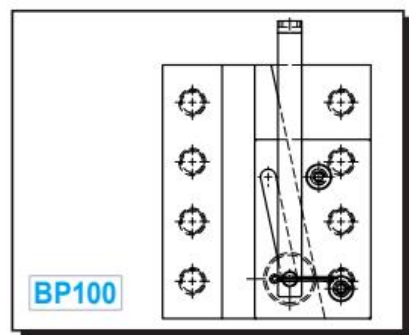
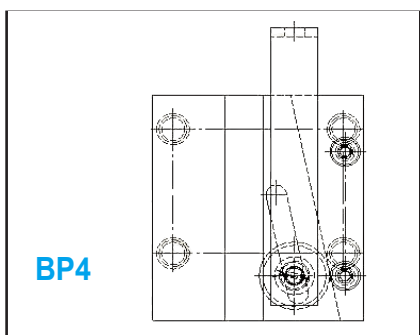
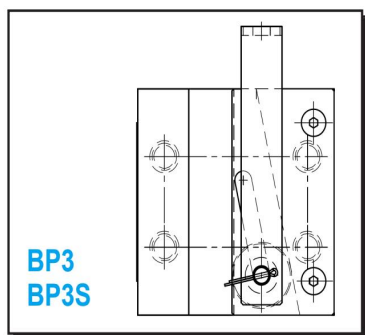
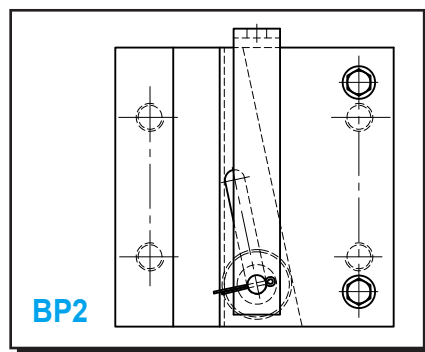
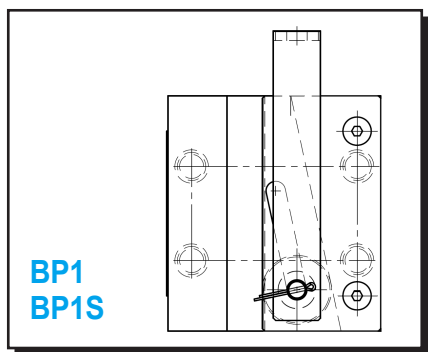
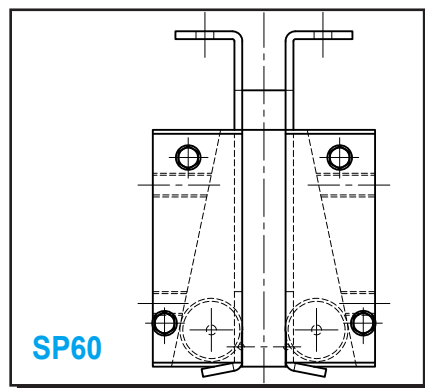
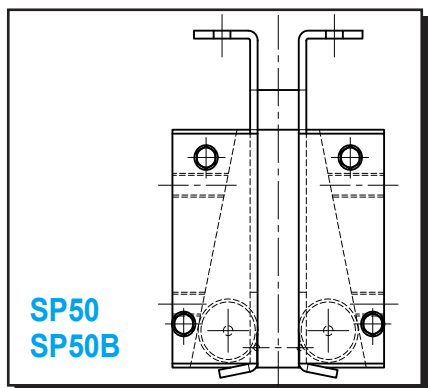




MANUALE D'USO E MANUTENZIONE BLOCCHI PARACADUTE TIPI:
INSTRUCTIONS, USE AND MAINTENANCE MANUAL OF THE SAFETY GEAR BLOCKS:
NOTICE D'UTILISATION ET ENTRETIEN DES BLOCS PARACHUTE TYPES :
MONTAGELEITUNG SPERRFANGVORRICHTUNGEN TYPEN:
MANUAL DE USO Y MANTENIMIENTO DE LOS MODELOS DE SISTEMAS PARACAÍDAS:



I ISTRUZIONI DI MONTAGGIO

INDICE	PAGINA
1 RESPONSABILITÀ E GARANZIA	5
1.1 Responsabilità e garanzia	5
1.2 Misure precauzionali di sicurezza	5
2 INFORMAZIONI GENERALI PRIMA DELL'INIZIO DEL MONTAGGIO	5
2.1 Descrizione, modo di funzionamento	5
3 MONTAGGIO	10
3.1 Preparazione del lavoro	10
3.2 Targhetta del prodotto, contrassegno, identificazione	10
4 MONTAGGIO BLOCCHI SP50-SP50B-SP60-BP1-BP1S-BP2-BP3-BP3S-BP4-BP100	10
4.1 Montaggio blocchi a presa istantanea con un rullo (BP1-BP1S-BP2-BP3-BP3S-BP4-BP100)	10
4.2 Montaggio blocchi a presa istantanea con due rulli (SP50-SP50B-SP60)	10
5 MONTAGGIO BLOCCHI A RULLO TIPO BP1-BP1S-BP2-BP3-BP3S-BP4-BP100	15
6 MONTAGGIO BLOCCHI A DUE RULLI TIPO SP50-SP50B-SP60	16
7 PROVA DI FUNZIONAMENTO	17
7.1 Prova di funzionamento dopo il montaggio, collaudo	17
7.2 Prova di funzionamento blocchi	17
8 MANUTENZIONE, CONTROLLO E RIPARAZIONE	22
8.1 Manutenzione e controllo	22
8.2 Esecuzione delle riparazioni	22

GB ASSEMBLING INSTRUCTIONS

INDEX	PAGE
1 RESPONSIBILITY, GUARANTEE AND SAFETY PRECAUTIONS	6
1.1 Responsibility and guarantee	6
1.2 Safety precautions	6
2 GENERAL INFORMATION BEFORE BEGINNING THE ASSEMBLY	6
2.1 Description, operation mode	6
3 ASSEMBLY	11
3.1 Pre - Operations	11
3.2 Type-plate, EC-certification mark, identification	11
4 ASSEMBLY OF THE SAFETY GEAR BLOCKS TYPES SP50-SP50B-SP60-BP1-BP1S-BP2-BP3-BP3S-BP4-BP100	11
4.1 Assembly of the roller instantaneous safety gear blocks (BP1-BP1S-BP2-BP3-BP3S-BP4-BP100)	11
4.2 Assembly of two roller instantaneous safety gear blocks (SP50-SP50B-SP60)	11
5 ASSEMBLY OF THE SAFETY GEAR BLOCKS WITH ONE ROLLER TYPES BP1-BP1S-BP2-BP3-BP3S-BP4-BP100	15
6 ASSEMBLY OF THE SAFETY GEAR BLOCKS WITH TWO ROLLERS TYPES SP50-SP50B-SP60	16

7	OPERATION TESTING	18
7.1	Operation testing after the assembly. First test	18
7.2	Operation testing of the safety gear blocks	18
8	MAINTENANCE, CONTROL AND REPAIR	23
8.1	Maintenance and control	23
8.2	Execution of repairs	23

F INSTRUCTIONS DE MONTAGE

SOMMAIRE	PAGE
1 RESPONSABILITÉ ET GARANTIE	7
1.1 Responsabilité et garantie	7
1.2 Mesures de precaution de sécurité	7
2 INFORMATIONS GÉNÉRALES AVANT DE COMMERCER LE MONTAGE	7
2.1 Description, mode de fonctionnement	7
3 MONTAGE	12
3.1 Preparation du travail	12
3.2 Plaquette du produit, marque, identification	12
4 MONTAGE DES BLOCS SP50-SP50B-SP60-BP1-BP1S-BP2-BP3-BP3S-BP4-BP100	12
4.1 Montage des blocs à prise instantanée avec un rouleau (BP1-BP1S-BP2-BP3-BP3S-BP4-BP100)	12
4.2 Montage des blocs à prise instantanée avec deux rouleaux (SP50-SP50B-SP60)	12
5 MONTAGE DES BLOCS A UN ROULEAU TYPE BP1-BP1S-BP2-BP3-BP3S-BP4-BP100	15
6 MONTAGE DES BLOCS A DEUX ROULEAUX TYPE SP50-SP50B-SP60	19
7 TEST DE FONCTIONNEMENT	19
7.1 Test de fonctionnement après le montage-essai	19
7.2 Test de fonctionnement des blocs	19
8 ENTRETIEN, CONTRÔLE ET REPARATION	24
8.1 Entretien et contrôle	24
8.2 Exécution des réparations	24

D MONTAGEANLEITUNG

INHALTSVERZEICHNIS	SEITE
1 HAFTUNG, GEWÄHRLEISTUNG UND SICHERHEITSVORKEHRUNGEN	8
1.1 Haftung und Gewährleistung	8
1.2 Sicherheitsvorkehrungen	8
2 ALLGEMEINES VOR MONTAGEBEGINN	8
2.1 Beschreibung, funktionsweise	8

3	MONTAGE	13
3.1	Arbeitsvorbereitung	13
3.2	Typenschild, Kennzeichnung, Identifizierung	13
4	MONTAGE DER SPERRFANGVORRICHT. SP50-SP50B-SP60-BP1-BP1S-BP2-BP3-BP3S-BP4-BP100	13
4.1	Montage der Sperrfangvorrichtungen mit einer rolle (BP1-BP1S-BP2-BP3-BP3S-BP4-BP100)	13
4.2	Montage der Sperrfangvorrichtungen mit zwei rollen (SP50-SP50B-SP60)	13
5	MONTAGE DER SPERRFANGVORRICHT . MIT EINER ROLLE TYP: BP1-BP1S-BP2-BP3-BP3S-BP4-BP100	15
6	MONTAGE DER SPERRFANGVORRICHTUNGEN MIT ZWEI ROLLEN TYP: SP50-SP50B-SP60	16
7	FUNKTIONSPRÜFUNG	20
7.1	Funktionsprüfung nach dem zusammenbaue, Erstabnahme	20
7.2	Funktionsprüfung der Sperrfangvorrichtungen	20
8	WARTUNG, KONTROLLE UND REPARATUR	25
8.1	Wartung un kontrolle	25
8.2	Ausführung von Reparaturen	25

E INSTRUCCIONES DE MONTAJE

INDICE	PAGINA
1 RESPONSABILIDAD Y GARANTÍA	9
1.1 Responsabilidad y garantía	9
1.2 Medidas preventivas de seguridad	9
2 GENERALIDADES PREVIAS AL MONTAJE	9
2.1 Descripción y modo de funcionamiento	9
3 MONTAJE	14
3.1 Operaciones previas a la instalación	14
3.2 Placa de datos del producto, marca e identificación	14
4 MONTAJE DE LOS SISTEMAS SP50-SP50B-SP60-BP1-BP1S-BP2-BP3-BP3S-BP4-BP100	14
4.1 Montaje de los sistemas de toma instantánea a un cilindro (BP1-BP1S-BP2-BP3-BP3S-BP4-BP100)	14
4.2 Montaje de los sistemas de toma instantánea a dos cilindros (SP50-SP50B-SP60)	14
5 MONTAJE DE LOS SISTEMAS CON UN CILINDRO TIPO BP1-BP1S-BP2-BP3-BP3S-BP4-BP100	15
6 MONTAJE DE LOS SISTEMAS CON DOS CILINDROS TIPO SP50-SP50B-SP60	16
7 PRUEBA DE FUNCIONAMIENTO	21
7.1 Prueba de funcionamiento posterior al montaje	21
7.2 Prueba de funcionamiento de los sistemas	21
8 MANTENIMIENTO, COMPROBACIÓN Y REPARACIÓN	26
8.1 Mantenimiento y comprobación	26
8.2 Reparaciones	26

1 RESPONSABILITÀ' E GARANZIA



1.1 RESPONSABILITÀ' E GARANZIA

Queste istruzioni per l'uso sono destinate a coloro che sono esperti in montaggio e manutenzione degli ascensori. Presupposti fondamentali sono conoscenze esaurienti sulla costruzione degli stessi.

La ditta P.F.B. declina qualsiasi responsabilità per danni derivanti da azionamenti non effettuati a regola d'arte o simili, che non siano stati eseguiti in conformità alle seguenti istruzioni per l'uso e che quindi danneggino le caratteristiche del prodotto.

L'obbligo di garanzia della ditta P.F.B. può decadere, se l'elemento strutturale viene impiegato in modo diverso da quello descritto nelle seguenti istruzioni.

