



Semirimorchio - Rimorchio Semi-remorque - Remorque

Guida per il funzionamento e la manutenzione
Guide de fonctionnement et d'entretien

menci
leggerezza in movimento

Simboli



Avvertenza - Pericolo



Informazioni per l'utente



Nota



Informazioni per l'ambiente

Introduzione

Le informazioni per l'uso e la manutenzione contenute nel presente manuale riguardano il Semirimorchio e il Rimorchio prodotti dalla ditta Menci & C. S.p.a.

Prima di utilizzare i prodotti Menci leggere attentamente il seguente manuale, in particolare la parte che riguarda le avvertenze e la sicurezza in modo tale da evitare pericoli che possono compromettere l'incolumità dell'utente e l'integrità del Semirimorchio e del Rimorchio.

Qualora si rendessero necessari aggiornamenti del manuale, Menci & C. S.p.a. fornirà al cliente la versione aggiornata del manuale.

Menci & C. S.p.a. si ritiene responsabile per le descrizioni riportate in lingua italiana; eventuali traduzioni non possono essere verificate a pieno, per cui, se viene rilevata una incongruenza, occorre prestare attenzione alla lingua italiana.

Le immagini presenti in questo manuale hanno la sola funzione esplicativa, pertanto alcune caratteristiche non funzionali potrebbero non corrispondere.



Ogni informazione in merito a Centri di assistenza e Servizi post vendita consultare il sito **www.menci.it**.

Symboles



Avertissement - Danger



Informations pour l'utilisateur



Remarque



Informations relatives à l'environnement

Introduction

Les informations relatives à l'utilisation et à l'entretien contenues dans le présent manuel concernent la semi-remorque et la Remorque produites par l'entreprise Menci & C. S.p.a.

Avant d'utiliser les produits Menci, lire attentivement le manuel suivant, en particulier la partie qui concerne les avertissements et la sécurité afin d'éviter des dangers qui pourraient compromettre la sécurité de l'utilisation et l'intégrité de la semi-remorque et de la remorque.

S'il devait être nécessaire d'actualiser le manuel, Menci & C. S.p.a. fournira au client la version actualisée du manuel.

Menci & C. S.p.a. se retient responsable des descriptions en italien; les éventuelles traductions ne peuvent pas être pleinement vérifiées, si une incohérence devait être donc relevée, faire référence à l'italien.

Les images présentes dans ce manuel ont une fonction d'explication, donc certaines caractéristiques non fonctionnelles pourraient ne pas correspondre.



Pour chaque information relative à des Centres d'assistance et des Services après-vente, consultez le site **www.menci.it**.

Indice

SIMBOLI	2
INTRODUZIONE	2
1 GARANZIA	6
2 MANUALI DI ISTRUZIONE	10
3 AVVERTENZE GENERALI DI SICUREZZA	14
3.1 AVVERTENZE D'USO	16
3.2 SICUREZZA STRADALE	18
4 SEMIRIMORCHIO	22
4.1 AGGANCIAMENTO/SGANCIAMENTO SEMIRIMORCHIO	28
4.2 SOLLEVATORI TELESCOPICI	34
4.3 FRENATURA DI EMERGENZA E STAZIONAMENTO	36
4.4 PARCHEGGIO	40
5 RIMORCHIO	44
5.1 AGGANCIAMENTO/SGANCIAMENTO RIMORCHIO	50
6 COLLEGAMENTI PNEUMATICI ED ELETTRICI	54
6.1 FRENI - IMPIANTO FRENANTE	58
7 ASSALI	62

8 SOSPENSIONI	70
9 INTERVENTI	78
10 MANUTENZIONE	80
10.1 MANUTENZIONI PERIODICHE	84
11 RUOTA DI SCORTA	88
12 LUBRIFICAZIONI	90
13 SCHEMI E IMPIANTI	90
14 IMPIANTI PNEUMATICI	92
15 PRESSIONI PNEUMATICI	98
16 COPPIE DI SERRAGGIO	100

Sommaire

SYMBOLES	2	8 SUSPENSIONS	71
INTRODUCTION	2	9 INTERVENTIONS	79
1 GARANTIE	7	10 ENTRETIEN	81
2 MANUELS D'INSTRUCTIONS	11	10.1 OPÉRATIONS PÉRIODIQUES D'ENTRETIEN	85
3 AVERTISSEMENTS GÉNÉRAUX DE SÉCURITÉ	15	11 ROUE DE SECOURS	87
3.1 AVERTISSEMENTS D'UTILISATION	17	12 LUBRIFICATIONS	91
3.2 SÉCURITÉ VÉHICULE	19	13 SCHÉMAS ET INSTALLATIONS	91
4 SEMI-REMORQUE	23	14 INSTALLATIONS PNEUMATIQUES	93
4.1 ATTELAGE / DÉTELAGE DE LA SEMI-REMORQUE	29	15 PRESSIONS PNEUMATIQUES	99
4.2 ÉLÉVATEURS TÉLESCOPIQUES	35	16 COUPLES DE SERRAGE	101
4.3 FREINAGE D'URGENCE ET STATIONNEMENT	37		
4.4 PARKING	41		
5 REMORQUE	45		
5.1 ATTELAGE / DÉTELAGE DE LA REMORQUE	51		
6 BRANCHEMENTS PNEUMATIQUES ET ÉLECTRIQUES	53		
6.1 FREINS - INSTALLATION DE FREINAGE	59		
7 ESSIEUX	63		

1. Garanzia

- La garanzia trova applicazione solo per i prodotti nuovi della Menci & C. S.p.a. (in tal caso vale anche per tutti i componenti utilizzati dalla Società).
- La garanzia Menci & C. S.p.a. sostituisce espressamente qualsiasi altra garanzia o condizione esplicita / implicita o statutaria.
- La garanzia vale solo per il Compratore in regola con i pagamenti.
- Qualsiasi segnalazione di anomalie, in nessun caso e per nessuna ragione, potrà sospendere o ritardare i pagamenti che dovranno essere effettuati in modo e nei termini già stabiliti, sotto pena, in difetto, di non accettazione da parte della Menci & C. S.p.a. del reclamo e/o dell'intervento di riparazione.
- La garanzia si attiva con la data di immatricolazione (dato certo rilevabile dalla carta di circolazione) ed ha durata di 24 mesi (escluso gli interventi di "allineamento assali" per i quali tale durata è ridotta a 3 mesi).
- Sono esclusi dalla copertura di garanzia:
 - a. I pneumatici.
 - b. I materiali di consumo (ad esempio olio e lubrificanti) e tutti i componenti soggetti ad usura naturale (ad esempio tamburi, guarnizioni e dischi freno).
 - c. Gli interventi conseguenti all'usura di impiego del veicolo,

ad incidenti nonché a condizioni di esercizio e di guida non rispondenti alle indicazioni date dalla Menci & C. S.p.a. attraverso il manuale d'uso e di manutenzione.

- La garanzia decade se:

Il prodotto è stato modificato rispetto alle caratteristiche originali senza preventiva documentata autorizzazione della Menci & C. S.p.a.

Il prodotto viene smontato o riparato da terzi che non sono stati autorizzati dalla Menci & C. S.p.a. (la Società declina ogni responsabilità a fronte di riparazioni effettuate da terzi non dalla stessa autorizzati).

Il prodotto viene caricato in eccedenza rispetto alla portata consentita dalla omologazione.

- Tutti gli interventi di riparazione in garanzia sono addebitabili alla Menci & C. S.p.a. solo se previamente formalmente autorizzati dalla stessa.
- La manodopera degli interventi effettuati in garanzia è a carico della Menci & C. S.p.a. limitatamente a quella necessaria per la sostituzione dei particolari riconosciuti come difettosi.
- Tutti gli interventi effettuati in garanzia, escluso i casi in cui la manodopera è a carico del Cliente, sono soggetti a fatturazione ai soli fini fiscali (recupero IVA).

1. Garantie

- La garantie ne s'applique que pour les produits neufs de l'entreprise Menci & C. S.p.a. (dans ce cas, elle a également valeur pour tous les composants utilisés de la Société).
- La garantie Menci & C. S.p.a. remplace expressément toute autre garantie ou condition explicite/implicite ou statutaire.
- La garantie ne vaut que pour l'acheteur en règle avec les paiements.
- Toute signalisation d'anomalie, en aucun cas et pour aucune raison, pourra suspendre ou retarder les paiements qui devront être effectués selon les termes déjà établis, sous peine, par défaut, d'une non-acceptation de la part de l'entreprise Menci & C. S.p.a. de la réclamation et/ou de l'intervention de réparation.
- La garantie est activée avec la date d'immatriculation (donnée certaine que l'on retrouve sur la carte de circulation) et a une durée de 24 mois (à l'exclusion des interventions d'"alignement des essieux" pour lesquels cette durée est réduite à 3 mois).
- Sont exclus de la couverture de garantie:
 - a. Les pneumatiques.
 - b. Les matériaux de consommation (par exemple l'huile et les lubrifiants) et tous les composants sujets à une usure naturelle (par exemple, les tambours, les joints et les disques de frein).
 - c. Les interventions suite à l'usure d'utilisation du véhicule,

à des incidents ainsi qu'à des conditions de fonctionnement et de conduite ne répondant pas aux indications données par l'entreprise Menci & C. S.p.a. dans le manuel d'utilisation et d'entretien.

- La garantie est annulée si:

Le produit a été modifié par rapport aux caractéristiques originales sans autorisation préalable documentée par l'entreprise Menci & C. S.p.a.

Le produit est démonté ou réparé par des tiers qui n'ont pas été autorisés par l'entreprise Menci & C. S.p.a. (la Société décline toute responsabilité face aux réparations effectuées par des tiers non autorisés par cette dernière).

Le produit est chargé en excédent par rapport à la portée autorisée par l'homologation.

- Toutes les interventions de réparation sous garantie sont débitées à l'entreprise Menci & C. S.p.a. uniquement si préalablement et formellement autorisées par celle-ci.
- La main-d'œuvre des interventions effectuées sous garantie est à la charge de l'entreprise Menci & C. S.p.a. de manière limitée à celle nécessaire pour le remplacement des pièces reconnues comme défectueuses.
- Toutes les interventions effectuées sous garantie, sauf dans les cas où la main-d'œuvre est à la charge du client, sont sujettes à la facturation à des seules fins fiscales (récupération TVA).



- Eventuali ritardi nell'esecuzione dell'intervento di ripristino in garanzia non danno diritto né al risarcimento dei danni né a proroga della durata di garanzia.
- In nessuno dei casi previsti dalle norme di garanzia stabilite dalla Menci & C. S.p.a. , il Compratore può pretendere la risoluzione del contratto, o la riduzione del prezzo del prodotto o un risarcimento dei danni per fermo macchina e/o per danni subiti alle merci trasportate.
- Rimangono esclusi dalla garanzia i danni derivanti da negligenza, incuria, cattivo utilizzo o da errate manovre dell'operatore
- Tutte le parti che, per il loro impiego specifico, sono soggette ad usura.
- La garanzia decade inoltre qualora fossero usate parti di ricambio non originali sollevando la Menci & C. S.p.a. da responsabilità riguardo a danni procurati a persone, carico e cose.
- Il montaggio di dispositivi elettrici o elettronici che comportino modifiche delle caratteristiche del veicolo, possono determinare l'eventuale decadimento della garanzia limitatamente ai difetti causati dalla predetta modifica o ad essa direttamente o indirettamente riconducibili.
- La rimozione dei dispositivi di sicurezza di cui è dotato il veicolo farà decadere la garanzia e le responsabilità della Menci & C. S.p.a.



All'acquisto dello stradale (Semirimorchio e Rimorchio) viene consegnato un documento da sottoscrivere contenente le specifiche di allestimento richieste. Inoltre la Menci & C. S.p.a. garantisce le principali nozioni per il corretto utilizzo del prodotto acquistato.

- Les éventuels retards dans l'exécution de l'intervention de restauration sous garantie ne donnent pas le droit ni à une indemnisation des dommages ni à une prolongation de la durée de la garantie.
- Dans aucun des cas prévus par les normes de garantie établies par l'entreprise Menci & C. S.p.a., l'acheteur peut prétendre à la résiliation du contrat, ou à la réduction du prix du produit ou une indemnisation des dommages pour l'arrêt de la machine et/ou pour les dommages subis aux marchandises transportées.
- Les dommages dérivant de négligence, d'incurie, d'une mauvaise utilisation ou de mauvaises manœuvres de l'opérateur restent exclus de la garantie.
- Toutes les pièces qui, pour leur utilisation spécifique, sont sujettes à l'usure.
- La garantie est de plus annulée si des pièces de rechange non originales devaient être utilisées déchargeant l'entreprise Menci & C. S.p.a. des responsabilités concernant les dommages procurés aux personnes, à la charge et aux choses.
- Le montage de dispositifs électriques ou électroniques qui entraînent des modifications des caractéristiques du véhicule, peut déterminer l'éventuelle déchéance de la garantie de manière limitée aux défauts causés par la modification précitée ou qui lui est directement ou indirectement rapportable.
- Le retrait des dispositifs de sécurité dont est équipé le véhicule fera annuler la garantie et déchargera l'entreprise Menci & C. S.p.a. de toute responsabilité.



Un document à souscrire contenant les caractéristiques d'équipement demandées est remis à l'achat du véhicule (semi-remorque et remorque). De plus, l'entreprise Menci & C. S.p.a. garantit les principales notions pour une utilisation correcte du produit acheté.

2. Manuale di istruzioni

Il presente Manuale di Istruzioni è parte integrante del Semirimorchio e del Rimorchio ed ha lo scopo di fornire le informazioni necessarie per:

- La corretta istruzione degli utenti alle problematiche della sicurezza.
- La conoscenza del suo funzionamento e dei suoi limiti.
- Il corretto uso in condizioni di sicurezza.
- Interventi di manutenzione, in modo corretto e sicuro.

Come leggere il manuale

Il Manuale è stato suddiviso in capitoli e per facilitare la comprensione del testo, vengono usati pittogrammi esplicativi ed intuitivi.

Nella pagina iniziale sono riportati i nomi degli stradali e viene riportata una fotografia/disegno di uno degli stradali descritti.

Conservazione del manuale

Il Manuale di istruzione deve essere bene conservato, pulito ed integro in tutte le sue parti e custodito in apposito contenitore nella cabina dell'automezzo. Il manuale di istruzione deve

accompagnare lo stradale in tutti i passaggi di proprietà che il medesimo stradale potrà avere nella sua vita.

Se durante la lettura del manuale le istruzioni risultassero incomprensibili, è opportuno contattare il costruttore, che fornirà gli opportuni chiarimenti.

Destinatari

Il presente manuale è concepito come guida al funzionamento e si rivolge ai conducenti ed ai gestori di parchi veicoli. Inoltre il manuale viene concepito anche come guida alla riparazione e alla manutenzione.

I requisiti minimi per l'esecuzione di interventi di riparazione e manutenzione sono i seguenti:

- Competenze tecniche qualificate e riconosciute.
- Attrezzature professionali per veicoli industriali.
- Accesso a tutti gli attrezzi speciali necessari.



Per stradale si intende il Semirimorchio (vedi capitolo 4 pag. 22) ed il Rimorchio (vedi capitolo 5, pag.44).

2. Manuel d'instructions

Le présent Manuel d'instructions fait partie intégrante de la semi-remorque et de la remorque et a pour but de fournir les informations nécessaires pour:

- L'instruction correcte des utilisateurs aux problèmes de la sécurité.
- La connaissance de son fonctionnement et de ses limites.
- L'utilisation correcte dans des conditions de sécurité.
- Interventions d'entretien, de manière correcte et sécurisée.

Comment lire le manuel

Le Manuel a été divisé en chapitres; des pictogrammes explicatifs et intuitifs sont utilisés pour faciliter la compréhension du texte.

La page initiale indiquent les noms des véhicules ainsi qu'une photographie/un dessin d'un des véhicules décrits.

Conservation du manuel

Le Manuel d'instruction doit être bien conservé, propre et intact dans toutes ses parties et gardé dans un conteneur approprié dans la cabine du véhicule. La manuel d'instruction doit

accompagner le véhicule dans tous les passages de propriété que ce véhicule pourra avoir tout au long de sa vie.

Si pendant la lecture du manuel, les instructions devaient s'avérer incompréhensibles, contacter le constructeur, qui fournira les éclaircissements opportuns.

Destinataires

Le présent manuel est conçu comme guide de fonctionnement et s'adresse aux conducteurs et aux gérants de parcs de véhicules. De plus, le manuel est également conçu comme guide pour la réparation et l'entretien.

Les critères minimums pour l'exécution d'interventions de réparation et d'entretien sont les suivants :

- Compétences techniques qualifiées et reconnues.
- Équipements professionnels pour les véhicules industriels.
- Accès à tous les équipements spéciaux nécessaires.



Pour les véhicules, il faut comprendre la semi-remorque (voir chapitre 4 pag.23) et la remorque (voir chapitre 5, pag.45).



Per tutte le istruzioni per l'uso riguardante il veicolo come macchina operatrice, ovvero per le funzioni correlate al tipo di allestimento, consultare il manuale relativo alla carrozzeria corrispondente.


Gli allestimenti delle carrozzerie che costituiscono una macchina operatrice costruiti dalla Menci & C. S.p.a. sono Cassa, Piano mobile e le Cisterne da trasporto mangime.

Per tutti i veicoli è obbligatorio per l'operatore consultare anche il manuale corrispondente per tutte le funzioni di uso e manutenzione della macchina differenti dalle funzioni di veicolo da trasporto secondo le prescrizioni delle direttive vigenti: 2006/42/CE.

Uso previsto

Lo stradale Menci & C. S.p.a. è stato progettato e realizzato per l'allestimento cisterna, cassa e piano mobile. L'uso diverso da quello previsto potrebbe causare pericoli per l'utente e terze persone (utenti della strada ecc.) oltre che far decadere la garanzia.

Avvertenze di pericolo

Gli avvertimenti e le avvertenze di pericolo sono contrassegnate con il simbolo  e sono rivolte alla sicurezza del personale, di terze persone e del veicolo. Quindi è necessario:

- Leggere e prestare attenzione agli avvertimenti ed alle avvertenze di pericolo descritte nelle apposite etichette d'avvertenza.
- Prima di ogni attività il conducente e o il personale di un'officina è tenuto a leggere il manuale e verificare se l'attività che sta per intraprendere prevede rischi o pericoli.

Modifiche al prodotto

Eventuali modifiche devono essere formalmente autorizzate dalla Menci & C. S.p.a. L'esecutore della modifica risponde di qualsiasi inconveniente, danni e si assume la responsabilità civile e penale della stessa.



Pour toutes les instructions d'utilisation concernant le véhicule comme machine opératrice, c'est-à-dire pour les fonctions liées au type d'aménagement, consulter le manuel relatif à la carrosserie correspondante.


Les aménagements des carrosseries qui constituent une machine opératrice construits par l'entreprise Menci & C. S.p.a. sont la caisse, le fond mouvant et les citernes de transport d'aliments pour animaux.

Pour tous les véhicules, il est obligatoire pour l'opérateur de consulter également le manuel correspondant pour toutes les fonctions d'utilisation et d'entretien de la machine différentes des fonctions du véhicule de transport selon les prescriptions des directives en vigueur: 2006/42/CE.

Utilisation prévue

Le véhicule Menci & C. S.p.a. a été conçu et réalisé pour l'aménagement de citerne, de caisse et de fond mouvant. L'utilisation différente de celle prévue pourrait entraîner des dangers pour l'utilisateur et des tiers (autres conducteurs, etc.) en plus de faire annuler la garantie.

Avertissement de danger

Les conseils et les avertissements de danger sont marqués par le symbole  et sont adressés à la sécurité du personnel, de tiers et du véhicule. Il faut donc:

- lire et prêter attention aux conseils et aux avertissements de danger décrits dans les étiquettes d'avertissement appropriées.
- Avant chaque activité, le conducteur et/ou le personnel d'un atelier est tenu de lire le manuel et de vérifier si l'activité qu'il entreprendra prévoit des risques ou des dangers.

Modifications du produit

Les éventuelles modifications doivent être formellement autorisées par l'entreprise Menci & C. S.p.a. L'exécuteur de la modification répond à tout inconvénient ou dommage et s'assume la responsabilité civile et pénale de celle-ci.

3. Avvertenze generali e di sicurezza

Questo fascicolo riporta le informazioni necessarie per la conoscenza, l'installazione, il buon uso e la normale manutenzione del Semirimorchio e del Rimorchio. La mancata osservanza delle norme descritte in questo fascicolo, la negligenza ed un cattivo e inadeguato uso precludono qualsiasi responsabilità da parte di Menci & C. S.p.a.

Nel manuale viene descritto in maniera chiara e sufficiente come utilizzare in modo sicuro e corretto il modello di stradale della linea Menci & C. S.p.a.

L'utente deve fare molta attenzione all'abbigliamento che indossa e chiunque intervenga sullo stradale deve:

- Evitare l'uso di vestiti con appigli o indumenti svolazzanti che possano rimanere agganciati a parti dello stradale;
- Non indossare anelli ingombranti o bracciali per evitare di rimanere impigliati a parti dello stradale.
- Indossare opportuni guanti, tuta e l'obbligatorio giacchetto con catarifrangenti per operazioni su strada.

Quando necessario nel Manuale saranno specificate ulteriori raccomandazioni a cura dell'utilizzatore sulle misure di prevenzione, sui mezzi personali di protezione, sulle informazioni atte a prevenire gli errori umani e sui divieti relativi comportamenti non consentiti ragionevolmente prevedibili. È comunque indispensabile seguire le seguenti indicazioni:

- Non modificare per alcun motivo parti del semirimorchio o del rimorchio.
- Effettuare un regolare controllo prima di mettersi in marcia.
- Verificare che il semirimorchio e il rimorchio non presenti alcun danno riconoscibile esternamente su telaio, sistema frenante e ruote.
- Non superare i termini di controllo previsti dalla legge.
- Non superare il peso massimo complessivo ed il peso parziale su singolo assale.
- Pulire dispositivi, prese/connettori e agganci, evitando di usare qualsiasi tipo di solvente.



Segnali di avvertimento acustici tipo rumorosità straordinaria durante la marcia, potenza frenante irregolare, comportamento di marcia instabile sono segnali di malfunzionamento quindi, interrompere la marcia e mettersi in contatto con un'officina qualificata e ricevere istruzioni.

3. Avertissements généraux et de sécurité

Ce fascicule rapporte les informations nécessaires pour la connaissance, l'installation, la bonne utilisation et l'entretien normal de la semi-remorque et de la remorque. Le non-respect des normes décrites dans ce fascicule, la négligence et une mauvaise utilisation inappropriée exclue toute responsabilité de la part de Menci & C. S.p.a.

Le manuel décrit de manière claire et suffisante comment utiliser de manière sécurisée et correcte le modèle de véhicule de la ligne Menci & C. S.p.a.

L'utilisateur doit faire très attention aux vêtements qu'il porte et tous ceux qui interviennent sur le véhicule doivent:

- Éviter d'utiliser des vêtements avec prises ou des vêtements volants qui peuvent rester accrochés à des pièces du véhicule;
- Ne pas porter de bagues encombrantes ou de bracelets pour éviter de rester accroché aux pièces du véhicule.
- Porter des gants appropriés, une combinaison et la veste obligatoire avec bandes réfléchissantes pour des opérations sur route.

Si nécessaire, le manuel rapporte les recommandations spécifiques supplémentaires pour l'utilisateur relatives aux mesures de prévention, aux moyens personnels de protection, aux informations capables de prévenir les erreurs humaines et aux interdictions relatives à des comportements non autorisés raisonnablement prévisibles.

Il est dans tous les cas indispensable de suivre les indications suivantes:

- Ne modifier sous aucune prétexte les pièces de la semi-remorque ou de la remorque.
- Effectuer un contrôle régulier avant la mise en marche.
- Vérifier que la semi-remorque et la remorque ne présentent aucun dommage reconnaissable à l'extérieur sur le châssis, le système de freinage et les roues.
- Ne pas dépasser les termes de contrôle prévus par la loi.
- Ne pas dépasser le poids maximum total et le poids partiel sur chaque essieu.
- Nettoyer les dispositifs, les prises/connecteurs et les crochets, en évitant d'utiliser tout type de solvant.



