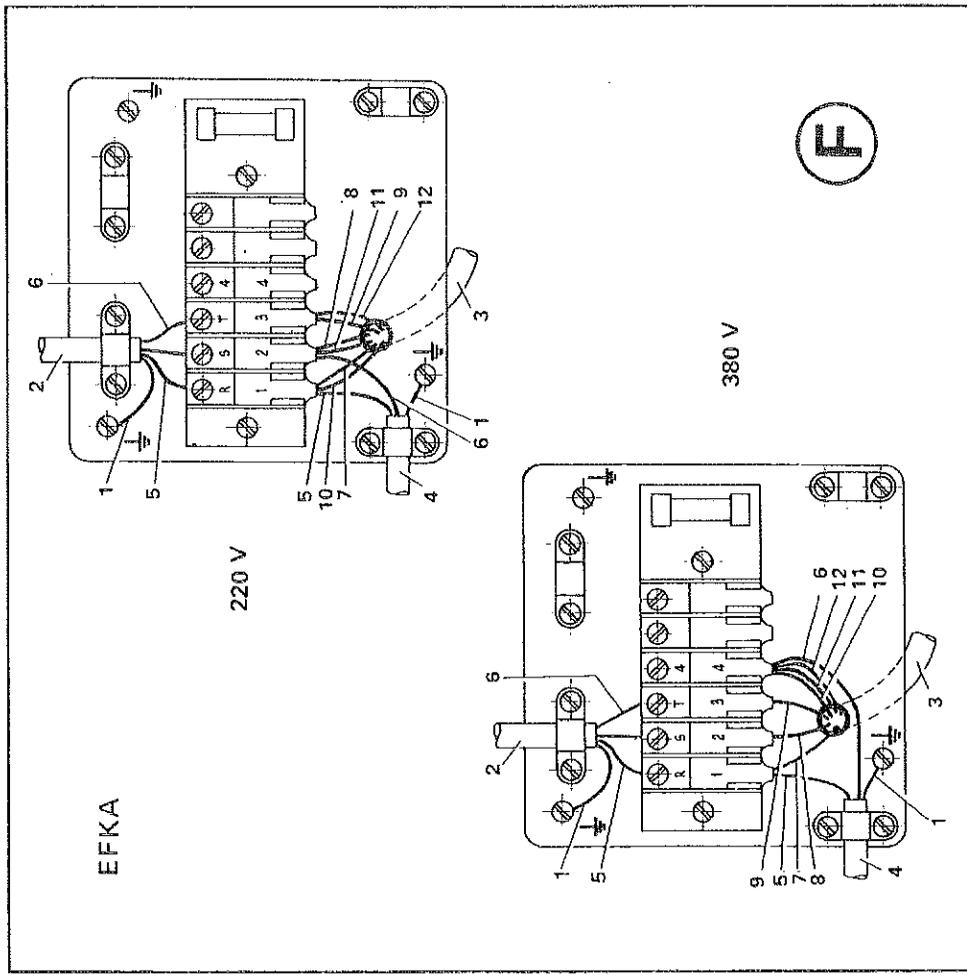
220-240 V

(E)



Elenco cavi e colori per tutti gli schemi

- 1 conduttore di terra (giallo-verde)
- 2 cavo dell'interruttore salvamotore
- 3 cavo dal motore
- 4 cavo dal pannello comando
- 5 cavo (blu)
- 6 cavo (marrone)
- 7 cavo (giallo)
- 8 cavo (verde)
- 9 cavo (viola)
- 10 cavo (bianco-viola)
- 11 cavo (bianco-giallo)
- 12 cavo (bianco-verde)



N.B. - In tutti i motori trifase l'eventuale inversione del senso di rotazione, si effettua invertendo fra loro due qualsiasi delle tre polarità, escludendo sempre il filo giallo-verde di terra.

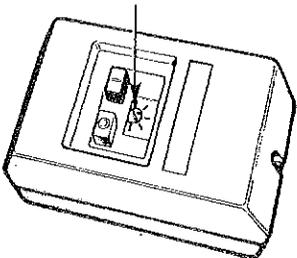
VERIFICA TARATURA DELL'INTERRUTTORE SALVAMOTORE

SALVAMOTORE

Il valore di taratura (in Ampère) dell'interruttore salvamotore del tipo indicato in figura, può essere rilevato dalla posizione dell'indice • direttamente attraverso l'apposita finestrella del coperchio e confrontato con il valore riportato nelle tabelle in corrispondenza del tipo, della tensione e della potenza del motore impiegato. In altri tipi di interruttore salvamotore privi di finestrella, per conoscere il valore di taratura è necessario togliere il coperchio ed osservare la posizione dell'indice di un cursore.

Per regolare la taratura dell'interruttore salvamotore, togliere il coperchio e ruotare l'apposita vite (oppure far scorrere l'indice del cursore) in modo da far corrispondere l'indice con il valore richiesto.

Attenzione: escludere l'allacciamento con la rete elettrica di alimentazione prima di procedere a qualsiasi operazione che richieda di togliere il coperchio di chiusura dell'interruttore salvamotore.



Simbolo Interruttore Salvamotore completo	campo di taratura	Potenza motore monofase			
		1/3 HP, 110V	1/2 HP 220 V	3/4 HP 220 V	1 HP 380 V
910433-4-00	2,5 ÷ 4 A		3,4A	3,6A	
910434-4-00	4 ÷ 6,3 A				4,8A
910435-4-00	6,3 ÷ 10A	6,5A	6,9A	8,9A	

Simbolo Interruttore Salvamotore completo	campo di taratura	Potenza motore trifase				
		1/3 HP 220V 380V	1/2 HP 220V	3/4 HP 220V 380V	1 HP 220V 380V	
910371-4 11	1,6 ÷ 2,5A	1,7A	1,4A	2,4A	1,6A	
910373-4-11	2,5 ÷ 4A			3,5A	2,5A	4A 3A

IMPIANTO ELETTRICO DI COLLEGAMENTO DEL MOTORE

L'impianto elettrico comprende l'interuttore salvamotore, il cavo di collegamento del motore e un cavo di metri 4,65, senza spina

Gli allacciamenti consentiti alla rete elettrica sono con presa a parete, con presa a pavimento e relativa spina, volanti con aggancio meccanico, aerei con blindo-barra.

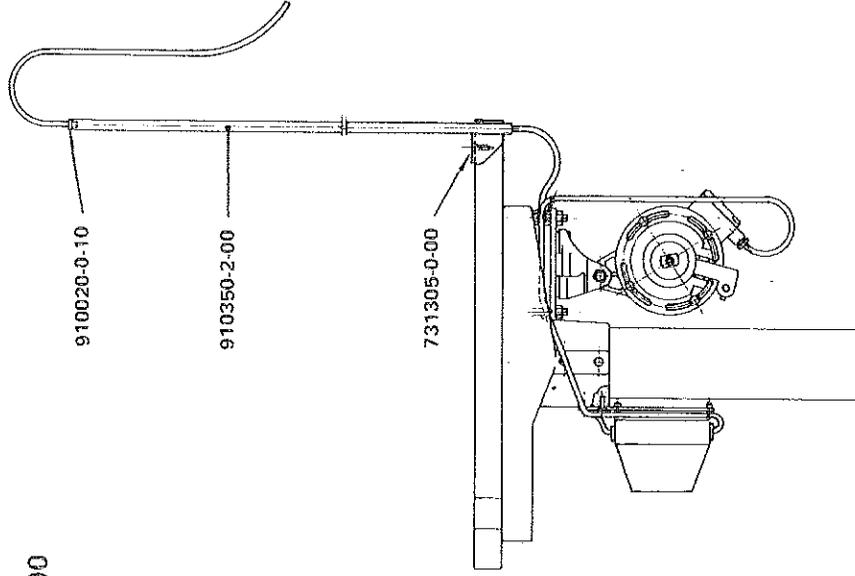
In tutti i tipi di allacciamento, è assolutamente indispensabile collegare, mediante conduttore giallo-verde o treccia a vista, l'impianto elettrico con una rete di messa a terra ufficialmente riconosciuta idonea.

COLLEGAMENTO AEREO ALLA BLINDO-BARRA

Il collegamento del motore alla blindo-barra viene fatto con il cavo a disposizione e senza l'interposizione di alcuna presa e spina volanti.

Fino ad un'altezza minima di metri 1,90 dal pavimento, il cavo dev'essere protetto dalla guaina rigida che RIMOLDI fornisce a richiesta.