Per motivi di sicurezza tecnica, generalmente non è ammesso:

- Utilizzare congiuntamente due blocchi di arresto disuguali;
- Combinare sistemi di costruzione diversi;
- Montare dispositivi di arresto a rulli ad azione istantanea inadeguati o destinati ad altri scopi che quello inteso;
- Effettuare modifiche di qualsiasi tipo sui blocchi di arresto.

1.2 MISURE PRECAUZIONALI DI SICUREZZA

In linea di principio, i montatori stessi sono responsabili per la sicurezza del lavoro.

L'osservanza ed il rispetto di tutte le norme di sicurezza in vigore e delle direttive di legge costituisce la premessa per evitare danni a persone ed al prodotto durante i lavori di montaggio, manutenzione e riparazione.



ATTENZIONE: Segnalazione di pericolo. Indica situazioni di rischio per le persone ed evidenzia le procedure comportamentali.



AVVERTENZA: Segnalazione di possibili danneggiamenti all'elemento strutturale ed ai suoi componenti (es. errori di montaggio, etc ...).

2 INFORMAZIONI GENERALI PRIMA DELL'INIZIO DEL MONTAGGIO

2.1 DESCRIZIONE, MODO DI FUNZIONAMENTO

Il dispositivo di arresto a rulli ad azione istantanea è un meccanismo di sicurezza, che funziona con elementi a rulli ingrananti. L'azionamento avviene con il collegamento alla fune di arresto del limitatore di velocità.

Con il superamento della velocità di marcia ammessa, tramite il limitatore di velocità ed il fissaggio del tiro della fune, vengono mossi, da una tiranteria di leva, due rulli in acciaio temperato (alloggiati su entrambi i fianchi delle guide) in direzione ascendente su un piano inclinato che si restringe verso l'alto. Venendo in contatto con la guida, i rulli si incuneano con il blocco del supporto e con la guida stessa a tal punto che subentra il bloccaggio automatico. La cabina dell'ascensore viene frenata fino allo stato di inattività. In base al suo principio di funzionamento, la massima forza frenante viene raggiunta immediatamente dopo lo scatto. Ciò di conseguenza produce un percorso di frenata estremamente breve. Dopo la frenatura, malgrado la dimensione e il ricarico, la cabina dell'ascensore viene fermata nella guida. Lo sbloccaggio del freno avviene con il sollevamento della cabina dell'ascensore. I rulli bloccanti vengono spostati dalla guida e rimessi in posizione di partenza per mezzo delle molle di richiamo situate sulla tiranteria di innesto.

Entrambi i blocchi del freno devono pertanto essere perfettamente sincronizzati, affinché la frenatura abbia luogo uniformemente. Il funzionamento irregolare del freno causa gravi deformazioni all'intelaiatura della cabina dell'ascensore, non solo logorando inutilmente la stabilità della struttura, ma potendo anche compromettere il funzionamento frenante.

Il blocco paracadute possiede l'omologazione in conformità alla Direttiva per ascensori 2014/33/UE, con i seguenti numeri della prova di omologazione UE:

- | | |
|---------------------------------|-------------------------------|
| • mod. BP1 : TÜV EU-SG 515 | • mod. SP 50 : TÜV EU-SG 361 |
| • mod. BP1S : TÜV EU-SG 515 | • mod. SP 50B : TÜV EU-SG 361 |
| • mod. BP2 : TÜV EU-SG 516 | • mod. SP 60 : TÜV EU-SG 362 |
| • mod. BP3 : TÜV EU-SG 517 | |
| • mod. BP3S : TÜV EU-SG 517 | |
| • mod. BP4 : TÜV EDPD 039 | |
| • mod. BP100 : TÜV EU-SG 1035/1 | |

1.1 RESPONSIBILITY AND GUARANTEE

These operating instructions are addressed to persons, who are well acquainted with the assembly and maintenance of elevators. Through knowledge of the elevator construction is necessary.

The firm P.F.B. takes no responsibility for damages, deriving from operations or actions, that have not been carried out properly according to the following operating instructions and that therefore may damage the characteristics of the product.

P.F.B.'s guarantee may not be valid if the component part is used in a different way other than that described in these instructions.

For technical security reasons, it is generally no allowed:

- to use two different safety gear heads jointly;
- to combine different designs;
- to install wrong instantaneous safety gear blocks or blocks destined to other applications other than the intended one;
- to introduce changes of any kind on the safety gear heads.

1.2 SAFETY PRECAUTIONS

Generally the fixers are themselves responsible for the safety of the work.

The observance and respect of all the safety regulations in force, and the legal rules, are necessary to avoid damages to persons, and to the product during the assembly, maintenance, and repair.



ATTENTION! Indication of danger. This sign indicates situations, that involve risks for individuals and points out procedures for behavior.



DANGER! Indication of danger of possible damages to the structural element and to its component parts (e.g. : mistakes in the assembly, etc ...) .

2 GENERAL INFORMATION BEFORE BEGINNING THE ASSEMBLY

2.1 DESCRIPTION, OPERATION MODE

The instantaneous safety gear block is a safety device working with wedge-shape engaging roller elements.

The operation takes place with the fastening to the overspeed governor rope.

By exceeding the allowed driving speed - through the overspeed governor and the fixing of the rope anchor one or two hardened steel rollers (located on both sides of the guide rails) are set in motion by a lever linkage. This motion occurs upwards, on an inclined level which narrows upwards. By touching the guide rail, the rollers wedge with the supporting console and the guide to such an extent that an automatic stoppage takes place. The elevator car is slowed down until it stops. According to its concept of operation, the maximum brake force is immediately reached after the release, thus, producing an extremely short braking distance. After the stop, despite dimension and load, the elevator car is held fast at the guide rails.

The release of the brake takes place by lifting the elevator car. The clamped rollers are pushed away from the guide rail and restored to the starting position by means of the return springs located on the engaging linkage.

Therefore, both the safety gear heads must be perfectly synchronized, so that the stop takes place evenly. An irregular brake operation causes severe distortions in the elevator car framework, not only by unnecessarily straining the stability of the structure, but could also compromise the braking operation.

The safety gear blocks are provided with the homologation according to the rules and regulations for elevators 2014/33/EU, with the following EU-type-approval test numbers:

- type BP1 : TÜV EU-SG 515
- type BP1S : TÜV EU-SG 515
- type BP2 : TÜV EU-SG 516
- type BP3 : TÜV EU-SG 517
- type BP3S : TÜV EU-SG 517
- type BP4 : TÜV EDPD 039
- type BP100 : TÜV EU-SG 1035/1
- type SP 50 : TÜV EU-SG 361
- type SP 50B : TÜV EU-SG 361
- type SP 60 : TÜV EU-SG 362

1 RESPONSABILITÉ ET GARANTIE

F

1.1 RESPONSABILITÉ ET GARANTIE

Ces instructions d'utilisation sont destinées à tous qui sont spécialisés dans le montage et l'entretien des ascenseurs. Les connaissances exhaustives pour ce qui est de la réalisation de ceux-ci constituent les conditions nécessaires pour un bon fonctionnement.

La maison P.F.B. décline toute responsabilité en cas de dommages dérivant d'actionnements non effectués selon les règles de l'art ou similaires, qui n'ont pas été exécutés en conformité avec les instructions d'utilisation mentionnées ci-après et qui peuvent nuire aux caractéristiques du produit.

L'obligation de la garantie de l'entreprise P.F.B. peut être invalidée, si l'élément structural est employé d'une façon différente de celle figurant aux instructions mentionnées ci-dessous.

Pour des raisons de sécurité technique, en principe les opérations suivantes ne sont pas autorisées:

- utiliser conjointement deux blocs d'arrêt inégaux;
- combiner des systèmes de construction différentes;
- monter des dispositifs d'arrêt à rouleaux à action instantanée inappropriés ou destinés à d'autres buts que celui prévu;
- effectuer des modifications de toutes sortes sur les blocs d'arrêt.

1.2 MESURES DE PRECAUTION DE SÉCURITÉ

En principe, ce sont les assembleurs qui sont les responsables de la sécurité du travail.

L'observation et le respect de toutes les normes de sécurité en vigueur et des directives de la loi constituent la condition nécessaire afin d'éviter de nuire aux personnes et d'endommager le produit au cours des opérations de montage, entretien et réparation.



ATTENTION! Signal de danger. Indique des situations de risque pour les personnes et met en relief les procédures du comportement.



IMPORTANT! Signalisation d'endommagements possibles à l'élément structural et à ses composants (par exemple: erreurs de montage, etc. ...).

2 INFORMATIONS GÉNÉRALES AVANT DE COMMENCER LE MONTAGE

2.1 DESCRIPTION, MODE DE FONCTIONNEMENT

Le dispositif d'arrêt à rouleaux à action instantanée est un mécanisme de sécurité qui fonctionne à l'aide d'éléments à rouleaux engrènement.

L'actionnement se fait par le raccordement au câble d'arrêt du limiteur de vitesse.

Si la vitesse de la marche autorisée est dépassée, un ou deux rouleaux en acier trempé (logés sur les deux parties latérales des glissières) sont déplacés par les tirants à leviers au moyen du limiteur de vitesse et de la fixation de la tension du câble en direction ascendante sur un plan incliné qui se rétrécit vers le haut. En se trouvant au contact de la glissière, les rouleaux s'enfoncent comme un coin avec le bloc du support et la glissière au point que se produit le blocage automatique. La cabine de l'ascenseur est freinée jusqu'à l'état d'inactivité. En fonction de son principe de fonctionnement, la force de freinage maximale est atteinte immédiatement après le déclenchement. Ce qui donne lieu par conséquent à un parcours de freinage extrêmement court. Après le freinage, malgré la dimension et le rechargement, la cabine de l'ascenseur est arrêtée sur la glissière. C'est le soulèvement de la cabine de l'ascenseur qui fera débloquer le frein. Les rouleaux bloqués sont déplacés par la glissière et remis dans la position de départ au moyen des ressorts de rappel, situés sur le groupe des tirants d'embrayage.

C'est pourquoi les deux blocs du frein doivent être parfaitement bien synchronisés, pour que le freinage se fasse d'une façon uniforme. Le fonctionnement irrégulier du frein cause de graves déformations au châssis de la cabine de l'ascenseur, en détériorant inutilement non seulement la stabilité de la structure, mais en compromettant aussi le fonctionnement du système de freinage.

Les blocs à prise instantanée sont pourvus de l'homologation en conformité avec la Directive 2014/33/UE en matière d'ascenseurs, portant les numéros d'essai d'homologation UE suivants:

- | | |
|---------------------------------|-------------------------------|
| • mod. BP1 : TÜV EU-SG 515 | • mod. SP 50 : TÜV EU-SG 361 |
| • mod. BP1S : TÜV EU-SG 515 | • mod. SP 50B : TÜV EU-SG 361 |
| • mod. BP2 : TÜV EU-SG 516 | • mod. SP 60 : TÜV EU-SG 362 |
| • mod. BP3 : TÜV EU-SG 517 | |
| • mod. BP3S : TÜV EU-SG 517 | |
| • mod. BP4 : TÜV EDPD 039 | |
| • mod. BP100 : TÜV EU-SG 1035/1 | |

1 HAFTUNG, GEWÄHRLEISTUNG UND SICHERHEITSVORKEHRUNGEN

1.1 HAFTUNG UND GEWÄHRLEISTUNG

Diese Betriebsanleitung ist für Personen bestimmt, die mit der Montage und Wartung von Aufzügen vertraut sind. Ausreichende Kenntnisse im Aufzugbau sind Voraussetzung

Fa.P.F.B. lehnt jegliche Verantwortung für Schäden, die durch nicht fachgerechte oder sonstige Handlungen, die nicht in Übereinstimmung mit dieser Betriebsanleitung vorgenommen wurden und damit die Eigenschaften des Produktes beeinträchtigen, ab.

Die Gewährleistungsverpflichtung der Fa.P.F.B. kann entfallen, wenn das Bauteil anders als in dieser Anleitung beschrieben eingesetzt wird.

Aus sicherheitstechnischen Gründen ist es generell nicht zulässig:

- Zwei verschiedene Bremsköpfe miteinander zu verbauen;
- Verschiedene Bauarten untereinander zu kombinieren;
- Falsche oder anders bestimmte Rollensperrfangevorrichtungen laut Vorgabe zu Montieren;
- Veränderungen jeglicher Art in den Bremsköpfe vorzunehmen.

1.2 SICHERHEITSVORKEHRUNGEN

Grundsätzlich sind Monteure für die Arbeitssicherheit selbst verantwortlich.