Des signaux d'avertissement acoustiques type bruit extraordinaire pendant la marche, une puissance de freinage irrégulière, un comportement de marche instable sont des signaux de dysfonctionnement; il faut donc interrompre la marche et contacter un atelier qualifié et recevoir des instructions.



3.1 Avvertenze d'uso

Prima di ogni viaggio, ed in particolare per i primi viaggi a carico, sono necessari alcuni controlli che, se eseguiti con scrupolo ed attenzione, possono evitare spiacevoli inconvenienti di funzionamento tali da creare situazioni pericolose. Quindi è necessario verificare:

- La pressione dei pneumatici (vedere tabella pag.99).
- Livello caricamento serbatoio aria.
- Il serraggio delle ruote (vedi tabella coppie di serraggio pag. 100).
- Il disimpegno del freno di stazionamento (vedere istruzioni relative).
- Il corretto aggancio tra motrice e rimorchio e le corrette connessioni dei giunti degli impianti di servizio (elettrico e pneumatico).
- Il buon funzionamento di tutte le luci.
- La normale altezza di servizio (vedere la relativa tabella delle altezze di marcia) e l'assenza di pieghe delle diapress.
- Il buon funzionamento dei freni mediante qualche piccola frenata da effettuare a velocità inferiore a 10 km orari.
- Il funzionamento dell'ebs (spia di segnalazione in cabina); vedere pag. 58.

- La posizione centrale (o di marcia) del manettino alza container della sospensione.

Inoltre, è opportuno ricordare che il caricamento del veicolo dovrà rispettare i carichi massimi ammessi per gli assali e per il perno ralla (riportati sulla targhetta di identificazione).

Infine, il carico deve essere uniformemente distribuito tale da risultare bilanciato ed equamente ripartito sui due lati del veicolo e sulle relative ruote.

Nel caso di trasporto in collo, il carico deve essere sempre fissato al pianale mediante i dispositivi più idonei alla sua configurazione (cinghie, funi, ancoraggi od altro).



Alcune istruzioni per l'uso corretto del mezzo ed alcuni dei controlli da effettuare tra quelli sopra indicati sono riportati mediante targhette adesive sul mezzo stesso.

Importante:

Verificare periodicamente lo stato di questi segnali ed avvertenze su targhetta autoadesiva e richiedere alla ditta Menci & C. S.p.a. in caso di deterioramento.

3.1 Avertissements d'utilisation

Avant chaque voyage, et en particulier pour les premiers voyages à charge, certains contrôles sont nécessaires qui, s'ils sont exécutés avec scrupule et attention, peuvent éviter des inconvénients déplaisants de fonctionnement pouvant entraîner des situations dangereuses. Il est donc nécessaire de vérifier :

- La pression des pneumatiques (voir tableau pag.99).
- Le niveau de charge du réservoir d'air.
- Le serrage des roues (voir tableau des couples de serrage pag.101).
- Le dégagement du frein de stationnement (voir instructions relatives).
- L'attelage correct entre le tracteur et la remorque et les branchements corrects des joints des installations de service (électrique et pneumatique).
- Le bon fonctionnement de toutes les lumières.
- La hauteur normale de service (voir le tableau relatif des hauteurs de marche) et l'absence de plis des soufflets.
- Le bon fonctionnement des freins à l'aide de quelques petits freinages à effectuer à une vitesse inférieure à 10 km/h.
- Le fonctionnement de l'abs (voyant de signalisation en cabine); voir pag. 59.

- La position centrale (ou de marche) de la petite manette de levage du conteneur de la suspension.

De plus, il est opportun de se rappeler que le chargement du véhicule devra respecter les charges maximales admises pour les essieux et pour le pivot plaque d'attelage (indiqués sur la plaque d'identification).

Enfin, la charge doit être uniformément distribuée de sorte d'être équilibrée et équitablement répartie sur les deux côtés du véhicule et sur les roues relatives.

En cas de transport en colis, la charge doit toujours être fixée au sol à l'aide de dispositifs plus appropriés à sa configuration (sangles, câbles, ancrages ou autre).



Certaines instructions pour une utilisation correcte du véhicule et certains des contrôles à effectuer parmi ceux indiqués ci-dessus sont indiqués à l'aide de plaquettes adhésives sur le véhicule même.

Important:

Vérifier régulièrement l'état de ces signaux et avertissements sur la plaquette auto-adhésive et les demander à l'entreprise Menci & C. S.p.a. en cas de détérioration.

3.2 Sicurezza stradale

Sosta di emergenza

In caso di sosta di emergenza bisogna fermarsi, in condizione di sicurezza, fuori della carreggiata, segnalando il veicolo o rendendolo comunque visibile. Per segnalare l'ingombro è necessario utilizzare, di giorno, il triangolo, di notte, le luci di posizione o di emergenza, o, se queste non funzionano, l'apposito segnale (il triangolo), collocato in posizione stabile ad almeno 50 metri dalla parte posteriore del veicolo.

In condizioni di scarsa visibilità, la sosta di emergenza e l'esecuzione di operazioni quali la sostituzione di un pneumatico possono esporre a gravi rischi.

In questo caso è di fondamentale importanza fermarsi il più lontano possibile dalle corsie di transito e accentuare con tutti i mezzi possibili la visibilità del veicolo: accendete anche le luci posteriori antinebbia e i fari anteriori, oltre che le luci di emergenza.

Anche chi esegue operazioni di emergenza deve rendersi il più possibile visibile, indossando, come prescritto dal Codice della Strada, il giubbotto o le bretelle ad alta visibilità; durante le operazioni, è importante fare attenzione anche ai veicoli sovrappiungenti, in modo da percepire con anticipo situazioni di pericolo.

Distanza di sicurezza

La distanza di sicurezza è la distanza che ogni veicolo deve mantenere da quello che lo precede, per potersi arrestare, quando necessario, senza tamponarlo. Nella valutazione della distanza di sicurezza è importante tenere in considerazione alcuni fattori: la prontezza dei riflessi del conducente; il tipo e lo stato di efficienza del veicolo; la velocità; la visibilità e le condizioni atmosferiche; le condizioni del traffico; la pendenza della strada e le caratteristiche e condizioni del manto stradale e l'entità del carico.

Ruote e pneumatici

La profondità degli intagli del battistrada per legge, deve essere di almeno 1,6 millimetri su tutta la superficie. ("valore limite", che non assicura le migliori prestazioni soprattutto su terreno bagnato e a pieno carico).

Pressione

Un pneumatico leggermente sgonfio peggiora la stabilità in curva e rende il veicolo insicuro sul bagnato. La pressione normale di esercizio è indicata a pagina 99; se il veicolo è molto carico e si prevede un viaggio lungo, è opportuno aumentarla leggermente.

3.2 Sécurité véhicule

Arrêt d'urgence

En cas d'arrêt d'urgence, il faut s'arrêter, en condition de sécurité, hors de la chaussée, en signalant le véhicule ou en le rendant dans tous les cas visible. Pour signaler l'encombrement, il est nécessaire d'utiliser, de jour, le triangle, de nuit, les lumières de position ou d'urgence, ou, si celles-ci ne fonctionnent pas, le signal approprié (le triangle), placé dans une position stable à au moins 50 mètres de la partie arrière du véhicule.

Dans des conditions de mauvaise visibilité, l'arrêt d'urgence et l'exécution d'opérations telles que le remplacement d'un pneumatique peuvent exposer à de graves dangers.

Dans ce cas, il est fondamental de s'arrêter le plus loin possible des voies de transit et accentuer par tous les moyens possibles la visibilité du véhicule: allumez également les lumières postérieures anti-brouillard et les phares antérieurs, en plus des lumières d'urgence.

Même ceux qui exécutent les opérations d'urgence doivent se rendre le plus visibles possible, en portant, comme prescrit par le Code de la Route, la veste ou les bretelles à haute visibilité; pendant les opérations, il faut également faire attention aux véhicules circulant, pour anticiper des situations de danger.

Distance de sécurité

La distance de sécurité est la distance que chaque véhicule doit maintenir avec le véhicule précédent, pour pouvoir s'arrêter, si besoin, sans lui rentrer dedans. Dans l'évaluation de la distance de sécurité, il est important de prendre en considération certains facteurs: la rapidité des réflexes du conducteur; le type et l'état d'efficacité du véhicule; la vitesse; la visibilité et les conditions atmosphériques; les conditions de la circulation; l'inclinaison de la route ainsi que les caractéristiques et les conditions du revêtement de la chaussée et l'entité de la charge.

Roues et pneumatiques

La profondeur des nervures de la bande de roulement selon la loi doit être d'au moins 1,6 millimètres sur toute la surface. ("valeur limite", qui n'assure pas les meilleures prestations en particulier sur sol mouillé et à pleine charge).

Pression

Un pneumatique légèrement dégonflé diminue la stabilité dans les virages et rend le véhicule non sécurisé sur sol mouillé. La pression normale de fonctionnement est indiquée à la page 99; si le véhicule est très chargé et qu'un voyage long est prévu, il faut légèrement l'augmenter.

Integrità del pneumatico

Tagli e lacerazioni sui fianchi del pneumatico possono essere pericolosi se hanno intaccato le “tele” della struttura, quindi si raccomanda la sostituzione. Si ricorda che un pneumatico nuovo, appena montato, necessita di circa cento km di “rodaggio” ad una velocità moderata e di stabilizzazione prima di fornire il meglio delle proprie prestazioni.



Su ogni asse gli pneumatici, per legge, devono essere dello stesso tipo.

Effetti dell'alcool sulla guida

L'Alcool agisce su diverse funzioni cerebrali (percezione, attenzione, elaborazione, valutazione ecc.), con effetti diversi e strettamente correlati alla quantità di alcool presente nel sangue, cioè al tasso alcolemico. Il tasso alcolemico si misura in grammi di alcool per litro di sangue; un tasso alcolemico di 1g/litro indica quindi che in ogni litro di sangue del soggetto è presente 1 grammo di alcool puro; lo stesso tasso alcolemico può venire espresso anche nella forma 1o/oo (uno per mille) oppure 0,1 %. I primi effetti negativi si cominciano a riscontrare già con valori di 0,2 g/litro, ad esempio nella capacità di suddividere l'attenzione tra due o più fonti di informazioni e nell'interazione con la stanchezza; con un tasso di 0,5 g/litro cominciano ad essere compromessi il campo visivo laterale, i tempi di reazione, la resi-

stenza all'abbigliamento, il coordinamento psicomotorio.

Con un tasso di 0,8 g/litro i sintomi precedenti si aggravano e viene compromessa anche la capacità di valutazione delle distanze, l'attenzione cala in modo notevole, diminuisce la sensibilità alla luce rossa. Ad un tasso di 1 - 1,2 g/litro i sintomi precedenti si aggravano e compare l'euforia, la visione laterale è fortemente compromessa, come pure la percezione delle distanze e della velocità di movimento degli oggetti. A tassi tra 1,5 e 2 g/litro tutti i sintomi precedenti sono in misura esagerata, con la completa sottovalutazione dei pericoli, lo scoordinamento dei movimenti (ad esempio si accelera invece di frenare), reazioni fortemente rallentate. Tutto questo si riflette sui rischi di incidente grave.

Interazione tra alcool e farmaci o “sostanze” varie

Molti farmaci (in primo luogo tranquillanti ed ansiolitici, ma anche antidolorifici, alcuni antistaminici, perfino sciroppi per la tosse) interagiscono con l'alcool, potenziando reciprocamente gli effetti negativi, con notevoli disturbi a carico dell'attenzione e della percezione, ancor più rilevanti in una situazione di stanchezza, stress e mancanza di sonno. Leggete attentamente i foglietti illustrativi dei medicinali ed evitate di ingerire alcool se da essi risulta anche la minima possibilità di effetti cumulativi. Gli effetti cumulativi sono invece sicuri ed “automatici” con tutte le sostanze psicotrope voluttuarie (anfetamine, hashish, marijuana, eroina, sostanze di sintesi ecc.). I rischi sono ben noti a chi usa queste sostanze.

Intégrité du pneumatique

Les coupures et les lacérations sur les côtés du pneumatique peuvent être dangereuses si elles entaillent les “toiles” de la structure; le remplacement est donc recommandé. Nous vous rappelons qu’un pneumatique neuf, à peine monté, a besoin d’environ cent kilomètres de “rodage” à une vitesse modérée et de stabilisation avant de fournir les meilleures prestations.



Sur chaque axe et selon la loi, les pneumatiques doivent être du même type.

Effets de l’alcool sur la conduite

L’alcool agit sur différentes fonctions cérébrales (perception, attention, élaboration, évaluation, etc.), avec des effets différents et strictement liés à la quantité d’alcool présente dans le sang, c’est-à-dire le taux d’alcoolémie. Le taux d’alcoolémie se mesure en grammes d’alcool par litre de sang; un taux d’alcoolémie d’1 g/litre indique donc que dans chaque litre de sang du sujet est présent 1 gramme d’alcool pur; le même taux d’alcool peut être également exprimé dans la forme 10/100 (un pour mille) ou bien 0,1 %. Les premiers effets négatifs commencent à être ressentis dès des valeurs de 0,2 g/litre, par exemple la capacité de partager l’attention entre deux ou plusieurs sources d’informations et l’interaction avec la fatigue; avec un taux de 0,5 g/litre, le champ visuel latéral, les temps de réaction, la résistance à l’éblouissement, la coordination psychomotrice commencent à être compromis.

Avec un taux de 0,8 g/litre, les symptômes précédents s’aggravent et la capacité d’évaluation des distances est compromise, l’attention diminue de manière importante, ainsi que la sensibilité à la lumière rouge. À un taux de 1-1,2 g/litre, les symptômes précédents s’aggravent et l’euphorie apparaît, la vision latérale est fortement compromise, tout comme la perception des distances et de la vitesse de mouvement des objets. À des taux entre 1,5 et 2 g/litre, tous les symptômes précédents sont dans des mesures exagérées, avec la sous-évaluation totale des dangers, les mouvements sont désordonnés (par exemple, on accélère au lieu de freiner), les réactions sont fortement ralenties. Tout cela se reflète sur les risques d’incident grave.

Interaction entre alcool et médicaments ou “substances” diverses

De nombreux médicaments (en premier lieux les tranquillisants et les anxiolytiques, mais également les analgésiques, certains antihistaminiques, voire les sirops pour la toux) interagissent avec l’alcool, en augmentant réciproquement les effets négatifs, avec des perturbations importantes à la charge de l’attention et de la perception, encore plus importants dans une situation de fatigue, de stress et d’absence de sommeil. Lire attentivement les notices des médicaments et éviter de boire de l’alcool s’il s’avère qu’il y ait même l’infime possibilité d’effets cumulatifs. Les effets cumulatifs sont en revanche sûrs et “automatiques” avec toutes les substances psychotropes voluptuaires (amphétamines, haschisch, marijuana, héroïne, substances de synthèse, etc.) Les risques sont bien connus de ceux qui font usage de ces substances.

4. Semirimorchio

Descrizione

Il Semirimorchio realizzato dalla Menci & C. S.p.a. è predisposto per l'allestimento per cisterna, per cassa e per piano mobile e viene realizzato in acciaio o in alluminio.

Pulpito di comando (part.1, fig.3, pag.26)

I Semirimorchi dispongono di pulpito di comando posizionato nella parte frontale per effettuare i dovuti collegamenti con la motrice mediante connettori elettrici e pneumatici (capitolo 6). Al pulpito di comando sono applicate delle etichette di avvertenze per il corretto uso alla quali bisogna prestare attenzione.

Sollevatori telescopici (part. 2, fig.3, pag.26)

I Semirimorchi Menci vengono allestiti con due differenti tipologie di sollevatori telescopici identificati in questo manuale come sollevatore di tipo A e tipo S.

Il primo presuppone l'utilizzo di un buon fondo stradale essendo curvo. Il secondo, utilizzato su quasi tutti i veicoli a sospensione pneumatiche, dispone di una base piatta (capitolo 4.2, pag.34).

Cunei (part.3, fig.3, pag.26)

Fissati sui sollevatori telescopici, o ubicati sulle anime dei longheroni oppure sulla cassa, sono presenti i cunei di dotazione, da utilizzare per aumentare l'effetto frenante su terreni inclinati.

Manettino alza container (part.4 fig.3 pag.26)

Il Manettino, posizionato nella staffa servizi, consente di baypassare la valvola livellatrice e di regolare l'altezza di marcia.

Freno di stazionamento (part.5, fig.3, pag.26)

Posizionato nella staffa servizi è presente il freno di stazionamento. Il freno di stazionamento deve essere tirato per frenare il semirimorchio e successivamente per eseguire le manovre di aggancio e sgancio alla motrice.

Per sfrenare il semirimorchio è sufficiente premere il pulsante come indicato nella targhetta esplicativa sopra ubicata.

Luci di ingombro (part.6, fig.3, pag.26)

Le luci di ingombro sono destinate a completare le luci di posizione del veicolo per segnalare le particolari dimensioni del suo ingombro.

4. Semi-remorque

Description

La semi-remorque réalisée par l'entreprise Menci & C. S.p.a. est prévue pour l'attelage d'une citerne, d'une caisse et d'un fond mouvant et est réalisée en acier et en aluminium.

Pupitre de commandes (part.1, fig.3, pag.26)

Les semi-remorques disposent d'un pupitre de commandes positionné dans la partie avant pour effectuer les branchements nécessaires avec le tracteur à l'aide de connecteurs électriques et pneumatiques (chapitre 6). Des étiquettes d'avertissements pour une utilisation correcte et auxquelles il faut prêter attention sont appliquées sur le pupitre de commande.

Élévateurs télescopiques (part. 2, fig.3, pag.26)

Les semi-remorques Menci sont équipées de deux typologies différentes d'élévateurs télescopiques identifiées dans ce manuel comme élévateur de type A et de type S.

Le premier présuppose l'utilisation d'un bon revêtement de chaussée étant courbe. Le second, utilisé sur presque tous les véhicules à suspension pneumatique, dispose d'une base plate (chapitre 4.2, pag. 35).

Cales (part.3, fig.3, pag.26)

Fixées sur les élévateurs télescopiques, ou situées sur les âmes des longerons ou bien sur la caisse, les cales fournies présentes sont utilisées pour augmenter l'effet freinant sur les terrains inclinés.

Petite manette de levage du conteneur (part.4 fig.3 pag.26)

La petite manette, placée sur le boîtier de services, permet d'éviter la vanne élévatrice et de régler la hauteur de marche.

Frein de stationnement (part.5, fig.3, pag.26)

Le frein de stationnement est placé sur le boîtier de services. Le frein de stationnement doit être tiré pour freiner la semi-remorque puis pour exécuter les manœuvres d'attelage et de dételage de l'unité tracteur.

Pour débloquer la semi-remorque, il suffit d'appuyer sur le bouton comme indiqué sur la plaque d'explication rapportée ci-dessus.

Lumières d'encombrement (part.6, fig.3, pag.26)

Les lumières d'encombrement ont pour but de compléter les lumières de position du véhicule pour signaler les dimensions particulières de son encombrement.

Targhetta identificativa (fig.1, pag.24)

Ogni Semirimorchio è dotato di una targhetta di identificazione (vedi figura 1, *Esempio di targhetta di identificazione con targa di taratura del correttore*) sulla quale sono riportati i dati necessari per la sua identificazione, per le sue parti di ricambio e per il suo impiego.

Inoltre, ogni veicolo è contraddistinto e rintracciabile in base ad un numero di serie punzonato sul telaio stesso.

La punzonatura del numero di telaio viene effettuata soltanto sull'anima del longherone destro, nella parte anteriore del telaio, oppure (a seconda del tipo di allestimento di carrozzeria) sulla traversa anteriore (testata) dello chassis stesso ben visibile dall'esterno.

Protezioni laterali (part. 8, fig.3, pag.26)

Sono dispositivi legati all'infortunistica stradale pensati per aumentare il grado di sicurezza dei veicoli che presentano un'elevata altezza da terra o un'elevata distanza tra il primo e il secondo asse.

Ganci IMO (optional fig.2)

Sono ganci di ancoraggio situati per il trasporto marittimo del Semirimorchio. L'installazione successiva necessita di nuova omologazione dello stradale.

- A. Tipo di veicolo
- B. Massa complessiva
- C. Numero di omologazione
- D. Numero di telaio
- E. Massa Max 1° Asse
- F. Massa Max 2° Asse
- G. Massa Max 3° Asse
- H. Massa Max su ralla



 52043 CASTIGLION FIORENTINO (AREZZO - ITALY) TEL. 0575 - 6321 - FAX. 0575 - 632300			
TYPE <input type="text" value="XXXXXXXX"/>		<input type="text" value="LG/R2333"/>	
TARATURA DEL CORRETTORE DI FRENATA		<input type="text" value="*ZA9SL135500D86005*"/>	
SOSPENSIONI FRENATURA			
CARICO <input type="text" value="5.8"/> bar	<input type="text" value="6.2"/> bar	<input type="text" value="34000"/> Kg	<input type="text" value="38000"/> Kg
VUOTO <input type="text" value="0.4"/> bar	<input type="text" value="2.1"/> bar	1 <input type="text" value="8000"/> Kg	<input type="text" value="9000"/> Kg
ALIMENTAZIONE COMANDO <input type="text" value="6.5"/> bar		2 <input type="text" value="8000"/> Kg	<input type="text" value="9000"/> Kg
		3 <input type="text" value="8000"/> Kg	<input type="text" value="9000"/> Kg
		<input type="text" value="12000"/> Kg	<input type="text" value="12000"/> Kg
		L <input type="text" value="8000"/> m	W <input type="text" value="8000"/> m
		b <input type="text" value="8000"/> m	

fig. 1

Plaque d'identification (fig.1, pag.24)

Chaque semi-remorque est équipée d'une plaque d'identification (voir figure 1, *Exemple de plaque d'identification avec plaque d'étalonnage du correcteur*) sur laquelle sont indiquées les données nécessaires pour son identification, pour ses pièces de rechange et pour son utilisation.

De plus, chaque véhicule est marqué et identifiable en fonction du numéro de série poinçonné sur le châssis même.

Le poinçonnage du numéro de châssis est effectué uniquement sur l'âme du longeron droit, dans la partie inférieure du châssis, ou bien (en fonction du type d'aménagement de carrosserie) sur la traverse antérieure (tête) du châssis même bien visible depuis l'extérieur.

- A. Type de véhicule
- B. Masse totale
- C. Numéro d'homologation
- D. Numéro du châssis
- E. Masse Max 1^{er} Axe
- F. Masse Max 2^{ème} Axe
- G. Masse Max 3^{ème} Axe
- H. Masse Max sur plaque d'attelage

Protections latérales (part. 8, fig.3, pag.26)

Il s'agit de dispositifs liés aux accidents de la route pensés pour augmenter le degré de sécurité des véhicules qui présentent une hauteur élevée depuis le sol ou une distance élevée entre le premier et le second axe.

Crochets IMO (en option fig.2)

Il s'agit des crochets d'ancrage présents pour le transport maritime de la semi-remorque. L'installation successive a besoin d'une nouvelle homologation du véhicule.

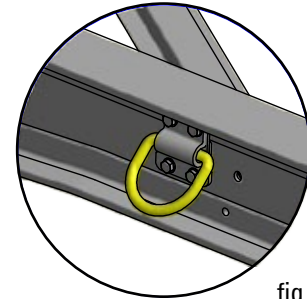


fig. 2

Staffa servizi (fig.4)

La staffa servizi dispone di targhette di avvertenza per il corretto utilizzo e la salvaguardia delle funzionalità degli strumenti. Qualora le targhette di avvertenza non fossero più leggibile per usura, si prega di richiederle alla ditta Menci & C. S.p.a.

4.a Targhetta freno di stazionamento.

4.b Targhetta freno di servizio.

4.c Targhetta bloccaggio Asse (se previsto dal costruttore).

4.d Targhetta prima di mettersi in viaggio assicurarsi che il manettino che regola l'altezza delle sospensioni sia nella posizione standard (posizione centrale).