910504-5-00

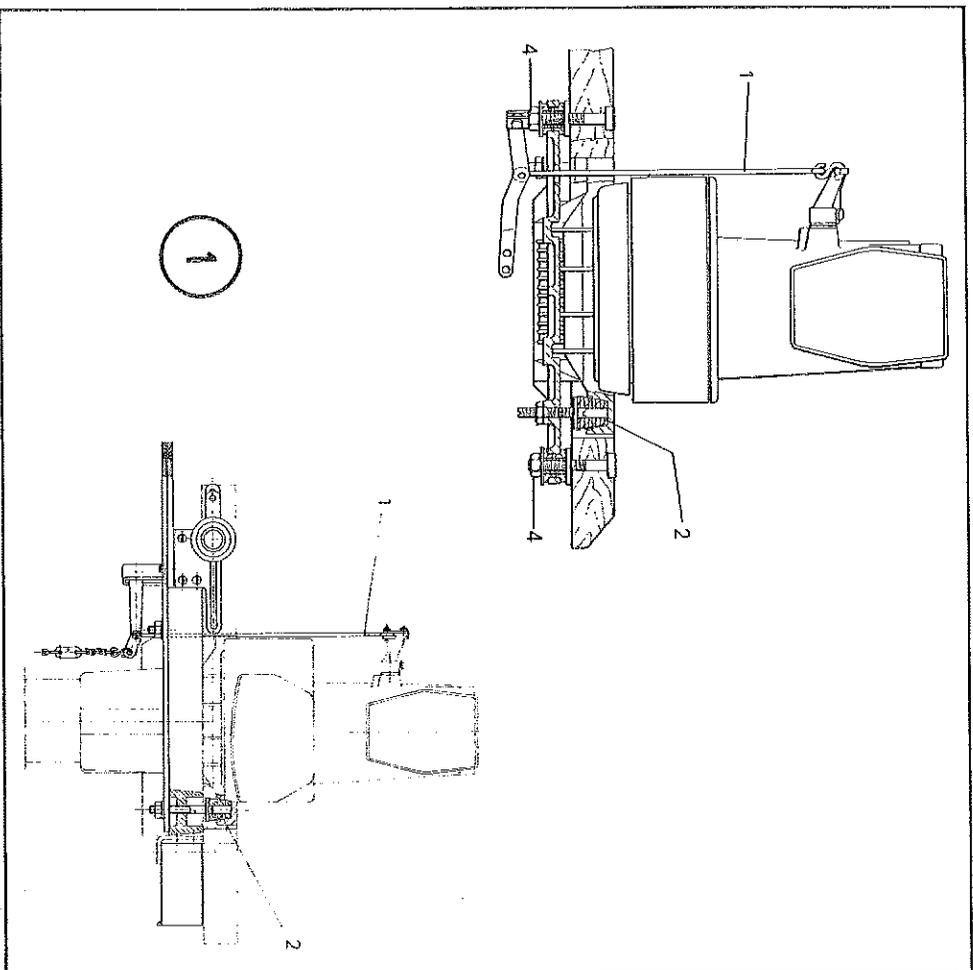


MONTAGGIO MACCHINA

Per il montaggio della macchina per cucire sul bancale ed il suo collegamento con il motore per mezzo di una cinghia di trasmissione, si consiglia di procedere nel modo seguente:

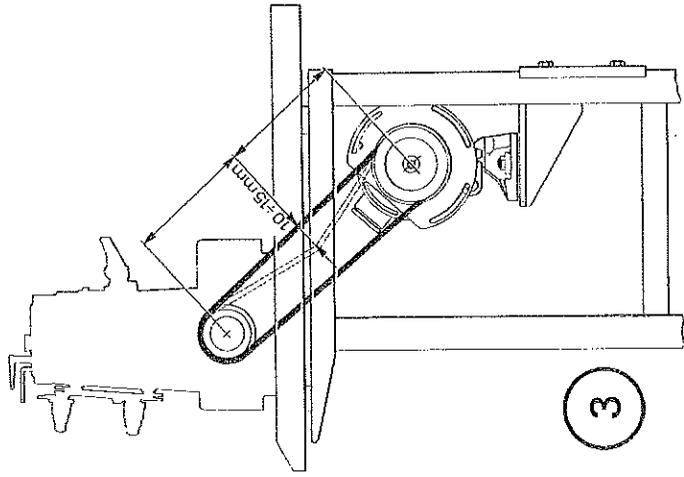
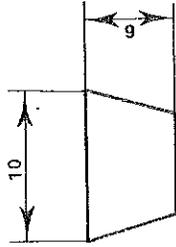
Piazzamento normale:

- 1° Premere con forza i quattro tapponi ammortizzatori sugli appositi perri della piastra di sostegno (fig.1)
- 2° Piazzare la macchina sul bancale, centrando le sedi coniche ricavate nelle orecchiette della bacinella sui quattro tapponi ammortizzatori 2.
- 3° Collegare il tirante 1 (fig. 1) alla leva alza piedino della macchina
- 4° Collegare il volantino della macchina alla puleggia del motore con l'apposita cinghia di trasmissione sezione 10x6 (fig. 2) secondo lo schema di collegamento (fig. 3).



- 5° Registrare la tensione della cinghia agendo sullo snodo di attacco del motore in modo da non consentire slittamenti, ma avendo cura di non tenderla eccessivamente onde evitare sovraccarichi sugli alberi delle pulegge e non compromettere la durata della cinghia stessa. Si ha la giusta tensione quando, premendo con la mano al centro del tratto indicato in fig. 3, si verifica una freccia, cioè un cedimento della cinghia, di 10-15 mm.
- 6° Livellare la macchina affinché la cinghia si trovi sul piano normale agli assi delle pulegge e al centro delle loro gole. Per l'operazione di livellamento agire sui perni sostegno avendo cura di bloccare successivamente gli appositi dadi 4.
- 7° Montare il coperchio protezione cinghia sul bancale.

2



Piazzamento incassato:

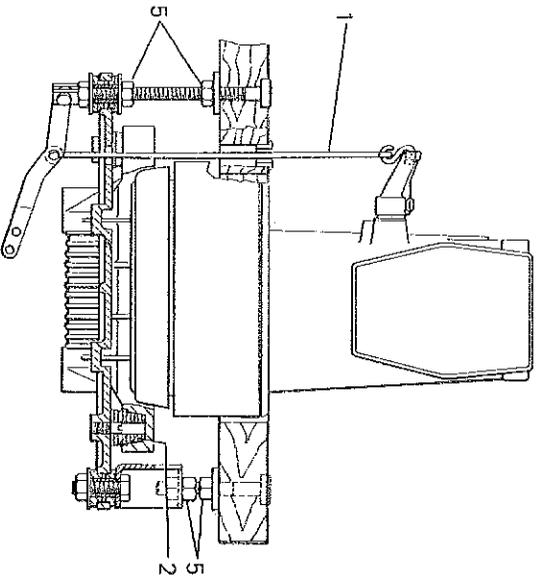
Procedere come per il piazzamento normale, facendo attenzione che per il livellamento della macchina si deve agire sui dadi 5 (fig. 4) dei bulloni che portano la piastra e la staffa.

VELOCITA' D'IMPIEGO

Per i primi 20 giorni, si consiglia d'impiegare la macchina ad una velocità di 500/600 giri più bassa di quella consigliata.

A questo proposito si rammenta che per velocità massima consigliata s'intende quella ottimale che garantisce la più elevata efficienza della macchina.

In relazione ai differenti e gravi impieghi della macchina ed alle reali caratteristiche di lavoro, può essere scelta una velocità di funzionamento inferiore.



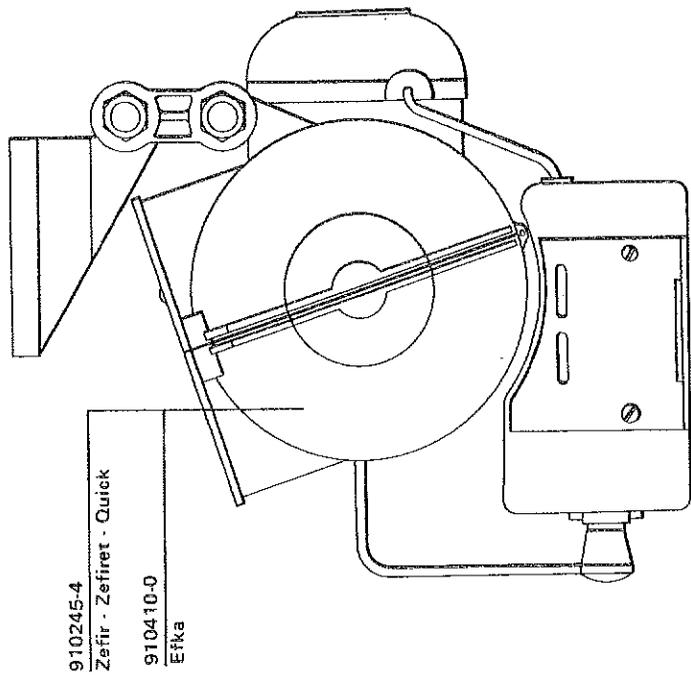
4

CARTER PARACINGHIA SUL MOTORE

Tutti i tipi di motori forniti direttamente da RIMOLDI, unitamente alle macchine per cucire, sono dotati di apposito carter paracinghia studiato secondo le norme DIN 42703 (tedesche).

Il carter paracinghia racchiude al suo interno sia la puleggia motrice che la porzione di cinghia di trasmissione prevista sotto alla tavola, fino ad una distanza di sicurezza dalla stessa.

Pertanto è assolutamente sconsigliato procedere al suo smontaggio prima di essere certi di aver spento il motore.



5

RIFORMIMENTO LUBRIFICANTE

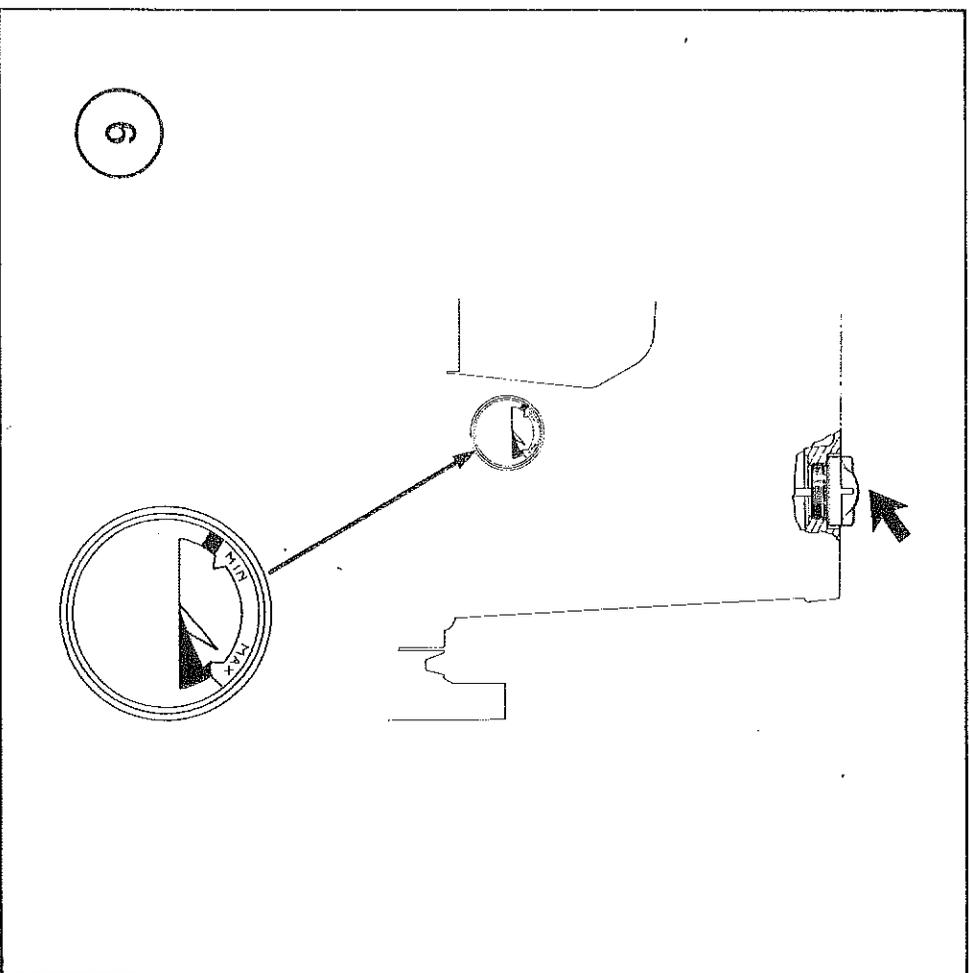
La macchina esce dagli stabilimenti senza lubrificante per cui è necessario, prima dell'avviamento, provvedere al suo rifornimento, impiegando OLIO Tipo 32 RIMOLDI Speciale per macchine per cucire industriali.