Die Beachtung und Einhaltung aller geltenden Sicherheitsvorschriften und gesetzlichen Auflagen ist Voraussetzung, um Schaden an Personen und am Produkt bei Montage-, Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten zu vermeiden.



ACHTUNG! Hinweis auf Gefahr. Dieses Zeichen kennzeichnet Risiko-Situationen an Personen und hebt Benehmens-verfahren hervor.



WARNUNG! Hinweis auf Gefahr von möglichen Beschädigungen an Bauteilen und ihren Bestandteilen (z.B. durch Montagefehler, usw.).

2 ALLGEMEINES VOR MONTAGEBEGINN

2.1 BESCHREIBUNG, FUNKTIONSWEISE

Die Rollensperrfangevorrichtung ist eine mit keilförmig eingreifenden Rollenelementen arbeitende Sicherungseinrichtung.

Die Betätigung geschieht durch Anbindung an das Fangseil des Geschwindigkeitsbegrenzers.

Die Überschreitung der zulässigen Fahrgeschwindigkeit werden durch Geschwindigkeitsbegrenzer und Seilzuganbindung eine oder zwei gehärtete Stahlrollen (befindlich an beiden Schienenflanken) von einem Hebelgestänge auf einer sich nach oben verengenden schiefen Ebene in Aufwärtsrichtung bewegt. Bei Berührung mit der Führungsschiene verkeilen sich die Rollen mit dem Lagergehäuse und der Schiene derart, daß Selbsthemmung eintritt. Der Fahrkorb wird zum Stillstand abgebremst. Die maximale Bremskraft wird auf Grund eines Funktionsprinzips sofort nach Auslösung erreicht, was demzufolge einen extrem kurzen Bremsweg bewirkt. Der Fahrkorb wird ungeachtet von Größe und Beladung nach der Bremsung an der Schiene festgehalten. Das Lösen der Bremse geschieht durch Anheben des Fahrkorbs. Die festgeklammten Stahlrollen werden von der Schiene weggedrückt und durch Rückholfedern am Einrückgestänge in die Ausgangsposition zurückversetzt. Beide Bremsköpfe müssen daher möglichst genau synchronisiert sein, damit die Bremsung gleichmäßig stattfindet. Eine ungleichmäßig wirkende Bremse verursacht starke Verspannungen im Fahrkorbrahmen, welche die Stabilität der Konstruktion unnötig strapaziert, aber auch Probleme beim Außer-Fang-ziehen bereiten kann.

Die Sperrfangevorrichtungen besitzen die Zulassung nach AufzR 2014/33/EU mit folgendem EU Baumusterprüfungsnummern:

- | | |
|---------------------------------|-------------------------------|
| • Typ. BP1 : TÜV EU-SG 515 | • Typ. SP 50 : TÜV EU-SG 361 |
| • Typ. BP1S : TÜV EU-SG 515 | • Typ. SP 50B : TÜV EU-SG 361 |
| • Typ. BP2 : TÜV EU-SG 516 | • Typ. SP 60 : TÜV EU-SG 362 |
| • Typ. BP3 : TÜV EU-SG 517 | |
| • Typ. BP3S : TÜV EU-SG 517 | |
| • Typ. BP4 : TÜV EDPD 039 | |
| • Typ. BP100 : TÜV EU-SG 1035/1 | |

1 RESPONSABILIDAD Y GARANTÍA

1.1 RESPONSABILIDAD Y GARANTÍA

Estas instrucciones de uso están dirigidas a personas expertas en el montaje y mantenimiento de ascensores. Se presupone el conocimiento exhaustivo de su construcción.

La empresa P.F.B. declina toda responsabilidad por daños derivados de accionamientos del ascensor que no hayan sido realizados correctamente o de acuerdo con las siguientes instrucciones de uso y que en consecuencia dañen las características del producto.

La obligación de garantía de la empresa P.F.B. puede dejar de ser válida si el elemento estructural se usa de forma diferente de la descrita en las siguientes instrucciones.

Por motivos de seguridad técnica, no está permitido de forma general:

- utilizar conjuntamente dos sistemas de freno diferentes;
- combinar sistemas de construcción diversa;
- montar dispositivos de freno de cilindros de acción instantánea inadecuados o destinados a otros fines que no sean los establecidos;
- efectuar cualquier modificación a los sistemas de freno.

1.2 MEDIDAS PREVENTIVAS DE SEGURIDAD

En principio, los montadores son responsable de la seguridad del trabajo.

El cumplimiento y el respeto de todas las normas de seguridad vigentes y de las directivas legales constituyen la premisa para evitar daños a personas y al producto durante su montaje, mantenimiento y reparación.



ATENCIÓN! Señal de peligro. Indica situaciones de riesgo para las personas y describe los procedimientos de actuación.



ADVERTENCIA! Señal de posibles daños al elemento estructural y sus componentes (p. ej. errores de montaje, etc.).

2 GENERALIDADES PREVIAS AL MONTAJE

2.1 DESCRIPCIÓN Y MODO DE FUNCIONAMIENTO

El dispositivo de freno de cilindros de acción instantánea es un mecanismo de seguridad que funciona con elementos de cilindros de engranaje.

El accionamiento se produce con la conexión al cable de freno del limitador de velocidad.

Al superarse la velocidad de marcha admitida, mediante el limitador de velocidad y el de fijación del tiro del cable, un sistema de levas mueve uno o dos cilindros de acero templado (situados a ambos lados de las guías) en sentido ascendente sobre un plano inclinado que se estrecha en la parte superior. Al entrar en contacto con la guía, los cilindros se encastran con el bloque de soporte y con la propia guía de tal forma que se acciona el bloqueo automático. La cabina del ascensor se va frenando hasta estar completamente parada. Según su sistema de funcionamiento, la máxima fuerza de frenado se alcanza inmediatamente después del accionamiento. Ello, en consecuencia, produce un recorrido de frenado extremadamente corto. Después del frenado, a pesar de la dimensión y la recarga, la cabina del ascensor es bloqueada en la guía. El desbloqueo del freno se produce cuando la cabina del ascensor se eleva. Los cilindros bloqueados se desplazan de la guía y vuelven a la posición inicial mediante los muelles de retorno, situados sobre el sistema de levas de accionamiento. A fin de que el frenado sea uniforme, ambos sistemas de freno deben perfectamente sincronizados. El funcionamiento irregular del freno causa graves deformaciones en el armazón de la cabina del ascensor, con lo que, además de perjudicar inútilmente la estabilidad de la estructura, puede comprometer el funcionamiento de freno.

Los sistemas de toma instantánea están homologados de acuerdo con la Directiva para ascensores 2014/33/UE, con los siguientes números de homologación UE :

- | | |
|---------------------------------|-------------------------------|
| • mod. BP1 : TÜV EU-SG 515 | • mod. SP 50 : TÜV EU-SG 361 |
| • mod. BP1S : TÜV EU-SG 515 | • mod. SP 50B : TÜV EU-SG 361 |
| • mod. BP2 : TÜV EU-SG 516 | • mod. SP 60 : TÜV EU-SG 362 |
| • mod. BP3 : TÜV EU-SG 517 | |
| • mod. BP3S : TÜV EU-SG 517 | |
| • mod. BP4 : TÜV EDPD 039 | |
| • mod. BP100 : TÜV EU-SG 1035/1 | |

3 MONTAGGIO

3.1 PREPARAZIONE DEL LAVORO

Prima di iniziare il montaggio bisogna chiarire, nel proprio interesse, quali sono le condizioni disponibili, sotto l'aspetto costruttivo e dal punto di vista dello spazio, per i lavori di montaggio, come pure dove (officina o cantiere) e quando tale attività può o deve essere espletata. Si raccomanda pertanto, in considerazione di tutte le circostanze date, di pensare ai vari passaggi di lavoro prima che venga intrapresa avventatamente o precipitosamente una attività di qualsiasi tipo.

All'atto del ricevimento della fornitura è necessario controllare la merce (i singoli pezzi), confrontandola con l'ordine, per verificarne conformità e completezza.

I dati della targhetta del blocco di arresto devono essere confrontati con quelli dell'ordine e precisamente per quanto riguarda:

- la conformità del numero di costruzione e del numero d'ordine;
- lo spessore ed il modello delle guide;
- il carico totale;
- la velocità di scatto.

3.2 TARGHETTA DEL PRODOTTO, CONTRASSEGNO, IDENTIFICAZIONE

L'identificazione del modello è costituita da una targhetta del prodotto indicante numero di fabbricazione e anno di costruzione.



4 MONTAGGIO BLOCCHI SP50-SP50B-SP60-BP1-BP1S-BP2-BP3-BP3S-BP4-BP100

4.1 MONTAGGIO BLOCCHI A PRESA ISTANTANEA CON UN RULLO (BP1-BP1S-BP2-BP3-BP3S-BP4-BP100) (vedi fig. 6-7-8)

Fissare il paracadute (1) al telaio della cabina (o del contrappeso) e ad eventuale supporto (2) mediante: per BP1-BP1S-BP2-BP3-BP3S-BP4 n°4 viti M12 (classe 8.8) (3) e per BP100 n°8 viti M16 (classe 8.8) (3) di idonea lunghezza unitamente a rondelle Grower infilando negli appositi fori del paracadute e controllare il corretto serraggio. Verificare poi che il rullo scorra liberamente in ambedue le direzioni. Anteriormente al paracadute si trova il leverismo (4) che deve essere collegato al perno del rullo (5) posizionandolo tra la piastrina di guida (6) e la rondella piana (7) [non utilizzata nei BP 100], non potendo fuoriuscire dal perno a causa della copiglia passante (8). Controllare il corretto posizionamento del rullo rispetto alla superficie di presa della guida. Il posizionamento e fissaggio del blocco paracadute deve avvenire in modo tale da consentire un gioco minimo (in posizione di riposo) tra il corpo paracadute (lato opposto al rullo) e la superficie di scorrimento delle guide, idoneo a permettere il movimento normale della cabina/contrappeso.

4.2 MONTAGGIO BLOCCHI A PRESA ISTANTANEA CON DUE RULLI (SP50-SP50B-SP60) (vedi fig. 1-2-3-4-5)

Fissare il paracadute (1) al telaio della cabina (o del contrappeso) e ad eventuale supporto (2) mediante 4 viti M12 (classe 8.8) (3) di idonea lunghezza unitamente a rondelle Grower infilando negli appositi fori del paracadute e controllare il corretto serraggio. Verificare poi che i rulli scorrano liberamente in ambedue le direzioni. Centralmente al paracadute si trova il leverismo (4) inserito fra una coppia di rulli (5) dalla parte opposta in cui avviene il bloccaggio. Controllare il corretto posizionamento e fissaggio dei rulli rispetto alle superfici di presa della guida. Il posizionamento e fissaggio del blocco paracadute deve avvenire in modo tale da consentire un gioco minimo (in posizione di riposo) tra il corpo paracadute e la superficie di scorrimento delle guide, idoneo a permettere il movimento normale della cabina/contrappeso.

E' importantissimo che il rullo (o i rulli) del blocco paracadute non venga mai intralciato durante tutto lo scorrimento dal leverismo che aziona il rullo stesso. Oltre a ciò è indispensabile che il fissaggio sulla cabina/contrappeso e il sistema di azionamento dei blocchi paracadute consentano l'intervento **contemporaneo** della coppia di dispositivi frenanti.

È perciò importante controllare, dopo il montaggio, il corretto fissaggio della copiglia di blocco del leverismo di azionamento e che il rullo di ciascuno dei due blocchi si muova liberamente e contemporaneamente all'altro.

3 ASSEMBLY

3.1 PRE - OPERATIONS

Before beginning the assembly, it must be made clear, in one's own interest, which are the constructional conditions and conditions relating to the space available for the assembly, as well as where (workshop or the location where the elevator is assembled) and when such activity can or must be carried out. It is therefore advisable, considering all the given circumstances, to think over the various procedures before any activity is inconsiderately or hastily undertaken.

On delivery of the goods, it is necessary to check the parts, resp. the components, by comparing them with the order, in order to verify their conformity and completeness.

The data contained in the type-plate of the safety gear head has to be compared to the order, by:

- conformity to the serial number and order number;
- width and type on the guide rails;
- maximum load;
- tripping speed.

3.2 TYPE-PLATE, EC - CERTIFICATION MARK, IDENTIFICATION

The type-identification consists of a plate of the product, showing serial number and year of manufacture.



