

In qualità di produttore di componenti di sicurezza, la società Cobianchi Lifteile AG è responsabile della costruzione e della fabbricazione di paracadute a presa progressiva Cobianchi (PC250E in discesa) e dei dispositivi di frenatura (PC250U in salita).

Queste istruzioni per l'uso sono state redatte al fine di semplificare ai produttori di telai e alle imprese di montaggio la produzione, la messa in esercizio e la manutenzione dei nostri paracadute a presa progressiva e sistemi di frenatura.

Il presente manuale d'istruzioni è relativo ai modelli standard PC250E e PC250U. Qualora il tipo di installazione a vostra disposizione sia diverso dall'esecuzione sopra descritta, si raccomanda di contattare il proprio ufficio tecnico o il reparto costruzioni competente.

Sono di seguito riportate delle informazioni importanti da osservare, al fine di garantire sempre un'installazione e un funzionamento corretti.

Al presente manuale deve essere allegato il seguente disegno:

N. disegno	Tipo di sistema di frenatura	Prospetto, pianta, veduta laterale
250E-BA01-1	PC250E, PC250U	Complessivo FV con n. pos.

Il presente manuale è composto da alcune pagine di testo (in base alla lingua) e da un disegno. Soluzioni personalizzate per i clienti potrebbero richiedere processi di montaggio diversi. I paracaduti a presa progressiva e i dispositivi frenanti possono essere installati nella parte superiore o inferiore della cabina, tenendo conto della posizione dell'albero di collegamento. L'impugnatura del martinetto è collocata nei martinetti di rientro (pos. 14). La forza necessaria per premere le ganasce del freno principale (pos. 16) contro i sistemi di ritorno delle ganasce del freno (pos. 18) sugli arresti dell'alloggiamento (pos. 15) è fornita dai denti dei martinetti rientro (pos. 14). Nella posizione finale questi denti non sono più innestati. Per informazioni dettagliate consultare la nostra documentazione tecnica.

Con riserva di deviazioni rispetto ai modelli standard qui descritti.

Prima dell'installazione:

Il sistema paracadute o dispositivo di frenatura è composto da due testine paracadute regolate e piombate. Tutti i dati di prestazione sulle targhette si riferiscono all'uso in coppia. Su tutte le testine paracadute sono riportati i numeri di serie. Questi numeri devono corrispondere al numero di serie sulle etichette adesive, nonché alla targhetta allegata e al numero di fabbrica dell'impianto. In caso contrario, è necessario contattare e consultare l'ufficio acquisti, il proprio magazzino o direttamente il produttore.

I dispositivi di sicurezza per il trasporto (pos. 20, tiranti tra i fazzoletti (pos. 5)) devono essere rimossi prima del montaggio.

1. Montaggio

1.1. Montaggio e regolazione delle testine paracadute

Normalmente la fornitura comprende le testine paracadute completamente montate e regolate, dotate di 4 fazzoletti (pos. 5). Le piastre di supporto (pos. 6), gli assi del martinetto (pos. 1 e 2), le boccole di sgancio di battuta (pos. 1b) e il fincorsa (pos. 7) sono montati sul lato della fune del regolatore nell'albero di collegamento all'interno.

I fazzoletti (pos. 5) devono essere avvitati al telaio con viti M20. Deve essere possibile assorbire in modo sicuro la coppia che agisce sulla struttura del telaio attraverso i fazzoletti (pos. 5) durante un'operazione di frenatura. I collegamenti a vite non devono compromettere il necessario movimento laterale degli alloggiamenti (pos. 15) sugli assi di posizionamento (pos. 4).

La guida di scorrimento deve trovarsi esattamente tra i fazzoletti (pos. 5) per garantire che il necessario movimento laterale degli alloggiamenti (pos. 15) sugli assi di posizionamento (pos. 4) sia sufficiente.

Quando il dispositivo di sicurezza è innestato, nessun alloggiamento (pos. 15) deve toccare un fazzoletto (pos. 5).

Gli alloggiamenti (pos. 15) sono tenuti in posizione neutra dagli inserti (pos. 17). All'interno del gioco tra la guida e l'inserto (pos. 17), gli alloggiamenti devono potersi muovere facilmente sugli assi di posizionamento (pos. 4). In caso contrario, l'installazione deve essere controllata e corretta di conseguenza (controventatura del collegamento tra traversa e fazzoletto).

1.2. Montaggio dell'albero di collegamento tra le testine paracadute

Gli alberi di collegamento non sono inclusi nella fornitura di Cobianchi Liffteile AG.

Se l'albero di collegamento si trova all'interno, il tubo d'acciaio sezionato $\varnothing 50 \times 5$ mm tagliato alla lunghezza adeguata (calibro -358 mm) deve essere saldato ai fianchi (pos. 8) secondo la norma DIN 2391. I fianchi (pos. 8) devono essere avvitati all'albero di sgancio (pos. 12).