L'operazione si esegue svitando il tappo trasparente sul coperchio e versando circa 820 cc di lubrificante.

Controllare che la lancetta dell'indicatore livello, posto sulla parte inferiore del montante, raggiunga la posizione MAX. Tenere presente che il movimento della lancetta avviene dopo che sono stati versati circa i 2/3 della quantità richiesta.

La lancetta dell'indicatore livello olio non deve mai superare i due tratti rossi all'esterno dei punti MIN e MAX, perché nel primo caso la lubrificazione sarebbe insufficiente, nel secondo si potrebbero verificare fuoriuscite di olio.

Lubrificare a mano la parte anteriore della barra d'ago e far funzionare a vuoto la macchina a bassa velocità per circa 5 minuti, aumentando progressivamente la velocità.



REGOLAZIONE ORGANI SUPERIORI

POSIZIONAMENTO PIEDINO E REGOLAZIONE PREMISTOFFA

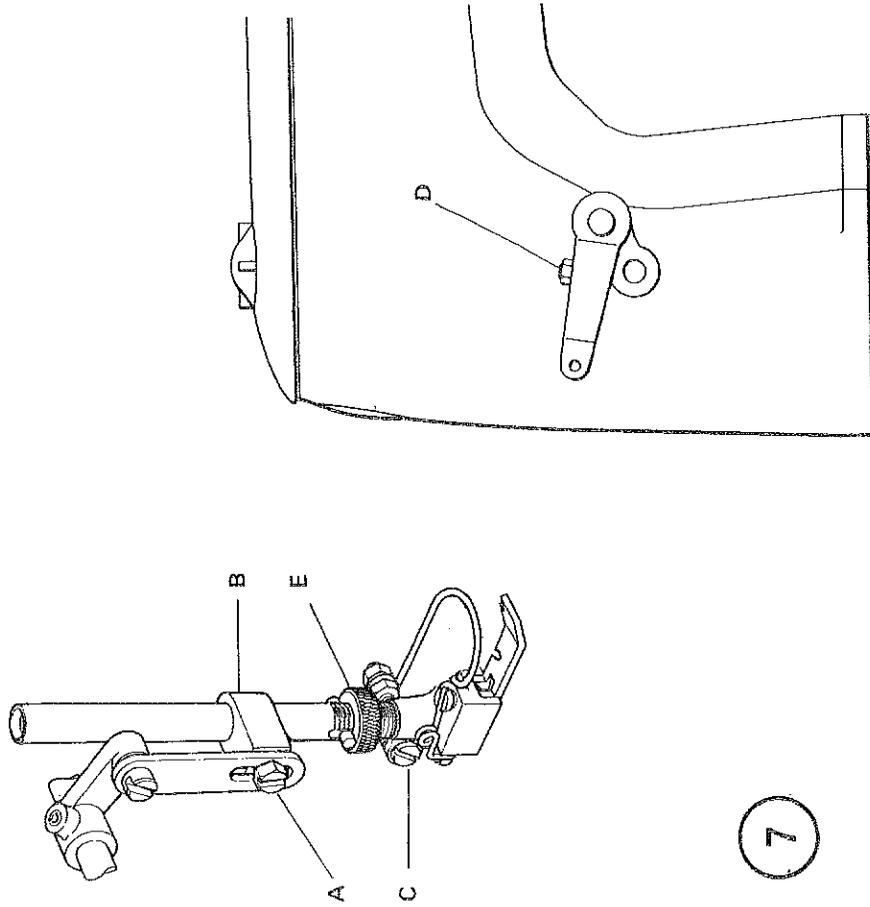
Si ha la corretta posizione del piedino quando l'ago di sinistra, spostato tutto a sinistra, passa al centro dell'apposita feritoia del piedino. Allentando la vite C che blocca il piedino alla barra è possibile effettuare il centraggio (fig. 7).

Fare attenzione che la suola del piedino sia SEMPRE allineata con le griffe del trasporto.

Tenere presente che con piedino sollevato di circa 4,5 mm dalla placca d'ago, i dischi delle tensioni devono essere aperti. In caso contrario allentare la vite A e spostare di quanto necessario la leva B.

Se la regolazione non fosse sufficiente, agire direttamente sulle aste porta tensioni. Per regolare l'alzata del piedino, agire direttamente sulla vite di regolazione D posteriore al montante.

Per regolare la pressione che il piedino deve esercitare sul tessuto, ruotare la ghiera E.



POSIZIONAMENTO AGHI

Ciascun ago è infilato a battuta nell'apposito foro del morsetto ed è bloccato da una vite A (fig. 8).

Con barra ago tutta in alto, la distanza "a" fra punta ago e piano della placca deve risultare quella indicata sulla tabella di fessatura.

Nel caso si debba effettuare questa fessatura, togliere il coperchio di chiusura laterale del braccio, allentare la vite B e far scorrere la barra ago verso l'alto o verso il basso fino a raggiungere la distanza "a".

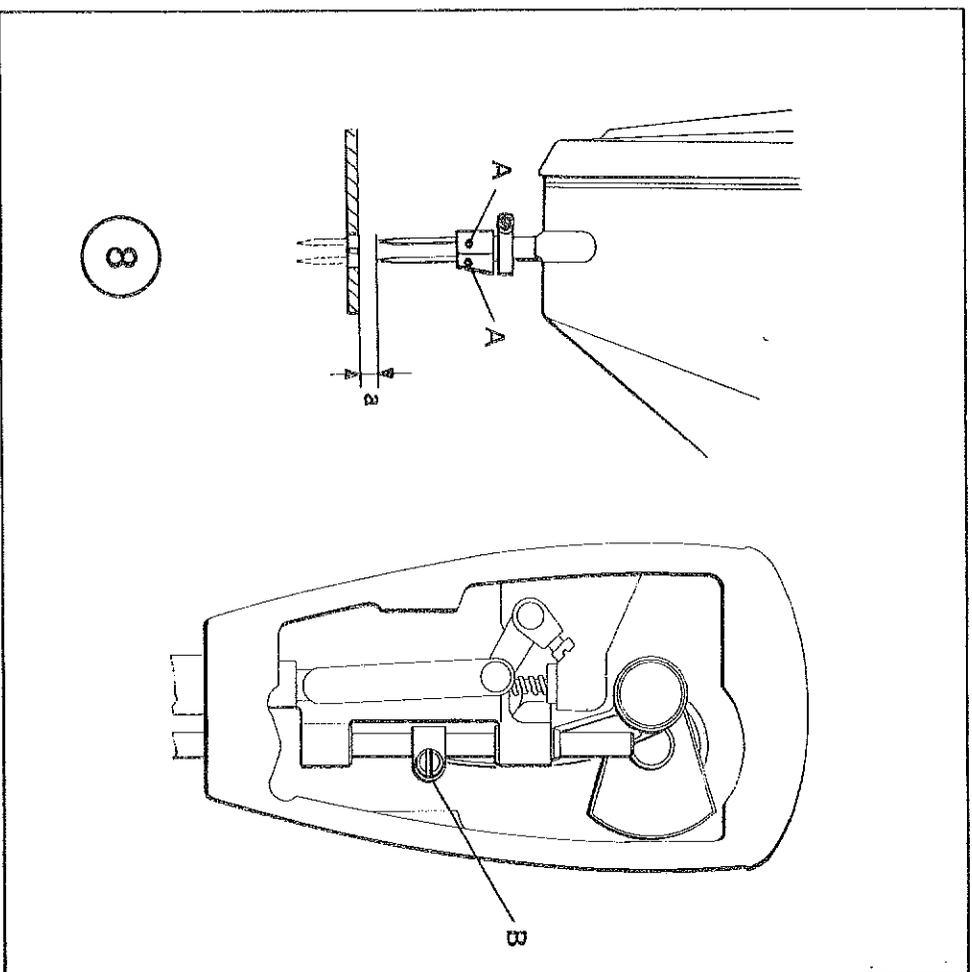
SOSTITUZIONE DELL'AGO

Per questa operazione spegnere il motore e premere il pedale per accertarsi che la macchina sia effettivamente ferma.

Ruotare manualmente il volante per portare la barra ago tutta in alto.

Allentare la vite A e sostituire l'ago con uno nuovo il quale deve appartenere al sistema indicato sull'apposita targhetta.