4 ASSEMBLY OF THE SAFETY GEAR BLOCKS TYPES SP50-SP50B-SP60-BP1-BP1S-BP2-BP3-BP3S-BP4-BP100

4.1 ASSEMBLY OF THE ROLLER INSTANTANEOUS SAFETY GEAR BLOCKS (BP1-BP1S-BP2-BP3-BP3S-BP4-BP100) (see fig. 6-7-8)

Fasten the safety gear (1) to the framework of the elevator car (or of the counterweight) and to an eventual support (2) for BP1-BP1S-BP2-BP3-BP3S-BP4 with 4 screws M12 (class 8.8) (3) and for BP100 with 8 screws M16 (class 8.8) (3) of suitable length together with spring washers, by inserting them into the holes of the safety gear and check the correct clamping. Then verify the free sliding of the roller in both directions. The linkage (4), to be found in the front of the safety gear head, it has to be connected to the roller pin (5), by placing it between the cover plate (6) and the plain washer (7) [washer not used on BP100]. In this way, it will not come out from the pin due to the split pin (8). Check the correct positioning of the roller to the faying surface of the guide. Positioning and fastening of the safety gear block should take place in such a way to allow a minimum play (in inoperative position) between the safety gear head (opposite side to the roller) and the sliding surface of the guide, in order to allow the normal movement of the elevator car/counterweight.

4.2 ASSEMBLY OF TWO ROLLER INSTANTANEOUS SAFETY GEAR BLOCKS (SP50-SP50B-SP60) (see fig. 1-2-3-4-5)

Fasten the safety gear (1) to the framework of the elevator car (or of the counterweight) and to an eventual support (2) with four M12 screws (class 8.8) (3) of suitable length together with spring washers, by inserting them into the holes of the safety gear and check the correct clamping. Then verify the free sliding of the rollers in both directions. The linkage (4), which is found in the center of the safety gear head, is inserted between a set of rollers (5) on the other side where the clamping takes place. Check the correct position of the rollers to the faying surface of the guide. Positioning and fastening of the safety gear block should take place in such a way to allow a minimum play (in inoperative position) between the safety gear head and the sliding surface of the guide, in order to allow the normal movement of the elevator car/counterweight.

It is very important that the roller (or the rollers) of the safety gear block is never hampered during the whole sliding phase from the linkage, that operates the same roller. Therefore, it is absolutely necessary, that the fastening to the elevator car/counterweight and the operation system of the safety gear blocks, allow the **simultaneous** intervention of the braking device set.

It is therefore important to check, after the assembly, the correct clamping of the split pin that blocks the operation linkage and that the roller of each of the two blocks moves freely and simultaneously to the other.

3 MONTAGE

3.1 PREPARATION DU TRAVAIL

Avant de commencer le montage, il est indispensable de repérer, dans son propre intérêt, quelles sont les conditions idéales, au niveau de construction et du point de vue de l'emplacement à disposition pour exécuter les opérations de montage, de même que où (usine ou chantier) et quand ces opérations peuvent et doivent être accomplies. C'est pourquoi il est recommandé, compte tenu de toutes ces circonstances, de simuler mentalement les différents passages de travail, avant que ces activités ne soient commencées inconsidérément ou précipitamment.

Lors de la réception de la fourniture il est nécessaire de contrôler la marchandise (en confrontant chaque pièce avec ce qui est indiqué dans la commande), pour en vérifier la conformité et la présence complète.

Les données de la plaquette du produit doivent être comparées avec celles de la commande en ce qui concerne:

- la conformité du numéro de construction et du numéro de la commande;
- l'épaisseur et le modèle des glissières;
- la charge totale;
- la vitesse de déclenchement.

3.2 PLAQUETTE DU PRODUIT, MARQUE, IDENTIFICATION

L'identification du modèle se fait par une plaquette du produit indiquant le numéro et l'année de fabrication.



4 MONTAGE DES BLOCS SP50-SP50B-SP60-BP1-BP1S-BP2-BP3-BP3S-BP4-BP100

4.1 MONTAGE DES BLOCS A PRISE INSTANTANÉE AVEC UN ROULEAU (BP1-BP1S-BP2-BP3-BP3S-BP4-BP100) (Voir les figures 6-7-8)

Fixer le parachute (1) au châssis de la cabine (ou du contrepoids) et au support éventuel (2) pour BP1-BP1S-BP2-BP3-BP3S-BP4 par 4 vis M12 (classe 8.8) (3) et pour BP100 par 8 vis M16 (classe 8.8) (3) de longueur adéquate avec les rondelles Grower, en les enfilant dans les trous du parachute prévus à cet effet et contrôler le bon serrage. Vérifier ensuite que le rouleau glisse librement dans les deux directions.

A l'avant du parachute se situe le groupe des leviers (4) qui doit être connecté au pivot du rouleau (5), en le positionnant entre la plaquette de glissière (6) et la rondelle plate (7) [rondelle non utilisée pour BP100], vu qu'il ne peut pas sortir du pivot à cause de la goupille débouchant (8). Contrôler le bon positionnement du rouleau par rapport à la surface de prise de la glissière. Le positionnement et la fixation du bloc parachute doivent se faire de manière à autoriser un jeu minimum (en position de repos) entre le corps parachute (côté opposé au rouleau) et la surface de glissement des glissières, prévu pour permettre le mouvement normal de la cabine/contrepoids.

4.2 MONTAGE DES BLOCS A PRISE INSTANTANÉE AVEC DEUX ROULEAUX (SP50-SP50B-SP60) (voir les figures 1-2-3-4-5)

Fixer le parachute (1) au châssis de la cabine (ou du contrepoids) et au support éventuel (2) à l'aide des 4 vis M12 (classe 8.8) (3) d'une longueur adéquate avec les rondelles Grower, en les enfilant dans les trous du parachute prévus à cet effet et contrôler le bon serrage. Vérifier ensuite que les rouleaux glissent librement dans les deux directions.

Au centre du parachute se situe le groupe des leviers (4) connecté entre un couple de rouleau (5), du côté opposé où se fait le blocage. Contrôler le bon positionnement et la fixation des rouleaux par rapport aux surfaces de prise de la glissière. Le positionnement et la fixation du bloc parachute doivent se faire de manière à autoriser un jeu minimum (en position de repos) entre le corps parachute et la surface de glissement des glissières, prévu pour permettre le mouvement normal de la cabine/contrepoids.

Il est très important que le rouleau (ou les rouleaux) du bloc parachute ne soit jamais entravé le long de tout le glissement par le groupe des leviers qui actionne le rouleau même. En outre, il est indispensable que la fixation sur la cabine/contrepoids et le système d'actionnement des blocs parachute autorisent l'enclenchement **simultané** du couple de dispositifs de freinage.

C'est pourquoi il est nécessaire de vérifier, après le montage, la bonne fixation de la goupille de bloc groupe de leviers d'actionnement et que le rouleau de chacun des deux blocs se déplace librement et en même temps que l'autre.

3 MONTAGE

3.1 ARBEITSVORBEREITUNG

Vor Montagebeginn ist in eigenem Interesse zu klären, welche baulichen und räumlichen Gegebenheiten für Montagearbeiten zur Verfügung stehen. Wo (Werkstatt oder Baustelle) und wann welche Montagetätigkeiten ausgeführt werden können oder müssen. Es empfiehlt sich daher, sich unter Berücksichtigung aller gegebenen Umstände über diverse Arbeitsabläufe vorher Gedanken zu machen, bevor irgendwelche Tätigkeiten unüberlegt oder voreilig ausgeführt werden.

Bei Erhalt der Lieferung sind Ware bzw. Einzelteile anhand der Bestellung auf Richtigkeit und Vollständigkeit zu prüfen.

Die Angaben der Bremskopf-Typenschilder sind mit der Bestellung zu vergleichen und zwar auf:

- die Übereinstimmung der Fabrik- und Auftragsnummer;
- die Schienen dicke und -ausführung;
- die Gesamtlast;
- die Auslösegeschwindigkeit.

3.2 TYPENSCHILD, KENNZEICHNUNG, IDENTIFIZIERUNG.

Die Typenkennzeichnung besteht aus einem Typenschild, das Fabrikationsnummer und Baujahr anzeigt.



4 MONTAGE DER SPERRFANGVORRICHTUNGEN SP50-SP50B-SP60-BP1-BP1S-BP2-BP3-BP4-BP100

4.1 MONTAGE DER SPERRFANGVORRICHTUNGEN MIT EINER ROLLE (BP1-BP1S-BP2-BP3-BP4-BP100) (siehe Abb. 6-7-8)

Die Fangvorrichtung (1) an dem Rahmen des Fahrkorbes (oder des Gegengewichtes) und an der eventuellen Halterung (2) für BP1-BP1S-BP2-BP3-BP3S-BP4 durch 4 Schrauben M12 (Klasse 8.8) (3) und für BP100 durch 8 Schrauben M16 (Klasse 8.8) (3) geeigneter Länge, zusammen mit Federringen, durch Einsetzen derselben in die dazugehörigen Bohrungen der Fangvorrichtung, befestigen und das korrekte Anziehen nachprüfen. Dann nachprüfen, dass die Rolle frei in beiden Richtungen läuft. Vor der Fangvorrichtung befindet sich der Hebel (4), der mit dem Bolzen der Rolle (5) verbunden werden muss, durch Positionieren desselben zwischen dem Fahrplättchen (6) und der Zahnscheibe (7) [Scheibe nicht für BP100 verwendet]. Der Hebel kann nicht wegen des durchgehenden Splint (8) aus dem Bolzen heraustreten. Das korrekte Positionieren der Rolle zu der Auflagefläche der Führungsschiene nachprüfen. Das Positionieren und die Befestigung der Sperrfangvorrichtung müssen ein Kleinstspiel (in Ruhestellung) zwischen dem Fanggehäuse (gegenüber der Rolle) und der Gleitfläche der Führungsschiene erlauben. Das Kleinstspiel erlaubt die normale Bewegung des Fahrkorbes / Gegengewichtes.

4.2 MONTAGE DER SPERRFANGVORRICHTUNGEN MIT ZWEI ROLLEN (SP50-SP50B-SP60) (siehe Abb. 1-2-3-4-5)

Die Fangvorrichtung (1) an dem Rahmen des Fahrkorbes (oder des Gegengewichtes) und an der eventuellen Halterung (2) durch vier M12 Schrauben (Klasse 8.8) (3), geeigneter Länge, zusammen mit Federringen, durch Einsetzen derselben in die dazugehörigen Bohrungen der Fangvorrichtung, befestigen und das korrekte Anziehen nachprüfen. Dann nachprüfen, dass die Rolle frei in beiden Richtungen läuft.

In der Mitte der Fangvorrichtung befindet sich der Hebel (4), der zwischen einem Rollenpaar (5) auf der entgegengesetzten Seite, wo die Sperrung passiert, eingesetzt worden ist. Das korrekte Positionieren der Rolle zu der Auflagefläche der Führungsschiene nachprüfen. Das Positionieren und die Befestigung der Sperrfangvorrichtung müssen ein Kleinstspiel (in Ruhestellung) zwischen dem Fanggehäuse und der Gleitfläche der Führungsschiene erlauben. Das kleinst-spiel erlaubt die normale Bewegung des Fahrkorbes /Gegengewichtes.

Es ist sehr wichtig, dass die Rolle (oder die Rollen) der Sperrfangvorrichtung während des ganzen Gleitens von dem Hebel nie gehemmt wird, der die Rolle selbst betätigt. Außerdem ist es um-bedingt notwendig, dass die Befestigung an dem Fahrkorb / Gegengewicht und das Betätigungssystem der Sperrfangvorrichtung das **gleichzeitige** Ansprechen des Bremsvorrichtungspaares erlauben.

Es ist daher wichtig, nach der Montage die korrekte Befestigung des Sperrsplints des Betätigungshebels zu kontrollieren, Außerdem muss kontrolliert werden, dass die Rolle jeder der zwei Sperrfangvorrichtungen frei und zusammen mit der anderen sich bewegt.

3 MONTAJE

3.1 OPERACIONES PREVIAS A LA INSTALACIÓN

Antes de empezar la instalación es necesario asegurarse, por el propio interés, de cuáles son las condiciones disponibles, en cuanto al aspecto de construcción y al espacio disponible, para efectuar el montaje de manera segura; como por ejemplo dónde (taller o fábrica) y cuándo puede o debe llevarse a cabo tal actividad.

Por lo tanto se recomienda, teniendo en cuenta las circunstancias expuestas, planificar las diferentes fases de trabajo antes de emprender imprudentemente o precipitadamente cualquier tipo de actividad.

Al recibir el material es necesario controlar la mercancía (cada una de las piezas) comprobando la descripción del albarán, para verificar su conformidad y que está completa.

