

Fabricant d'éléments de sécurité, la société Cobianchi Lifteile AG est responsable de la conception et de la *fabrication des parachutes à prise progressive Cobianchi (en descente, PC250E) et dispositifs de freinage (en montée, PC250U).

Afin de faciliter la production, la mise en circulation et l'entretien de nos parachutes à prise progressive et dispositifs de freinage aux constructeurs de bâtis et aux entreprises chargées de l'installation, nous avons rédigé cette notice d'utilisation.

Les modèles standard PC250E et PC250U sont présentés dans la présente notice d'utilisation. Si le type d'installation que vous avez devant vous diffère de celui présenté ici, adressez-vous à votre service technique ou au bureau d'études compétent.

Vous trouverez ci-dessous des remarques importantes dont le respect contribuera, dans tous les cas, à une installation et à un fonctionnement parfaits.

Les schémas suivants doivent impérativement être joints à la présente notice :

N° de schéma	Modèle de frein	Élévation, plan, vue de côté en coupe
250E-BA01-1	PC250E, PC250U	Schéma d'assemblage du parachute à n° de réf.

La présente notice se compose de quelques pages de texte (par langue) et d'un schéma. Les solutions spécifiques au client peuvent nécessiter des opérations de montage différentes. Les parachutes à prise progressive et dispositifs de freinage peuvent être installés en haut ou en bas de la cabine en tenant compte de la position de l'arbre de liaison. L'amorçage du vérin se fait sur le vérin d'entrée (réf. 14). La force nécessaire pour appuyer les mâchoires de freins principales (réf. 16) contre les systèmes de rappel des mâchoires de freins (réf. 18) sur les butées du carter (réf. 15) passe par la denture sur les vérins d'entrée (réf. 14). En position de fin de course, ces dents ne sont plus en prise. Pour tous renseignements complémentaires, nous vous invitons à consulter notre documentation technique.

Sous réserve des différences par rapport aux modèles standard décrits ici.

Avant installation :

Le parachute à prise progressive ou dispositif de freinage est constitué de deux têtes de serrage réglées et plombées. Toutes les indications de performances figurant sur les plaques signalétiques se rapportent à l'utilisation par paires. Les numéros de série sont estampillés sur toutes les têtes de serrage. Ces numéros doivent impérativement correspondre au numéro de série figurant sur la plaque signalétique collée, ainsi qu'à la plaque signalétique et au numéro de série de l'installation. Si ce n'est pas le cas, c'est qu'il y a eu une inversion et il convient alors de prendre contact avec le Service Achats, votre dépôt ou directement avec le fabricant.

Les dispositifs de sécurité du transport (réf. 20, barres de liaison entre les tôles d'assemblage (réf. 5)) doivent être démontés avant l'installation.

1. Montage

1.1. Montage et alignement des têtes de serrage

En standard, les têtes de serrage sont fournies entièrement montées et réglées avec quatre tôles d'assemblage (réf. 5). Les tôles-supports (réf. 6), l'axe du levier (réf. 1 et 2), le manchon de déclenchement en butée (réf. 1b) et le contacteur fin de course (réf. 7) sont montés côté câble régulateur avec l'arbre de liaison intérieur.

Les tôles d'assemblage (réf. 5) doivent être vissés au châssis à l'aide de suffisamment de vis M20. Le moment agissant sur la structure du châssis au cours d'une manœuvre de freinage par l'intermédiaire des tôles d'assemblage (réf. 5) doit pouvoir être absorbé en toute sécurité. Les assemblages par vis ne doivent pas gêner l'aptitude au déplacement latéral nécessaire des carters (réf. 15) sur les axes récepteurs (réf. 4). La glissière de guidage doit se trouver exactement entre les tôles d'assemblage (réf. 5) pour garantir que le déplacement latéral nécessaire des carters (réf. 15) sur les axes récepteurs (réf. 4) soit suffisant. Le dispositif de serrage étant engagé, aucun carter (réf. 15) ne doit toucher une tôle d'assemblage (réf. 5).

Les carters (réf. 15) sont maintenus en position neutre au moyen des inserts (réf. 17). Dans la limite du jeu existant entre la glissière et l'insert (réf. 17), les logements doivent pouvoir se déplacer facilement sur les axes récepteurs (réf. 4). Si ce n'est pas le cas, l'installation doit être vérifiée et corrigée en conséquence (serrage de l'assemblage traverse-tôle d'assemblage).

1.2. Montage de l'arbre de liaison entre les têtes de serrage

Les arbres de liaison ne sont pas joints à la livraison par Cobianchi Lifteile AG.

Pour l'arbre de liaison interne, il faut souder le tuyau en acier moulé $\varnothing 50 \times 5$ mm, coupé à la bonne longueur (calibre -358 mm), doit être soudé aux flancs (réf. 8) selon DIN 2391. Les flancs (réf. 8) doivent être vissés sur l'arbre déclencheur (réf. 12).

Si l'arbre de liaison se trouve à l'extérieur, le tuyau en acier moulé $\varnothing 50 \times 5$ mm, taillé à la longueur appropriée (calibre -490 mm), doit être soudé sur les flancs prévus (réf. 2a) selon DIN 2391.