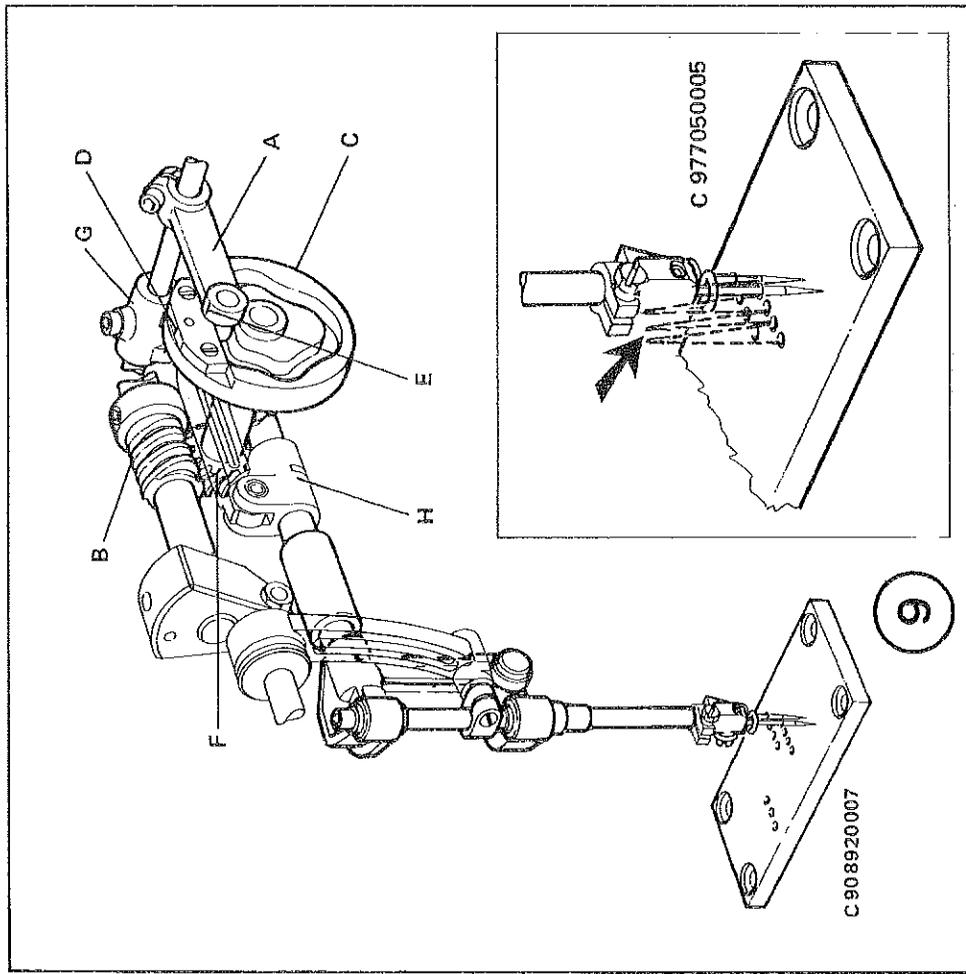
Tenere presente che l'incavo passaggio crochet (scalfo) deve essere rivolto verso la parte posteriore della macchina.



POSIZIONAMENTO E SINCRONIZZAZIONE SPOSTAMENTO CASTELLO BARRA AGO

Posizionamento angolare camma (fig. 9)

1. Togliere la piacca ago e gli aghi.
2. Allentare la vite di fissaggio della leva A di comando spostamento zig-zag; allentare le viti di fissaggio della vite senza fine B e disinsertirla svitandola.
3. Ruotare il volantino fino a portare la barra ago tutta in basso a destra.
4. Ruotare a mano la camma C fino a far coincidere la sua linea di fede D con la linea di fede E della leva A.
5. Riavvitare e centrare la vite senza fine B sulla ruota dentata F, avendo cura in questa operazione di mantenere ferma la camma C.
6. Bloccare nuovamente le viti di fissaggio della vite senza fine.



Posizionamento leva comando spostamento castello barra ago

Ruotare il volantino fino a portare la barra ago tutta in alto ed a metà del suo spostamento verso sinistra (posizione indicata dalla freccia in fig. 9).

Montare il calibro con squadra C908911021 (fig. 10), inserendo le due spine di posizionamento nel braccio della macchina. In questa posizione, la leva G deve appoggiare contro il calibro, come indicato in fig. 10.

In caso contrario allentare la vite di fissaggio della leva A e portare la leva G nella posizione richiesta contro il calibro.

In questa posizione la leva G si trova disposta esattamente a 90° rispetto all'asse dell'albero superiore.

Bloccare la vite di fissaggio della leva A.

Posizionamento castello barra ago

Montare la placca ago campione simb. C908920007 e gli aghi campione simb. C977050005.

Allentare la vite di fissaggio del manicotto H (fig. 9) e ruotare il volantino fino ad allineare tra loro le linee di fede D e E.

In questa posizione gli aghi campione devono trovarsi perfettamente centrati nei loro fori di destra.

In caso contrario spostare il castello barra ago nel manicotto H fino a trovare la posizione richiesta e bloccare la vite di fissaggio del manicotto.

10

19

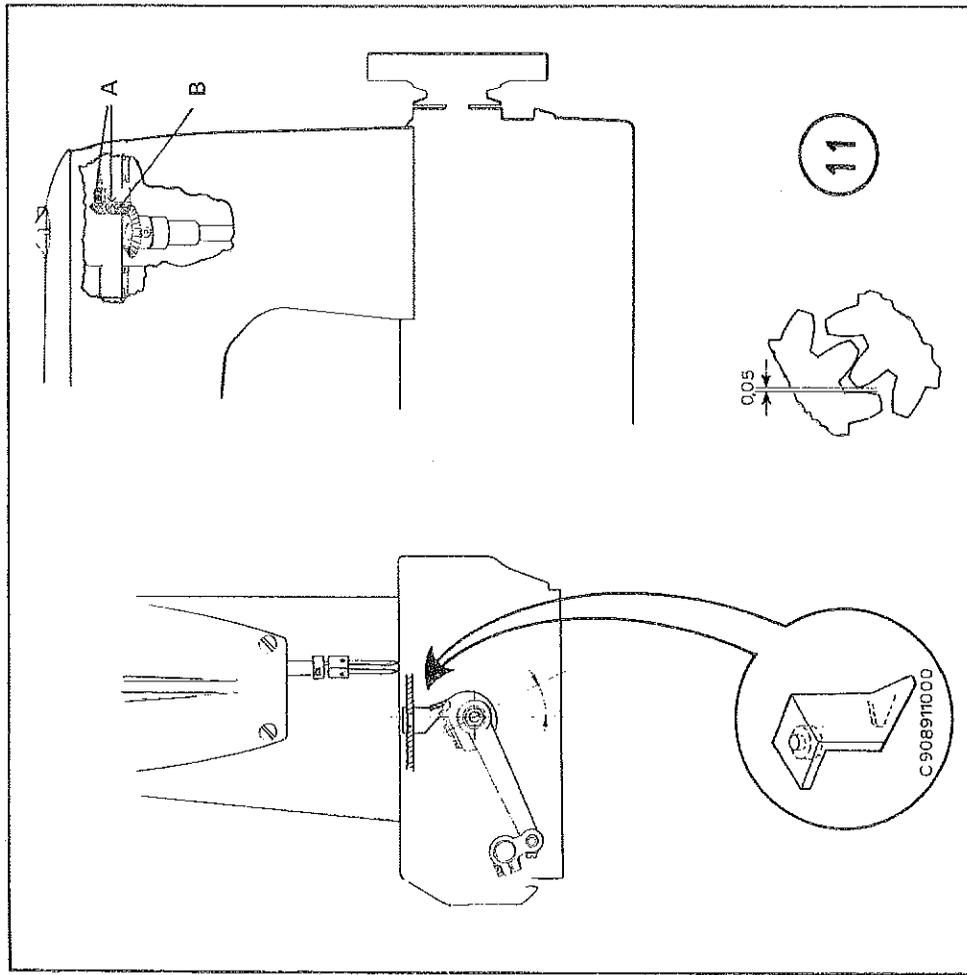
FASATURA BARRA AGO CON L'ALBERO DEL TRASPORTO

Per ottenere la fasatura della barra ago con l'albero del trasporto si mette in posizione il calibro C 908911000 sulla piastra porta ago e si ruota a mano il volantino della macchina fino a portare il piano dell'eccentrico regolapunto contro la punta del calibro, come indicato in fig. 11.

In questa posizione la barra ago dovrà trovarsi tutta in basso.

Se ciò non dovesse verificarsi, allentare le viti A del pignone conico B e portare la barra ago tutta in basso.

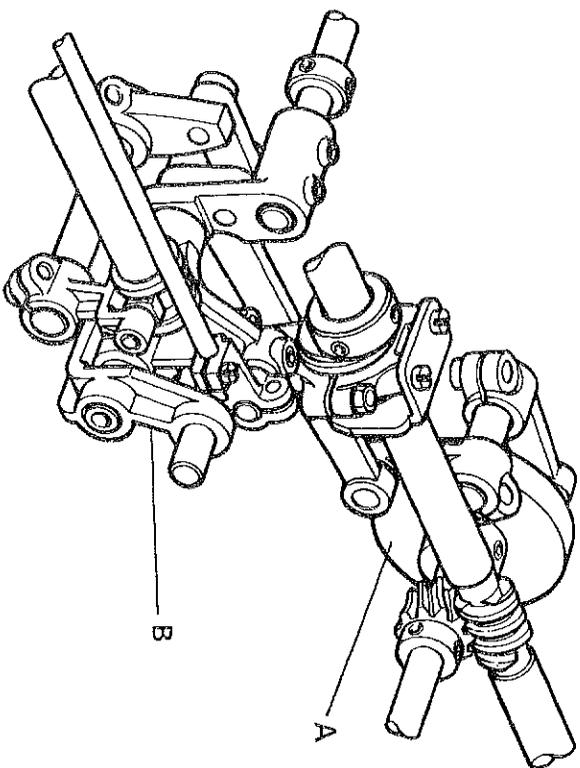
A fasatura ultimata riposizionare il pignone B lasciando tra i denti un gioco normale di 0,05 mm.



REGOLAZIONE ORGANI INFERIORI

POSIZIONAMENTO ANGOLARE DELLA CAMMA SPOSTAMENTO FULCRO CROCHET

Allentare le viti di fissaggio della camma A (fig. 12) e ruotare il volantino fino a portare la barra ago tutta in basso e a destra; ruotare a mano la camma A fino a portare il supporto oscillante B tutto a destra.
Bloccare le viti di fissaggio della camma A.