Los datos de la placa del producto deben compararse con los del albarán, especialmente en lo que refiere a:

- la conformidad del número de construcción y del número del pedido;
- el espesor y el modelo de las guías;
- la carga total;
- la velocidad de accionamiento.

3.2 PLACA DE DATOS DEL PRODUCTO, MARCA E IDENTIFICACIÓN

La identificación del modelo está en una placa colocada en el producto, donde se indica el número de fabricación y el año de construcción.



4 MONTAJE DE LOS SISTEMAS SP50-SP50B-SP60-BP1-BP1S-BP2-BP3-BP3S-BP4-BP100

4.1 MONTAJE DE LOS SISTEMAS DE TOMA INSTANTÁNEA CON UN CILINDRO (BP1-BP1S-BP2-BP3-BP3S-BP4-BP100) (Ver fig. 6-7-8)

Fijar el paracaídas (1) al armazón de la cabina (o del contrapeso) y, si está montado, al soporte (2) para BP1-BP1S-BP2-BP3-BP3S-BP4 por 4 tornillos M12 (clase 8.8) (3) y para BP100 por 8 tornillos M16 (clase 8.8) (3) de longitud adecuada, junto con arandelas Grower, introduciéndolos en los orificios adecuados del paracaídas y comprobando que estén correctamente montados. Seguidamente se debe comprobar que el cilindro se deslice libremente en ambas direcciones. Delante del paracaídas se encuentra el mecanismo de palancas (4) que debe conectarse al perno del cilindro (5) situándolo entre la placa de guía (6) y la arandela plana (7) [arandela no utilizada para BP100], que no puede salirse del perno gracias al pasador abierto (8). Comprobar que la posición del cilindro sea correcta respecto a la superficie de toma de la guía. La posición y fijación del sistema paracaídas debe realizarse de forma que permita un juego mínimo (en posición de reposo) entre el cuerpo del paracaídas (lado opuesto al cilindro) y la superficie de deslizamiento de las guías, adecuado para permitir el movimiento normal de la cabina/contrapeso.

4.2 MONTAJE DE LOS SISTEMAS DE TOMA INSTANTÁNEA CON DOS CILINDROS (SP50-SP50B-SP60) (Ver fig. 1-2-3-4-5)

Fijar el paracaídas (1) al armazón de la cabina (o del contrapeso) y, si está montado, al soporte (2) con 4 tornillos M12 (clase 8.8) (3) de longitud adecuada, junto con arandelas Grower, introduciéndolos en los orificios adecuados del paracaídas y comprobando que estén correctamente ajustados. Seguidamente se debe comprobar que los cilindros se deslicen libremente en ambas direcciones. En medio del paracaídas se encuentra el mecanismo de levas (4) situado entre dos cilindros (5) por la parte opuesta a la del bloqueo. Comprobar que la posición y la fijación de los cilindros sean correctas respecto a la superficie de toma de la guía. La posición y la fijación del sistema paracaídas debe efectuarse de forma que permita un juego mínimo (en posición de reposo) entre el cuerpo del paracaídas y la superficie de deslizamiento de las guías, adecuado para permitir el movimiento normal de la cabina/contrapeso.

Es muy importante que durante todo el deslizamiento, el cilindro (o los dos cilindros) del sistema paracaídas en ningún momento se vea obstaculizado por el mecanismo de levas que pone en funcionamiento al cilindro. Además, es indispensable que la fijación sobre la cabina/contrapeso y el sistema de puesta en funcionamiento de los sistemas paracaídas permitan la intervención **simultánea** de los dos dispositivos de freno. Por esta razón es importante comprobar, después del montaje, que el pasador abierto de bloqueo del mecanismo de levas de puesta en funcionamiento esté fijado correctamente, y que el cilindro de cada uno de los dos sistemas se mueva libremente y simultáneamente al otro.

- I 5 MONTAGGIO BLOCCHI A UN RULLO TIPO BP1-BP1S-BP2-BP3-BP3S-BP4-BP100**
- GB 5 ASSEMBLY OF THE SAFETY GEAR BLOCKS WITH ONE ROLLER TYPES BP1-BP1S-BP2-BP3-BP3S-BP4-BP100**
- F 5 MONTAGE DES BLOCS A UN ROULEAU TYPE BP1-BP1S-BP2-BP3-BP3S-BP4-BP100**
- D 5 MONTAGE DER SPERRFANGVORRICHTUNGEN MIT EINER ROLL TYP: BP1-BP1S-BP2-BP3-BP3S-BP4-BP100**
- E 5 MONTAJE DE LOS SISTEMAS CON UN CILINDRO TIPO BP1-BP1S-BP2-BP3-BP3S-BP4-BP100**

BP1-BP1S-BP2-BP3-BP3S-BP4

BP100

Fig. 7
Abb. 7

Fig. 6
Abb. 6

Fig. 6
Abb. 6

Fig. 7
Abb. 7

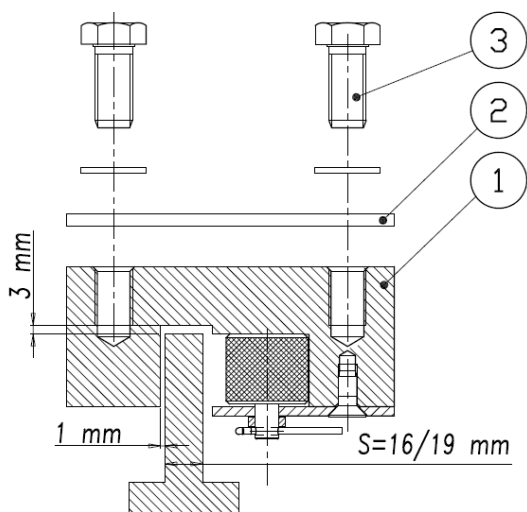
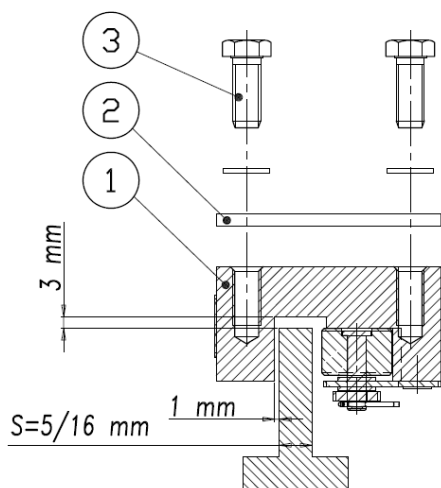
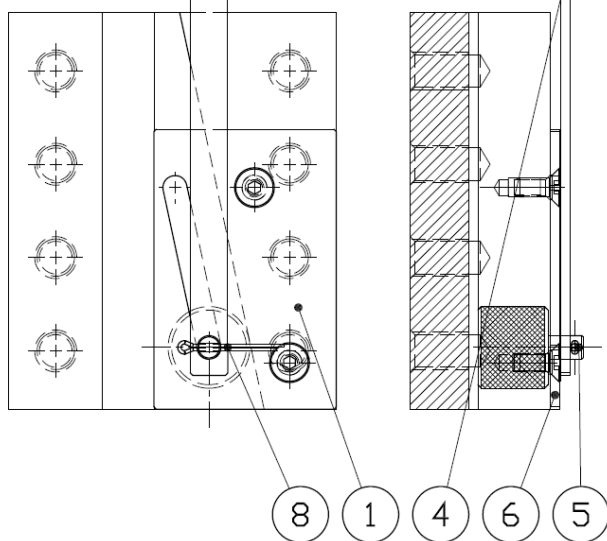
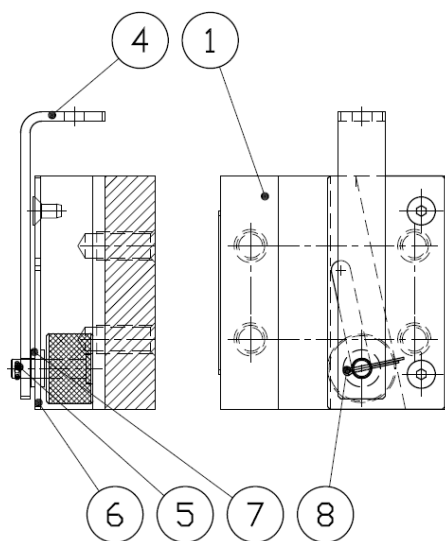
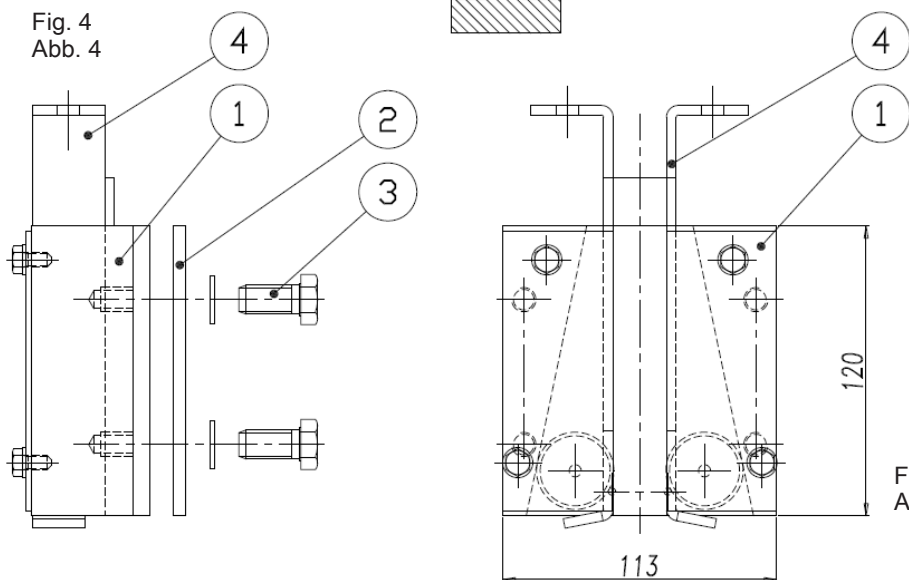
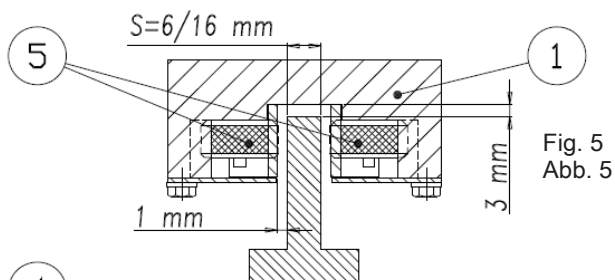
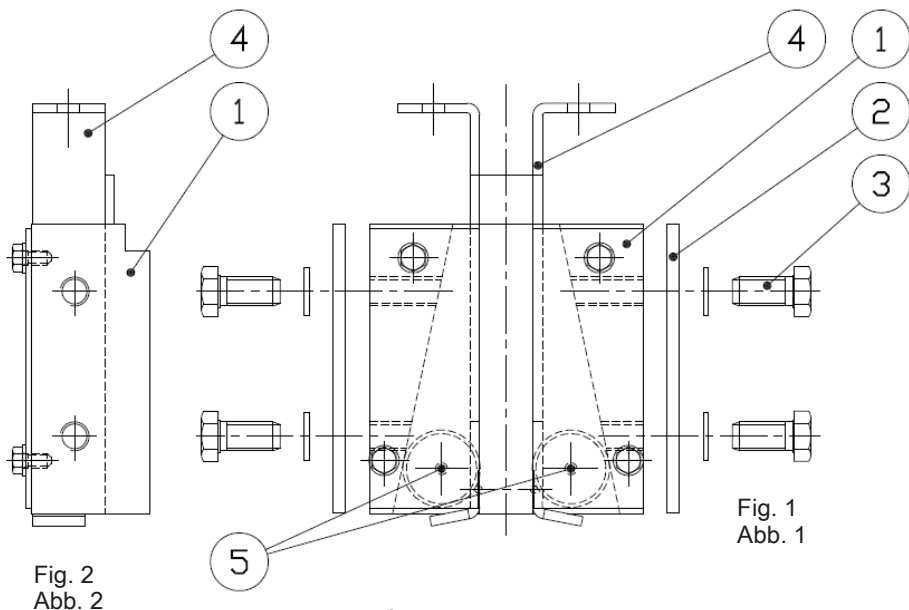


Fig. 8
Abb. 8

Fig. 8
Abb. 8

- I 6 MONTAGGIO BLOCCHI A DUE RULLI TIPO SP50-SP50B-SP60
- GB 6 ASSEMBLY OF THE SAFETY GEAR BLOCKS WITH TWO ROLLERS TYPES SP50-SP50B-SP60
- F 6 MONTAGE DES BLOCS A DEUX ROULEAUX TYPE SP50-SP50B-SP60
- D 6 MONTAGE DER SPERRFANGVORRICHTUNGEN MIT ZWEI ROLLE TYP: SP50-SP50B-SP60
- E 6 MONTAJE DE LOS SISTEMAS CON DOS CILINDROS TIPO SP50-SP50B-SP60



7 PROVA DI FUNZIONAMENTO

I

7.1 PROVA DI FUNZIONAMENTO DOPO IL MONTAGGIO, COLLAUDO

Se l'installazione dell'impianto è stata effettuata a regola d'arte con osservanza di tutte le direttive, si può concludere che la funzionalità del sistema sia garantita.