Se l'albero di collegamento si trova all'esterno, il tubo d'acciaio sezionato $\varnothing 50 \times 5$ mm tagliato alla lunghezza appropriata (calibro -490 mm) deve essere saldato ai fianchi previsti (pos. 2a) secondo la norma DIN 2391.

Dopo aver montato l'albero di collegamento, verificare che le aste possano essere ruotate facilmente a mano. I martinetti di rientro (pos. 14) delle due testine paracadute devono innestarsi contemporaneamente su entrambe le guide. In caso di grandi calibri, può essere necessario sostenere ulteriormente l'albero di collegamento a causa della deflessione (cuscinetto flottante).

1.3. Montaggio della piastra di supporto e del martinetto

Se non già premontate, le piastre di supporto (pos. 6) devono essere avvitate al fazzoletto(i) (pos. 5) secondo il disegno. Posizionare le boccole di sgancio e di battuta (pos. 1b) e inserire l'asse del martinetto (pos. 1 e 2). La rotella del finecorsa (pos. 7) deve essere posizionata nella scanalatura delle boccole di sgancio (pos. 1b). Collegare quindi il martinetto (pos. 1 e 2) con la vite (pos. 3) sul martinetto di rientro (pos. 14) e sull'asse del martinetto (pos. 1 e 2). Prima di serrare le viti e i controdadi verificare che il martinetto di rientro (pos. 14) sia in posizione di riposo (dispositivo di frenatura completamente aperto) e il martinetto (pos. 1 e 2) e la piastra di supporto (pos. 6) siano paralleli se visti dall'alto. Serrare le viti e i controdadi. Verificare che il martinetto (pos. 1 e 2) possa essere liberamente spostato su e giù. Prima di fissare la molla di ritorno (pos. 10) al dispositivo di frenatura (molla di pretensionamento 5 - 10 mm) controllare manualmente che il sistema di leva di innesto **scorra senza problemi**.

1.4. Targhetta dati

Prima di fissare la targhetta allegata ad una parte ben visibile del telaio, la superficie prevista deve essere pulita e completamente asciutta. Non toccare eccessivamente la superficie adesiva della targhetta. Procedere all'incollaggio premendo a fondo.

1.5. Targhetta dati su rotaie oliate

Ogni sistema paracadute o dispositivo di frenatura è fornito di un adesivo di avvertimento verde, che deve essere fissato in un punto ben visibile (ad es. sull'oliatore della rotaia).

Olio consigliato: oli HLP secondo DIN 51524, Parte 2, o oli simili, viscosità ISO VG 68-150.

2. Allacciamento e regolazione

Controllare finecorsa (230 V, 4 A) (pos. 7) e funzione.

Collegare la fune di regolazione con i terminali del set di bloccaggio della fune (pos. 9) al martinetto (pos. 1 e 2).

La forza di sgancio necessaria sul martinetto per l'innesto del dispositivo di frenatura è di max. 250 - 300 N. Si deve assicurare che la forza di trazione generata nella fune portante dal limitatore di velocità attivato sia almeno il doppio della forza necessaria per l'innesto del dispositivo di frenatura (ma almeno 300 N).

3. Messa in esercizio

Attenzione: prima della prima prova di arresto:

Le superfici di scorrimento delle rotaie di guida devono essere sempre prive di sporcizia, ruggine e vernici. I detergenti a freddo o i detergenti per i dischi dei freni sono i più adatti a questo scopo.

Gli oli HLP raccomandati secondo l'adesivo verde devono essere usati come olio per rotaie (DIN 51524, parte 2, viscosità ISO VG 68-150).

Prima della messa in funzione, il dispositivo di frenatura deve essere controllato secondo la norma EN81-20 (6.3 e segg.).

4. Manutenzione (secondo EN 13015:2001+A1:2008 (allegato A, punti A.1 e A.2))

Se il paracadute a presa progressiva o i dispositivi di frenatura sono installati correttamente, la manutenzione si limita all'ispezione di:

4.1. Stato delle rotaie:

In conformità alle istruzioni per la messa in esercizio di cui sopra.

4.2. Tiranteria di attivazione:

Attivazione sincronizzata del martinetto di rientro (pos. 14), collegamento degli alberi di collegamento senza gioco, movimento libero e scorrevole del martinetto nella direzione appropriata.

4.3. Finecorsa:

Funzione elettrica/meccanica, garanzia di funzionamento.

4.4. Testine paracadute:

Centrate, pulite.

4.5. Guide della cabina:

In condizioni perfette, non estese.