12

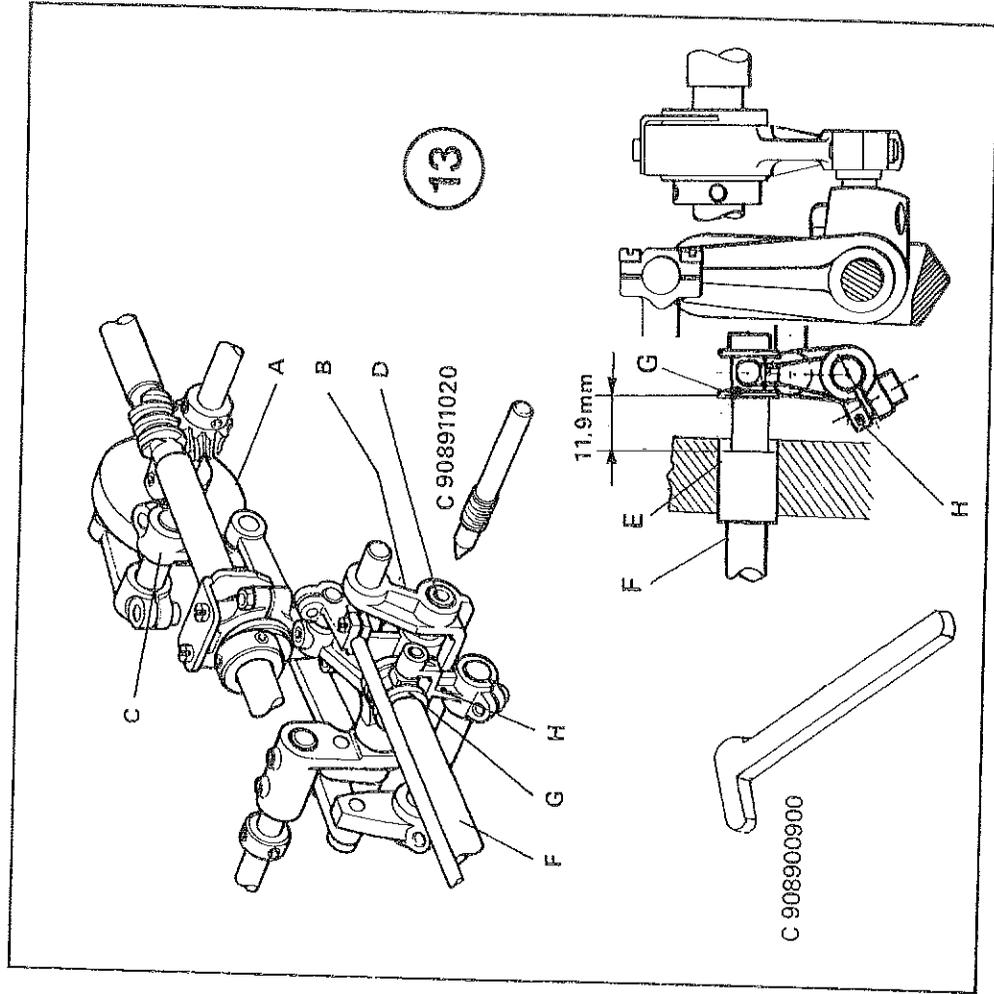
CENTRATURA ALBERO PORTA CROCHET

Allentare la vite di fissaggio della leva C (fig. 13) e ruotare il volantino fino a portare la barra ago tutta in alto in posizione centrale.

Avvitare nell'apposito foro filettato della base la spina filettata C 908911022 fino a centrare il foro conico D del perno portato dal supporto oscillante B. Bloccare le viti di fissaggio della leva C e controllare col calibro C 908900900 che tra la bussola interna E dell'albero porta crochet F e la flangia della bussola G vi sia uno spazio di 11,9 mm.

In caso contrario, allentare la vite di fissaggio della leva H e spostare leggermente quest'ultima fino ad ottenere la quota desiderata.

Bloccare nuovamente la vite della leva H.



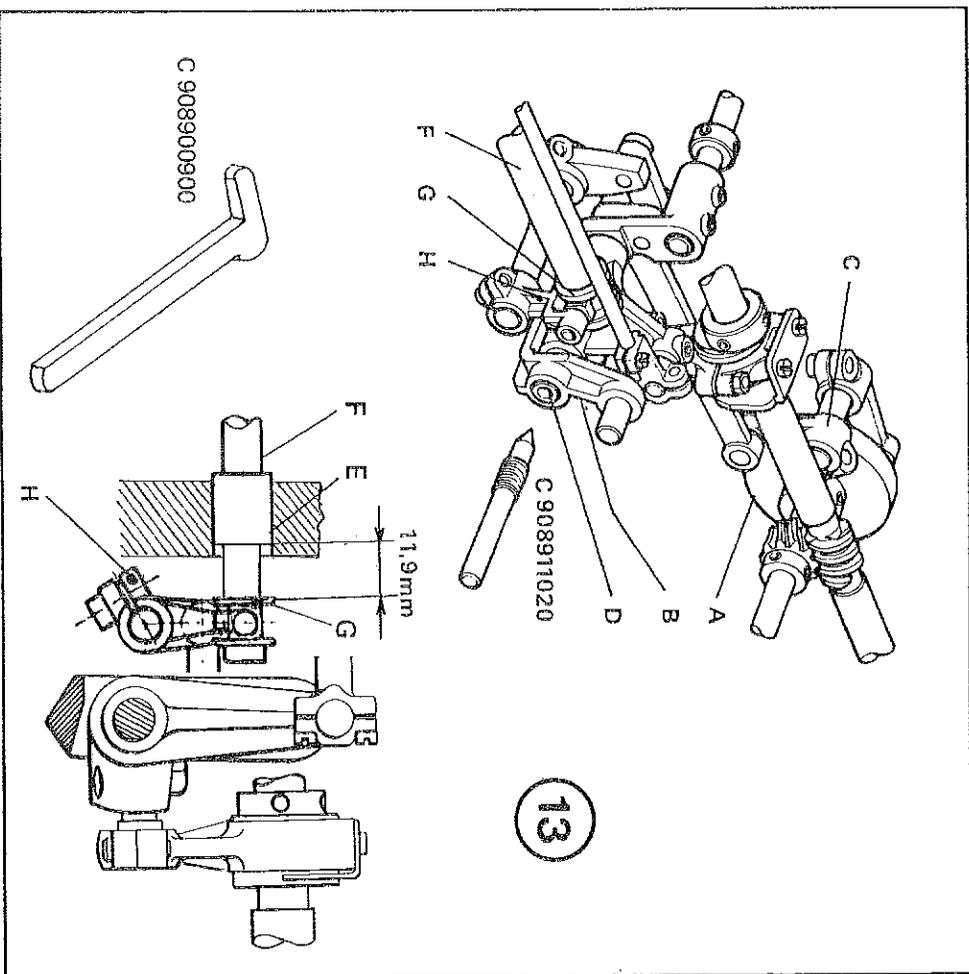
CENTRATURA ALBERO PORTA
CROCHET

Allentare la vite di fissaggio della leva C (fig. 13) e ruotare il volantino fino a portare la barra ago tutta in alto in posizione centrale.

Avvitare nell'apposito foro filettato della base la spina filettata C 908911022 fino a centrare il foro conico D del perno portato dal supporto oscillante B. Bloccare le viti di fissaggio della leva C e controllare col calibro C 908900900 che tra la bussola interna E dell'albero porta crochet F e la flangia della bussola G vi sia uno spazio di 11,9 mm.

In caso contrario, allentare la vite di fissaggio della leva H e spostare leggermente quest'ultima fino ad ottenere la quota desiderata.

Bloccare nuovamente la vite della leva H.



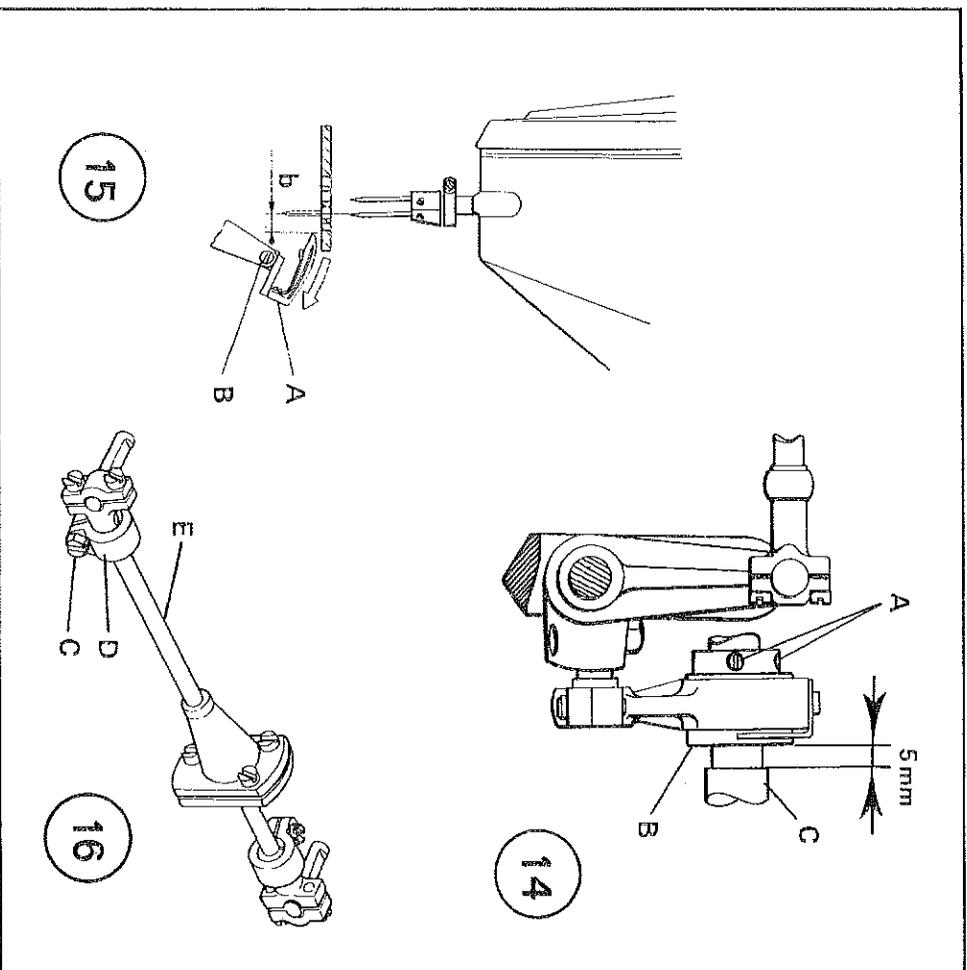
POSIZIONAMENTO ASSIALE ECCENTRICO DEL CROCHET

Allentare i grani di fissaggio A e posizionare l'eccentrico B a 5 mm dal gradino dell'albero inferiore C (fig. 14) usando 2 bloccetti di spessore 2,5 mm.
Simbolo bloccetto 908900013.