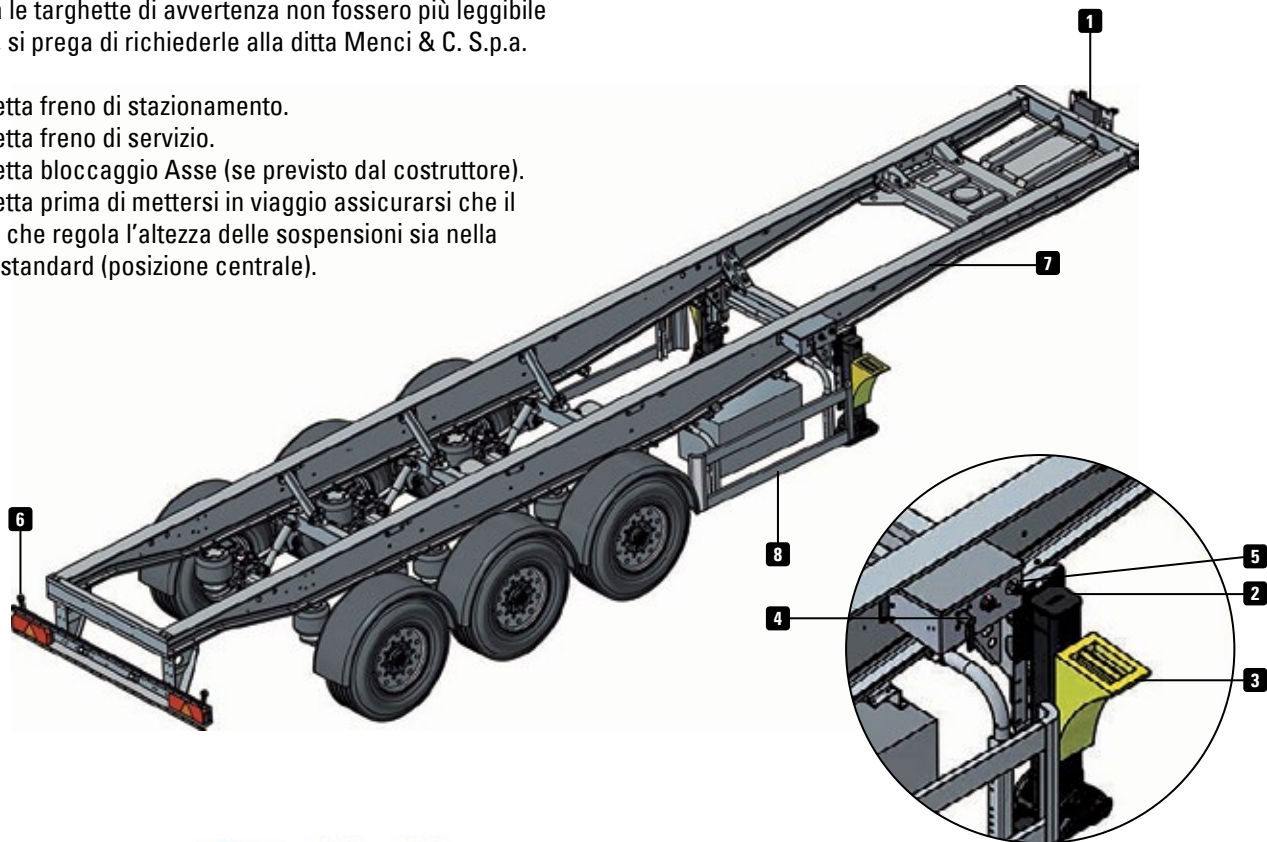


fig. 3

Boîtier de services (fig.4)

Le boîtier de services dispose de plaques d'avertissement pour une utilisation correcte et la sauvegarde des fonctionnalités des instruments. Si les plaques d'avertissement ne devaient plus être lisibles à cause de l'usure, veuillez les demander à l'entreprise Menci & C. S.p.a.

4.a Plaque de frein de stationnement.

4.a Plaque de frein de service.

4.c Plaque de blocage des axes (si prévu par le constructeur).

4.d Plaque avant de se déplacer ; assurez-vous que la petite manette qui régule la hauteur des suspensions soit sur la position standard (position centrale).

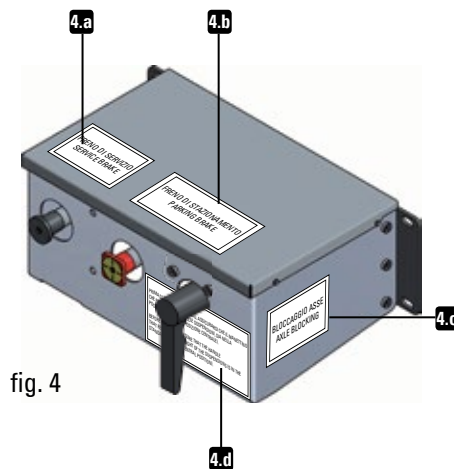


fig. 4

4.1 Aggancio/Sgancio Semirimorchio



Per l'impiego del semirimorchio o del rimorchio, sono necessari alcuni controlli seguiti da indispensabili interventi che se effettuati con continuità, mantengono inalterate le condizioni di efficienza e di affidabilità del veicolo stesso preservandolo da ogni danno di funzionamento.

Prima dei controlli e degli interventi per l'impiego è necessario che il veicolo sia agganciato correttamente alla motrice e oltre che meccanicamente, è necessario che sia collegato anche funzionalmente attraverso i semigiunti degli impianti di servizio (fare riferimento al capitolo 6 Collegamenti pneumatici ed elettrici).

Dopodiché, allineare la motrice al semirimorchio e, procedendo lentamente in retromarcia, avvicinarsi al semirimorchio fino a che il perno ralla non sia entrato perfettamente nella sede presente sulla ralla. Quindi, assicurarsi che la leva di sgancio (vedi immagini) sia in posizione "chiusa" mediante il proprio dispositivo di sicurezza.

- Sollevare la levetta di sicurezza 1 (fig.5).
- Spostare la leva a mano 2 in avanti in posizione A (sganciare il blocco). Estrarre a strappo la leva a mano 2 fino a fine corsa in posizione B (fig.5).
- Spostare in avanti in posizione C la leva a mano 2 estratta e agganciarla al bordo del piatto ralla (fig.5).

Manovra di aggancio

Manovra di aggancio: prima di accostare la motrice al Semirimorchio è necessario controllare che il semirimorchio sia frenato (vedi capitolo 6.1 Freni - impianto frenante), quindi, posizionare su un asse fisso gli appositi cunei di stazionamento e assicurarsi che sia adeguatamente sollevato sui sollevatori telescopici (vedi capitolo 4.2 Sollevatori telescopici) e provvedere a tale intervento fino a raggiungere una altezza del piano ralla del semirimorchio che deve essere leggermente superiore di quella del piano ralla motrice.

4.1 Attelage/dételage de la semi-remorque



Pour l'utilisation de la semi-remorque ou de la remorque, certains contrôles nécessaires sont suivis d'interventions indispensables qui si elles sont effectuées en continu, maintiennent inaltérées les conditions d'efficacité et de fiabilité du véhicule même en le préservant de tout dommage de fonctionnement.

Avant les contrôles et les interventions pour l'utilisation, il est nécessaire que le véhicule soit correctement accroché au tracteur et, en plus du raccordement mécanique, il est nécessaire qu'il soit branché même de manière fonctionnelle grâce aux demi-joints des installations de service (se référer au chapitre 6 Branchements pneumatiques et électriques).

Manœuvre d'attelage

Manœuvre d'attelage: avant d'accoster le tracteur à la semi-remorque, contrôler que la semi-remorque soit bloquée par le frein (voir chapitre 6.1 Freins - installation de freins), puis placer sur un axe fixe les cales de stationnement appropriées et s'assurer que les élévateurs télescopiques soit soulevés de manière appropriée (voir chapitre 4.2 Élévateurs télescopiques) et procéder à cette intervention jusqu'à atteindre une hauteur du plan plaque d'attelage de la semi-remorque qui doit être légèrement supérieur à celui du plan plaque d'attelage du tracteur.

Puis aligner le tracteur à la semi-remorque et, en procédant lentement en marche arrière, se rapprocher de la semi-remorque jusqu'à ce que le pivot crapaudine entre parfaitement dans le siège présent sur la crapaudine. Donc assurez-vous que le levier de dételage (voir images) soit en position "fermé" à l'aide du propre dispositif de sécurité.

- Soulever le levier de sécurité 1 (fig.5).
- Déplacer le levier à main 2 en avant en position A (décocher le verrouillage). Extraire en tirant le levier à main 2 jusqu'au fin de course en position B (fig.5).
- Déplacer en avant en position C le levier à main 2 extrait et l'accrocher au bord du plateau crapaudine (fig.5).

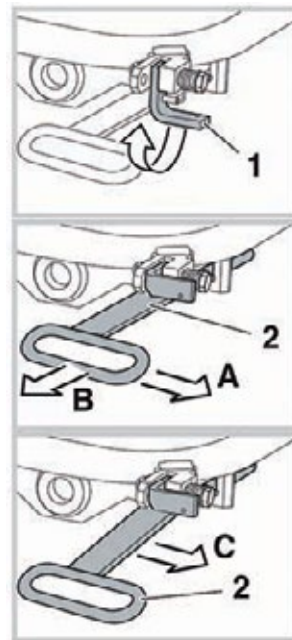


fig. 5

Manovra di sgancio: come primo intervento è necessario impegnare il freno di stazionamento o di parcheggio del veicolo. I veicoli dispongono di impianto di frenatura di parcheggio di tipo a cilindri a molla con comando pneumatico. Quindi è necessario per eseguire questa operazione effettuare l'estrazione del pomello rosso presente sulla staffa di servizio (part.1 fig.7 pag. 32). Dopodiché scollegare i giunti pneumatici ed i connettori elettrici tra motrice e semirimorchio (capitolo 6 Collegamenti pneumatici ed elettrici). Poi tirare la leva di sicurezza per eseguire la manovra di sgancio (part.1 pag.31).

- La levetta di sicurezza 1 deve stare in basso (fig.6).
- La contropiastra deve appoggiare sulla ralla a perno senza fessure (fig.6).
- Mettere un dispositivo di sicurezza nel foro del fermo (fig.6).



Se il semirimorchio dovrà rimanere in sosta per molto tempo a pieno carico, agganciato o sganciato dalla motrice, sarà opportuno seguire le istruzioni per la salvaguardia dei sollevatori telescopici riportate nel paragrafo 4.2 e facendo riferimento all'apposita targhetta di avvertenza per il corretto utilizzo.

Manœuvre de dételage: comme première intervention, il faut engager le frein de stationnement ou de parking du véhicule. Les véhicules disposent d'installation de freinage de parking de type à cylindres à ressort avec commande pneumatique. Il est donc nécessaire pour exécuter cette opération d'effectuer l'extraction du pommeau rouge présent sur l'étrier de service (part.1 fig.7 pag. 32). Il faut ensuite débrancher les joints pneumatiques et les connecteurs électriques entre le tracteur et la semi-remorque (chapitre 6 Branchements pneumatiques et électriques). Il faut ensuite tirer le levier de sécurité pour exécuter la manœuvre de dételage (part.1 pag.31).



Si la semi-remorque doit rester en arrêt pendant un certain temps à pleine charge, avec le tracteur attelé ou dételé, il sera opportun de suivre les instructions pour préserver les élévateurs télescopiques indiquées dans le paragraphe 4.2 et en faisant référence à la plaque d'avertissement appropriée pour une utilisation correcte.

- Le levier de sécurité 1 doit rester en bas (fig.6).
- La contreplaque doit poser sur la plaque d'attelage à pivot sans fissure (fig.6).
- Mettre un dispositif de sécurité dans le trou du cran (fig.6).

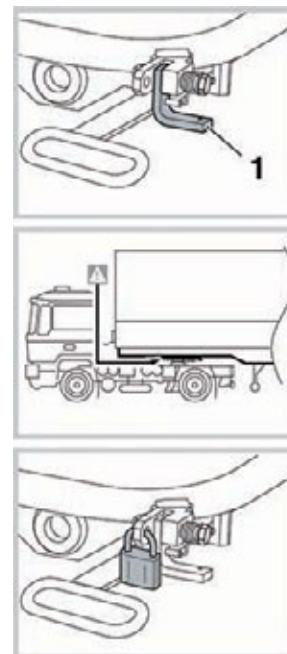


fig. 6



Le operazioni di aggancio e sgancio motrice devono essere eseguite con estrema attenzione e indossando appositi guanti di protezione per pericoli di natura meccanica.



Non mettersi alla guida della motrice per allontanarsi dal rimorchio se si esegue l'operazione di aggancio o di sgancio ralla in due operatori, onde evitare incidenti che potrebbero coinvolgere l'operatore a terra.

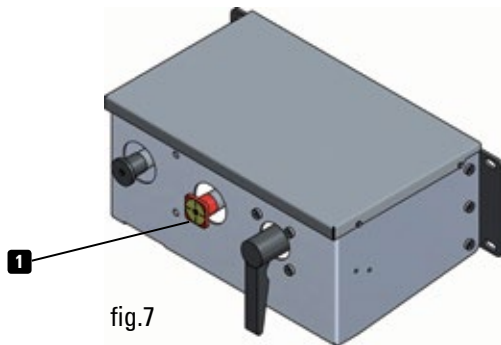


fig.7

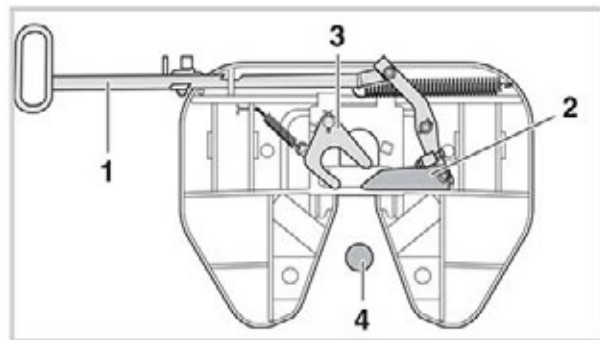


fig.8

- Ralla a perno pronta per l'aggancio (fig.8).
- Ralla a perno chiusa e assicurata (fig.9).
- 1.Leva a mano 2.Chiavistello 3.Ganascia 4.Perno di articolazione.



Les opérations d'attelage et de dételage du tracteur doivent être exécutées avec une attention extrême et en portant des gants de protection appropriés pour les dangers de nature mécanique.



Ne pas conduire le tracteur pour s'éloigner de la remorque lors des opérations d'attelage ou de dételage de plaque d'attelage si les opérations sont effectuées à deux, pour éviter les incidents qui pourraient impliquer l'opérateur au sol.

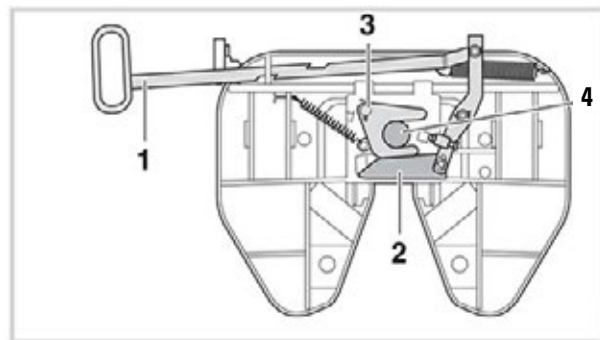


fig.9

- Plaque d'attelage à pivot prête pour l'attelage (fig.8).
- Plaque d'attelage à pivot fermée et assurée (fig.9).
- 1.Levier à main 2.Verrou 3.Mâchoire 4.Pivot d'articulation.

4.2 Sollevatori telescopici

Il sollevatore telescopico viene utilizzato per semirimorchi (fig.10 pag.36) e per rimorchi ad asse centrale (fig.11, pag. 36) e serve a sostenere il rimorchio quando è separato dalla motrice. Per agganciare o sganciare il semirimorchio, carico o vuoto, è necessario regolare la sua altezza utilizzando i sollevatori telescopici, in relazione all'altezza della superficie del piano dalla motrice. Il sollevatore telescopico può essere impegnato sia con semirimorchi carichi che vuoti.

I sollevatori telescopici dispongono di una manovella per effettuare l'escursione dei sollevatori. L'escursione può essere eseguita con due tipologie di velocità. Per la modalità veloce estrarre con decisione la manovella (part.3, fig.10) fino a finecorsa. Per la velocità lenta è sufficiente estrarre la manovella con decisione al primo fermo.

Procedura di estrazione

Sganciare la manovella del sollevatore telescopico (part.3) dal relativo supporto, portarla in posizione orizzontale (sollevando lentamente) e manovrarla con un movimento rotatorio antiorario, fino a che i piedi di appoggio non forzano più sul terreno. Fatto ciò, tirare la manovella per portarla in posizione di sollevamento veloce e riprendere a manovrarla, sempre con lo stesso movimento rotatorio, fino a completo sollevamento dei piedi. Terminato ciò, spingere la manovella internamente in posizione di sollevamento lento, ripiegarla verso il basso ed assicurarla nell'apposito supporto.

Norme di sicurezza per l'uso

- La manovella di azionamento del sollevatore telescopico deve essere sempre montata.
- Il sollevatore telescopico può essere azionato quando il semirimorchio è perfettamente frenato.
- Deve essere sempre innestata la marcia ridotta o veloce.
- Non superare il limite di corsa inferiore o superiore del sollevatore telescopico per evitare ogni tipo di danneggiamento.
- I sollevatori telescopici non devono appoggiare su una struttura in muratura.
- Sostituire il sollevatore telescopico se danneggiato.



Per ogni informazione sui sollevatori telescopici fare riferimento al manuale del costruttore.

4.2 Élévateurs télescopiques

L'élévateur télescopique est utilisé pour les semi-remorques (fig.10 pag.36) et pour les remorques à axe centrale (fig.11, pag. 36) et sert à soutenir la remorque lorsqu'elle est séparée du tracteur. Pour atteler ou dételer la semi-remorque, chargée ou à vide, il faut régler sa hauteur en utilisant les élévateurs télescopiques, en fonction de la hauteur de la surface du plan plaque d'attelage du tracteur. L'élévateur télescopique peut être utilisé aussi bien avec des semi-remorques chargées que vides.

Les élévateurs télescopiques disposent d'une manette pour régler l'amplitude des élévateurs. L'amplitude peut être réglée avec deux typologies de vitesse. Pour la modalité rapide, extraire de manière décidée la manivelle (part.3, fig.10) jusqu'au fin de course. Pour la vitesse lente, il suffit d'extraire la manivelle avec décision au premier arrêt.

Procédure d'extraction

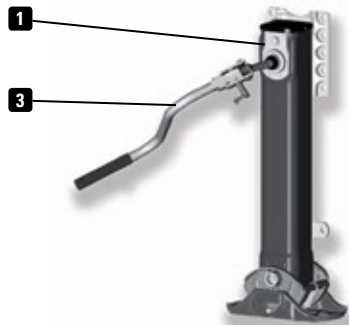
Décrocher la manivelle de l'élévateur télescopique (part.3) du support relatif, la mettre en position horizontale (en soulevant lentement) et la manœuvrer avec un mouvement rotatif anti-horaire, jusqu'à ce que les pieds d'appui ne forcent plus sur le terrain. Une fois l'opération terminée, tirer la manivelle pour la mettre en position de levage rapide et reprendre la manivelle, toujours avec le même mouvement rotatif, jusqu'au levage total des pieds. Une fois terminé, pousser entièrement la manivelle en position de levage lent, la replier vers le bas et la fixer dans le support approprié.

Normes de sécurité d'utilisation

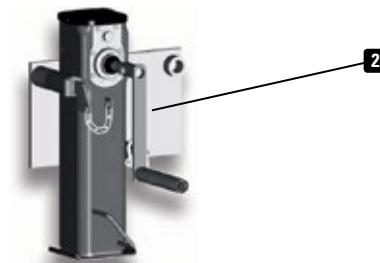
- La manivelle d'actionnement de l'élévateur télescopique doit toujours être montée.
- L'élévateur télescopique peut être actionné lorsque la semi-remorque est parfaitement arrêtée.
- La marche réduite ou rapide doit toujours être enclenchée.
- Ne pas dépasser la limite de course inférieure ou supérieure de l'élévateur télescopique pour éviter tout type de dommage.
- Les élévateurs télescopiques ne doivent pas reposer sur une structure en maçonnerie.
- Remplacer l'élévateur télescopique s'il est endommagé.



Pour toute information sur les élévateurs télescopique, faire référence au manuel du constructeur.



Sollevatore Telescopico
Per semirimorchio - fig.10
Élévateur télescopique
Pour semi-remorque -
fig.10



Sollevatore Telescopico
Per timoni ad asse centrale - Rimorchio - fig.11
Élévateur télescopique
Pour timons à axe central - Remorque - fig.11

4.3 Frenatura di emergenza e stazionamento

Frenatura di emergenza

La frenatura di emergenza entra in funzione negli assali fissi quando vengono scollegati i semigiunti pneumatici che generano l'entrata in funzione della valvola di frenatura presente negli assali. Tale azionamento automatico della valvola è verificabile da pomello del freno di servizio, collocato nella staffa di servizio dei comandi pneumatici (part.1, fig.12) che risulterà "estratto".



Nel caso in cui si deve sfrenare il veicolo è necessario agire sulla manopola del freno di servizio e spingerla verso l'interno. Questa manovra deve essere eseguita soltanto in condizioni di sicurezza poiché il veicolo potrebbe muoversi. I requisiti di sicurezza necessari sono: aver preventivamente parcheggiato su terreno pianeggiante, avere azionato il freno di stazionamento (part.2, fig.12) ed aver posizionato i cunei sotto le ruote.

4.3 Freinage d'urgence et de stationnement

Freinage d'urgence

Le freinage d'urgence entre en fonction dans les essieux fixes lorsque sont débranchés les demi-joints pneumatiques qui génèrent l'entrée en fonction de la vanne de freinage présente sur les essieux. Cet actionnement automatique de la vanne est vérifiable par le pommeau du frein de service, situé dans l'étrier de service des commandes pneumatiques (part.1, fig.12) qui s'avérera "extrait".



S'il fallait freiner le véhicule, il faut agir sur la manœuvre du frein de service et la pousser vers l'intérieur. Cette manœuvre doit être exécutée uniquement dans des conditions de sécurité puisque le véhicule pourrait se déplacer. Les critères de sécurité nécessaires sont: s'être préalablement garé sur un terrain plat, avoir actionné le frein de stationnement (part.2, fig.12) et avoir placé les cales sous les roues.

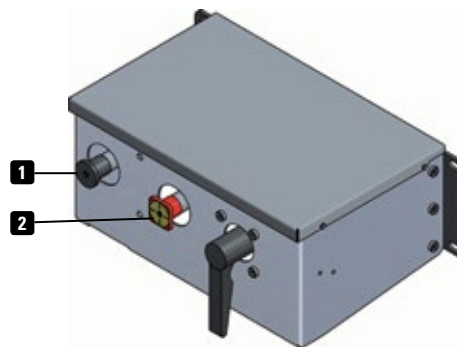


fig. 12

Frenatura di stazionamento

Il freno di stazionamento deve essere sempre inserito quando il veicolo deve sostare per un tempo prolungato sganciato dalla motrice. Il freno di parcheggio per i semirimorchi e per i rimorchi si inserisce tirando l'apposito pomello rosso (part.2, fig.13) posizionato nella staffa servizi dei comandi pneumatici.

Si raccomanda, dopo avere agganciato la motrice al rimorchio, di ricordarsi di disinserire il freno di stazionamento prima di mettersi in marcia.



E' buona regola l'utilizzo dei cunei di stazionamento per ogni operazione che si intende svolgere a veicolo fermo.



Se si dovrà inserire il freno di stazionamento con freni molto caldi, una nuova frenatura comporterebbe il danneggiamento dei tamburi o dei dischi. Quindi, sarà necessario non inserire il freno ma utilizzare i cunei in dotazione per bloccare le ruote ed aspettare che i freni si raffreddino. Durante questo periodo il veicolo non può restare incustodito.



La staffa di servizio dei comandi pneumatici può essere allestito con valvole Haldex, Knorr-Bremse o Wabco.