La qualità ed il funzionamento dei singoli componenti sono soggetti a severi controlli e vengono provati in fabbrica prima della consegna. A montaggio finito dell'impianto, prima del primo collaudo ed eventualmente anche prima dei collaudi TUV, dovrebbe essere effettuata una prova di funzionamento del dispositivo di arresto.

PRIMA CORSA DI PROVA DOPO L'INSTALLAZIONE

Prima di effettuare le prove di funzionamento, percorrere lentamente tutta l'area di corsa (con comando guida di ispezione). Ciò facendo, prestare attenzione a che ci sia una distanza sufficiente di tutti gli elementi fissaggio, con particolare riferimento all'area di fissaggio delle guide e del dispositivo di arresto. Possibilmente già in precedenza, individuare ed eliminare le sporgenze delle viti ed altri punti critici pericolosi.



Prima della prima corsa di prova:

PULIRE LE GUIDE !!!!!!!!!



ATTENZIONE: prima dell'inizio della corsa, liberare il pozzo da persone ed oggetti.

PERICOLO DI SCHIACCIAMENTO !!!

PROVA STATICA DI FUNZIONAMENTO

- Azionare la tiranteria d'innesto (o anche la fune del limitatore di velocità) con la forza della mano (20÷40 N). Contemporaneamente guidare lentamente la cabina dell'ascensore verso il basso con l'ausilio del comando di richiamo, cioè comando guida di ispezione.
 - La cabina dell'ascensore, dopo pochi centimetri, deve essere fermata, in modo simmetrico, dal blocco di arresto di destra e di sinistra.
 - Il contatto di arresto deve scattare.
 - Successivamente sbloccare il dispositivo di arresto, portando la cabina dell'ascensore verso l'alto.
- La tiranteria d'innesto ed il contatto di arresto devono ritornare nella loro posizione di partenza. L'operazione contatto di arresto con interruttore rapido deve essere ripristinata manualmente.

PROVA DINAMICA DI FUNZIONAMENTO (PROVA DI ARRESTO CON O SENZA CARICO NOMINALE)

- Far andare la cabina dell'ascensore verso il basso con o senza carico nominale a velocità nominale.
- Azionare il limitatore di velocità (se disponibile, con il comando a distanza). Il dispositivo di arresto deve fermare la cabina dell'ascensore.
- Il contatto di arresto deve scattare ed interrompere il circuito elettrico di sicurezza del comando.
- Controllare se il blocco di arresto di destra e di sinistra sono intervenuti contemporaneamente.
- Dopo la prova di arresto, sbloccare il dispositivo di arresto portando la cabina dell'ascensore verso l'alto. La tiranteria di innesto ed il contatto di arresto devono rientrare nella loro posizione di partenza.
- L'operazione contatto di arresto con interruttore rapido deve essere ripristinata manualmente.



ATTENZIONE: durante le corse di prova e le prove di funzionamento, nessuno deve trovarsi nella cabina dell'ascensore.

7.2 PROVA DI FUNZIONAMENTO BLOCCHI

Premesso che devono essere eseguite (dopo il montaggio) le prove e verifiche del corretto funzionamento del blocco paracadute secondo quanto previsto dalla norma EN 81 armonizzata, viene comunque eseguito un collaudo per accertare il corretto montaggio e la corretta regolazione. Dopo tale prova, si controlla visivamente che non sia stata causata nessuna alterazione in grado di compromettere il normale funzionamento dell'ascensore: rullo blocco di scorrimento - superficie delle guide - struttura portante.

7 OPERATION TEST

7.1 OPERATION TESTING AFTER THE ASSEMBLY. FIRST TEST

If the installation of the system has been properly carried out, according to all rules and regulations, it can be assumed that the operation efficiency of the system is guaranteed.

Quality and running of each component are subject to strict controls and are controlled by the factory before the delivery. When the assembly of the plant is finished, before the first test takes place - eventually also before TUV tests, an operation testing of the safety gear should be carried out.

FIRST TEST RUN AFTER THE ASSEMBLY

Before the operation testing takes place, it is necessary to slowly run through the whole area of action (with an inspection control device). Simultaneously, attention should be paid by making sure that there is a sufficient distance, between all fastening elements, particularly in the fixing area of the guide rails and of the safety gear. If possible before that, locate and remove screw projections and other dangerous narrow points.



Before the first test run:

CLEAN THE GUIDE RAILS!!!!!!!!!!



ATTENTION: before the beginning of the run, leave the elevator shaft free from persons and objects.

DANGER OF CRUSHING!!!!!!!!

STATIC FUNCTION TEST

- Operate by hand (20-40 N) the engaging linkage (or also the overspeed governor rope). At the same time drive the elevator car slowly downwards by means of the return control (inspection control device).
- After a few centimeters, the elevator car must be stopped, symmetrically, by the right and left safety gear head.
- The safety contact must respond.
- Subsequently release the safety gear, by running the elevator car upwards. The engaging linkage and the safety contact must return to their starting position.

The procedure for the safety contact with the quick-break switch must be manually reset.

DYNAMIC FUNCTION TEST (STOP TEST WITH OR WITHOUT RATED LOAD)

- Drive the elevator car with or without rated load at nominal speed downwards.
- Operate the overspeed governor (or the remote control if present). The safety gear must bring the elevator car to a standstill.
- The safety contact must release and switch off the safety circuit of the control.
- Check if the right and left safety gear heads have engaged simultaneously.
- After the stop test, release the safety gear by driving the elevator car upwards. The engaging linkage and the safety contact must return to their starting position.
- The procedure for the safety contact with the quick-break switch must be manually reset.



ATTENTION: during test runs and operation testing, no-one must stay in the elevator car.

7.2 OPERATION TESTING OF THE SAFETY GEAR BLOCKS

Considered that, after the assembly, tests and inspections of the correct functioning of the safety gear block must be carried out according to the harmonized EN 81 rule, a test is executed in order to check the correct assembly and the correct adjustment. After that, a visual inspection should be carried out, in order to verify that no change, able to compromise the normal functioning of the elevator, has taken place: roller - sliding block - surface of the guide rails - carrying structure.

7 TEST DE FONCTIONNEMENT

7.1 TEST DE FONCTIONNEMENT APRÈS LE MONTAGE-ESSAI

Si la mise en place de l'installation a été effectuée selon les règles de l'art conformément à toutes les directives, on peut affirmer que l'efficacité du système est garantie.

Bien que la qualité et le fonctionnement de chaque composant soient minutieusement contrôlés en usine et testés avant la livraison, une fois le montage de l'installation terminé, avant le premier essai et éventuellement même avant les tests TUV, il faudrait de toute façon effectuer un test de fonctionnement du dispositif d'arrêt.

PREMIÈRE COURSE D'ESSAI APRÈS L'INSTALLATION

Avant que les tests de fonctionnement ne soient effectués, parcourir lentement toute la zone de course (par la commande de la glissière de visite). Ce faisant, faire attention à ce qu'il y ait une distance suffisante de tous les éléments de fixation, notamment dans la zone de fixation des glissières et du dispositif d'arrêt. Si possible, d'abord repérer et éliminer les saillies des vis et les autres points critiques dangereux.



Avant la première course d'essai:

NETTOYER LES GLISSIÈRES !!!!!!!



ATTENTION: avant de commencer la course, veiller à ce que le puits de l'ascenseur soit tout à fait libre de personnes et d'objets .

DANGER D'ÉCRASEMENT !!!!!!!

TEST DE FONCTIONNEMENT STATIQUE

- Actionner le groupe des tirants d'embrayage (ou aussi le câble du limiteur de vitesse) avec la force de la main (20-40 N), en même temps piloter lentement la cabine de l'ascenseur vers le bas à l'aide de la commande de rappel, soit la commande de glissière de visite.
- La cabine de l'ascenseur après quelques centimètres doit être arrêtée de façon symétrique par le bloc d'arrêt de droite et de gauche.
- Le contact d'arrêt doit se déclencher.
- Successivement débloquent le dispositif d'arrêt, en amenant la cabine de l'ascenseur vers le haut. Le groupe de tirants et le contact d'arrêt doivent revenir à leur position de départ.

L'opération de contact d'arrêt par interrupteur rapide doit être rétablie manuellement.

TEST DYNAMIQUE DE FONCTIONNEMENT (ESSAI D'ARRÊT AVEC OU SANS CHARGE NOMINALE).

- Faire marcher la cabine de l'ascenseur vers le bas avec ou sans charge nominale à une vitesse nominale.
- Actionner le limiteur de vitesse (si disponible à l'aide de la commande à distance), le dispositif d'arrêt doit arrêter la cabine de l'ascenseur.
- Le contact d'arrêt doit se déclencher et couper le circuit électrique de sécurité de la commande.
- Contrôler si le bloc d'arrêt de droite et de gauche se sont déclenchés en même temps.
- Après l'essai d'arrêt, débloquent le dispositif d'arrêt, en amenant la cabine de l'ascenseur vers le haut. Le groupe des tirants d'embrayage et al contact d'arrêt doivent revenir à leur position de départ.
- L'opération de contact d'arrêt par interrupteur rapide doit être rétablie manuellement.



ATTENTION: au cours des courses d'essai et des tests de fonctionnement, personne ne doit se trouver dans la cabine de l'ascenseur.

7.2 TEST DE FONCTIONNEMENT DES BLOCS

Attendu que les essais et les vérifications du bon fonctionnement du bloc parachute doivent être exécutés (après le montage) conformément à ce qui est prévu par la norme EN 81 harmonisée, il est préconisé d'effectuer de toute façon un test pour vérifier le bon montage ainsi que le réglage correct. Ce est terminé, vérifier visuellement qu'aucune altération en mesure de compromettre le fonctionnement courant de l'ascenseur n'ait été causée: rouleau - bloc de glissement - surface des glissières - structure portante.

7 FUNKTIONSPRÜFUNG

7.1 FUNKTIONSPRÜFUNG NACH DEM ZUSAMMENBAU. ERSTABNAHME

Ausgehend von der fachgerechten Installation der Anlage unter Einhaltung aller Richtlinien, kann davon ausgegangen werden, dass die Funktionstüchtigkeit des Systems gewährleistet ist.

Qualität und Funktion der Einzelkomponenten unterliegen strengen Kontrollen und sind bei Werkauslieferung geprüft. An der fertig montierten Anlage sollte vor der Erstabnahme und evtl. Auch vor TÜV-Prüfungen eine Funktionsprüfung der Fangvorrichtung erfolgen.

ERSTE TESTFAHRT NACH DER INSTALLATION

Vor den Funktionsprüfungen ist der gesamte Fahrbereich langsam (mit Inspektionsfahrt Steuerung) zu durchfahren. Dabei auf genügend Abstand aller Befestigungsteile insbesondere im Bereich Schienenbefestigung/Fangvorrichtung achten. Schraubenüberstände und andere gefährliche Engstellen möglichst schon vorher feststellen und beseitigen.



Vor erster Vor Testfahrt:

FUHRUNGSSCHIENEN REINIGEN !!!!!!!!!.



ACHTUNG: Vor Fahrtbeginn Schacht von Personen und Gegenständen räumen.

QUETSCHGEFAHR !!!!!!!

STATISTISCHE FUNKTIONSPRÜFUNG

- Das Einrückgestänge (oder auch das Geschwindigkeitsbegrenzerseil) mit Handkraft (20-40 N) betätigen, Gleichzeitig den Fahrkorb mit Hilfe der Rückholsteuerung bzw. Inspektionsfahrt Steuerung langsam abwärts fahren.
- Der Fahrkorb muss nach wenigen Zentimetern gleichmäßig durch rechten und linken Fangkopf gehalten werden.
- Der Fangkontakt muss ansprechen.
- Anschließend die Fangvorrichtung durch Aufwärtsfahrt den Fahrkorb Außer Fang-ziehen. Das Einrückgestänge und der Fangkontakt müssen in ihre Ausgangsposition zurückgehen.