FASATURA CROCHET

Inserire fino a battuta il crochet A nell'apposita sede del porta crochet e bloccarlo sul piano di riferimento del gambo con la vite B (fig. 15).

Per ottenere esattamente la quota "b", portare la barra ago in una delle due posizioni intermedie tutta in basso, portare il crochet tutto a destra, allentare la vite C della fascetta D (fig. 16), agire sul tirante E fino a raggiungere la quota prescritta (vedere tabella di fasatura).



POSIZIONAMENTO PUNTA CROCHET RISPETTO ALL'AGO

Per ottenere la quota 0,05 mm (fig. 17), che rappresenta la distanza tra la punta del crochet e l'incavo dell'ago durante la sua corsa da destra verso sinistra, allentare la vite G (fig. 18) e ruotare l'albero porta-crochet F fino a raggiungere la quota desiderata.

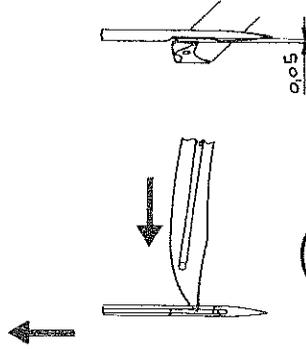
VERIFICA CORSA DEL CROCHET

Muovere il crochet da destra a sinistra e verificare che la punta del crochet passi leggermente al di sopra della mezzaria dell'incavo dell'ago (fig. 19).

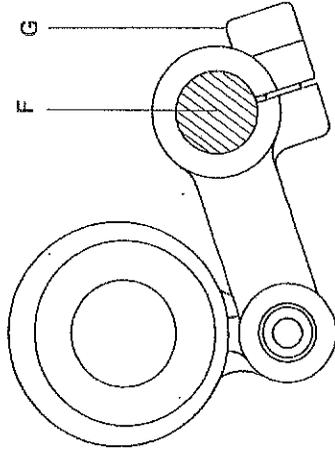
Se la punta passa troppo in alto è necessario ritardare la corsa del crochet, viceversa, se la punta passa troppo in basso è necessario anticiparla.

Per anticipare o ritardare la corsa del crochet allentare i grani di fissaggio A (figura 20) e, tenendo fermo l'eccentrico B, ruotare il volantino fino a raggiungere la condizione voluta.

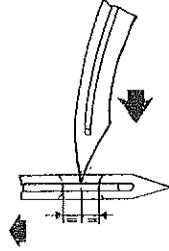
La corretta posizione ago-crochet va verificata anche in fase di ritorno del crochet e deve risultare come indicato in fig. 21. In caso contrario occorre modificare la corsa del crochet.



17



18



19

REGOLAZIONE CORSA DEL CROCHET

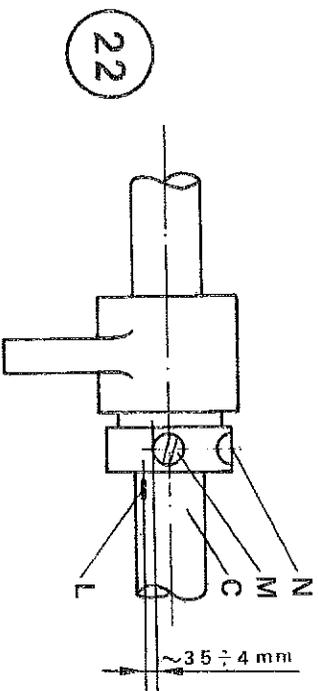
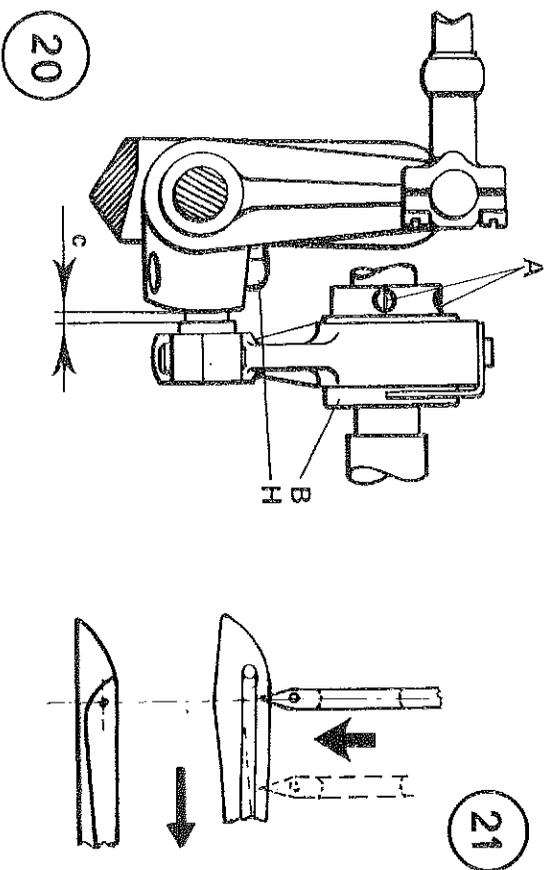
Per allungare o accorciare la corsa del crochet è necessario allentare la vite H (figura 20) e modificare la quota "c".

Ogni volta che si modifica la quota "c" occorre ripetere le operazioni di fasatura a partire da pag. 24.

POSIZIONAMENTO CIRCONFERENZIALE ECCENTRICO CROCHET

L'ago, durante la discesa in una qualsiasi delle sue posizioni, deve entrare in contatto con il dorso della lama del crochet, flettendo.

Per ottenere questa condizione è necessario che il prolungamento ideale della tacca di riferimento L (fig. 22), incisa sull'albero inferiore, risulti distanziata verso il basso dalla vite M di circa $3,5 \pm 4$ mm. **Attenzione:** In caso di sbloccaggio di entrambe le viti M e N la faccia esterna dell'eccentrico deve sfiorare l'estremità della tacca di riferimento.



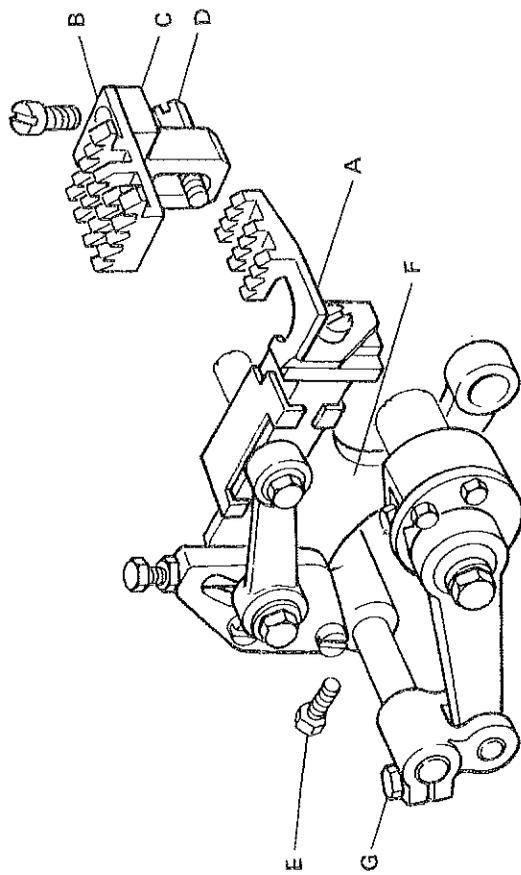
MONTAGGIO GRIFFE

- Montare la griffa differenziale A sulla porta griffa e la griffa principale B senza bloccarla, sulla squadretta C.
- Montare la squadretta C con la vite D ed allineare la griffa B con la A.

Centratura griffe

- Allentare le due viti E;
- Montare la piastra d'ago e centrare in senso laterale le griffe nelle feritoie, spostando l'intero gruppo differenziale F.
- Togliere la piastra d'ago. Smontare la squadretta C e bloccare a fondo la griffa B.
- Rimontare la squadretta C e bloccarla.
- Rimontare la piastra d'ago e ruotare il volantino.
- Se le griffe toccano il fondo delle feritoie, allentare la vite G e ruotare il gruppo F per centrare le griffe.
- Bloccare la vite G.

Regolare in altezza le griffe in modo che nella massima alzata i denti sporgano dalla piastra ago di una quantità uguale alla loro altezza.



REGOLAZIONI LUNGHEZZA PUNTO E TRASPORTO DIFFERENZIALE

Regolazione lunghezza del punto

Per regolare la lunghezza del punto, allentare il dado H e ruotare la vite L dell'ecentrico regolapunto.

Girando la vite in senso orario si accorcia il punto.

Dopo ogni regolazione eseguire alcune prove di cucitura per accertarsi che le due catenelle siano concatenate tra loro.