Une fois le montage de l'arbre de liaison effectué, vérifier que la tringlerie tourne facilement à la main. Les vérins d'entrée (réf. 14) des deux têtes de serrage doivent agir simultanément sur les deux glissières de guidage. Pour les très gros calibres, il peut être nécessaire d'appuyer en outre l'arbre de liaison en raison de la flèche (palier libre).

1.3. Montage des tôles supports et des vérins

Si elles ne sont pas déjà pré-installées, les tôles-supports (réf. 6) doivent être vissées sur la ou les tôle(s) d'assemblage (réf. 5) conformément au schéma. Positionner le manchon de déclenchement à la butée (réf. 1b) et insérer l'axe de levage (réf. 1 et 2). Le galet du contacteur fin de course (réf. 7) doit impérativement se situer dans le logement du manchon de déclenchement (réf. 1b). Fixer ensuite les vérins (réf. 1 et 2) à l'aide de la vis (réf. 3) sur le vérin d'entrée (réf. 14) et l'axe du vérin (réf. 1 et 2). Avant de serrer les vis et les contre-écrous, vérifier que les vérins d'entrée (réf. 14) sont en position de repos (parachute entièrement ouvert) et que les vérins (réf. 1 et 2) et la tôle support (réf. 6) sont parallèles vus d'en haut. Serrer ensuite l'ensemble des vis et contre-écrous. Il faut maintenant vérifier que les vérins (réf. 1 et 2) bougent librement vers le haut et vers le bas. Avant d'accrocher le ressort de rappel (réf. 10) sur le châssis du ventilateur (pré-tendre le ressort sur 5 à 10 mm), vérifier à la main si le système de leviers de commande **manœuvre facilement**.

1.4. Plaque signalétique

Avant d'installer la plaque signalétique fournie à un endroit bien visible du bâti, la surface prévue pour la fixer doit être nettoyée et complètement sèche. Ne pas toucher une grande superficie de la zone où la plaque signalétique va être collée. Une fois le collage terminé, appuyer fermement.

1.5. Plaque signalétique sur l'huile de glissière

Un autocollant vert est apposé sur tous les parachutes ou dispositifs de freinage. Il convient de l'apposer à un endroit bien visible (par exemple sur les huileurs de glissières).

Huile recommandée : Huiles HLP à la norme DIN 51524, Section 2, ou des huiles comparables d'une viscosité ISO VG 68-150.

2. Raccordement et réglage

Câbler les contacteurs fin de course (230 V, 4 A) (réf. 7) et vérifier le fonctionnement.

Relier le câble de réglage aux liaisons terminales par câble de la garniture d'attache de câble (réf. 9) à des vérins (réf. 1 et 2).

La force de déclenchement nécessaire sur le vérin pour l'engagement du parachute est de 250 à 300 N. il convient de s'assurer que la force de traction générée dans la partie du limiteur de vitesse déclenchée est au moins égale à 2 fois la force nécessaire à la mise en œuvre du parachute (mais au moins 300 N).

3. Mise en service

Attention ! Avant le premier essai de déclenchement du parachute :

Dans tous les cas, les surfaces de roulement de la glissière de guidage doivent impérativement être nettoyées pour enlever les salissures, le produit antirouille et les couches de peinture. Il vaut mieux pour cela utiliser des nettoyants à froid ou des nettoyants pour plaquettes de frein.

Utiliser comme huile pour glissières les huiles HLP recommandées signalées par l'autocollant vert (DIN 51524, Section 2, de viscosité ISO VG 68-150).

Avant la première mise en service, le parachute doit impérativement être contrôlé conformément à la norme EN 81-20 (6.3 ss).

4. Maintenance (selon EN 13015:2001+A1:2008 (Supplément A, points A.1 et A.2))

Si les parachutes à prise progressive ou dispositifs de freinage sont installés de manière réglementaire, la maintenance se limite à la vérification des points suivants :

4.1. État des glissières :

Conforme à la notice de mise en service ci-dessus

4.2. Tringlerie de déclenchement :

Réponse synchrone des vérins d'entrée (réf. 14), liaison à jeu nul de l'arbre de liaison, mouvement libre et sans frottements des vérins dans le sens correspondant