Die Ausführung Fangkontakt mit Sprungschalter muss von Hand zurückgestellt werden.

DYNAMISCHE FUNKTIONSPRÜFUNG (FANGPROBE MIT ODER OHNE NENNLAST)

- Den Fahrkorb mit oder ohne Nennlast mit Nenngeschwindigkeit abwärts fahren lassen.
- Den Geschwindigkeitsbegrenzer (bzw. falls vorhanden Fernauslösung) betätigen. Die Fangvorrichtung muss den Fahrkorb zum Stillstand bringen.
- Der Fangkontakt muss ansprechen und den Sicherheitskreis der Steuerung Unterbrechen.
- Überprüfen, ob rechter und linker Fangkopf gleichzeitig eingegriffen haben.
- Nach der Fangprobe die Fangvorrichtung durch Aufwärtsfahrt des Fahrkorbs Außer Fang-ziehen. Das Einrückgestänge und der Fangkontakt müssen in ihre Ausgangsposition zurückkehren.
- Die Ausführung Fangkontakt mit Sprungschalter muss von Hand zurückgestellt werden.



ACHTUNG: Bei Testfahrten und Funktionsprüfungen dürfen sich keine Personen im Fahrkorb befinden.

7.2 FUNKTIONSPRÜFUNG DER SPERRFANGVORRICHTUNGEN

Vorausgesetzt, dass - nach der Montage - Nachprüfungen und Versuche des korrekten Funktionierens der Fangvorrichtung laut harmonisierter Bestimmung EN 81, ausgeführt werden müssen, wird auf jeden Fall eine Prüfung durchgeführt, um die korrekte Montage und die korrekte Einstellung festzustellen. Nach solcher Prüfung erfolgt eine Sichtkontrolle, dass keine Veränderung angebracht worden ist, die das normale Funktionieren des Aufzuges gefährden kann: Rolle - Gleitfläche - Führungsschiene - Tragwerk.

7 PRUEBA DE FUNCIONAMIENTO

7.1 PRUEBA DE FUNCIONAMIENTO POSTERIOR AL MONTAJE

Si el montaje de la instalación se ha efectuado correctamente y compeliendo con las directivas, el sistema funcionará correctamente.

La calidad y el funcionamiento de cada componente se comprueban en la fábrica, antes de la entrega. No obstante, una vez finalizado el montaje, debería realizarse una prueba de funcionamiento del dispositivo de freno antes de la primera prueba y de las pruebas TUV.

PRIMERA CARRERA DE PRUEBA DESPUÉS DEL MONTAJE

Antes de efectuar la prueba de funcionamiento, realizar un desplazamiento completo a lo largo de toda la carrera (con el mando guía de inspección). Al realizar esta operación deberá comprobarse que exista una distancia suficiente de las piezas de fijación, especialmente del área de fijación de las guías y del dispositivo de freno. Se deberá comprobar antes si sobresalen partes de tornillos y otros puntos críticos peligrosos, en tal caso deberán eliminarse.



Antes de la primera carrera de prueba:

LIMPIAR LAS GUÍAS!!!!!!!



ATENCIÓN!: antes de iniciar la carrera, asegurarse de que en el hueco del ascensor no se hallen personas ni cosas.

PELIGRO DE SER APLASTADO!!!!

PRUEBA DE FUNCIONAMIENTO ESTÁTICA

- Accionar manualmente el varillaje de acoplamiento o el cable del limitador de velocidad (20-40 N). Al mismo tiempo hacer descender lentamente la cabina del ascensor con la ayuda del mando guía de inspección.
- La cabina del ascensor, tras pocos centímetros, debe pararse simétricamente mediante el accionamiento del sistema de freno derecho e izquierdo.
- El contacto de freno debe accionarse.
- A continuación, desbloquear el dispositivo de freno, llevando la cabina del ascensor hacia arriba. El varillaje de accionamiento y el contacto de freno tienen que volver a su posición inicial.

El contacto de freno con interruptor rápido se debe restablecer manualmente.

PRUEBA DE FUNCIONAMIENTO DINÁMICA (PRUEBA DE FRENO CON O SIN CARGA NOMINAL).

- Hacer descender la cabina con o sin carga nominal a velocidad nominal.
- Accionar el limitador de velocidad (si es posible, con el mando a distancia). El dispositivo de freno debe frenar la cabina del ascensor.
- El contacto de freno debe accionarse e interrumpir el circuito eléctrico de seguridad del mando.
- Comprobar que los sistemas de freno de la derecha y de la izquierda hayan actuado a la vez.
- Después de la prueba de freno, desbloquear el dispositivo de freno llevando la cabina del ascensor hacia arriba. El varillaje de acoplamiento y el contacto de freno deben volver a su posición inicial.
- El contacto de freno con interruptor rápido se debe restablecer manualmente.



ATENCIÓN: durante la realización de las carreras de prueba y las pruebas de funcionamiento no debe haber nadie en la cabina del ascensor.

7.2 PRUEBA DE FUNCIONAMIENTO DE LOS SISTEMAS

Después del montaje se deben realizar las pruebas y verificaciones del correcto funcionamiento del sistema paracaídas según lo previsto en la norma EN 81, se debe realizar una prueba para comprobar que el montaje y las regulaciones se han efectuado correctamente. A continuación, se debe comprobar visualmente que no haya ninguna irregularidad que pueda afectar al funcionamiento correcto del ascensor: cilindros, sistema de desplazamiento, superficie de las guías y estructura portante.

8.1 MANUTENZIONE E CONTROLLO

Il dispositivo di arresto a rulli ad azione istantanea non necessita generalmente di alcuna manutenzione.

I blocchi di arresto sono stati concepiti in modo tale che, con un uso senza danni durante il corso di vita, non sono necessari interventi di manutenzione di nessun tipo.

Tuttavia, a seconda della frequenza di utilizzo, per garantire il sicuro funzionamento dell'impianto, devono essere effettuati diversi controlli ad intervalli di tempo regolari (almeno due volte l'anno).

Modifiche, guasti ed altre irregolarità devono essere di conseguenza notificate e, se è il caso, riparate nel quadro dell'attuabilità consentita.

Controlli effettuati su base regolare aumentano non solo la sicurezza, ma anche il funzionamento senza anomalie e durevole dell'impianto.

Particolarmente consigliabili sono i lavori di controllo e di manutenzione prima delle prove di funzionamento previste dalla normativa.

Qualora, dopo la verifica delle varie voci di controllo di cui sopra, dovessero sorgere dei dubbi in merito alla efficienza del funzionamento, non esitate a contattare il Vostro fornitore.

PIANO DI MANUTENZIONE E DI CONTROLLO PER IL DISPOSITIVO DI ARRESTO A RULLI AD AZIONE ISTANTANEA

- Controllare la corsa libera/pattino di guida e rulli di arresto/guide;
- Controllare danni o usura sui rulli d'arresto;
- Controllare la mobilità del sistema di innesto;
- Controllare il gioco assiale e la rotondità dell'albero di arresto. Se è il caso, registrarlo;
- Controllare il sincronismo del blocco di arresto di destra e di sinistra (sincronizzazione);
- Controllare mobilità e funzionamento della tiranteria di innesto e l'attacco fune. Controllare la sincronizzazione;
- Controllare funzionamento/distanza del contatto di arresto. Se è il caso registrare (vds. Capitolo "operazioni di messa a punto");
- Controllare danni e deformazioni sia sul dispositivo di arresto che sulle componenti attigue;
- Controllare lo stato di lubrificazione delle guide (se prescritto). Se è il caso, rabboccare l'oliatore o cambiare l'olio;
- Pulire l'impianto se molto sporco.

8.2 ESECUZIONE DELLE RIPARAZIONI

Il dispositivo di arresto a rulli ad azione istantanea SP50 e SP60, in un contesto di lavori di montaggio o di riparazione, può senz'altro essere smontato e rimontato (es. per ricostruire la tiranteria di innesto o simili).

A questo riguardo tuttavia condizione fondamentale è che il procedimento venga effettuato a regola d'arte e che ciò facendo non si pregiudichi in nessun modo il funzionamento.

Le riparazioni in senso proprio, come ad esempio la sostituzione di parti difettose per rottura o forte usura, non sono per contro consentite.

I motivi sono i seguenti:

- Norme riguardanti la garanzia e disposizioni tecniche sulla sicurezza;
- Devono essere montati solo pezzi di ricambio originali (non vengono venduti dalla fabbrica, non sono ottenibili singolarmente);
- Le riparazioni vengono eseguite solo a coppie e rese provate a sistema.

Nel caso in cui dovessero presentarsi danni di qualsiasi tipo al dispositivo di arresto, non esitate a contattare il Vostro fornitore.



ATTENZIONE: non è consentito azionare l'impianto senza dispositivo di arresto (anche se solo temporaneamente)

RIPARAZIONI CONSENTITE

- Le riparazioni consentite sul sistema del dispositivo di arresto, che non riguardano direttamente i blocchi di arresto (es. tiranteria di innesto, albero di arresto, etc.) possono e devono essere effettuate sul posto. Vale a dire che tutto ciò che è stato fatto in fase di primo montaggio, è soggetto anche a obbligo di riparazione e manutenzione. È ovvio che riparazioni di questo tipo sul sistema di sicurezza devono essere eseguite a regola d'arte e con la massima precisione, per garantire il funzionamento sicuro dell'impianto nel tempo.

8.1 MAINTENANCE AND CONTROL

Generally, the instantaneous safety gear block does not need any maintenance. The safety gear heads have been conceived in such a way that, with proper use without damages during their life, there is no need for maintenance interventions of any kind.

However, according to the frequency of use, several controls should be carried out at regular intervals (at least twice a year), in order to guarantee the safe operation of the system.

Changes, damages or other irregularities must be notified and, if necessary, repaired within the limits of the allowed feasibility.

Periodical controls increase, not only the safety, but also the trouble free and long-life operation of the system. Particularly recommended are controls and maintenance operations before the operating tests foreseen by the law take place.

If, after the inspection of the above-mentioned control points regarding the operation efficiency, there are any doubts, please contact your supplier.

MAINTENANCE AND CONTROL SCHEDULE FOR INSTANTANEOUS SAFETY GEAR BLOCKS

- Check the free run guide shoe and rollers/guide rails;
- Check the damage or wear of the rollers;
- Check the mobility of the engaging system;
- Check the end play and the capacity of rotation of the shaft, if necessary, adjust it;
- Check the synchronization of the right and left safety gear head;
- Check the mobility and function of the engaging linkage and the fastening of the rope. Check synchronization;
- Check the safety contact on function/distance; if necessary, adjust it (see chapter "Setting up operations");
- Check the damage or the distortion of the safety gear as well as of the adjacent structural elements;
- Check the lubrication condition of the guide rails (if indicated), if necessary, refill the oiler or change the oil;
- Clean the plant if very dirty.

8.2 EXECUTION OF REPAIRS

The instantaneous safety gear block types SP50 and SP60, regarding the assembly and maintenance operations, can easily be disassembled and assembled again (e.g. in order to reconstruct the engaging linkage or similar).

However, the understanding is that the operation is properly carried out and that the function, by it, is affected in no way.

Repairs, for e. g. the replacement of faulty parts for breakage or strong wear are not allowed.

The reason are the following:

- Rules and regulations concerning guarantee and safety technical dispositions;
- Only original spare-parts must be mounted (they are not sold by the factory, they are not singularly obtainable);
- Repairs are carried out only in sets and returned tested according to their system.

However, should any kind of damage appear to the safety gear, please contact your supplier.



ATTENTION: the operation of the elevator plant is not allowed, even temporarily, without the safety gear.

ALLOWED REPAIRS

- The allowed repairs on the safety gear system that do not directly involve the safety gear head (e.g.: engaging linkage, shaft, etc.) can and must be carried out on location. This means that all that has been done during the first assembly is also subject to repair and maintenance obligation. It is obvious that such repairs on the safety system must be carried out properly and with the utmost care, in order to guarantee the safety and long-life operation of the plant.

8 ENTRETIEN, CONTRÔLE ET RÉPARATION

8.1 ENTRETIEN ET CONTRÔLE

Le dispositif d'arrêt à rouleaux à action instantanée ne nécessite en général aucun entretien. Les blocs d'arrêt ont été conçus en sorte que, si utilisés convenablement au cours de leur vie, il ne s'agit pas nécessaire d'avoir recours à des interventions d'entretien.