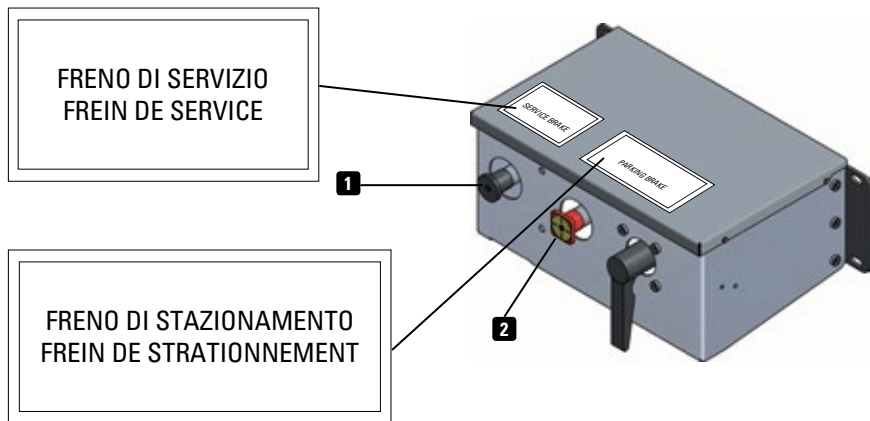


fig.13

Freinage de stationnement

Le frein de stationnement doit toujours être inséré lorsque le véhicule doit être arrêté pendant un temps prolongé et dételé du tracteur. Le frein de parking pour les semi-remorques et pour les remorques s'insère en tirant sur le pommeau rouge approprié (part. 2, fig.13) placé sur le boîtier de services des commandes pneumatiques. Après avoir attelé le tracteur à la remorque, il est recommandé de se rappeler de desserrer le frein de stationnement avant de se mettre en marche.



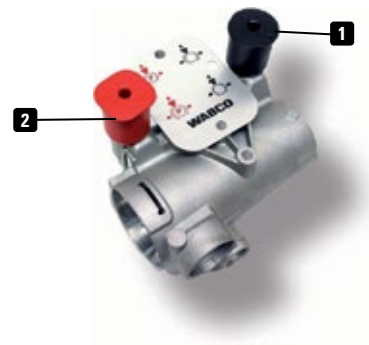
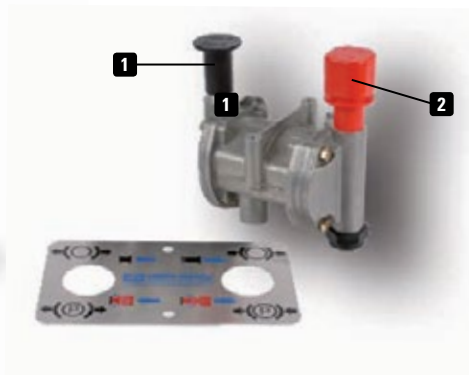
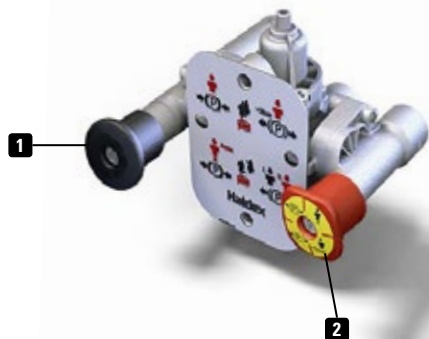
Il est conseillé d'utiliser des cales de stationnement pour chaque opération que l'on souhaite effectuer avec le véhicule à l'arrêt.



S'il fallait insérer le frein de stationnement avec les freins très chauds, un nouveau freinage pourrait entraîner l'endommagement des tambours ou des disques. Il sera donc nécessaire de ne pas insérer le frein mais d'utiliser les cales fournies pour bloquer les roues et attendre que les freins se refroidissent. Pendant cette période, le véhicule ne peut pas rester sans surveillance.



Le boîtier de service des commandes pneumatiques peut être équipé des vannes Haldex, Knorr-Bremse ou Wabco.



4.4 Parcheggio

Per i semirimorchi equipaggiati con sospensioni pneumatiche, può verificarsi che, a semirimorchio sganciato dalla motrice e ruote frenate, a seguito della perdita di aria dalle sospensioni la parte posteriore del semirimorchio si abbassi.

Tale cedimento provoca una rotazione dell'assale intorno al perno balestra, che ha come conseguenza, a freni bloccati, una spinta del semirimorchio in direzione di marcia. Questa spinta varia a seconda della geometria della sospensione e dal raggio dei pneumatici.

In ogni caso tale spinta, ed il conseguente spostamento in avanti del semirimorchio (a freni bloccati), sovraccarica in maniera anomala i sollevatori telescopici provocando anche danni irreparabili.

Corretta manovra di parcheggio

Per effettuare in modo corretto la manovra di parcheggio è necessario:

- Parcheggiare in un'area idonea per il parcheggio, secondo quanto previsto dal codice della strada.
- Agire sul freno di stazionamento.
- Posizionare i cunei sotto le ruote dell'asse fisso.

- Scollegare le connessioni pneumatiche e successivamente le elettriche.



Una volta inserito il freno di stazionamento e indipendentemente dall'inclinazione del suolo su cui parcheggia il veicolo, è buona norma posizionare sempre i cunei in dotazione sotto le ruote al fine di aumentarne l'effetto frenante.



Parcheggiando il semirimorchio carico e prevedendo una lunga sosta, può essere scaricata l'aria dalle diapress delle sospensioni tramite il manettino alza container (pag.76), che è di serie nei veicoli Menci & C. S.p.a.

4.4 Stationnement

Pour les semi-remorques équipées de suspensions pneumatiques, il peut se vérifier que, avec la semi-remorque décrochée du tracteur et les roues freinées, suite à la perte d'air des suspensions, la partie postérieure de la semi-remorque s'abaisse.

Ce procédé provoque une rotation de l'essieu autour du pivot lames à ressort, qui a pour conséquence, avec les freins bloqués, une poussée de la semi-remorque dans la direction de la marche. Cette poussée varie en fonction de la géométrie de la suspension et du rayon des pneumatiques.

Dans tous les cas, cette poussée, et par conséquent le déplacement en avant de la semi-remorque (avec les freins bloqués), surcharge de manière anormale les élévateurs télescopiques provoquant également des dommages irréparables.

Manœuvre correcte de stationnement

Pour effectuer correctement la manœuvre de stationnement, il faut:

- Stationner dans une zone appropriée pour le stationnement, selon ce qui est prévu par le code de la route.
- Agir sur le frein de stationnement.
- Placer les cales sous les roues de l'axe fixe.

- Débrancher les connexions pneumatiques puis celles électriques.



Une fois le frein de stationnement inséré et indépendamment de l'inclinaison du sol sur lequel le véhicule est garé, il est bon de toujours placer les cales fournies sous les roues afin d'augmenter l'effet des freins.



Si la semi-remorque est stationnée chargée et si un long arrêt est prévu, l'air des soufflets des suspensions peut être déchargé à l'aide de la petite manette de levage du conteneur (pag.77), qui est de série sur les véhicules Menci & C. S.p.a.



Eeguire tale manovra prima di frenare il rimorchio, ovvero a ruote libere prima di sganciare il semirimorchio dalla motrice, quindi lasciando il manettino in posizione di stop (veicolo tutto basso).

Sganciare il veicolo dopo averlo di nuovo frenato con il freno di parcheggio pneumatico.

In tale maniera essendo la sospensione pneumatica a tampono al distacco del veicolo, anche a carico ove possibile e consentito, il problema non sussiste.



Per evitare danni durante la sosta prima di abbassare i sollevatori, in particolar modo a carico, scaricare completamente le diapress della sospensione pneumatica lasciando la leva di comando nella posizione stop.

Uso sollevatori per sospensioni pneumatiche

Alcuni tipi di sollevatori telescopici sono predisposti per sospensioni pneumatiche. Questi sollevatori sono dotati di una base di appoggio al terreno a forma di settore di ruota e si differenziano nelle tipologie distinte in tipo A e tipo S che consentono, in caso di perdita di aria dalle sospensioni durante la sosta, di compensare lo spostamento in avanti del semirimorchio, evitando

quindi di compromettere l'integrità dei sollevatori telescopici. Il presupposto fondamentale per il buon rotolamento della base del sollevatore di tipo A, è la presenza di un solido fondo stradale.

Nel caso della base di tipo S, invece, non si è vincolati alle condizioni del terreno d'appoggio, poiché per mezzo della piastra piana di acciaio, situata sotto la ruota del sollevatore, viene garantito lo spostamento in avanti del mezzo con sicurezza e stabilità.

Tali sollevatori sono senza dubbio i più raccomandati per l'uso con veicoli a sospensioni pneumatiche e sono montati di serie su gran parte dei veicoli della Menci & C. S.p.a.



Per ogni informazione sui sollevatori fare riferimento al manuale del costruttore.



A seguito delle suddette prescrizioni e dell'avvertenza specifica riportata tramite etichetta adesiva in prossimità del comando manuale dei sollevatori la Ditta Menci & C. S.p.a. declina ogni responsabilità a danni derivanti dall'uso improprio dei sollevatori telescopici dei propri mezzi.



Exécuter cette manœuvre avant de freiner la remorque, c'est-à-dire à roues libres avant de dételer la semi-remorque du tracteur, en laissant donc la petite manette en position d'arrêt (véhicule entièrement bas).

Dételer le véhicule après l'avoir de nouveau freiné avec le frein de stationnement pneumatique.

Ainsi, puisque la suspension pneumatique est le tampon du détachement du véhicule, même chargé là où c'est possible et autorisé, le problème ne subsiste pas.



Pour éviter les dommages pendant l'arrêt avant de baisser les élévateurs, et plus particulièrement si chargé, décharger entièrement le soufflet de la suspension pneumatique en laissant le levier de commande dans la position stop.

Utilisation des élévateurs pour suspensions pneumatiques

Certains types d'élévateurs télescopiques sont prévus pour les suspensions pneumatiques. Ces élévateurs sont équipés d'une base d'appui au sol en forme de secteur de roue et se différencient dans les typologies distinctes en type A et type S qui permettent, en cas de perte d'air des suspensions pendant l'arrêt, de compenser le déplacement en avant de la semi-remorque, en évitant

donc de compromettre l'intégrité des élévateurs télescopiques. Le critère fondamental pour le bon roulement de la base de l'élévateur de type A est la présence d'une chaussée solide.

En revanche, dans le cas de la base de type S, il n'existe aucune obligation aux conditions du terrain d'appui, puisqu'à l'aide de la plaque plate en acier, située sous la roue de l'élévateur, le déplacement en avant du véhicule est garanti en toute sécurité et stabilité.

Ces élévateurs sont sans aucun doute les plus recommandés pour l'utilisation avec des véhicules à suspensions pneumatiques et sont montés en série sur la plupart des véhicules de l'entreprise Menci & C. S.p.a.



Pour toute information sur les élévateurs, faire référence au manuel du constructeur.



À la suite des prescriptions ci-dessus et de l'avertissement spécifique indiqué via l'étiquette adhésive à proximité de la commande manuelle des élévateurs, l'entreprise Menci & C. S.p.a. décline toute responsabilité des dommages dérivant de l'utilisation impropre des élévateurs télescopiques des propres véhicules.



5. Rimorchio

Descrizione

Il Rimorchio (fig.14), in acciaio o in alluminio, viene realizzato per effettuare l'allestimento per cisterna. Nella seguente descrizione si riferisce anche ai componenti del rimorchio di tipo Biga (fig.15).

Connettori elettrici e pneumatici (part.1, fig.14)

I Rimorchi dispongono semigiunti pneumatici e connettori elettrici posizionati nella parte frontale per effettuare i dovuti collegamenti con la motrice. Si raccomanda la custodia dei connettori in fase di parcheggio.

Cunei (part.2, fig.14)

Fissati solitamente nelle sedi con gli appositi fermi, i cunei di dotazione sono da utilizzare per aumentare l'effetto frenante su terreni inclinati e in sosta.

Freno di stazionamento (part.3, fig.14)

Posizionato nella staffa servizi è presente il freno di stazionamento. Il freno di stazionamento deve essere tirato per frenare il rimorchio e successivamente per eseguire le manovre di aggancio e sgancio alla motrice.

Per sfrenare il rimorchio è sufficiente premere il pulsante come indicato nella targhetta esplicativa sopra ubicata.

Luci di ingombro (part.4, fig.14)

Le luci di ingombro sono destinate a completare le luci di posizione del veicolo, per segnalare le particolari dimensioni del suo ingombro.

Catadiottrico (part.5, fig.14)

Dispositivo a luce riflessa destinato a segnalare la presenza del veicolo.

Targhetta identificativa (fig.1)

Ogni Rimorchio è dotato di una targhetta di identificazione (vedi fig.1 e descrizione di pagina 24) applicata sul longherone destro nella parte anteriore del telaio, su cui sono riportati i dati necessari per la sua identificazione e per le sue parti di ricambio.

Timone (part.7, fig.14)

Il timone di aggancio unisce il rimorchio alla motrice. Sul timone è presente un occhione che deve essere bloccato con fermo meccanico alla campana presente della motrice.

Occhione (part.8, fig.14)

Occhione di aggancio per campana.

5. Remorque

Description

La remorque (fig.14), en acier et en aluminium, est réalisée pour effectuer l'aménagement pour des citernes. La description suivante fait également référence aux composants de la remorque à deux axes (fig.15).

Connecteurs électriques et pneumatiques (part.1, fig.14)

Les remorques disposent de demi-joints pneumatiques et de connecteurs électriques placés dans la partie frontale pour effectuer les branchements nécessaires avec le tracteur. Il est recommandé de surveiller les connecteurs en phase de stationnement.

Cales (part.2, fig.14)

Fixées solidement dans les sièges avec les arrêts appropriés, les cales fournies doivent être utilisées pour augmenter l'effet de freinage sur les terrains inclinés et à l'arrêt.

Frein de stationnement (part.3, fig.14)

Le frein de stationnement est placé sur le boîtier de services. Le frein de stationnement doit être tiré pour freiner la remorque puis pour exécuter les manœuvres d'attelage et de dételage de l'unité tracteur.

Pour débloquer la remorque, il suffit d'appuyer sur le bouton comme indiqué sur la plaque d'explication rapportée ci-dessus.

Lumières d'encombrement (part.4, fig.14)

Les lumières d'encombrement ont pour but de compléter les lumières de position du véhicule pour signaler les dimensions particulières de son encombrement.

Lumière réfléchissante (part.5, fig.14)

Dispositifs à lumière réfléchissante destiné à signaler la présence du véhicule.

Plaque d'identification (fig.1)

Chaque remorque est équipée d'une plaque d'identification (voir fig.1 et description de la page 24) appliquée sur le longeron droit dans la partie antérieure du châssis, sur laquelle sont rapportées les données nécessaires pour son identification et pour ses pièces de rechange.

Timon (part.7, fig.14)

Le timon d'attelage unit la remorque au tracteur. Le timon présente un anneau d'attelage qui doit être bloqué avec un arrêt mécanique à la chape présente du tracteur.

Anneau d'attelage (part.8, fig.14)

Anneau d'attelage pour chape.

Manettino alza container

In prossimità del timone centrale è posizionato il Manettino che consente di bypassare la valvola livellatrice e di regolare l'altezza di marcia (vedi descrizione Manettino alza container di pagina 76).

Protezioni laterali (part.10, fig.14-15)

Sono dispositivi legati all'infornistica stradale pensati per aumentare il grado di sicurezza dei veicoli che presentano un'elevata altezza da terra o un'elevata distanza tra il primo e il secondo asse.

Sollevatore telescopici (part.11, fig.15)

I rimorchi di tipo Biga prodotte dalla Menci & C. S.p.a. vengono allestite con sollevatori telescopici per assi centrali (vedi capitolo 4.2).

Sollevatore posteriore (part.12, fig.15)

Il rimorchio tipo Biga dispone anche di un sollevatore posteriore per garantire maggiore stabilità durante la fase di parcheggio.



Non rimuovere e non viaggiare senza le protezioni laterali. Effettuare controlli periodici per assicurarsi che le protezioni laterali siano sempre ben ancorate al telaio dello stradale.



I cunei per aumentare l'effetto frenante, dopo l'utilizzo, devono obbligatoriamente essere sempre riposizionati nelle loro sedi e fissati con le apposite copiglie.

Per le operazioni di:

Frenatura di emergenza e stazionamento fare riferimento al capitolo 4.3 di pagina 36.

Per le operazioni di:

Parcheggio fare riferimento al capitolo 4.4 di pagina 40.

Manette de levage du conteneur

À proximité du timon central se trouve la manette qui permet d'éviter la vanne niveleuse et de régler la hauteur de marche (voir description de la manette de levage du conteneur de la page 77).

Protections latérales (part.10, fig.14-15)

Il s'agit de dispositifs liés aux accidents de la route pensés pour augmenter le degré de sécurité des véhicules qui présentent une hauteur élevée depuis le sol ou une distance élevée entre le premier et le second axe.

Élévateurs télescopiques (part.11, fig.15)

Les remorques à deux axes produites par l'entreprise Menci & C. S.p.a. sont équipées d'élévateurs télescopiques pour axes centraux (voir chapitre 4.2).

Élévateurs postérieurs (part.11, fig.15)

La remorque à deux axes dispose également d'un élévateur postérieur pour garantir une plus grande stabilité pendant la phase de stationnement.



Ne jamais retirer ni se déplacer sans les protections latérales. Effectuer les contrôles périodiques pour s'assurer que les protections latérales sont toujours bien ancrées au châssis du véhicule.



Les cales pour augmenter l'effet de freinage, après l'utilisation, doivent obligatoirement toujours être replacées dans leur sièges et fixées à l'aide des goupilles appropriées.

Pour les opérations de :

Freinage d'urgence et de stationnement faire référence au chapitre 4.3 de la page 37.

Pour les opérations de :

Stationnement faire référence au chapitre 4.4 de la page 41.



fig. 14

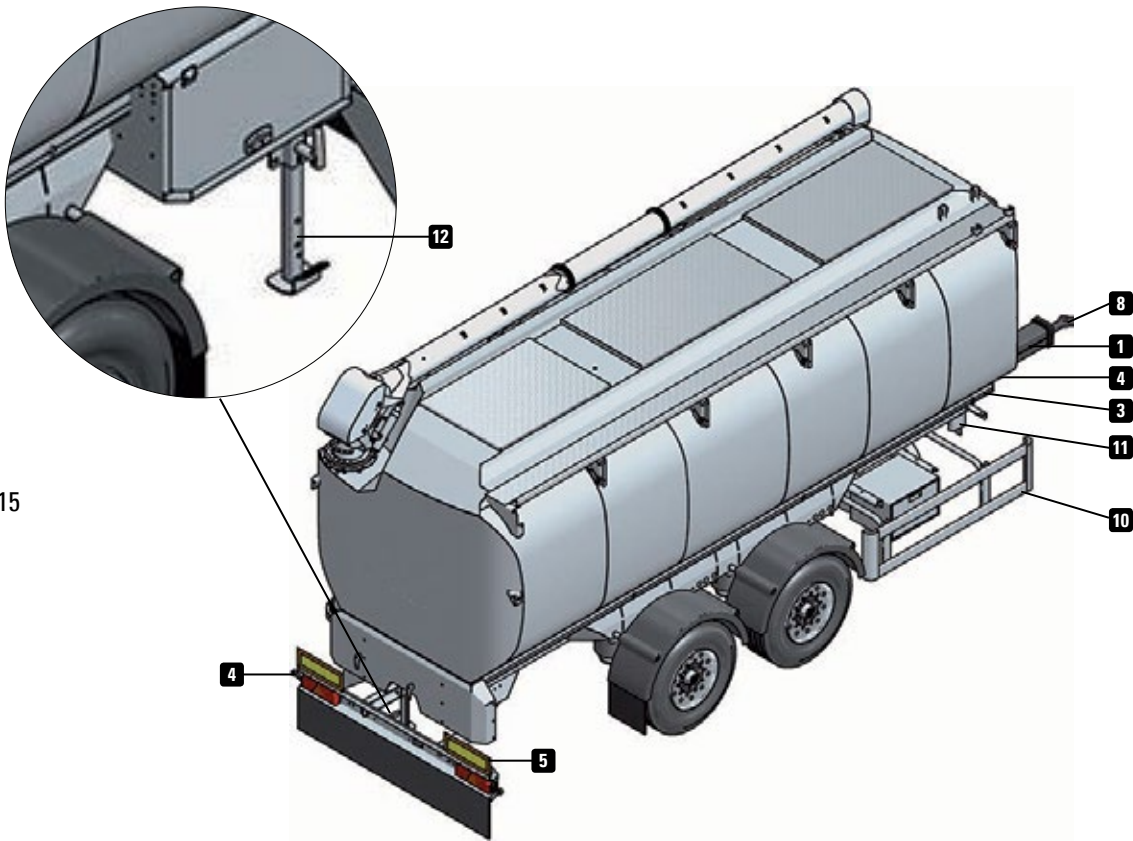


fig.15

5.1 Aggancio/Sgancio Rimorchio

Manovra di aggancio

Prima di effettuare l'operazione di aggancio con la motrice, è necessario assicurarsi che il rimorchio sia frenato.

Per eseguire la frenatura di stazionamento è necessario tirare il pomello del freno di stazionamento (presente sulla staffa servizi).

Dopodiché, è necessario allineare la motrice al rimorchio procedendo lentamente in retromarcia fino a che non sarà possibile l'aggancio tra campana (su motrice) e l'occhione del timone (su rimorchio).

Nel caso in cui la motrice fosse provvista di campana automatica (part.2, fig.16), prima di avvicinare la motrice al rimorchio, sarà necessario provvedere ad armare la campana ruotando l'apposita leva (part.3). Terminata la manovra di aggancio, inserire il perno di fissaggio e bloccarlo con la relativa spina di sicurezza.

Nel caso di campana semplice (part.4, fig.17), verificare allo stesso modo che l'aggancio sia avvenuto e realizzato in modo corretto. Per completare l'operazione di aggancio è necessario collegare i semigiunti pneumatici e poi i connettori elettrici (vedi capitolo 7 Collegamenti pneumatici ed elettrici) che, una volta collegati, determinano automaticamente la sfrenatura del rimorchio.

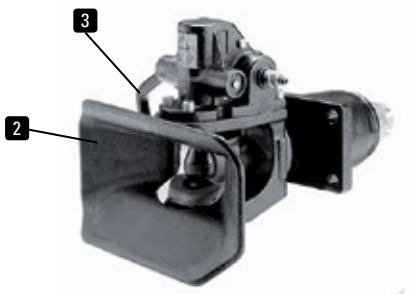


fig. 16



fig. 17

5.1 Attelage/déattelage de la remorque

Manœuvre d'attelage

Avant d'effectuer l'opération d'attelage avec le tracteur, il faut s'assurer que la remorque soit arrêtée à l'aide du frein.

Pour exécuter le freinage de stationnement, il faut tirer le pomméau du frein de stationnement (présent sur le boîtier de services).

Il faut ensuite aligner le tracteur à la remorque en procédant lentement en marche arrière jusqu'à ce que l'attelage entre la chape (sur le tracteur) et l'anneau d'attelage du timon (sur la remorque) soit possible.

Si le tracteur est équipé d'une chape automatique (part.2, fig.16), avant d'approcher le tracteur à la remorque, il faudra procéder à l'armement de la chape en tournant le levier approprié (part.3). Une fois la manœuvre d'attelage terminée, insérer le pivot de fixation et le bloquer avec la fiche relative de sécurité.

En cas de chape simple (part.4, fig.17), vérifier de la même manière que l'attelage soit effectué et réalisé de manière correcte. Pour terminer l'opération d'attelage, il faut brancher les demi-joints pneumatique puis les connecteurs électriques (voir chapitre 7 Branchements pneumatiques et électriques) qui, une fois branchés, déterminent automatiquement le desserrage de la remorque.

Manovra di sgancio

Come primo intervento è necessario assicurarsi che il veicolo trainato sia frenato indipendentemente dalla motrice ed estrarre il pomello del freno di stazionamento.

Successivamente, scollegare i semigiunti pneumatici ed i connettori elettrici assicurandosi che siano ben custoditi. Dopodiché in base alla campana di cui dispone la motrice, provvedere a disarmare l'apposita leva per liberare il rimorchio, salire a bordo della motrice ed allontanarsi.



Dopo ogni operazione di sgancio del rimorchio per effettuare la manovra di parcheggio è buona norma inserire i cunei in dotazione sotto le ruote e in particolare su terreni inclinati. I cunei devono essere posizionati uno per lato, in opposizione al moto del veicolo (secondo la pendenza del terreno), in modo tale da aumentare l'effetto frenante sul veicolo parcheggiato e cautelarsi da errate e involontarie manovre di sfrenatura a semirimorchio o rimorchio sganciato dalla motrice.