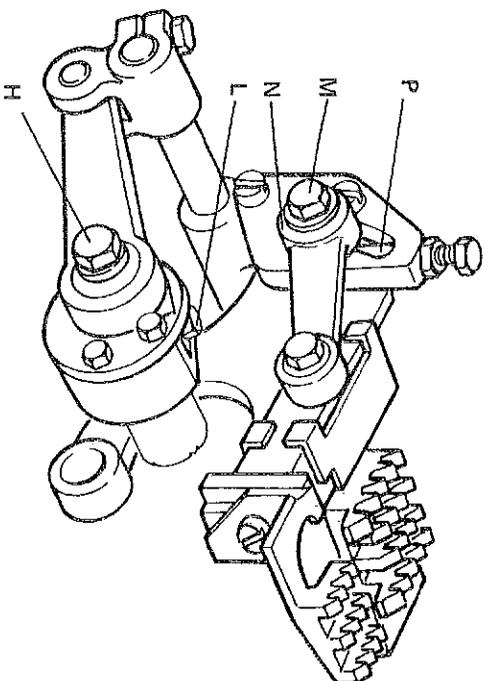
Regolazione rapporto trasporto differenziale

Allentare il dado M.

Spostare la leva N nel settore P fino ad ottenere il differenziale desiderato.

Bloccare il dado M.

Dopo ogni regolazione verificare che le griffe non tocchino le estremità delle feritoie.



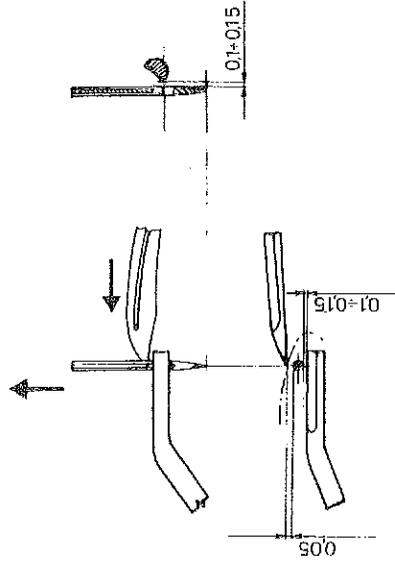
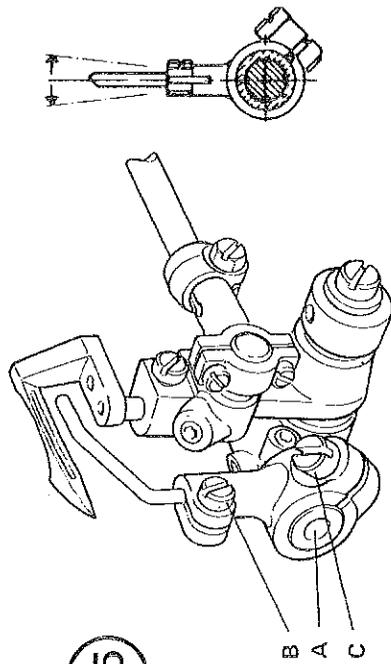
24

REGOLAZIONE DEL SALVA AGO ANTERIORE (spingi asola)

Il salva ago anteriore é montato su apposito supporto calettato sull'albero porta crochet A (fig. 25).

Le condizioni di posizionamento esatto sono quelle che si vedono in fig. 26. Infatti la posizione della punta del crochet anteriore rispetto all'ago di sinistra, quando il crochet si muove da destra verso sinistra, coincide con la posizione del salva ago anteriore che dovrà trovarsi a circa 0,1 - 0,15 mm dall'ago, con lo spigolo alla medesima altezza della mezzaria della cruna dell'ago.

Per ottenere tali condizioni si sbloccano le viti B e C. Con l'allentamento della vite B si regola la posizione in verticale rispetto all'altezza della cruna, mentre con l'allentamento della vite C si regola l'accostamento all'ago.



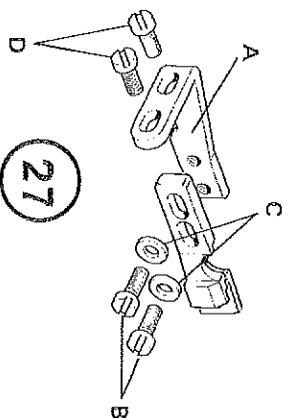
REGOLAZIONE DEL SALVA AGO POSTERIORE

Il salva ago posteriore fisso è montato sulla squadra A per mezzo delle viti B e delle rondelle C; a sua volta la squadra A è montata sul basamento per mezzo delle viti D (fig. 27).

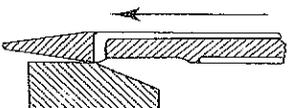
Pertanto tutte le regolazioni vengono effettuate allentando momentaneamente queste viti e spostando opportunamente il suddetto salva ago.

Con barra ago tutta in basso, controllare che, nelle due posizioni estreme, la cruna dell'ago si trovi al termine dello smusso, come indicato in figura 28.

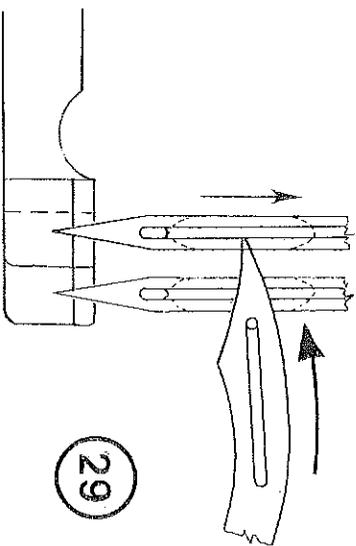
Quando la punta dei crochet entra nell'incavo dell'ago, la punta di quest'ultimo deve sfiorare la parte piana del salva ago (figura 29).



27



28



29

REGOLAZIONI DELLE TIRATE DEI FIL

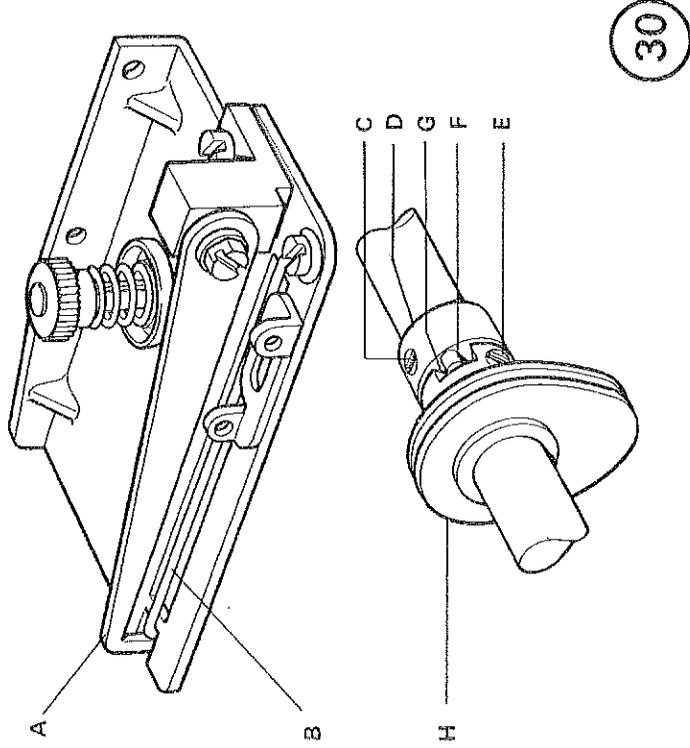
REGOLAZIONE CAMMA TENDIFILO CROCHET INFERIORE

I due dischi della camma tendifilo debbono essere perfettamente centrati con la levetta fermafilo A e l'astina B (fig. 30).

Per eseguire detta regolazione, allentare la vite C dell'anello D e le viti E sul mozzo della camma; far scorrere assialmente camma ed anello sull'albero principale e fissarli entrambi nella corretta posizione, tenendo presente che il mozzo della camma deve fare rasamento contro l'anello D. L'anello D mediante la spina F, che trova riscontro nella feritoia G del mozzo della camma H, costituisce il limite di escursione radiale della camma stessa.

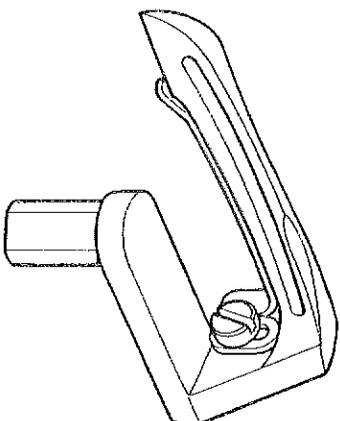
Tenere inoltre presente che quando il crochet inizia la sua corsa verso destra deve tendere il suo filo.

Accertarsi della corretta regolazione effettuando alcune prove di cucitura.



REGOLAZIONE MOLLA DI TRATTENUTA CAPPIO SUL CROCHET

La molla di trattenuta montata sul crochet (fig. 31) serve per trattenere il filo degli aghi durante la fase di scarico. Pertanto deve aderire al profilo della lama del crochet con la medesima pressione lungo tutta la zona di contatto in modo che i fili possano scorrervi in modo uniforme.



31

REGOLAZIONE CAMMA TENDIFILO DELL'AGO

Fasatura

La fasatura si esegue con barra ago tutta in alto, allineando il foro di riferimento A (fig. 32) con il passafilo B.