Cependant, selon la fréquence d'utilisation, en vue d'assurer un fonctionnement de l'installation en toute sécurité, il faut effectuer différents contrôles à des échéances régulières (deux fois par an au moins).

Toutes modifications, pannes et irrégularités doivent être communiquées et, le cas échéant, réparées dans les limites de la réalisation autorisée.

Les contrôles régulièrement effectués non seulement augmentent la sécurité, mais aussi le fonctionnement durable et sans anomalies de l'installation.

Notamment ce sont les opérations de contrôle et d'entretien avant de commencer les tests de fonctionnement prévus par la réglementation qui sont préconisées.

N'hésitez pas à prendre contact avec vos fournisseurs chaque fois que vous aurez des doutes en ce qui concerne les performances des éléments de l'installation.

PLAN D'ENTRETIEN ET DE CONTRÔLE POUR LE DISPOSITIF D'ARRÊT A ROULEAUX A ACTION INSTANTANÉE

- Contrôler la course libre/patin de glissière et rouleaux d'arrêt/glissières;
- Contrôler les dommages ou l'usure sur les rouleaux d'arrêt;
- Contrôler la mobilité du système d'embrayage;
- Contrôler le jeu axial et la rondeur de l'arbre d'arrêt. Si nécessaire, le régler;
- Contrôler le synchronisme du bloc d'arrêt de droite et de gauche (synchronisation);
- Contrôler la mobilité et le fonctionnement du groupe des tirants d'embrayage et le raccord du câble. Contrôler la synchronisation;
- Contrôler le fonctionnement/distance du contact d'arrêt. Si nécessaire, régler (voir le chapitre "Opérations de mise au point");
- Contrôler les dommages et déformations aussi bien sur le dispositif d'arrêt que sur les éléments contigus;
- Contrôler l'état de lubrification des glissières (si prescrit). Si nécessaire, emplir à ras bord la burette ou vidanger l'huile;
- Nettoyer l'installation si celle-ci est très crasseuse.

8.2 EXÉCUTION DES RÉPARATIONS

Le dispositif d'arrêt à rouleaux à action instantanée SP50 et SP60, peut sans aucun doute être démonté et monté à nouveau dans un contexte d'opérations de montage ou de réparation (comme par exemple pour reconstruire le groupe de tirants d'embrayage ou similaires).

A ce propos il est cependant indispensable que le processus soit effectué selon les règles de l'art et que ce faisant, le fonctionnement ne soit absolument pas endommagé.

Par contre, les réparations dans le sens propre, telles que par exemple le remplacement de pièces défectueuses par suite d'une rupture ou d'une forte usure, ne sont pas autorisées pour les raisons suivantes:

- Normes concernant la garantie et les dispositions techniques en matière de sécurité;
- Ce ne sont que des pièces de recharge d'origine qui doivent être remplacées (l'usine ne les vend pas, mais il est possible de se procurer les pièces individuellement);
- Les réparations ne sont exécutées que deux à la fois et retournées après avoir été testées sur le système.

Dans le cas de n'importe quel dommage au dispositif d'arrêt, n'hésitez pas à prendre contact avec votre fournisseur.



ATTENTION: l'installation ne peut pas être actionnée sans dispositif d'arrêt (même si seulement momentanément).

RÉPARATION AUTORISÉES

- Les réparations autorisées sur le système du dispositif d'arrêt, qui ne concernent pas directement les blocs d'arrêt (telles que sur le groupe de tirants d'embrayage, arbre d'arrêt, etc.) peuvent et doivent être effectuées sur les lieux. C'est-à-dire, tout ce qui a été fait au cours du premier montage est sujet aussi à l'obligation de réparation et d'entretien. Il est évident que des réparations de ce genre sur le système de sécurité doivent être exécutées selon les règles de l'art et avec la précision maximum, afin d'assurer le fonctionnement de l'installation dans le temps en toute sécurité.

8 WARTUNG, KONTROLLE UND REPARATUR

8.1 WARTUNG UND KONTROLLE

Die Rollensperrfangvorrichtung ist im allgemeinen wartungsfrei. Die Fangköpfe sind so konzipiert, dass bei schadenfreier Nutzung während gesamten Lebensdauer keinerlei Wartungseingriffe notwendig sind.

Es müssen aber ja nach Benutzungshäufigkeit in regelmäßigen Abständen (mindestens 2 mal pro Jahr) div.

Kontrollarbeiten durchgeführt werden, um den sicheren Betrieb der Anlage zu gewährleisten.

Veränderungen, Beschädigungen oder andere Unregelmäßigkeit sind daraufhin anzuzeigen und gegebenenfalls im Rahmen der erlaubten Durchführbarkeit zu reparieren.

Ständige Kontrolle erhöht nicht nur die Sicherheit, sondern auch den störungsfreien und langlebigen Betrieb der Anlage.

Besonders empfehlenswert sind Kontroll- und Wartungsarbeiten vor gesetzlich vorgeschriebenen Funktionsprüfungen.

Sollten nach der Überprüfung der aufgeführten Kontrollpunkte bezüglich der Funktionstüchtigkeit Bedenken bestehen, nehmen Sie bitte Kontakt mit ihrem Lieferanten auf.

WARTUNGS- UND KONTROLLPLAN FÜR ROLLENSPERRFANGVORRICHTUNG

- Freigang Führungsschuh und Fangrollen/Schiene prüfen;
- Fangrollen auf Beschädigung oder groben Verschleiß prüfen;
- Beweglichkeit des Einrücksystems prüfen;
- Axialspiel und Drehbarkeit der Fangwelle prüfen; gegebenenfalls einstellen.
- Gleichlauf von rechtem und linkem Fangkopf (Synchronisierung) prüfen;
- Einrückgestänge und Seil/ - Anschluss auf Beweglichkeit/ Funktion prüfen;
- Fangkontakt auf Funktion/ - Abstand prüfen; gegebenenfalls einstellen. (Siehe Kapitel "Einstellarbeiten");
- Fangvorrichtung sowie angrenzende Bauteile auf Beschädigung oder Verformung prüfen;
- Schmierzustand der Führungsschiene prüfen (falls vorgeschrieben); gegebenenfalls Öl-er nachfüllen oder erneuern;
- Bei starker Verschmutzung Anlage reinigen.

8.2 AUSFÜHRUNG VON REPARATUREN

Die Rollensperrfangvorrichtung SP50 und SP60 darf im Rahmen von Montage - oder Wartungsarbeiten ohne weiteres zerlegt und wieder zusammengebaut werden (z.B. wegen Umbau des Einrückgestänges o. ä.) .

Voraussetzung hierfür ist jedoch, dass der Vorgang fachgerecht durchgeführt und die Funktion dadurch in keinsten Weise beeinträchtigt wird.

Reparaturen im eigentlichen Sinne wie z.B. der Austausch von defekten Teilen wegen Zerstörung oder starkem Verschleiß, sind dagegen nicht erlaubt.

Gründe dafür sind:

- Haftungsrechtliche und sicherheitstechnische Bestimmungen;
- Es dürfen nur Original-Ersatzteile eingebaut werden. (Werden werksseitig nicht vertrieben, sind einzeln nicht erhältlich);
- Reparaturen werden nur paarweise durchgeführt und system geprüft zurückgeliefert.

Falls dennoch Schäden irgendwelcher Art an der Fangvorrichtung auftreten sollten, setzen Sie sich mit Ihrem Lieferanten in Verbindung.



ACHTUNG: Der Betrieb der Anlage ohne Fangvorrichtung (auch nur vorübergehend) ist nicht erlaubt.

ERLAUBTE REPARATUREN

- Reparaturen am Fangvorrichtungssystem, die nicht unmittelbar die Fangköpfe betreffen (z.B. Einrückgestänge, Fangwelle, etc.), sollen und müssen vor Ort durchgeführt werden. Das heißt, alles was bei der Erstmontage erstellt worden ist, unterliegt auch der Reparatur- und Wartungs-Pflicht. Es versteht sich von selbst, dass solche Reparaturen im Sicherheitssystem fachgerecht und mit größter Sorgfalt durchgeführt werden müssen, um den sicheren Betrieb der Anlage dauerhaft zu gewährleisten.

8.1 MANTENIMIENTO Y COMPROBACIÓN

Generalmente el dispositivo de freno de cilindros de acción instantánea no requiere mantenimiento. La instalación de los sistemas de freno se ha realizado de manera que, utilizándola correctamente, no sea necesaria ninguna intervención de mantenimiento.

Sin embargo, deberán efectuarse algunas comprobaciones periódicas (al menos dos veces al año) en la instalación, en función de la frecuencia con que se utilice. De esta manera, se garantiza el funcionamiento seguro de la instalación.

Se debe informar de cualquier modificación, avería u otra irregularidad y, en su caso, se repararán siempre que se trate de operaciones permitidas.

Los controles efectuados correctamente, además de aumentar la seguridad, prolongan el funcionamiento sin anomalías y la duración de la instalación.

Se recomienda efectuar las operaciones de control y mantenimiento antes de las pruebas de funcionamiento previstas por la normativa.

En caso de dudas sobre el funcionamiento de los componentes de la instalación, ponerse en contacto con el fabricante.

PROGRAMA DE MANTENIMIENTO Y COMPROBACIÓN PARA EL DISPOSITIVO DE FRENO DE CILINDROS DE ACCIÓN INSTANTÁNEA

- Comprobar la carrera libre/patín de guía y cilindros de freno/guías.
- Comprobar los daños o el desgaste de los cilindros de freno.
- Comprobar la movilidad del sistema de accionamiento.
- Comprobar el juego axial y la redondez de árbol/eje de freno. Si es preciso, regularlo.
- Comprobar la sincronización de los sistemas de freno de la izquierda y de la derecha.
- Comprobar la movilidad y el funcionamiento del varillaje de accionamiento y del enganche del cable. Comprobar su sincronización.
- Comprobar el funcionamiento/distancia del contacto de freno. Si es preciso, regularlo (ver capítulo "Operaciones de puesta a punto").
- Comprobar los problemas o las deformaciones del dispositivo de freno y los elementos que lo componen.
- Comprobar el estado de purificación de las guías (si está prescrito). Si es preciso, llenar el engrasador o cambiar el aceite.
- Limpiar la instalación si está muy sucia.

8.2 REPARACIONES

En caso de montaje o reparaciones, el dispositivo de freno de cilindros de acción instantánea SP50 y SP60 se puede desmontar y volverse a montar (ej. para reconstruir el varillaje de accionamiento u tareas similares). Aún así, es fundamental que este proceso se lleve a cabo correctamente, sin dañar en ningún modo el funcionamiento.

En cambio, las reparaciones propiamente dichas, como por ejemplo sustituir las partes defectuosas por defectos o desgaste, no están permitidas.

Los motivos son los siguientes:

- Lo estipulado en la garantía y las normas técnicas de seguridad.
- Solo deben montarse piezas de recambio originales (no se venden en fábrica ni se adquieren individualmente).
- Las reparaciones deben ser efectuadas por dos operadores y comprobadas mediante sistema.

En caso de cualquier daño en el dispositivo de freno, ponerse en contacto con el fabricante.



ATENCIÓN: no está permitido accionar la instalación sin el dispositivo de freno (aunque solo sea provisionalmente).

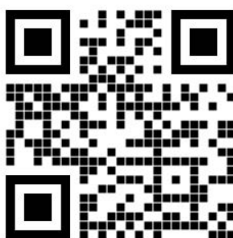
REPARACIONES PERMITIDAS

- Las reparaciones permitidas del sistema del dispositivo de freno que no están relacionadas directamente con los sistemas de freno (ej. varillaje de acoplamiento, árbol de freno, etc.), se pueden y se deben efectuar en la misma instalación. Es decir, que todo lo que se ha realizado en la fase del primer montaje también está sujeto a reparaciones y mantenimiento obligado. Es evidente que las reparaciones de este tipo en el sistema de seguridad se deben realizar correctamente y con la máxima precisión, a fin de garantizar el funcionamiento seguro y a largo plazo de la instalación.

NOTE - NOTES - NOTES - ANMERKUNGEN - NOTAS

Handwriting practice lines consisting of 25 horizontal dotted lines.

Follow us



Or click here



COMPONENTI MECCANICI PER ASCENSORI
MECHANICAL LIFT COMPONENTS

Via Raimondo Dalla Costa, 690 - 41122 Modena – Italy

Tel. +39 059 364055 - Fax +39 059 372676

<http://www.pfb.it> - E-mail: pfb@pfb.it



UNI EN ISO 9001:2015