Le operazioni di aggancio e sgancio motrice devono essere eseguite con estrema attenzione e indossando appositi guanti di protezione per pericoli di natura meccanica.



Assicurarsi sempre che fra la spina e la boccola della campana non ci sia gioco.



Non mettersi alla guida della motrice per allontanarsi dal rimorchio se si esegue l'operazione di aggancio o di sgancio in due operatori, onde evitare incidenti che potrebbero coinvolgere l'operatore a terra.

Per le operazioni di:

Frenatura di emergenza e stazionamento fare riferimento al capitolo 4.3 di pagina 36.

Per le operazioni di:

Parcheggio fare riferimento al capitolo 4.4 di pagina 40.

Manœuvre de dételage

Comme première intervention, il faut s'assurer que le véhicule traîné soit arrêté au frein indépendamment de le tracteur et extraire le pommeau du frein de stationnement.

Il faut ensuite débrancher les demi-joints pneumatiques et les connecteurs électriques en s'assurant qu'ils soient bien protégés. Ensuite, en fonction de la chape dont dispose le tracteur, procéder à désarmer le levier approprié pour libérer la remorque, monter à bord de le tracteur et s'éloigner.



Après chaque opération de dételage de la remorque, pour effectuer la manœuvre de stationnement, il est bon d'insérer les cales fournies sous les roues et en particulier sur des terrains inclinés. Les cales doivent être placées une de chaque côté, en opposition au sens du moteur du véhicule (selon la pente du terrain), afin d'augmenter l'effet de freinage sur le véhicule stationné et se protéger de mauvaises manœuvres involontaires de desserrage du frein avec la semi-remorque ou la remorque décrochée du tracteur.



Les opérations d'attelage et de dételage du tracteur doivent être exécutées avec une attention extrême et en portant des gants de protection appropriés pour les dangers de nature mécanique.



Toujours s'assurer qu'il n'y ait pas de jeu entre la fiche et le boîtier de la chape.



Ne pas conduire le tracteur pour s'éloigner de la remorque lors des opérations d'attelage ou de dételage si les opérations sont effectuées à deux, pour éviter les incidents qui pourraient impliquer l'opérateur au sol.

Pour les opérations de:

Freinage d'urgence et de stationnement faire référence au chapitre 4.3 de la page 37.

Pour les opérations de :

Stationnement faire référence au chapitre 4.4 de la page 41.

6. Collegamenti pneumatici ed elettrici

Collegamento pneumatico

Ogni stradale prodotto dalla Menci & C. S.p.a. è dotato di due semigiunti pneumatici entrambi situati sul pulpito di comando.

Il collegamento pneumatico identificabile dal tappo di protezione rosso (da sollevare per l'aggancio part.1, fig.18) si riferisce alla linea dell'*Automatico*. La linea dell'automatico permette il riempimento di aria dei serbatoi di sospensioni e di frenata.

Il collegamento pneumatico identificabile dal tappo di protezione giallo si riferisce alla linea del *Moderabile* (part.2, fig.18) che consente il passaggio dell'aria compressa dal serbatoio agli elementi frenanti quando viene azionato l'impianto frenante. Pertanto, prima che un veicolo si muova, sarà opportuna una verifica del livello di caricamento di aria di ogni serbatoio tramite l'indicatore situato sul cruscotto della motrice e, se necessario, provvedere alla ricarica. Tale verifica deve essere effettuata soprattutto se il veicolo è rimasto fermo per qualche giorno poiché i serbatoi potrebbero essere scarichi. Prima di ogni partenza, quindi, sarà opportuno attendere qualche minuto, con il motore della motrice in moto, per consentire la ricarica dei serbatoi di aria ed il corretto gonfiaggio delle diapress.



E' consigliabile verificare spesso la pulizia delle connessioni e proteggere i semigiunti ed i connettori, quando il veicolo è sganciato, con l'applicazione dei tappi di protezione.

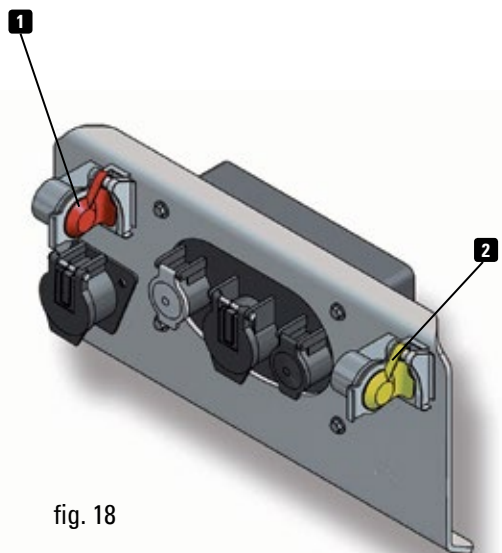


fig. 18

6. Branchements pneumatiques et électriques

Branchement pneumatique

Chaque véhicule produit par l'entreprise Menci & C. S.p.a. est équipé de deux demi-joints pneumatiques situés tous les deux sur le pupitre de commandes.

Le branchement pneumatique identifiable du bouchon de protection rouge (à soulever pour l'attelage part.1, fig.18) se réfère à la ligne de l'*Automatique*. La ligne de l'automatique permet le remplissage d'air des réservoirs de suspensions et de freinage.

Le branchement pneumatique identifiable par le bouchon de protection jaune se réfère à la ligne du *Modérable* (part.2, fig.18) qui permet le passage de l'air comprimé du réservoir aux éléments freinants lorsque l'installation de freinage est actionnée. Donc, avant qu'un véhicule se déplace, il sera opportun de vérifier le niveau de chargement en air de chaque réservoir par l'intermédiaire de l'indicateur situé sur le tableau de bord du tracteur et, si besoin, procéder à la recharge. Cette vérification doit être effectuée surtout si le véhicule est resté à l'arrêt pendant quelques jours, puisque les réservoirs pourraient s'être déchargés. Donc, avant chaque départ, il sera opportun d'attendre quelques minutes, avec le moteur du tracteur en marche, pour permettre la recharge des réservoirs d'air et le gonflage correct des soufflets.



Il est conseillé de vérifier souvent le nettoyage des branchements et de protéger les demi-joints et les connecteurs, lorsque le véhicule est décroché, avec l'application des bouchons de protection.

Collegamento elettrico

Ogni veicolo è dotato di 2 prese elettriche a sette poli alimentate entrambe a 24 Volt, una denominata "Normale" (24 N part.1 fig.19) ed una denominata "Supplementare" (24 S part.2) riconoscibile dal tappo bianco. Entrambe le prese sono situate nella parte anteriore del veicolo sul pulpito di comando. Tali collegamenti alimentano tutti i dispositivi luminosi necessari per la circolazione su strada del veicolo. Pertanto, prima che esso si muova, sarà opportuno effettuare una verifica che accerti che le connessioni siano state effettuate in modo corretto e che tutti i dispositivi funzionino correttamente (fare riferimento allo schema elettrico). Alcune volte le funzioni elettriche delle segnalazioni luminose del semirimorchio possono essere trasmesse in alternativa alle prese 24S e 24N da un'unica presa a 15 poli (part.3) il cui schema dei collegamenti è riportato alla fine del presente manuale nel paragrafo relativo agli schemi ed impianti.

Nei semirimorchi Menci & C. S.p.a la presa a 15 poli è fornita di serie ed è situata al centro tra le due prese a 7 poli. (nota bene: soltanto nei semirimorchi).

Tutte le funzioni elettriche degli impianti frenanti sui semirimorchi Menci & C. S.p.a sono garantite dalla presa denominata ISO 7638.

Pertanto per i trattori dotati di connettore ISO 7638, collegare la loro presa al connettore centrale (part.3).

La presa ISO 7638 è la presa standard secondo le norme vigenti per l'alimentazione ed il monitoraggio delle funzioni di frenatura

con EBS (Electronic Brake System) pertanto deve essere tenuta accuratamente pulita ed efficiente; quindi è vietata ogni tipo di manomissione (part.4).



Assicurarsi che la motrice sia compatibile con i dispositivi di collegamento Menci & C. S.p.a.. Se la motrice utilizzata non fosse dotata di presa elettrica ISO 7638 non mettersi alla guida poiché un collegamento elettrico non regolare causa perdita delle corrette funzioni frenate causando gravi pericoli.

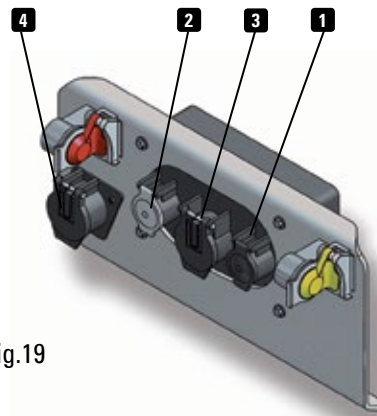


fig.19

Branchement électrique

Chaque véhicule est équipé de 2 prises électriques à sept pôles, toutes les deux alimentées à 24 volts, une dénommée "Normale" (24 N part.1 fig.19) et une dénommée "Supplémentaire" (24 S part.2) que l'on reconnaît grâce à son bouchon blanc. Les deux prises sont situées dans la partie antérieure du véhicule sur le pupitre de commandes. Ces branchements alimentent tous les dispositifs lumineux nécessaires pour la circulation sur route du véhicule. Donc, avant de déplacer le véhicule, il faut effectuer une vérification qui permette de s'assurer que les branchements aient été correctement effectués et que tous les dispositifs fonctionnent correctement (faire référence au schéma électrique). Certaines fois, les fonctions électriques des signalisations lumineuses de la semi-remorque peuvent être transmises en alternative aux prises 24S et 24N par une unique prise à 15 pôles (part.3) dont le schéma des branchements est indiqué à la fin du présent manuel dans le paragraphe relatif aux schémas et aux installations.

Sur les semi-remorques Menci & C. S.p.a, la prise à 15 pôles est fournie en série et est située au centre entre les deux prises à 7 pôles. (remarque : uniquement sur les semi-remorques).

Toutes les fonctions électriques des installations de freinage sur les semi-remorques Menci & C. S.p.a sont garanties par la prise dénommée ISO 7638.

Donc, pour les tracteurs équipés de connecteur ISO 7638, brancher leur prise au connecteur central (part.3).

La prise ISO 7638 est la prise standard selon les normes en vigueur pour l'alimentation et la surveillance des fonctions de freinage

avec EBS (Electronic Brake System), elle doit donc être maintenue soigneusement propre et efficace; tout type de modification est donc interdit (part.4).



S'assurer que le tracteur soit compatible avec les dispositifs de branchement Menci & C. S.p.a.. si le tracteur utilisé ne devait pas être équipé de prise électrique ISO 7638, ne pas la conduire puisqu'un branchement électrique non réglementaire entraînerait une perte des fonctions correctes de freinage pouvant entraîner de graves dangers.



6.1 Freni - Impianto frenante

EBS

I veicoli Menci & C. S.p.a sono equipaggiati di un dispositivo di frenatura elettronica detta EBS che assolve in se con unica valvola integrata con una centralina elettronica le funzioni di correttore di frenata e di antibloccaggio ruote. L'EBS garantisce un ridotto tempo di reazione e di incremento dei freni sull'asse anteriore e posteriore e sugli assi del rimorchio o semirimorchio. Offre un bilanciamento ottimale in qualsiasi momento tra mezzo trainante e rimorchio.

Manutenzione EBS:

Il sistema è completamente elettronico ed è fornito già tarato e regolato e non richiede di norma alcuna manutenzione.

Controlli: fare controllare periodicamente da officine autorizzate se il comportamento in frenata del semirimorchio ed i valori di frenata corrispondono ai parametri richiesti dalla Unione Europea.



La centralina elettronica del EBS è protetta da password ed è vietato nella maniera più assoluta manometterla.



L'EBS (Electronic Braking System) offre il miglior controllo possibile della frenata. Garantisce infatti una risposta istantanea dei freni con un'applicazione e un rilascio immediato, direttamente proporzionali alla pressione esercitata sul pedale. Il rilascio veloce e simultaneo del freno contribuisce a ridurre l'attrito. L'attrito si verifica quando il rilascio del freno su alcuni assi viene momentaneamente ritardato (un sistema di frenata pneumatico tradizionale reagisce più lentamente rispetto a uno elettronico).

L'EBS aumenta considerevolmente la stabilità in qualsiasi condizione ed elimina gran parte dello stress associato alle frenate di emergenza. Nemmeno la soluzione pneumatica più avanzata è in grado di fornire una risposta così rapida, bilanciata e stabile.

6.1 Freins - installation de freinage

EBS

Les véhicules Menci & C. S.p.a sont équipés d'un dispositif de freinage électronique dit EBS qui comprend en une unique vanne intégrée avec une centrale électronique les fonctions de correcteur de freinage et d'antiblocage des roues. L'EBS garantit un temps réduit de réaction et d'augmentation des freins sur l'axe antérieur et postérieur et sur les axes de la remorque ou de la semi-remorque. Il offre un équilibre optimal à tout moment entre le camion-remorque et la remorque.

Entretien EBS:

Le système est entièrement électronique et est fourni déjà étalonné et réglé et ne requiert en général aucun entretien.

Contrôles: faire contrôler régulièrement par un atelier autorisé si le comportement en freinage de la semi-remorque et les valeurs de freinage correspondant aux paramètres requis par l'Union européenne.



La centrale électronique de l'EBS est protégée par un mot de passe et il est strictement interdit de le modifier.



L'EBS (Electronic Braking System) offre le meilleur contrôle possible du freinage. En effet, il garantit une réponse instantanée des freins avec une application et un relâchement immédiat, directement proportionnels à la pression exercée sur la pédale. Le relâchement rapide et simultané du frein contribue à réduire le frottement. Le frottement se vérifie lorsque le relâchement du frein sur certains essieux est momentanément retardé (un système de freinage pneumatique traditionnel réagit plus lentement par rapport à un système électronique).

L'EBS augmente considérablement la stabilité dans n'importe quelle condition et élimine une grande partie du stress associé aux freinages d'urgence. Même la solution pneumatique la plus avancée n'est pas capable de fournir une réponse si rapide, équilibrée et stable.

Serbatoi aria

L'impianto dei freni e delle sospensioni sono ad attivazione pneumatica e quindi necessitano di aria compressa. Pertanto, affinché essi possano usufruire costantemente della quantità di aria necessaria per il loro funzionamento, ogni veicolo è stato dotato di due distinti serbatoi nei quali viene continuamente accumulata aria compressa. Per cui, se il veicolo è rimasto fermo per qualche giorno e i serbatoi aria si sono scaricati, prima di iniziare un viaggio, è opportuno attendere qualche minuto con la motrice in moto, per permettere la ricarica dei serbatoi ed il corretto gonfiaggio delle diapress (molle ad aria) delle sospensioni.

La continua immissione di aria compressa nei serbatoi causa l'effetto condensa con relativa produzione di acqua. Perciò, periodicamente, si rende necessario lo spurgo di tale acqua dai rispettivi serbatoi. Tale intervento si ottiene spingendo l'anello della valvola di spurgo (part.1, fig.20) situata sotto ogni serbatoio, e facendo fuoriuscire completamente l'acqua di condensa contenuta nei serbatoi.

Ogni 5.000 km: eseguire lo spurgo dell'acqua di condensa. Per limitare i problemi della condensa sarebbe opportuno dotare la motrice di un adeguato essiccatore per l'aria dei servizi pneumatici.

Filtri aria impianto frenante

Anche le condotte delle linee di alimentazione dell'aria al serbatoio rimorchio ed al correttore (linea testa gialla) sono protette in ingresso da filtri che vanno puliti periodicamente.

Questi filtri sono situati per facilitare la manutenzione sulla parte anteriore del semirimorchio, ovvero sui giunti stessi di accoppiamento testa rossa e testa gialla (vedi fig.21, part. 1 e 2) o immediatamente dietro il giunto (filtro in linea). Per effettuare la pulizia dei filtri è necessario estrarre con apposito utensile e adoperare aria compressa per rimuovere le impurità.



Per ogni informazione sull'uso e la manutenzione dei dispositivi di connessione fare riferimento al manuale del costruttore.



fig. 20

Réservoirs d'air

L'installation des freins et des suspensions sont à activation pneumatique et ont donc besoin d'air comprimé. Donc, afin que ceux-ci puissent profiter constamment de la quantité d'air nécessaire pour leur fonctionnement, chaque véhicule a été équipé de deux réservoirs distincts dans lesquels de l'air comprimé est continuellement accumulé. Donc, si le véhicule est resté à l'arrêt pendant quelques jours et que les réservoirs d'air se sont déchargés, avant de commencer à utiliser le véhicule, il faut attendre quelques minutes avec le tracteur en marche, pour permettre la recharge des réservoirs et le gonflage correct des soufflets (ressorts à air) des suspensions.

L'immission continue d'air comprimé dans les réservoirs est à l'origine de l'effet de condensation avec la production relative d'eau. Il faut donc régulièrement purger cette eau des réservoirs respectifs. Cette intervention est effectuée en poussant l'anneau de la vanne de purge (part.1, fig.20) située sous chaque réservoir, et en faisant entièrement sortir l'eau condensée contenue dans les réservoirs.

Tous les 5000 km: effectuer la purge de l'eau de condensation. Pour limiter les problèmes de la condensation, il serait opportun d'équiper le tracteur d'un séchoir approprié pour l'air des services pneumatiques.

Filtres à air de l'installation de freinage

Même les conduites des lignes d'alimentation de l'air sur le réservoir de la remorque et sur le correcteur (ligne tête jaune) sont protégées en entrée par des filtres qui doivent être régulièrement nettoyés.

Ces filtres sont placés pour faciliter l'entretien sur la partie antérieure de la semi-remorque, c'est-à-dire sur les joints même de couplage tête rouge et tête jaune (voir fig.21, part. 1 et 2) ou immédiatement derrière le joint (filtre en ligne). Pour effectuer le nettoyage des filtres, il faut extraire avec un outil approprié et travailler avec de l'air comprimé pour retirer les impuretés.



Pour toute information relative à l'utilisation et à l'entretien des dispositifs de connexion, faire référence au manuel du constructeur.

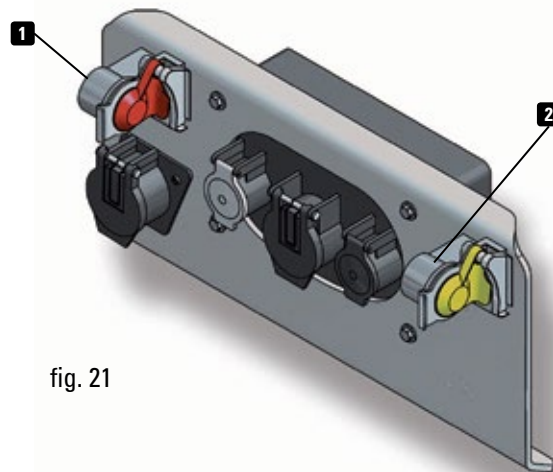


fig. 21

7. Assali

Assali

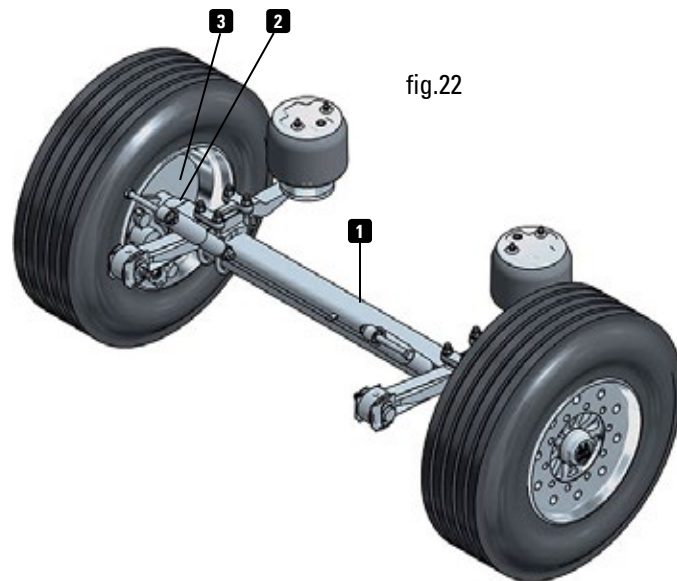
Gli assali (vedi fig.22) sono i componenti attraverso i quali il peso della struttura del veicolo ed il carico trasportato viene scaricato, attraverso i mozzi, sulle ruote. L'assemblaggio di un assale comprende: il tubo portante (part.1), il gruppo mozzo completo dei cuscinetti di rotolamento (part.2) e il gruppo freno che può essere a disco o a tamburo (part.3).



Per la manutenzione di questi componenti (assale, mozzo, freno) dei veicoli Menci & C. S.p.a. si rimanda alla consultazione del manuale specifico del costruttore degli assali che viene allegato e fa parte integrante ed inseparabile del presente manuale. Menci & C. S.p.a. utilizza principalmente assali BPW, SAF e MERCEDES.



Per le operazioni di manutenzione, ingrassaggio, regolazione e sostituzione freni fare riferimento al manuale relativo dell'assale montato sullo stradale acquistato. Per ogni evenienza è raccomandabile rivolgersi ad una officina autorizzata.



7. Essieux

Essieux

Les essieux (voir fig.22) sont les composants grâce auxquels le poids de la structure du véhicule et la charge transportée est déchargée, via les moyeux, sur les roues. Le montage d'un essieu comprend: le tuyau portant (part.1), le groupe moyeu avec les roulements à billes de roulement (part.2) et le groupe frein qui peut être à disque ou à tambour (part.3).



Pour l'entretien de ces composants (essieu, moyeu, frein) des véhicules Menci & C. S.p.a., se référer à la consultation du manuel spécifique du constructeur des essieux qui est joint et fait partie intégrante et inséparable du présent manuel. Menci & C. S.p.a utilise principalement les essieux BPW, SAF et MERCEDES.



Pour les opérations d'entretien, de graissage, de réglage et de remplacement des freins, faire référence au manuel relatif de l'essieu monté sur le véhicule acheté. Pour toute éventualité, il est recommandé de s'adresser à un atelier autorisé.



Si ricorda di particolare importanza il controllo del consumo delle guarnizioni frenanti e la loro sostituzione quando lo spessore è arrivato al minimo consigliato (vedi manuale del costruttore assale), tuttavia, per i freni a tamburo sostituire le guarnizioni quando il loro spessore risulta essere inferiore a 5 mm. Per i freni a disco, sostituire le pastiglie quando lo spessore della guarnizione frenante risulta inferiore a 4 mm.

Allineamento convergenza assali

Per un corretto consumo dei pneumatici è necessario un corretto allineamento degli assali.

Gli assali devono risultare su assi paralleli e le misurazioni rilevate devono risultare uguali a destra e a sinistra, tuttavia è ammessa una tolleranza di soltanto ± 1.5 mm (il lato più corto deve essere quello destro).

La ditta Menci garantisce il rispetto di tali quote e tolleranze all'atto della consegna del veicolo.

Saranno accettate contestazioni in garanzia soltanto per i veicoli a telaio nudo e soltanto prima dell'installazione della carrozzeria.

Maggiori informazioni sul controllo della convergenza si trovano sul manuale assali corrispondente alla ditta fabbricante degli assali stessi.

Assale autosterzante

L'assale autosterzante è dotato di snodi ad asse verticale posizionati in maniera tale che durante la marcia in avanti del semirimorchio nelle curve si auto-orienti nel verso della curva riducendo l'usura dei pneumatici e nel caso che sia montato sul terzo asse riduce anche il raggio di sterzata dell'autosnodato.

Durante la retromarcia però la geometria dell'assale autosterzante fa sì che l'asse si oppone al moto rettilineo e le ruote, mettendosi di traverso, potrebbero danneggiarsi oltre che rendere difficile la manovra di retromarcia. Pertanto la funzione di autosterzante di questo assale va bloccata.

L'assale autosterzante, può essere bloccato mediante un perno ad innesto pneumatico il cui comando può avvenire elettricamente dalla cabina (durante la manovra) oppure da terra mediante un apposito deviatore pneumatico il cui pomello di manovra, nei semirimorchi Menci & C. S.p.a è in genere situato nella staffa di servizi ed indicato con apposita targhetta adesiva (bloccaggio asse – axle blocking).



Quando si sgancia un semirimorchio dalla motrice e lo si parcheggia, è consigliato di bloccare l'assale autosterzante direttamente dalla staffa dei servizi, poiché eventuali agganci con mezzi non predisposti alla funzione di bloccaggio potrebbero danneggiare l'assale autosterzante.