4.6. Pulizia:

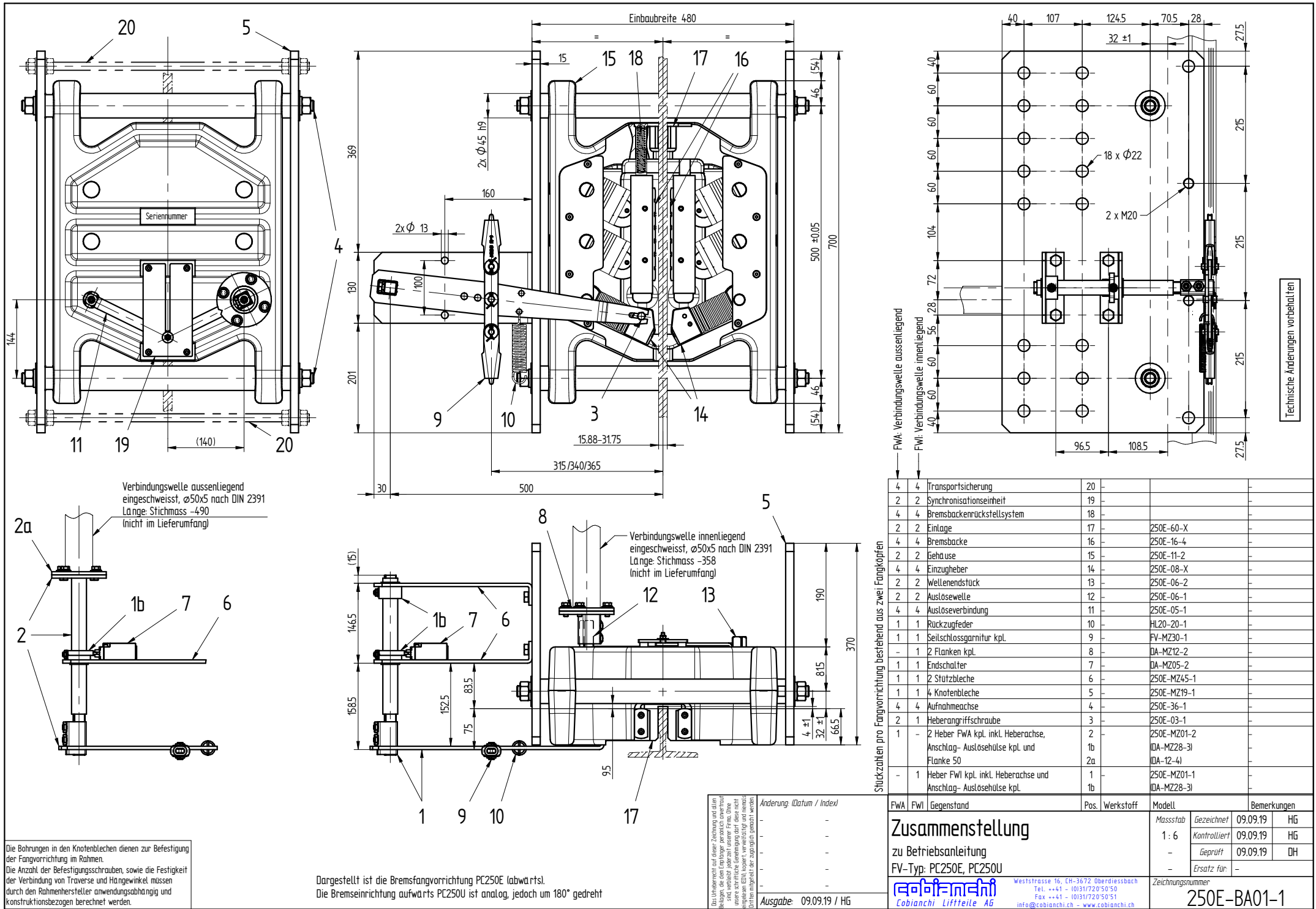
In generale, e in particolare nel caso di montacarichi edili e nelle ricostruzioni, assicurarsi che le testine paracadute siano protette contro la contaminazione da intonaco, calcestruzzo, cemento, malta, ghiaia o materiali da costruzione simili. Le testine paracadute sporche devono essere rimosse e pulite.

5. Vita utile

Gli interventi sui dispositivi di frenatura con velocità di intervento aumentate fino a 2,63 m/s causano una grande usura degli elementi frenanti e danneggiano il dispositivo di frenatura. Prima che gli elementi frenanti usurati causino un effetto frenante insufficiente, il dispositivo di frenatura deve essere revisionato o sostituito, al più tardi dopo tre prove del dispositivo di frenatura con velocità nominali superiori a 1,6 m/s e con un carico del 100% o superiore, previa consultazione con il produttore.

Le prove del dispositivo di frenatura devono essere documentate nel registro dell'impianto (data, tipo di prova, velocità, carico, spazio di frenata, decelerazione, eventi speciali, visto, ...).

Se si seguono queste semplici istruzioni, la sicurezza per l'utente dell'ascensore e per l'installatore può essere notevolmente aumentata



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 aufwärts PC250U ist analog, jedoch um 180° gedreht

Technische Änderungen vorbehalten