4.3. Contacteurs fin de course :

Fonctionnement électrique/mécanique, actionnement assuré

4.4. Têtes de serrage :

Centrées, propres

4.5. Guides de la cabine :

En parfait état, non étendus

4.6. Propreté :

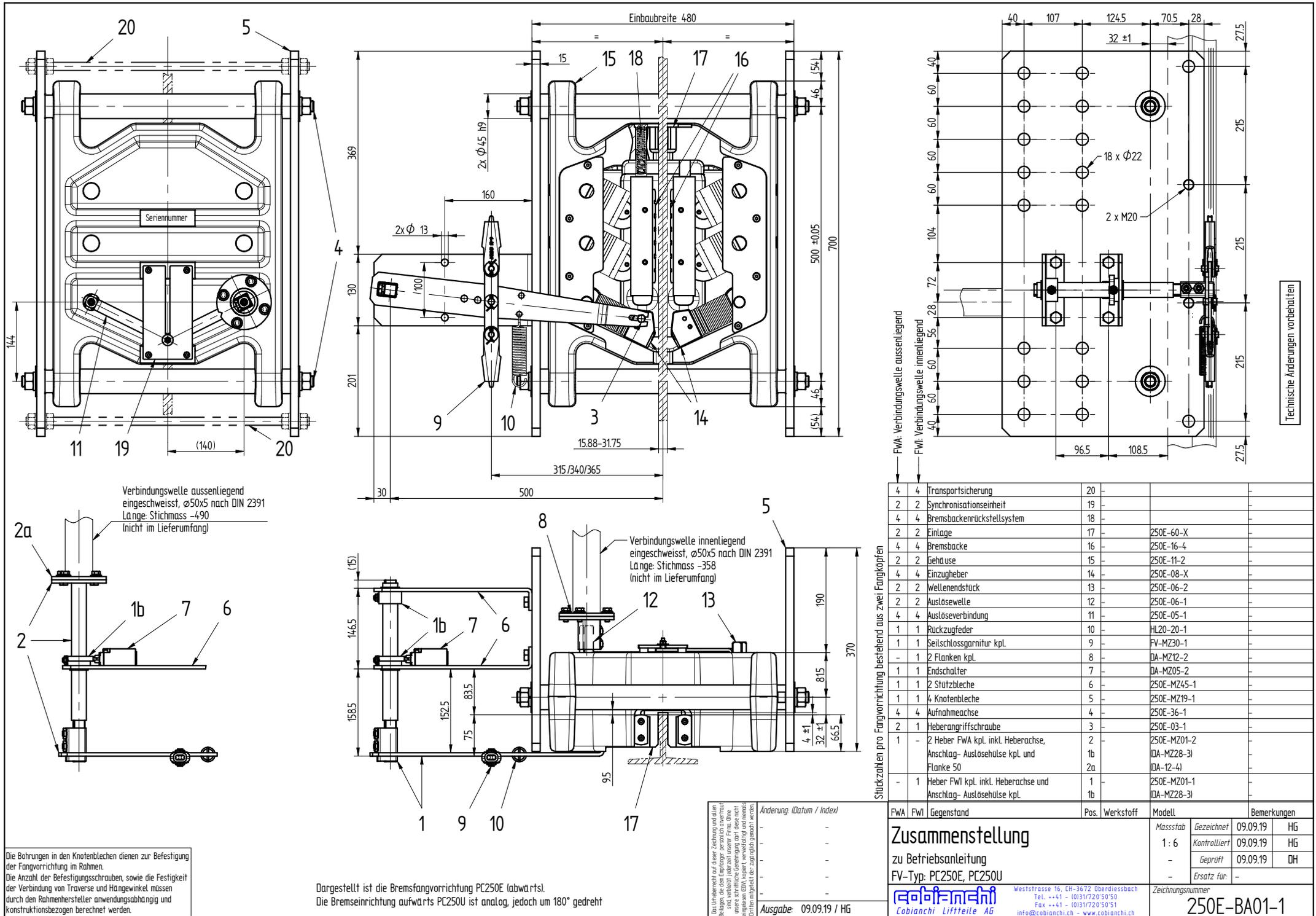
S'assurer en général, et en particulier dans le cas des ascenseurs de chantier et des travaux de transformation, que les têtes de serrage sont bien protégées de l'encrassement dû au plâtre, au béton, au ciment, au mortier, au gravier ou à d'autres matériaux analogues. Les têtes de serrage encrassées doivent être démontées et nettoyées.

5. Durée de vie

Les interventions sur le parachute à des vitesses de déclenchement accrues allant jusqu'à 2,63 m/s provoquent une forte usure des éléments de freinage. Si cette usure est trop forte, cela entraîne une défaillance du parachute. Avant que des éléments de freinage usés n'aboutissent à un freinage insuffisant, il faut réviser ou remplacer le parachute. Au plus tard au bout de trois tests de parachute à des vitesses nominales supérieures à 1,6 m/s et un chargement égal ou supérieur à 100%, cette opération doit être effectuée après concertation avec le fabricant.

Les essais du parachute doivent être consignés au carnet de l'installation (date, type d'essai, vitesse, charge, course de freinage, temporisation, événements spéciaux, visa, ...).

Si ces consignes simples sont respectées, il est possible d'améliorer de manière significative la sécurité pour l'utilisateur de l'ascenseur ainsi que pour l'entreprise chargée du montage.



Die Bohrungen in den Knotenblechen dienen zur Befestigung der Fangvorrichtung im Rahmen.
Die Anzahl der Befestigungsschrauben, sowie die Festigkeit der Verbindung von Traverse und Hangewinkel müssen durch den Rahmenhersteller anwendungsabhängig und konstruktionsbezogen berechnet werden.

Dargestellt ist die Bremsfangvorrichtung PC250E (abwärts).
Die Bremsvorrichtung abwärts PC250U ist analog, jedoch um 180° gedreht

Technische Änderungen vorbehalten