Il faut se rappeler en particulier du contrôle de la consommation des joints des freins et de leur remplacement lorsque l'épaisseur est arrivé à un minimum conseillé (voir manuel du constructeur essieu); cependant, pour les freins à tambour, remplacer les joints lorsque leur épaisseur s'avère être inférieure à 5 mm. Pour les freins à disque, remplacer les plaquettes lorsque l'épaisseur du joint de freinage est inférieure à 4 mm.

Alignement de la convergence des essieux

Pour une consommation correcte des pneumatiques, il faut correctement aligner les essieux.

Les essieux doivent être sur des axes parallèles et les mesures relevées doivent être égales à droite et à gauche; cependant, une tolérance de seulement $\pm 1,5$ mm est admise (le côté le plus court doit être le côté droit).

L'entreprise Menci garantit le respect de ces valeurs et des tolérances au moment de la livraison du véhicule.

Des contestations sous garantie seront acceptées uniquement pour les véhicules à châssis nu et uniquement avant l'installation de la carrosserie.

De plus amples informations sur le contrôle de la convergence se trouvent dans le manuel des essieux correspondant au fabricant des essieux même.

Essieu autodirecteur

L'essieu autodirecteur est équipé de joints et d'axes verticaux placés de telle sorte que pendant la marche en avant de la semi-remorque dans les virages, il s'auto-orienté dans la direction du virage réduisant l'usure des pneumatiques et s'il devait être monté sur le troisième axe, il réduit également le rayon de direction du véhicule articulé. Cependant, pendant la marche arrière, la géométrie de l'essieu autodirecteur fait que l'essieu s'oppose au déplacement rectiligne et les roues, en se mettant de travers, pourraient s'endommager en plus de rendre plus difficile la manœuvre de marche arrière. Donc, la fonction autodirectrice de cet essieu doit être bloquée.

L'essieu autodirecteur peut être bloqué à l'aide d'un pivot à couplage pneumatique dont la commande peut se faire de manière électrique depuis la cabine (pendant la manœuvre) ou bien depuis le sol à l'aide d'un dérailleur pneumatique approprié dont le pommeau de manœuvre, sur les semi-remorques Menci & C. S.p.a. est en général situé sur le boîtier de services et indiqué par la plaquette adhésive appropriée (bloccaggio asse - blocage de l'axe).



Lorsqu'une semi-remorque est détachée du tracteur et qu'elle est stationnée, il est conseillé de bloquer l'essieu autodirecteur directement depuis le boîtier de services, puisque les éventuels attelages avec des moyens non prévus à la fonction de blocage pourraient endommager l'essieu autodirecteur.



La funzione terzo asse autosterzante viene automaticamente bloccata se sullo stesso semirimorchio è presente ed attivata la funzione di sollevamento del primo assale.

Convergenza assale autosterzante

L'assale autosterzante è costruito con convergenza anteriore dei pneumatici. La regolazione della convergenza si ottiene agendo sulla barra di regolazione (per assali con barra filettata), oppure sulle boccole elastiche eccentriche all'estremità della barra (per assali con barra fissa).

Controlli

Ogni 50.000 km: controllare l'allineamento degli assali fissi e la convergenza di quello sterzante.



Se il veicolo dovesse essere sottoposto ad un intervento di convergenza, sarà necessario eseguirlo presso un'Officina autorizzata Menci & C. S.p.a.

Assale sollevabile (optional)

Su richiesta del Cliente tutti i semirimorchi a tre assali di produzione Menci & C. S.p.a. possono essere dotati di un dispositivo che permette il sollevamento sia del primo asse che del terzo o di entrambi. Tale dispositivo di sollevamento, è subordinato alle relative norme del Codice della strada italiano e alla direttiva specifica CE.

Secondo il codice della strada italiano un assale può essere sollevato fino a quando il carico gravante sugli altri due assi rimasti a terra non raggiunge il 75% del carico massimo ammesso per asse. Pertanto, il dispositivo di sollevamento del primo asse è costituito da una parte pneumatica di comando e controllo della funzione di sollevamento, che tramite una valvola tarata e sigillata controlla il carico sulle sospensioni e disattiva il sollevamento dell'assale, quando, la pressione delle diapress degli assi rimasti a terra supera i tre quarti del valore corrispondente al carico massimo ammesso per asse.

Sempre per direttiva europea vigente, una volta che la valvola preposta al controllo ha disattivato la funzione di sollevamento, la stessa non può più essere attivata fino a che la pressione nelle sospensioni non è scesa di almeno un bar rispetto al valore di soglia (in pratica fino allo scarico del materiale trasportato).



La fonction du troisième axe autodirecteur est automatiquement bloquée si sur la même semi-remorque est présente et activée la fonction de levage du premier essieu.

Convergence essieu autodirecteur

L'essieu autodirecteur est construit avec la convergence antérieure des pneumatiques. Le réglage de la convergence est obtenu en agissant sur la barre de réglage (pour les essieux avec barre filetée), ou bien sur les douilles élastiques excentriques au niveau de l'extrémité de la barre (pour les essieux avec barre fixe).

Contrôles

Tous les 50 000 km: contrôler l'alignement des essieux fixes et la convergence de celui directeur.



Si le véhicule devait être soumis à une intervention de convergence, il sera nécessaire de l'effectuer auprès d'un atelier autorisé Menci & C. S.p.a.

Essieu relevable (en option)

Sur demande du client, toutes les semi-remorques à trois essieux de production Menci & C. S.p.a. peuvent être équipées d'un dispositif qui permet de soulever aussi bien le premier essieu que le troisième ou bien les deux. Ce dispositif de levage est subordonné aux normes relatives du Code de la route italien et à la directive CE spécifique.

Selon le code de la route italien, un essieu peut être soulevé jusqu'à ce que la charge présente sur les deux autres essieux restés au sol n'atteigne 75% de la charge maximale admise par axe. Donc, le dispositif de levage du premier essieu est constitué d'une partie pneumatique de commande et de contrôle de la fonction de levage, qui par l'intermédiaire d'une vanne étalonnée et scellée, contrôle la charge sur les suspensions et désactive le levage de l'essieu, lorsque la pression des soufflets des axes restés au sol dépasse les trois quarts de la valeur correspondant à la charge maximale admise par axe.

Toujours selon la directive européenne en vigueur, une fois que la vanne prévue pour le contrôle a désactivé la fonction de levage, celle-ci ne peut plus être activée jusqu'à ce que la pression dans les suspensions n'est pas descendue d'au moins une bar par rapport à la valeur de seuil (en réalité, jusqu'au déchargement du matériel transporté).



In base alla marca usata per all'allestimento dei comandi pneumatici della staffa di servizio, è presente il comando manuale di sollevamento assale. Il comando manuale deve essere premuto da terra e al raggiungimento del valore di massimo carico consentito la valvola blocca la funzione di sollevamento facendo discendere l'assale.



Menci & C. S.p.a. predispone tutti i propri stradali con impianto elettrico per il comando in cabina per effettuare il sollevamento dell'assale.



Il sollevamento dell'assale è consentito fino al raggiungimento del valore di massimo carico consentito con due assi a terra.



La valvola di sollevamento è tarata dalla ditta Menci & C. S.p.a ai massimi di legge secondo le omologazioni fatte da Menci & C. S.p.a. ed è vietata ogni manomissione, pena la decadenza della garanzia sul veicolo oltre che la perseguibilità civile in base al codice della strada.



Menci & C. S.p.a. dispone i propri stradali per il sollevamento e la discesa dell'assale di un'elettrovalvola NA che su richiesta può essere sostituita con una elettrovalvola NC, che in automatico abbassa l'assale tutte le volte che si spegne il quadro della motrice.



Nei veicoli dotati di impianto di frenatura con EBS la funzione di controllo del carico può essere assolta oltre che dalla valvola sopra descritta anche dalla centralina elettronica dell'EBS garantendo però un funzionamento identico del controllo del carico in osservanza delle direttive di legge vigenti.



En fonction de la marque utilisée pour l'aménagement des commandes pneumatiques du boîtier de service, la commande manuelle de levage de l'essieu est présente. La commande manuelle doit être appuyée depuis le sol et une fois la valeur de charge maximale autorisée atteinte, la vanne bloque la fonction de levage en faisant descendre l'essieu.



Menci & C. S.p.a. prépare tous ses véhicules avec une installation électriques pour effectuer la commande de levage de l'essieu en cabine.



Le soulèvement de l'essieu est autorisé jusqu'à avoir atteint la valeur de charge maximale autorisée avec les deux axes au sol.



La vanne de levage est étalonnée par l'entreprise Menci & C. S.p.a sur les valeurs maximales autorisées par la loi selon les homologations faites par l'entreprise Menci & C. S.p.a. et toute modification est interdite, sous peine d'annuler la garantie sur le véhicule, en plus de la poursuite légales civiles en fonction du code de la route.



Menci & C. S.p.a. dispose ses propres véhicules pour le levage et la descente de l'essieu d'une électrovanne NA qui sur demande peut être remplacée par une électrovanne NC, qui baisse automatiquement l'essieu à chaque fois que le tableau électrique du tracteur est éteint.



Sur les véhicules équipés d'une installation de freinage avec EBS, la fonction de contrôle de la charge peut être effectuée, en plus que par la vanne décrite ci-dessus, également par la centrale électroniques de l'EBS garantissant cependant un fonctionnement identique du contrôle de la charge dans le respect des directives de loi en vigueur.

8. Sospensioni

I veicoli di produzione Menci & C. S.p.a montano soltanto sospensioni pneumatiche ovvero, sistemi meccanici di sostenimento del carico trasmesso agli assali in cui la funzione di sostenimento è affidata ad una molla ad aria comunemente chiamata "diapress" (part.1, fig.23), che viene alimentata da un apposito impianto pneumatico.

La funzione ammortizzatrice delle sollecitazioni dinamiche sugli assali durante il moto viene assolta dagli ammortizzatori idraulici (due per assale part.2) e dai silentblock in gomma alloggiati dentro l'occhio di traino della balestra (part.3).

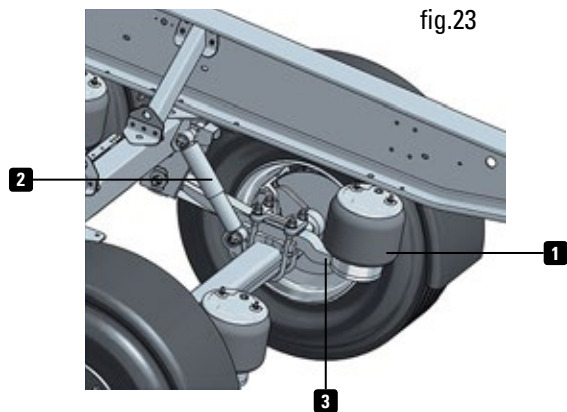
La funzione di traino dell'assale e la stabilizzazione delle spinte laterali viene assolta da due robusti bracci di traino comunemente chiamati balestre.

Altezza di marcia della sospensione

L'altezza di marcia è la quota caratteristica di ogni gruppo di sospensione pneumatica ed è la distanza tra il centro dell'assale e la faccia inferiore del longherone del telaio a cui la sospensione stessa è collegata. Tale distanza è denominata "altezza di marcia" o altezza standard e, una volta regolata, resta invariata durante l'uso del mezzo sia a vuoto che a carico.

La quota dell'altezza di marcia dipende unicamente dai componenti della sospensione e dalle scelte di progetto del costruttore del veicolo e pertanto, tale quota, in condizioni di marcia, deve essere rigorosamente rispettata onde evitare gravi danni ai componenti della sospensione ad al veicolo stesso.

Le variazioni dell'altezza di marcia che non rispetta i valori indicati dalla ditta costruttrice del veicolo, fanno decadere ogni responsabilità della Menci & C. S.p.a. da ogni danno o inconveniente oltre che far decadere forma di garanzia.



8. Suspensions

Les véhicules produits par Menci & C. S.p.a présentent seulement des suspensions pneumatiques c'est-à-dire, des systèmes mécaniques de soutien de la charge transmise par les essieux où la fonction de soutien est confiée à un ressort à air communément appelé "soufflet" (part.1, fig.23), qui est alimenté par une installation pneumatique appropriée.

La fonction d'amortisseur des sollicitations dynamiques sur les essieux pendant le déplacement est prise en charge par les amortisseurs hydrauliques (deux par essieu part.2) et par les silentblocks en caoutchouc logés dans l'anneau de traction des lames à ressort (part.3).

La fonction de traction de l'essieu et la stabilisation des poussées latérales est prise en charge par deux bras robustes de traction communément appelés les ressorts à lames.

Hauteur de marche de la suspension

La hauteur de marche est la valeur caractéristique de chaque groupe de suspension pneumatique et est la distance entre le centre de l'essieu et la face inférieure du longeron du châssis auquel la suspension est reliée. Cette distance est dénommée "hauteur de marche" ou hauteur standard et, une fois réglée, reste inchangée pendant l'utilisation du véhicule aussi bien à vide que chargé.

La valeur de la hauteur de marche dépend uniquement des composants de la suspension et des choix de projet du constructeur du véhicule et donc, cette valeur, dans des conditions de marche, doit être rigoureusement respectée pour éviter des graves dommages sur les composants de la suspension et sur le véhicule même.

Les variations de hauteur de marche qui ne respectent pas les valeurs indiquées par le constructeur du véhicule, feront annuler toute responsabilité de la part de l'entreprise Menci & C. S.p.a. de tout dommage ou inconvénient en plus de faire annuler toute forme de garantie.

Semirimorchi

Tra tutte le possibili configurazioni esistenti in commercio i gruppi sospensione dei semirimorchi Menci & C. S.p.a. sono equipaggiati con due differenti soluzioni di sospensioni caratterizzate da due ben determinate altezze di marcia indipendenti dalla marca di assale a cui sono abbinare:

tipo A:

Riconoscibile dalla forma della balestra SAGOMATA SOPRA L'ASSALE e caratterizzata da una altezza di marcia standard: FH = 325 mm

tipo B:

Riconoscibile dalla forma della balestra DIRITTA SOTTO L'ASSALE in cui l'altezza di marcia standard risulta : FH = 280 mm



Sulle quote sopra indicate è accettata una tolleranza sulla misurazione di ± 10 mm, oltre tale variazione si possono concedere deroghe alla regolazione dalla altezza di marcia di pochi centimetri soltanto su richiesta specifica al nostro ufficio tecnico che le autorizzerà caso per caso con delega scritta.

Regolazione

La regolazione dell'altezza di marcia del veicolo si effettua agendo sul blocchetto situato sull'asta verticale della valvola livellatrice (pag.74, fig.24) posizionata sotto al telaio in corrispondenza dell'assale centrale.

La misurazione dell'altezza di marcia (dal sotto del longherone al centro del tubo assale) va fatta sull'assale centrale a cui è collegata la valvola livellatrice, a veicolo fermo non frenato su terreno perfettamente in piano e nel caso di intervento sul blocchetto dell'asta verticale va ricontrollata dopo aver fatto un breve tragitto in piano.

Controlli periodici

I veicoli vengono consegnati nuovi al cliente con altezza di marcia alla quota standard sopra indicata.

Per i veicoli che devono essere carrozzati si prescrive il controllo dell'altezza di marcia al termine della installazione della carrozzeria prima della messa su strada.



Per maggiori specifiche relative alla manutenzione delle sospensioni fare riferimento al manuale del costruttore.

Semi-remorques

Parmi toutes les configurations possible existantes dans le commerce, les groupes suspension des semi-remorques Menci & C. S.p.a. sont équipés de deux solutions différentes de suspensions caractérisées par deux hauteur de marche déterminées indépendantes de la marche d'essieu auquel elles sont associées:

type A:

Reconnaissable à la forme des lames à ressort MOULÉE AU-DESSUS DE L'ESSIEU et caractérisé par une hauteur de marche standard: FH = 325 mm

type B:

Reconnaissable à la forme du ressort à lame DROIT SOUS L'ESSIEU où la hauteur de marche standard est de: FH = 280 mm



Pour les valeurs indiquées ci-dessus, seule une tolérance sur la mesure de ± 10 mm est acceptée; au-delà de cette variation, des dérogations peuvent être concédées au réglage de la hauteur de marche de quelques centimètres uniquement sur demande spécifique à notre bureau technique qui les autorisera au cas par cas avec une délégation écrite.

Réglage

Le réglage de la hauteur de marche du véhicule est effectué en agissant sur le bloc situé sur la tige verticale de la vanne niveleuse (pag.75, fig.24) placée sur le châssis en correspondance de l'essieu central.

La mesure de la hauteur de marche (de dessous du longeron au centre du tuyau de l'essieu) doit être effectuée sur l'essieu central auquel est relié la vanne niveleuse, avec le véhicule à l'arrêt non freiné sur un terrain parfaitement plat et en cas d'intervention sur le bloc de la tige verticale doit être contrôlée de nouveau après avoir effectué un court trajet à plat.

Contrôles périodiques

Les véhicules sont livrés neufs au client avec une hauteur de marche à la valeur standard indiquée ci-dessus.

Pour les véhicules qui doivent être carrossés, il faut contrôler la hauteur de marche une fois terminée l'installation de la carrosserie avant la mise sur route.



Pour plus de caractéristiques relatives à l'entretien des suspensions, faire référence au manuel du constructeur.

Ogni 25.000 km:

- Verificare la corretta quota dell'altezza di marcia.
- Verificare il serraggio dei dadi dei cavallotti di fissaggio delle balestre all'assale.
- Verificare lo stato dei silentblocks della balestra e di quelli dell'ammortizzatore.
- Controllare il funzionamento degli ammortizzatori. (Assenza di tracce di olio all'esterno e assenza di screpolature sulla gomma dei silent-block).

Ogni 100.000 km:

- Sostituzione degli ammortizzatori.



Utilizzare solamente ricambi originali con caratteristiche identiche all'originale.

Valvola livellatrice

Come precedentemente anticipato la valvola che tiene costante l'altezza di marcia della sospensione pneumatica si chiama valvola livellatrice (fig.24).

Si tratta di una valvola di intercettazione del flusso di aria interposta tra il serbatoi delle sospensioni e le diapress situate sopra l'assale.

La valvola è fissata al telaio su apposita staffa ed è collegata all'assale per mezzo di due asticelle, una orizzontale ed una verticale disposte a 90° circa l'una rispetto all'altra.

Questa disposizione in fase di carico permette di alimentare d'aria le diapress grazie alla rotazione dell'asta orizzontale, che agisce come distributore rotante di intercettazione. In fase di scarico, ovvero in caso di aumento di quota tra l'assale ed il telaio, l'asta verticale induce le diapress ad espellere l'aria in eccesso mantenendo costante l'altezza di marcia.

Se, in occasione di verifiche della corretta altezza di marcia, si riscontrassero valori non conformi a quelli indicati nel paragrafo precedente, allora sarà necessaria una nuova taratura della valvola. A tal fine vedere le istruzioni nel paragrafo regolazione (pagina 72).

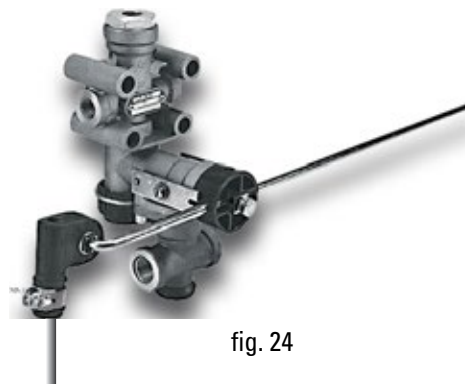


fig. 24

Tous les 25 000 km:

- Vérifier la valeur correcte de la hauteur de marche.
- Vérifier le serrage des écrous des chapes de fixation des ressorts à lames sur l'essieu.
- Vérifier l'état des silentblocks des lames à ressort et de ceux de l'amortisseur.
- Contrôler le fonctionnement des amortisseurs. (Absence de traces d'huile à l'extérieur et absence de craquelures sur le caoutchouc des silentblocks).

Tous les 100 000 km:

- Remplacement des amortisseurs.



Utiliser uniquement des pièces de rechange originales avec des caractéristiques identiques à l'original.

Vanne niveleuse

Comme précédemment anticipé, la vanne qui maintient constante la hauteur de marche de la suspension pneumatique s'appelle vanne niveleuse (fig.24).

Il s'agit d'une vanne d'interception du flux d'air interposé entre le réservoir des suspensions et les soufflets situés au-dessus de l'essieu.

La vanne est fixée sur le châssis sur un étrier approprié et est branchée sur l'essieu à l'aide de deux tiges, une horizontale et une verticale disposées à 90° environ l'une par rapport à l'autre. Cette disposition en phase de chargement permet d'alimenter en air les soufflets grâce à la rotation de la tige horizontale, qui agit comme distributeur rotatif d'interception. En phase de déchargement, c'est-à-dire en cas d'augmentation de la valeur entre l'essieu et le châssis, la tige verticale induit le soufflet à expulser l'air en excès tout en maintenant constante la hauteur de marche.

Si, à l'occasion de vérifications de la hauteur correcte de marche, des valeurs non conformes à celle indiquées dans le paragraphe précédent devaient être rencontrés, alors un nouvel étalonnage de la vanne devait être nécessaire. Pour cela, voir les instructions du paragraphe de réglage (page 72).

Manettino alza container

Il manettino alza container (part.1, fig.25) consente di modificare “manualmente” l’altezza del piano di carico by-passando la valvola livellatrice e quindi di porre il piano ad un’altezza diversa da quella prestabilita. Si specifica che tale intervento deve essere eseguito sempre a veicolo fermo.

Per abbassare il piano di carico ruotare il manettino a sinistra in posizione 1 (vedi fig.26). Per alzare il piano di carico ruotare il manettino a destra in posizione 2 (fig.26). Per effettuare la marcia, collocare il manettino sulla posizione 3 (altezza standard obbligatoria di marcia).



La modalità di rotazione per posizionare il manettino alza container, può variare in base alla marca usata dei comandi pneumatici per all’allestimento della staffa di servizio.



Evitare assolutamente di ruotare il manettino se il semirimorchio è carico ed è sganciato dalla motrice e con le ruote frenate, in quanto i sollevatori telescopici potrebbero danneggiarsi.



Non usare il manettino alza container, come sollevatore di servizio per la manutenzione del veicolo. Ricorrere ai sistemi di sollevamento del mezzo consentiti per legge e prevenzione infortuni.



In tutti i dispositivi di comando sono presenti delle targhette di avvertenza per il corretto utilizzo degli strumenti, per l’incolumità dell’utente e del veicolo.

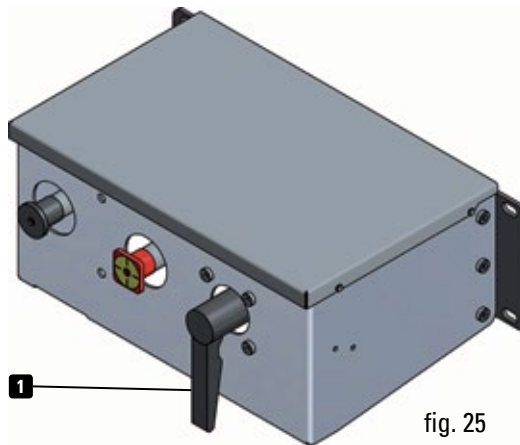


fig. 25

Manette de levage du conteneur

La manette de levage du conteneur (part.1, fig.25) permet de modifier "manuellement" la hauteur du plan de charge en évitant la vanne niveleuse et donc de placer le plan à une hauteur différente de celle prédéfinie. Il faut spécifier que cette intervention doit toujours être exécutée avec le véhicule à l'arrêt.

Pour baisser le plan de charge, tourner la manette vers la gauche en position 1 (voir fig. 26). Pour lever le plan de charge, tourner la manette vers la droite en position 2 (voir fig. 26). Pour effectuer la marche, placer la manette sur la position 3 (hauteur standard obligatoire de marche).



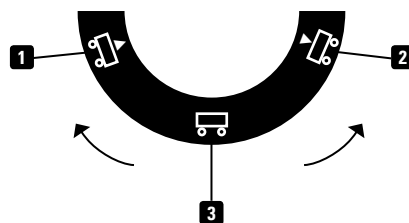
La modalité de rotation pour placer la manette de levage du conteneur peut varier en fonction de la marche utilisée des commandes pneumatiques pour l'aménagement du boîtier de service.