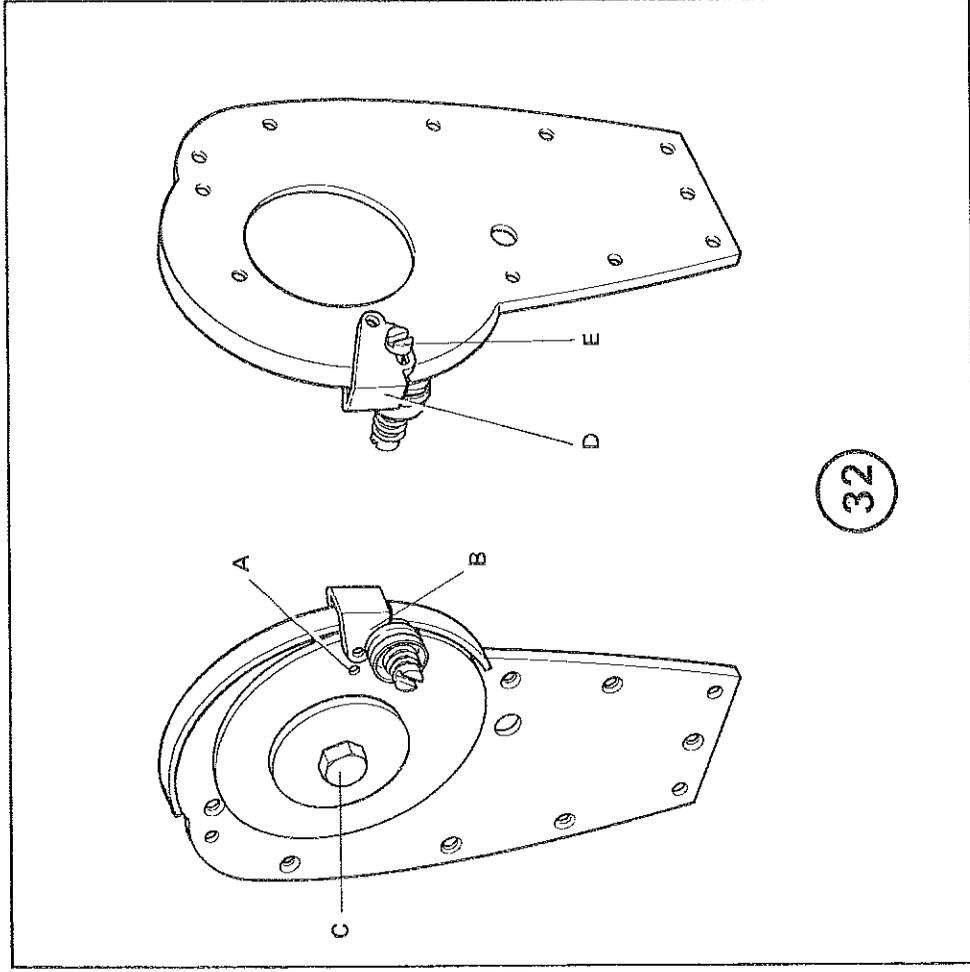
Per eseguire questa operazione, allentare la vite C che è filettata sinistra.

Regolazione della tirata del filo

La tirata del filo dell'ago è regolabile, nella sua quantità, attraverso la regolazione assiale del cavallotto portatensioncina D nei confronti della camma tendifilo anteriore.

Per eseguire quest'operazione, allentare la vite E, spostare il cavallotto D nel senso voluto e quindi bloccare nuovamente la vite E.

A scopo indicativo, si rammenta che con filo molto elastico la tirata deve essere minima, viceversa con filo poco elastico la tirata deve essere maggiore.



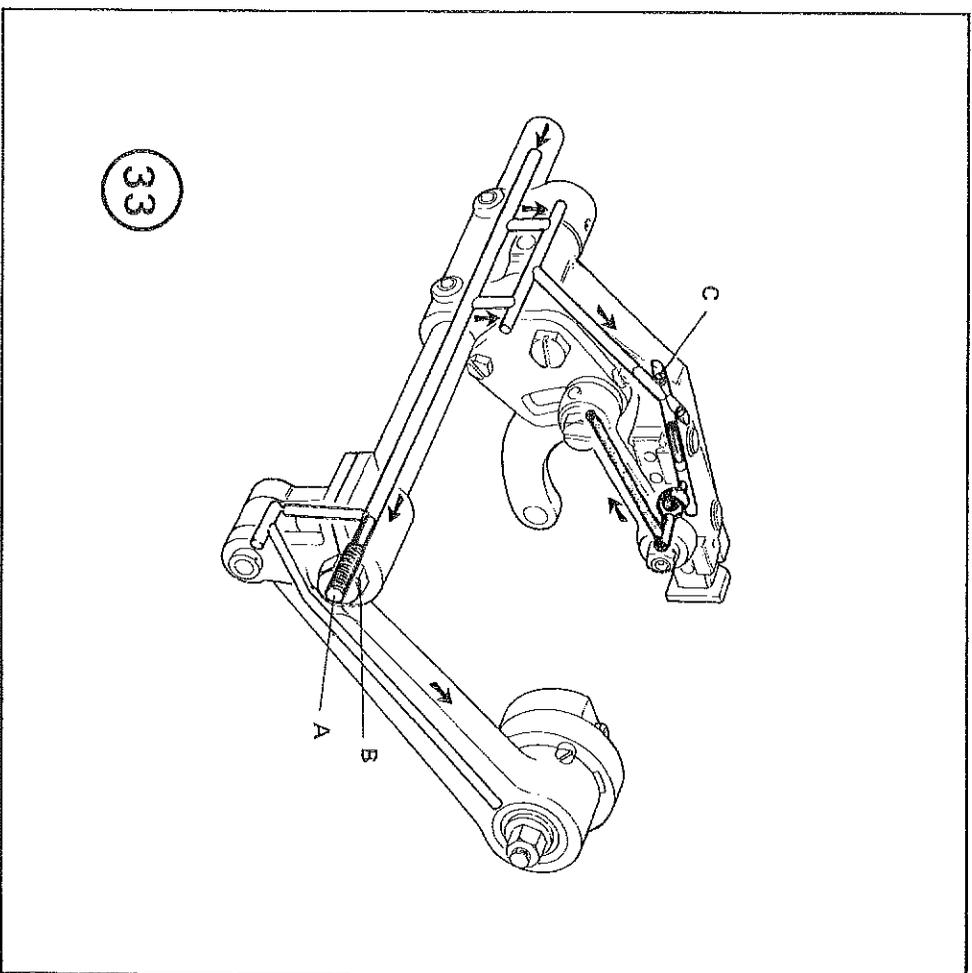
LUBRIFICAZIONE

Lubrificazione dell'eccentrico regola-punto e della biella di trasporto

La lubrificazione viene effettuata con olio inviato sotto pressione al contralbero del trasporto, attraverso un foro radiale praticato sullo stesso albero. Da qui attraverso un foro longitudinale praticato all'interno della biella, l'olio viene inviato all'eccentrico regola-punto. Un dosatore a vite A (fig. 33) permette di regolare l'afflusso di olio all'eccentrico regola-punto e solo in casi particolari occorrerà agire sulla vite A, previo allentamento del dado B. Ruotando la vite in senso orario si diminuisce la quantità di olio.

Lubrificazione del gruppo differenziale

Il gruppo differenziale riceve olio sotto pressione dal contralbero del trasporto. Il controllo del flusso dell'olio viene effettuato a macchina in moto dopo aver tolto la vite C.



MANUTENZIONE

Ogni giorno

Pulire tutti gli organi relativi al trasporto e alla formazione del punto.
Controllare il livello olio.

Ogni settimana

Smontare la piacca ago e pulire griffe, crochet e trasporto.

Ogni 3 mesi

Sostituire l'olio e pulire i filtri.

Per scaricare l'olio, svitare il tappo B.

Per pulire il filtro principale, svitare le due viti D che fissano il tappo E.

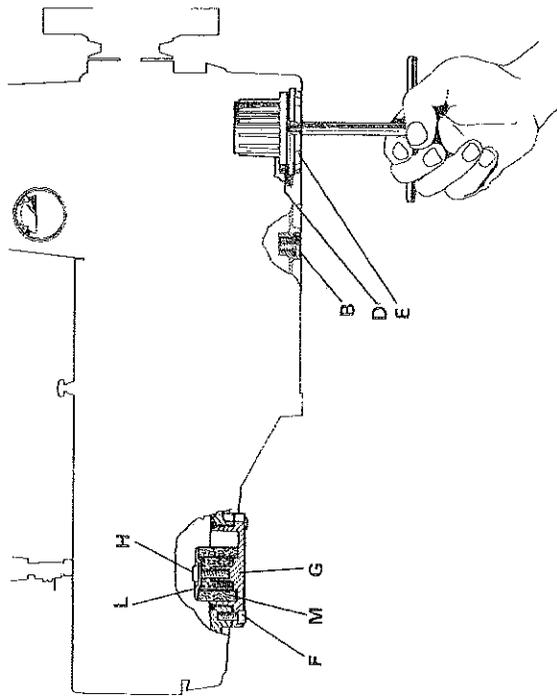
Con una chiave filettata sfilare il tappo dal suo foro, toglierne il filtro e lavarlo con benzina, poi soffiarlo con aria a bassa pressione. Riavvolgere il filtro sul tappo e imbeverlo d'olio.

Prima di rimontare i filtri accertarsi che gli anelli di tenuta siano ancora efficienti e correttamente inseriti nelle loro sedi.

Per pulire il filtro anteriore svitare le tre viti F, togliere il tappo G, svitare la vite H che trattiene il disco forato L e togliere il filtro M.

Lavare il filtro con benzina e soffiarlo con aria a bassa pressione.

Rimontare il filtro nel tappo e imbeverlo d'olio.



ANOMALIE DOVUTE A IMPROPRIA CONDUZIONE DELLA MACCHINA

Inconvenienti	Cause Probabili	Inconvenienti	Cause Probabili
Punto irregolare	Tensioni mal regolate Tendifili mal regolati Infilatura sbagliata Filati non calibrati	Rottura ago	Ago storto Ago mal montato Salva ago posteriore mal regolato
Trasporto e sbandamento del tessuto	Pressione del piedino insufficiente Griffe mal regolate Differenziale mal regolato	Bucatura del tessuto	Ago spuntato Ago di finezza non appropriata alla placca Ago con punta non adatta
Salto del punto	Crochet inferiore mal regolato rispetto all' ago Salva ago anteriore troppo staccato dall' ago Ago mal posizionato Camma tendifilo del crochet mal regolata	Perdita olio	Serraggio bacinella mal effettuato Tappo scarico olio bacinella non serrato a fondo Guarnizione bacinella mal sistemata Carter laterale braccio macchina insufficientemente bloccato Guarnizione tappo del filtro inefficiente
Rottura filo	Tensione troppo serrata Filo avvolto irregolarmente sulla bobina Salva ago posteriore troppo accostato	Manca di lubrificazione	Livello olio troppo basso Passaggi olio intasati Filtro pompa lubrificazione intasato

*I dati contenuti in questa pubblicazione sono forniti a titolo indicativo.
La ROCKWELL-RIMOLDI S.p.A. potrà apportare in qualunque momento modifiche
alle macchine descritte in questa pubblicazione per ragioni di natura tecnica o com-
merciale.*