Il est strictement interdit de tourner la manette si la semi-remorque est chargée et est décrochée du tracteur et avec les roues freinées, puisque les élévateurs télescopiques pourraient s'endommager.



Ne pas utiliser la manette de levage du conteneur, comme élévateur de service pour l'entretien du véhicule. Recourir aux systèmes de levage du véhicule autorisés par la loi et de prévention des accidents.



Sur tous les dispositifs de commande sont présentes les plaquettes d'avertissement pour une correcte utilisation des instruments, pour la sécurité de l'utilisateur et du véhicule.

9. Interventi

Semirimorchio; componenti di Traino e Articolazioni

Il dispositivo che consente al semirimorchio qualsiasi articolazione, nonché l'aggancio e lo sgancio alla motrice ovvero il traino, è costituito dal perno di articolazione. Essendo, perciò, un componente di estrema importanza, il perno deve essere sottoposto a controllo e lubrificazione periodica al fine di mantenere inalterata la sua efficienza ed affidabilità.

Manutenzione e controlli

Dopo i primi 500 km verificare il serraggio dei bulloni del perno, i cui valori di coppia sono riportati nella specifica tabella.

Ogni 5.000 km verificare l'usura del perno, con un calibro, e confrontare la misura rilevata con i valori riportati in figura 27. Superato il limite dimensionale minimo il perno va sostituito con un altro dello stesso tipo e marca (originale). Pulire il piatto ralla della motrice e la contropiastra del semirimorchio; ingrassare il piatto ralla ed il perno di articolazione. Usare esclusivamente grasso resistente alle alte pressioni. Si raccomanda di controllare anche il corretto funzionamento del meccanismo di chiusura del perno ralla situato sulla motrice.

Rimorchi

Il dispositivo che consente al rimorchio qualsiasi articolazione, nonché l'aggancio e lo sgancio alla motrice, è costituito dal "carrello di sterzo". Quest'ultimo è, essenzialmente, composto da due elementi: dal carrello portaralla e sospensione, per le articolazioni di sterzata, e dal timone, per il traino del veicolo.

Essendo, perciò, un componente di estrema importanza, il carrello di sterzo è sottoposto a controllo e lubrificazione periodica al fine di mantenere inalterata la sua efficienza ed affidabilità.

Manutenzione e controlli

Dopo i primi 500 km: verificare il serraggio dei bulloni della ralla ed il serraggio del bullone dell'occhione del timone e dei bulloni dei perni timone, poi ripetere queste operazioni ad intervalli di 5000 Km. Controllare il gioco della ralla, interponendo una leva idonea tra carrello e telaio. Utilizzando un calibro, verificare che la quota x non sia inferiore a 2 mm; dopo tale limite di usura la ralla è da sostituire.



Per ogni informazione specifica su manutenzioni ed interventi fare riferimento al manuale del costruttore.

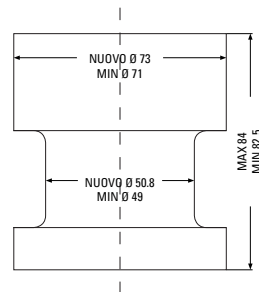


fig.27
Quote espresse in mm

9. Interventions

Semi-remorque; composants de traction et articulations

Le dispositif, qui permet à la semi-remorque n'importe quelle articulation, ainsi que l'attelage et le dételage sur le tracteur c'est-à-dire la traction, est constitué du pivot d'articulation. Donc, étant un composant d'une extrême importance, le pivot doit être soumis à un contrôle et une lubrification périodique pour maintenir inaltérées son efficacité et sa fiabilité.

Entretien et contrôles

Après les premiers 500 km, vérifier le serrage des boulons du pivot, dont les valeurs de couple sont indiquées dans le tableau spécifique. Tous les 5000 km, vérifier l'usure du pivot, avec un calibre, et confronter la mesure relevée avec les valeurs indiquées sur la figure 27. Une fois la limite dimensionnelle minimale dépassée, le pivot doit être remplacé par un pivot du même type et de la même marque (original). Nettoyer le plateau plaque d'attelage du tracteur et la contreplaque de la semi-remorque; graisser le plateau plaque d'attelage et le pivot d'articulation. Utiliser uniquement de la graisse résistante aux pressions élevées. Il est recommandé de contrôler également le bon fonctionnement du mécanisme de fermeture du pivot crapaudine situé sur le tracteur.

Remorques

Le dispositif, qui permet à la remorque n'importe quelle articulation, ainsi que l'attelage et le dételage sur le tracteur, est constitué du "chariot de direction". Ce dernier est essentiellement composé de deux éléments: du chariot rond d'avant-train à billes et d'une suspension, pour les articulations de direction, et du timon, pour la traction du véhicule.

Donc, étant un composant d'une extrême importance, le chariot de direction doit être soumis à un contrôle et une lubrification périodique pour maintenir inaltérée son efficacité et sa fiabilité.

Entretien et contrôles

Après les premiers 500 km: vérifier le serrage des boulons de la crapaudine et le serrage du boulon de l'anneau du timon et des boulons des pivots timon, puis répéter ces opérations à intervalles de 5000 Km. Contrôler le jeu de la crapaudine, en interposant un levier approprié entre le chariot et le châssis. En utilisant un calibre, vérifier que la valeur x ne soit pas inférieure à 2 mm; au-delà de cette limite d'usure, la crapaudine doit être remplacée.



Pour toute information spécifique sur les entretiens et les interventions, faire référence au manuel du constructeur.

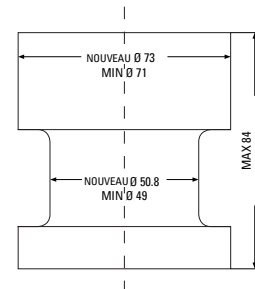


fig.27

Valeurs exprimées en mm



10. Manutenzione



Nelle presenti istruzioni di manutenzione sono riportate anche alcune specifiche di manutenzione e di controllo da eseguire sui componenti strategici quali assali e sospensioni. Tuttavia, poiché la Menci & C. S.p.a. installa componenti acquistati ed integralmente originali delle principali marche, come MERCEDES, BPW, MERITOR, SAF, si rimanda alle istruzioni relative alle operazioni di uso e manutenzione alla marca di assali scelte per il vostro veicolo che fanno parte integrante del presente manuale.



Sono vietate riparazioni strutturali sugli elementi portanti quali il telaio, i timoni, gli assali, i carrelli portaralla, le cerniere dei cassoni etc. senza l'autorizzazione della Menci & C. S.p.a. ed il relativo nulla osta scritto previsto per legge.



Utilizzare esclusivamente ricambi originali, non utilizzare componenti danneggiati o riparati.

Si riportano in questo paragrafo i principali controlli ed interventi di manutenzione programmata consigliati dalla Menci & C. S.p.a. in funzione dei chilometri di percorrenza.

Di seguito esamineremo anche in dettaglio i principali componenti del veicolo ricordando più ampiamente le operazioni di controllo e gli interventi di manutenzione sul componente stesso.



Tutte le operazioni di manutenzione devono essere eseguite esclusivamente da personale qualificato che conosca le caratteristiche degli stradali prodotti da Menci & C. S.p.a. e tutte le normative relative alla sicurezza sul lavoro, anche se non citate sul presente manuale.



In caso di smaltimento di materiali inquinanti quali gomma, oli, grassi, ecc. osservare le specifiche norme in materia.

10. Entretien



Les présentes instructions d'entretien rapportent également quelques caractéristiques d'entretien et de contrôle à exécuter sur les composants stratégiques tels que les essieux et les suspensions. Cependant, puisque l'entreprise Menci & C. S.p.a. installe des composants achetés et intégralement originaux des principales marques, telles que MERCEDES, BPW, MERITOR, SAF, faire référence aux instructions relatives aux opérations d'utilisation et d'entretien à la marque des essieux choisie pour votre véhicule qui font partie intégrante du présent manuel.



Les réparations structurelles sur les éléments porteurs tels que le châssis, les timons, les essieux, les chariots porte-crapaudine, les charnières des caissons, etc. sont interdites sans l'autorisation de l'entreprise Menci & C. S.p.a. et l'habilitation relative écrite prévue par la loi.



Utiliser uniquement des pièces de rechange originales; ne pas utiliser de composants endommagés ou réparés.

Ce paragraphe rapporte les principaux contrôles et interventions d'entretien programmés conseillés par l'entreprise Menci & C. S.p.a. en fonction des kilomètres parcourus.

Ci-dessous, nous examinerons également en détail les principaux composants du véhicule en rappelant plus amplement les opérations de contrôle et les interventions d'entretien sur le composant même.



Toutes les opérations d'entretien doivent être exécutées uniquement par du personnel qualifié qui connaît les caractéristiques des véhicules produits par l'entreprise Menci & C. S.p.a. et toutes les normes relatives à la sécurité sur le travail, même si elles ne sont pas citées dans le présent manuel.



En cas d'élimination de matériaux polluants tels que les caoutchoucs, les huiles, les graisses, etc. respecter les normes spécifiques en la matière.

Periodicamente è necessario effettuare dei controlli visivi per assicurarsi dello stato di conservazione della verniciatura protettiva. Nel caso siano rilevate piccole abrasioni o scalfitture, sarà sufficiente procedere a ritocchi manuali con prodotti compatibili a quelli impiegati dal costruttore, oppure, nel caso sia rilevato un avanzato stato d'ossidazione del telaio, è assolutamente indispensabile sottoporlo a processo di verniciatura.



Effettuare dei controlli visivi di eventuali "cricche" sulla saldatura o sulla carpenteria. Assieme al controllo della verniciatura protettiva è opportuno verificare l'esistenza di sospette screpolature o zone nelle quali la vernice si presenta "a tela di ragno". Si potrebbero riscontrare piccole interruzioni nelle saldature o peggio rotture.

Per un eventuale lavaggio di Semirimorchio e Rimorchio, non usare getti d'acqua diretti ad alta pressione poiché potrebbero danneggiare componenti elettrici o potrebbero filtrare delle impurità. Inoltre, durante il lavaggio dei pneumatici, mantenere una distanza sufficientemente grande tra l'ugello della lancia e il pneumatico, poiché getti ravvicinati e prolungati potrebbero comportare danni visibili e non visibili al pneumatico.



Per il lavaggio dello stradale, non usare mai carburante, trementina, olio motore, acetone o altri liquidi facilmente evaporanti. Si tratta di sostanze tossiche e facilmente infiammabili.



Dopo il lavaggio, l'effetto frenante può essere ritardato a causa dell'umidità depositatasi sulle pastiglie e su dischi dei freni sia dal ghiaccio che li ricopre d'inverno. In tali casi lo spazio di frenata si allunga. Effettuare frenate prudenti mirate ad "asciugare" i freni prestando attenzione a non compromettere l'integrità dello stradale e la sicurezza degli altri automobilisti.



Ogni operazione di manutenzione e controllo deve essere eseguita indossando idonei dispositivi di protezione individuale.

Il est nécessaire d'effectuer régulièrement des contrôles visuels pour s'assurer de l'état de conservation de la peinture protectrice. Si des petites abrasions ou éraflures sont relevées, il suffira de procéder à des retouches manuelles avec des produits compatibles à ceux utilisés par le constructeur, ou bien, si un état avancé d'oxydation du châssis est relevé, il est absolument indispensable de le soumettre à un processus de peinture.



Effectuer des contrôle visuels d'éventuelles "craquelures" sur la soudure ou sur la construction. Avec le contrôle de la peinture de protection, il faut vérifier l'existence de craquelures suspectes ou de zones dans lesquelles la peinture se présente "en toile d'araignée". De petites interruptions dans les soudures, ou pire, des ruptures pourraient être relevées.

Pour un éventuel lavage des semi-remorques ou remorques, ne pas utiliser de jets d'eau directs à haute pression puisqu'ils pourraient endommager les composants électriques ou filtrer des impuretés. De plus, pendant le lavage des pneumatiques, maintenir une distance suffisamment grande entre la buse de la lance et le pneumatique, puisque des jets rapprochés et prolongés pourraient entraîner des dommages visibles et non visibles au pneumatique.



Pour laver le véhicule, ne jamais utiliser de carburant, de térébenthine, d'huile moteur, d'acétone ou d'autres liquides pouvant facilement s'évaporer. Il s'agit de substances toxiques et facilement inflammables.



Une fois le lavage terminé, l'effet de freinage peut être retardé à cause de l'humidité qui se sera déposé sur les plaquettes et sur les disques des freins ou par le givre qui les recouvre en hiver. Dans ces cas, la distance de freinage s'allonge. Effectuer des freinages prudents dont le but est de "sécher" les freins en faisant attention à ne pas compromettre l'intégrité du véhicule et la sécurité des autres automobilistes.



Chaque opération d'entretien et de contrôle doit être exécutée en portant les équipements de protection individuelle appropriés.

10.1 Manutenzioni periodiche



Per ulteriori informazioni in merito ad interventi e manutenzioni alla componentistica, consultare i relativi manuali dei costruttori. I lavori di manutenzione devono essere eseguiti esclusivamente in officine specializzate e da personale qualificato.



Non effettuare nessuna operazione se non a motore spento e con veicolo frenato.

CONTROLLI DA ESEGUIRE	500 km*	5000 km
Serraggio dadi ruota	•	•
Serraggio bulloni del perno di articolazione del semirimorchio	•	•
Serraggio dei bulloni della ralla rimorchio e dei bulloni del timone	•	•
Serraggio dei bulloni di collegamento della sospensione	•	
Serraggio dei bulloni del coprizzo assale	•	•
Verificare il gioco laterale dei cuscinetti del mozzo ruota	•	•
Controllo della altezza di marcia della sospensione	•	
Verifica pressione pneumatici		•
Lubrificazione e gioco ralla rimorchio		•
Controllo giochi leve freno (freno a tamburo)		•

*verifica di primo controllo

10.1 Opérations périodiques d'entretien



Pour plus d'informations relatives à des interventions et des entretiens sur les composants, consulter les manuels relatifs des constructeurs. Les travaux d'entretien doivent être exécutés uniquement dans des ateliers spécialisés et par du personnel qualifié.



Toutes les opérations doivent être effectuées avec le moteur à l'arrêt et le véhicule avec le frein enclenché.

CONTRÔLES À EFFECTUER	500 km*	5000 km
Serrage des écrous de la roue	•	•
Serrage des boulons du pivot d'articulation de la semi-remorque	•	•
Serrage des boulons de la plaque d'attelage de la remorque et des boulons du timon	•	•
Serrage des boulons de branchement de la suspension	•	
Serrage des boulons du couvre-moyeu de l'essieu	•	•
Vérifier le jeu latéral des roulements du moyeu de la roue	•	•
Contrôle de la hauteur de marche de la suspension	•	
Vérification de la pression des pneumatiques		•
Lubrification et jeu de la plaque d'attelage de la remorque		•
Contrôle des jeux du levier du frein (frein à tambour)		•

*vérification de premier contrôle

CONTROLLI DA ESEGUIRE	25.000 km	50.000 km
Serraggio del coprimozzo o dei bulloni del coprimozzo	•	
Lubrificazione degli snodi aggiuntivi dell'assale sterzante	•	
Lubrificazione del perno leva a camme nei freni a tamburo	•	
Verificare la corretta quota della altezza di marcia	•	
Serraggio dei dadi dei cavallotti di fissaggio delle balestre all'assale e dei perni balestra	•	
Verificare lo stato dei silentblocks dell'ammortizzatore	•	
Controllare il funzionamento degli ammortizzatori	•	
Pulizia dei filtri aria (per impianto frenante e impianto sospensioni)	•	
Spurgo dell'acqua di condensa nei serbatoi aria	•	
Verificare che sui pistoni delle diapress non si siano depositati detriti	•	
Spurgo dell'acqua di condensa nei serbatoi aria	•	
Verificare l'allineamento degli assali fissi e la convergenza di quello sterzante		•
Verificare il consumo delle guarnizioni frenanti (ganasce freni a tamburo, pasticche freni a disco)		•
Lubrificazione dei sollevatori telescopici		•

CONTROLLI DA ESEGUIRE	100.000 km	
Chek-up assali, sospensioni presso officina autorizzata	•	
Sostituzione degli ammortizzatori	•	

CONTRÔLES À EFFECTUER	25 000 km	50 000 km
Serrage du couvre-moyeu ou des boulons du couvre-moyeu	•	
Lubrification des articulations supplémentaires de l'essieu directeur	•	
Lubrification du pivot du levier à came dans les freins à tambour	•	
Vérifier la valeur correcte de la hauteur de marche	•	
Serrage des écrous des chapes de fixation des ressorts à lame sur l'essieu et des pivots des lames à ressort	•	
Vérifier l'état des silentblocks de l'amortisseur	•	
Contrôler le fonctionnement des amortisseurs	•	
Nettoyage des filtres à air (par installation de freinage et installation des suspensions)	•	
Purge de l'eau de condensation dans les réservoirs d'air	•	
Vérifier qu'aucun détritit ne se soit déposé sur les pistons des soufflets	•	
Purge de l'eau de condensation dans les réservoirs d'air	•	
Vérifier l'alignement des essieux fixes et la convergence de celui directeur		•
Vérifier la consommation des joints freinants (mâchoires des freins à tambour, plaquettes de freins à disque)		•
Lubrification des élévateurs télescopiques		•

CONTRÔLES À EFFECTUER	100 000 km	
Contrôle des essieux, des suspensions auprès des ateliers autorisés	•	
Remplacement des amortisseurs	•	

11. Ruota di scorta

Nei semirimorchi e rimorchi Menci & C. S.p.a. sono montati di serie due tipologie di portaruota di scorta: il portaruota a Verricello e il portaruota a bandiera (solo telaio allestito).

Fissaggio della ruota di scorta

In entrambi i tipi di portaruota la cordicella del verricello (argano) ha la funzione di sollevare la ruota per la manovra di posizionamento della stessa sul portaruota.

In tutti i casi il fissaggio della ruota al portaruota deve avvenire con la controstaffa di bloccaggio e con le viti M 24 predisposte a tal fine.

Come sostituire una ruota

In caso di foratura del pneumatico, se non è possibile usufruire di un servizio di assistenza, è necessario disporre di chiave dinamometrica, guanti antinfortunistici, giacchetto o bretelle caritarifrangenti da indossare su strada, piazzole ecc., per eseguire la sostituzione della ruota fare come di seguito descritto.

- Bloccare lo stradale con il freno di parcheggio.
- Bloccare le ruote del lato opposto della ruota da sostituire con i cunei per evitare ogni possibile spostamento accidentale.

- Posizionare il cric idoneo per veicoli industriali sull'asse (non appoggiare su saldature).
- Sollevare.
- Allentare i dadi della ruota.
- Estrarre con cautela la ruota danneggiata.
- Pulire il mozzo della ruota, i perni, i dadi e la ruota di scorta.
- Spingere con cautela la ruota sui perni.
- Serrare a croce i dadi con chiave dinamometrica (coppia serraggio su tabella a pag.100).
- Abbassare lentamente il veicolo.
- Posizionare la ruota nel portaruota.
- Ripetere il serraggio dei dadi dopo aver percorso 50Km.
- Quando possibile, al termine del viaggio, fare controllare la ruota da una officina specializzata.

11. Roues de secours

Sur les semi-remorques et les remorques Menci & C. S.p.a. sont montés deux typologies de porte-roue de secours: le porte-roue écrou à oreille et le porte-roue en équerre (uniquement sur châssis aménagé).

Fixation de la roue de secours

Pour les deux types de porte-roue, la corde du treuil a pour fonction de soulever la roue pour la manœuvre de positionnement de celle-ci sur le porte-roue.

Dans tous les cas, la fixation de la roue sur le porte-roue doit se faire avec le contre-étrier de blocage et avec les vis M24 prévues à cet effet.

Comment remplacer une roue

En cas de pneumatique crevé, s'il est impossible de profiter d'un service d'assistance, il faut disposer d'une clé dynamométrique, des gants de protection, d'une veste ou de bretelles réfléchissantes à porter sur la route, les places, etc, pour exécuter le remplacement de la roue à effectuer comme décrit ci-dessous.

- Bloquer le véhicule avec le frein de stationnement.
- Bloquer les roues du côté opposé de la roue à remplacer avec les cales pour éviter tout déplacement accidentel possible.

- Placer le cric approprié pour les véhicules industriels sur l'axe (ne pas le placer sur les soudures).
- Soulever.
- Desserrer les écrous de la roue.
- Extraire précautionneusement la roue endommagée.
- Nettoyer le moyeu de la roue, les chevilles, les écrous et la roue de secours.
- Pousser avec précaution la roue sur les chevilles.
- Serrer en croix les écrous avec la clé dynamométrique (couple de serrage sur le tableau de la pag.101).
- Baisser lentement le véhicule.
- Placer la roue sur le porte-roue.
- Répéter le serrage des écrous après avoir parcouru 50 km.
- Dès que possible, une fois le voyage terminé, faire contrôler la roue dans un atelier spécialisé.

12. Lubrificazioni

Su Semirimorchi e Rimorchi vi sono diversi componenti che necessitano di essere lubrificati secondo quanto previsto. La lubrificazione avviene con l'inserimento di grasso nei rispettivi ingrassatori. Prima di procedere all'ingrassaggio è necessario pulire accuratamente gli ingrassatori a sfera in modo da evitare l'introduzione di corpi estranei negli organi da lubrificare.



Per evitare inquinamenti, è assolutamente vietato disperdere oli, lubrificanti, cartucce filtranti o altri materiali nocivi nell'ambiente. Attenersi scrupolosamente alle disposizioni vigenti per lo smaltimento delle sostanze liquide e solide.

13. Schemi e impianti

La tensione di alimentazione dell'impianto di illuminazione è 24 Volt. La connessione con l'impianto della motrice avviene tramite due prese da 7 poli ciascuna (già descritte nelle istruzioni di aggancio) oppure nei semirimorchi tramite una presa a 15 poli poiché di serie il pulpito di connessioni elettriche dei semirimorchi è una scatola integrata che contiene già cablate le due modalità di connessione. Si riportano qui di seguito i principali schemi degli impianti elettrici allestiti.



Per ogni informazione rivolgersi ai Centri di assistenza e Servizi post vendita oppure consultare il sito **www.menci.it**



Menci & C. S.p.a. non risponde di inconvenienti derivanti da manomissioni non autorizzate dell'impianto elettrico ed il relativo nulla osta scritto previsto per legge.

12. Lubrifications

Les semi-remorques et les remorques comprennent différents composants qui ont besoin d'être lubrifiés selon ce qui est prévu. La lubrification se fait en insérant de la graisse dans les graisseurs respectifs. Avant de procéder au graissage, il faut nettoyer soigneusement les graisseurs à billes pour éviter l'introduction des corps étrangers dans les organes à lubrifier.

R

Pour éviter de polluer, il est strictement interdit de jeter les huiles, les lubrifiants, les cartouches filtrantes ou tout autre matériel nocif dans l'environnement. Respecter scrupuleusement les dispositions en vigueur pour éliminer les substances liquides et solides.

13. Schémas et installations

La tension d'alimentation de l'installation d'éclairage est de 24 volts. Le branchement avec l'installation du tracteur se fait à l'aide de deux prises de 7 pôles chacune (déjà décrites dans les instructions d'attelage) ou bien sur les semi-remorques à l'aide d'une prise à 15 pôles puisque de série le pupitre des branchements électriques des semi-remorques est un boîtier intégré qui contient déjà câblées les deux modalités de branchement. Les principaux schémas des installations électriques aménagées sont indiqués ci-dessous.

i

Pour toute informations, s'adresser aux Centres d'assistance et Services après-vente ou bien **www.menci.it**

▶

Menci & C. S.p.a. ne répond pas des inconvénients dérivant de modifications non autorisées de l'installation électrique et de l'habilitation relative écrite prévue par la loi.

14. Impianti pneumatici



Considerando la molteplicità dei modelli di semirimorchi Menci & C. S.p.a e la frequenza degli aggiornamenti dei componenti acquistati, gli schemi in forma di lay-out si intendono solamente per informazione e possono differire nei dettagli dall'impianto reale montato sul veicolo acquistato.



In caso di necessità contattate la Menci & C. S.p.a. o un nostro centro assistenza autorizzato per avere informazioni precise sull'impianto effettivamente montato sul veicolo, fornendo la punzonatura completa del telaio e l'anno di acquisto.

Verifica del funzionamento pneumatico (in caso di abbinamento semirimorchio-cassa)

1. Alzare la cassa in modo da rendere libero il deviatore pneumatico leva rullo ovvero il cursore verticale a molla.
2. Spostare la sospensione tramite il manettino del dispositivo alza container (se presente) in posizione tutta alta e poi rimettere in posizione marcia.

Dopo questa operazione il veicolo si deve abbassare velocemente con gran soffio d'aria dalle valvole di scarico rapido e tornare rapidamente alla posizione di marcia. Se ciò non avviene significa che il funzionamento del Kit stabilizzatore a scarico rapido non funziona correttamente, pertanto contattare la Ditta Menci & C. S.p.a.



Se il Veicolo non è dotato di manettino alza container si può verificare ugualmente il funzionamento del dispositivo agendo direttamente sulla valvola livellatrice posta sull'assale centrale, staccando la sua asta meccanica di collegamento, alzando il semirimorchio di circa 10 cm spostando verso l'alto l'asta della valvola livellatrice per qualche secondo e poi rimetterla velocemente ed accuratamente nella sua posizione originaria. Dopo di ciò il veicolo deve comportarsi come nel punto 2, ovvero abbassarsi velocemente con gran soffio di aria dalle valvole di scarico Rapido del kit stabilizzatore finché il veicolo non ha riassunto la sua posizione di marcia ovvero, fintanto che la valvola livellatrice di serie non raggiunge il suo punto neutro. Qualora tutto ciò non avviene ricontrollare il corretto funzionamento del deviatore Pneumatico leva rullo e se il malfunzionamento persiste contattare la ditta Menci & C. S.p.a.

14. Installations pneumatiques



En considérant la multiplicité des modèles de semi-remorques Menci & C. S.p.a et la fréquence des mises à jour des composants achetés, les schémas en forme de disposition doivent être uniquement considéré comme information et peuvent différer dans les détails de l'installation réelle montée sur le véhicule acheté.



En cas de besoin, contacter l'entreprise Menci & C. S.p.a. ou un de nos centres d'assistance autorisés pour obtenir des informations précises sur l'installation effectivement montée sur le véhicule, en fournissant le poinçon complet du châssis.

Vérification du fonctionnement pneumatique (en cas d'association semi-remorque/caisse)

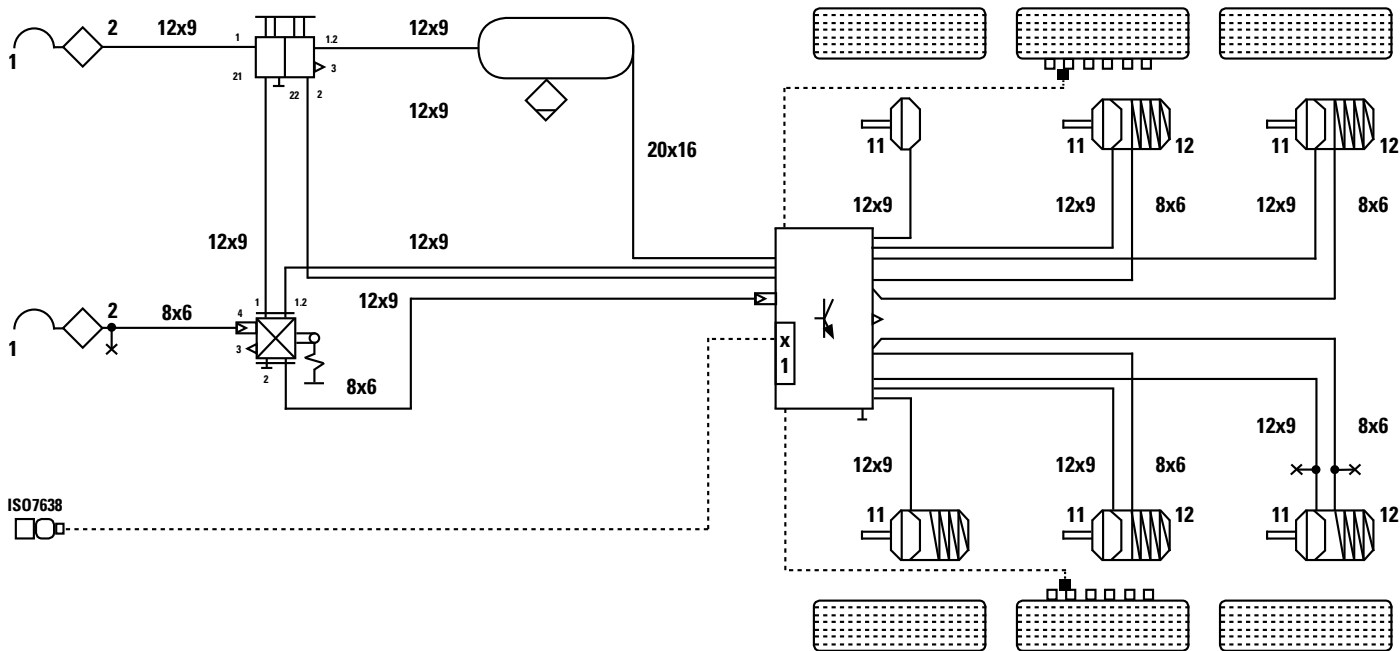
1. Lever la caisse afin de libérer le dérailleur pneumatique du levier du rouleau c'est-à-dire le curseur vertical à ressort.
2. Déplacer la suspension à l'aide de la manette du dispositifs de levage du conteneur (si présent) en position totalement élevée puis le remettre en position marche.

Après cette opération, le véhicule doit se baisser rapidement avec un grand souffle d'air des vannes de déchargement rapide et revenir rapidement dans la position de marche. Si cela ne se fait pas, cela signifie que le fonctionnement du kit stabilisateur à déchargement rapide ne fonctionne pas correctement, il faut donc contacter l'entreprise Menci & C. S.p.a.



Si le véhicule n'est pas équipé de manette de levier de conteneur, il est possible de vérifier également le fonctionnement du dispositif en agissant directement sur la vanne niveleuse placées sur l'essieu central, en détachant sa tige mécanique de branchement, en levant la semi-remorque d'environ 10 cm en déplaçant vers le haut la tige de la vanne niveleuse pendant quelques secondes puis la remettre rapidement et soigneusement dans la position originale. Après cela, le véhicule doit se comporter comme dans le point 2, c'est-à-dire se baisser rapidement avec un grand souffle d'air des vannes de déchargement rapide du kit stabilisateur jusqu'à ce que le véhicule ne reprenne sa position de marche, c'est-à-dire, tant que la vanne niveleuse de série n'atteigne son point neutre. Si tout cela ne se produit pas, contrôler de nouveau le fonctionnement correct du dérailleur pneumatique du levier du rouleau et si le dysfonctionnement persiste, contacter l'entreprise Menci & C. S.p.a.



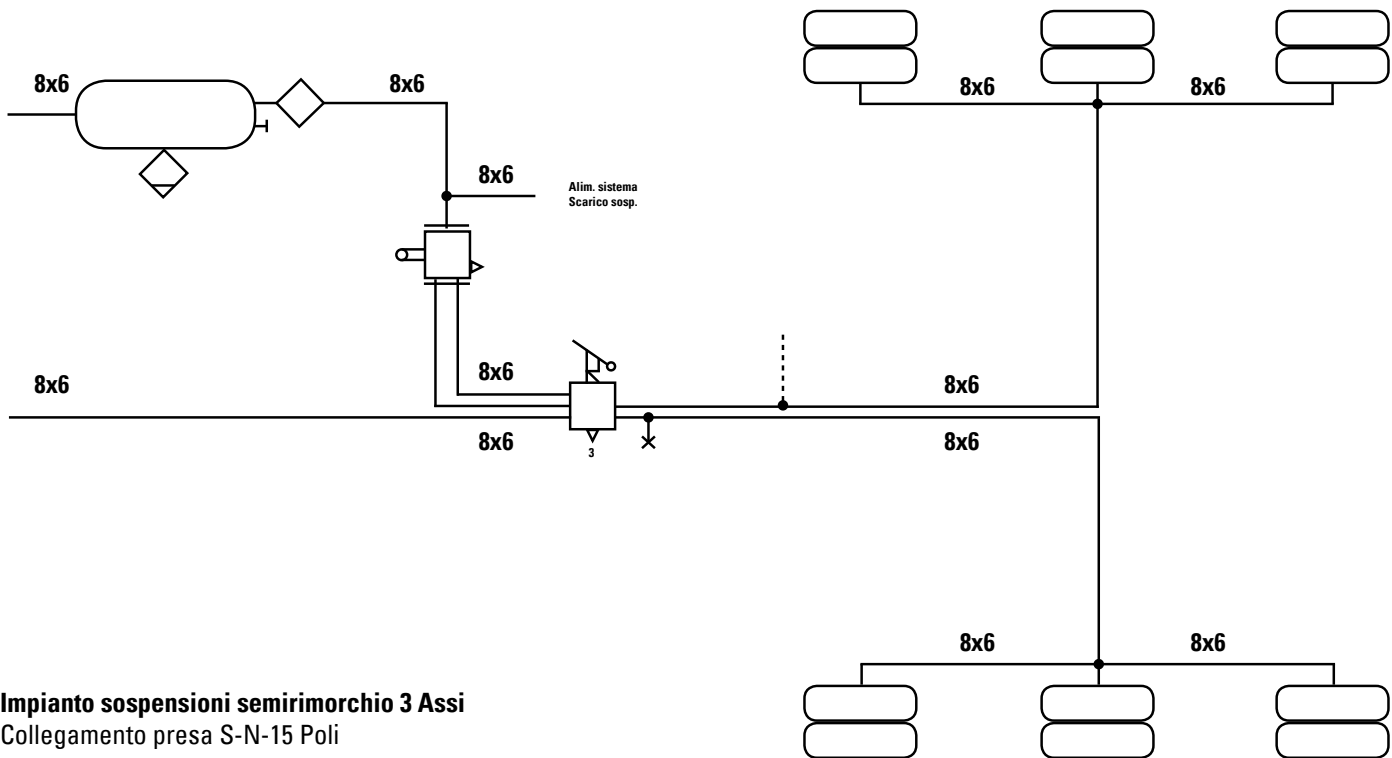


Impianto freni semirimorchio 3 Assi

Collegamento presa S-N-15 Poli

Installation des freins de la semi-remorque 3 axes

Branchement prise S-N-15 pôles



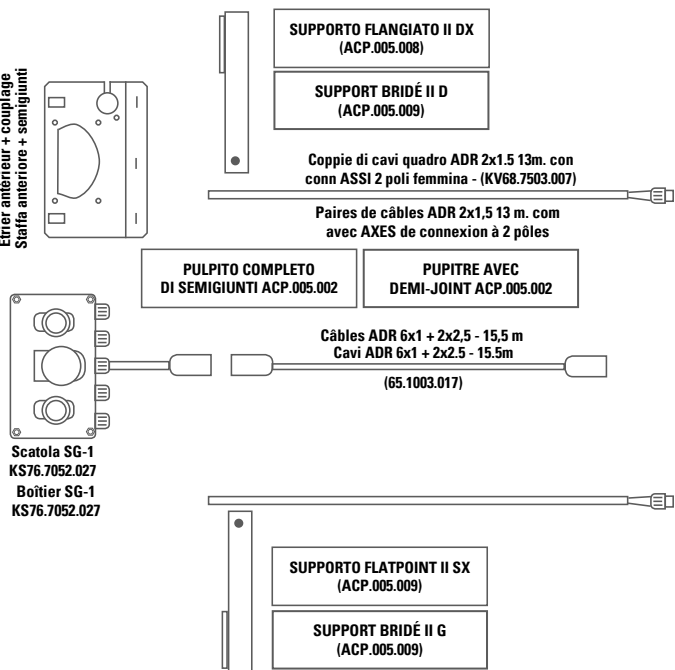
Impianto sospensioni semirimorchio 3 Assi

Collegamento presa S-N-15 Poli

Installation des suspensions de la semi-remorque 3 axes

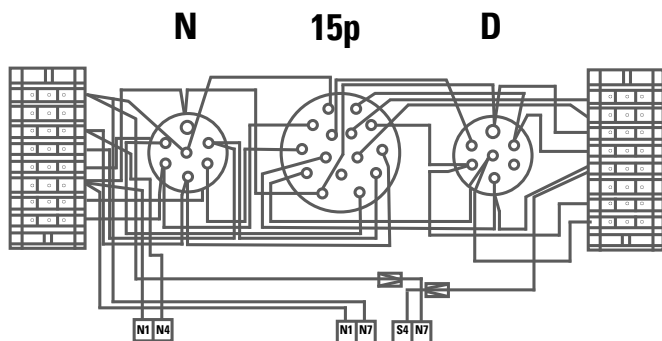
Branchement prise S-N-15 pôles

Étrier antérieur + couplage
Staffa anteriore + semigiunti



15 POLI ISO 12098	COLERE CAVI	CIRCUITO	POLI 24N/24S
1	GIALLO	FRECCIA SX	N3
2	VERDE	FRECCIA DX	N5
3	BLU	RETRONEBBIA	S7
4	BIANCO	MASSA	N1/S1
5	NERO	POSIZIONE SX	N2
6	MARRONE	POSIZIONE DX	N6
7	ROSSO	STOP	N4
8	GRIGIO	RETROMARCIA	S3
9	MARR/BLU	POSITIVO LIBERO	S6
10	MARR/ROSSO	AUTOSTERZANTE	N7
11	GIALLO/NERO	MICRO INT. SEGNA. CASSA ALTA	S2*
12	ROSA	SOLLEVATORE	S4
13	BIANCO/NERO	PORTELLONE IDRAULICO (RIBALTABILI)	S5**
14	VIOLA	CONNESSIONE LIBERA	S6
15	ARANCIO		

*soltanto veicoli ribaltabili
** on/off apertura portello idraulico solo veicoli ribaltabili

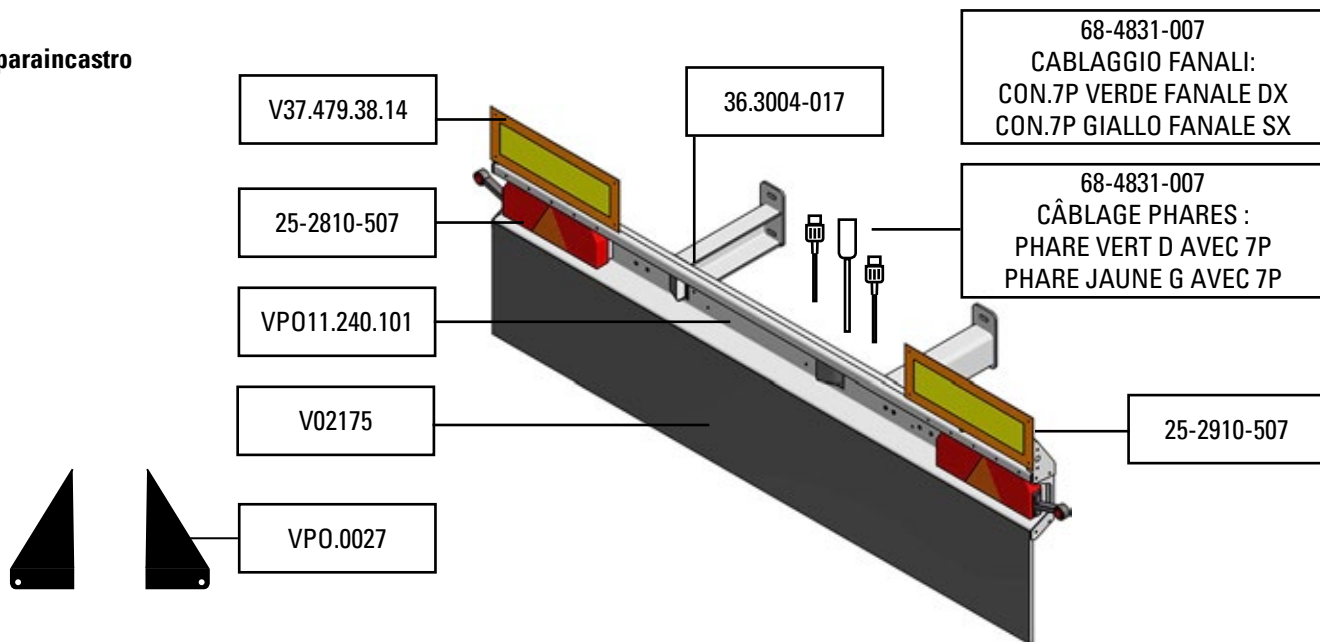


15 PÔLES ISO 12098	COLLIER CÂBLE	CIRCUIT	PÔLES 24N/24S
1	JAUNE	FLÈCHE G	N3
2	VERT	FLÈCHE D	N5
3	BLEU	PHARE AN- TI-BROUILLARD ARRIÈRE	S7
4	BLANC	MASSE	N1/S1
5	NOIR	POSITION G	N2
6	MARRON	POSITION D	N6
7	ROUGE	STOP	N4
8	GRIS	MARCHE ARRIÈRE	S3
9	MARR/BLEU	POSITIF LIBRE	S6
10	MARR/ROUGE	AUTODIRECTEUR	N7
11	JAUNE/NOIR	MICRO INT. SIGNAL. CAISSE HAUTE	S2*
12	ROSE	ÉLÉVATEUR	S4
13	BLANC/NOIR	PORTE HYDRAU- LIQUE (BASCU- LANTE)	S5**
14	VIOLET	CONNEXION LIBRE	S6
15	ORANGE		

*uniquement pour les véhicules basculants

** on/off ouverture porte hydraulique uniquement sur les véhicules basculants

Barra paraincastro



Non lavare con idropulitrice i dispositivi presenti sul pulpito di comando, staffa di servizio e dispositivi illuminazione come fanali posteriori e luci di ingombro. Per un'efficace pulizia fare riferimento al manuale del costruttore.



Ne pas laver avec un nettoyeur à jet à haute pression les dispositifs présents sur le pupitre de commande, boîtier de service et les dispositifs d'éclairage comme les phares postérieurs et les lumières d'encombrement. Pour un nettoyage efficace, faire référence au manuel du constructeur.

15. Pressioni pneumatici

TIPO PNEUMATICO	INDICE DI CARICO	PRESSIONE (BAR)	CARICO PER ASSE	CERCHIO
315/80 R22.5	154/150L	8.5	7.5	9.00 (9.75)
13 R22.5	150K	8.0	7.5	9.00
315/70 R22.5	152M	8.5	7.1	9.00 (9.75)
385/65 R22.5	160J	8.5	9	11.75 (12.25)
385/55 R22.5	160J	9.00	9	22.5x11.75
425/65 R22.5	165K	8.5	10.3	13:00
425/55 R19.5	160J	9.0	9	13:00
445/65 R22.5	168K	8.5	11.2	14:00

15. Pressions pneumatiques

TYPE PNEUMATIQUE	INDICE DE CHARGE	PRESSION (BAR)	CHARGE PAR AXE	JANTE
315/80 R22.5	154/150L	8.5	7.5	9.00 (9.75)
13 R22.5	150K	8.0	7.5	9.00
315/70 R22.5	152M	8.5	7.1	9.00 (9.75)
385/65 R22.5	160J	8.5	9	11.75 (12.25)
385/55 R22.5	160J	9.00	9	22.5x11.75
425/65 R22.5	165K	8.5	10.3	13:00
425/55 R19.5	160J	9.0	9	13:00
445/65 R22.5	168K	8.5	11.2	14:00

16. Coppie di serraggio

COMPONENTE	FILETTATURA	CLASSE	COPPIA Nxm
Occhione timone	M36	---	1100+coppiglia
Perni timone	M30X2	---	400+coppiglia
Bulloni fissaggio ralla a sfere jost	M16	8.8	200
Perno ralla 2" e 3.5"	M14	10.9	180
Perno ralla 3.5"	M16	8.8	210
Fissaggio sollevatore telescopico	M14	8.8	140
Altri bulloni - viti	M14	8.8	140
	M12		100
	M10		50
Perno ammortizzatori	M24	8.8	400
Perno balestra (bpw)	M30	8.8	750 *
Perno balestra (saf instradisk plii)	M30	8.8	400Nm+120 gradi*
Perno balestra (ror)	M30	8.8	1100*
Perno balestra (ror)	M24	8.8	750*
Staffa balestra (bpw)	M24	8.8	700*
Staffa balestra (meritor)	M24	8.8	700*
Dadi diapress balestra	M16x1.5	8.8	180
Dadi diapress-telaio	M10X1.25	8.8	40
Dadi ruota acciaio/alluminio	M22X1.5		600*

*consultare la documentazione tecnica della casa costruttrice

16. Couples de serrage

COMPOSANT	FILETTAGE	CLASSE	COUPLE Nxm
Anneau du timon	M36	---	1100+goupille
Pivot timon	M30X2	---	400+goupille
Boulons fixation plaque d'attelage à billes jost	M16	8.8	200
Pivot plaque d'attelage 2" et 3.5"	M14	10.9	180
Pivot plaque d'attelage 3.5"	M16	8.8	210
Fixation élévateur télescopique	M14	8.8	140
Autre boulons - vis	M14	8.8	140
	M12		100
	M10		50
Pivot amortisseurs	M24	8.8	400
Pivot lames à ressort (bpw)	M30	8.8	750 *
Pivot ressort à lames (saf instradisk plii)	M30	8.8	400 Nm+120 degrés*
Pivot ressort à lames (ror)	M30	8.8	1100*
Pivot ressort à lames (ror)	M24	8.8	750*
Étrier ressort à lames (bpw)	M24	8.8	700*
Étrier ressort à lames (meritor)	M24	8.8	700*
Écrous soufflets ressort à lames	M16x1.5	8.8	180
Écrous soufflets-châssis	M10X1.25	8.8	40
Écrous roue en acier/aluminium	M22X1.5		600*

*consulter la documentation technique du constructeur

Richieste tecniche e informative

Effettuare richieste di supporto tecnico di assistenza tecnica o di informazioni contattandoci ai seguenti numeri :

Telefonicamente al numero 0575.6321
A mezzo telefax al numero 0575.632300
A mezzo e-mail all'indirizzo commerciale@menci.it

Reclami

Qualunque reclamo dovrà essere inoltrato a mezzo posta, Fax od e-mail ai riferimenti sopra indicati descrivendo il più dettagliatamente possibile la natura del reclamo.

Ordinazione parti di ricambio

Tutte le parti di ricambio dovranno essere ordinate esclusivamente alla ditta Menci & C. S.p.a. od a un suo distributore autorizzato.

Demandes techniques et d'information

Effectuer les demandes de support technique, d'assistance technique ou d'information en nous contactant aux numéros suivants :

Par téléphone, au numéro +39 0575 6321
Par fax, au numéro +39 0575 632300
Par e-mail, à l'adresse commerciale@menci.it

Réclamations

Toute réclamation devra être envoyée par courrier, fax ou e-mail aux références indiquées ci-dessus en décrivant la nature de la réclamation de la manière plus détaillées possible.

Commande de pièces de rechange

Toutes les pièces de rechange devront être commandées uniquement à l'entreprise Menci & C. S.p.a. où à un de ses distributeurs autorisés.

Edizione: Ottobre 2015

Revisione: 01

Realizzato ed impaginato da:
SCT-Capecchi per conto e su indicazione della
Menci & C. S.p.a.

Édition: Octobre 2015

Révision: 01

Réalisé et mise en page par:
SCT-Capecchi pour compte et sur indication de
l'entreprise Menci & C. S.p.a.

Menci & C. S.p.a.

Frazione Montecchio, 353 - Castiglion Fiorentino - 52043

Arezzo - Italie

www.menci.it



Menci & C. S.p.a.

Frazione Montecchio, 353

Castiglion Fiorentino - 52043

Arezzo - Italia

www.menci.it

The logo for Menci & C. S.p.a. features the word "menci" in a stylized, blue, lowercase font with a white outline. The letter 'm' is unique, with a green dot on its left vertical stroke, a white dot on its right vertical stroke, and a red dot on its middle horizontal stroke. A registered trademark symbol (®) is positioned at the top right of the 'i'. Below the brand name, the slogan "leggerezza in movimento" is written in a smaller, blue, lowercase font.
menci
leggerezza in movimento