

Resolución de problemas de EV100 (2013)

SUBIDA



Problema	Posible causa	Recomendado
No inicia subida (El ascensor permanece en el piso)	Prueba: Introduzca el ajuste 5 del todo. Si el ascensor empieza a subir, el problema se encuentra en el solenoide A .	
	Solenoide A : no energizado o tensión muy baja.	Véase Ⓐ debajo.
	Solenoide A : el tubo no está atornillado con suficiente apriete.	Apriete el tubo del solenoide A .
	Solenoide A : Suciedad o daños entre la aguja AN y el asiento AS .	Limpie la aguja y el asiento o cámbielos.
	El ajuste 2 no está suficientemente abierto.	Saque el ajuste 2 .
	El ajuste 1 está demasiado retraído (abierto). No hay suficiente presión en el piloto.	Introduzca el ajuste 1 con la bomba funcionando.
	La válvula de escape S está configurada demasiado baja.	Ponga más alta la válvula de escape. (introducir)
	El ajuste 8 está demasiado introducido (el carro se encuentra sobre el búfer).	Saque el ajuste 8 .
	La guía de flujo de bypass U es demasiado grande.	Inserte una guía de flujo de bypass más pequeña (véanse los esquemas de guía de flujo en el catálogo EV).
	La bomba funciona en el sentido equivocado.	Compruebe el sentido del motor e instale la bomba correctamente.
	La brida de unión de la bomba tiene fugas excesivas.	Selle la unión de la bomba.
	La bomba tiene dimensiones insuficientes, está desgastada o presenta una grieta en la carcasa.	Seleccione una bomba más grande o sustituya la bomba.
	Prueba: Si moviendo el ajuste 1 con la bomba funcionando, la presión no sube por encima de 5 bar, incluso con una válvula de bypass más pequeña insertada, el problema se debe buscar en la bomba.	
Inicia subida, pero no a toda velocidad	Prueba: Introduzca el ajuste 3 del todo. Si el ascensor ahora sube a toda velocidad, el problema se encuentra en el solenoide B .	
	Solenoide B : no energizado o tensión muy baja.	Véase Ⓐ debajo.
	Solenoide B : el tubo no está atornillado con suficiente apriete.	Apriete el tubo del solenoide B .
	Solenoide B : Suciedad o daños entre la aguja AN y el asiento AS .	Limpie la aguja y el asiento o cámbielos.
	La brida de unión de la bomba tiene fugas excesivas.	Selle la unión de la bomba.
La bomba tiene dimensiones insuficientes o está desgastada.	Seleccione una bomba más grande o sustituya la bomba.	
Inicio de subida difícil	El ajuste 1 está demasiado introducido.	Saque el ajuste 1 .
	El ajuste 2 está demasiado sacado.	Introduzca el ajuste 2 .
	La guía de flujo de bypass U es demasiado pequeña (ranuras muy estrechas).	Cambiar por una guía de flujo con ranuras más grandes.
	La junta tórica UO en la válvula de bypass U presenta fugas.	Sustituya la junta tórica → véase la Lista de piezas de repuesto EV.
	El periodo del interruptor de motor estrella a delta es demasiado largo.	0,2-0,3 s es suficiente.
	Fricción excesiva en los raíles de guía o en la cabeza cilíndrica.	No se puede eliminar mediante ajuste de la válvula.
Sin desaceleración para velocidad de nivelación	El solenoide B no se desenergiza.	Levante la bobina para comprobar la fuerza de atracción magnética. Véase Ⓐ debajo. El interruptor de frenado posiblemente está configurado a alto (tardío).
	El ajuste 3 está demasiado introducido.	Saque el ajuste 3 . Introduzca el ajuste 2 .
	La junta tórica UO en la válvula de bypass U presenta fugas.	Sustituya la junta tórica → véase la Lista de piezas de repuesto EV.
Nivelación demasiado rápida	El ajuste 4 está demasiado desatornillado.	Introduzca el ajuste 4 hasta aproximadamente 0,05 m/s de velocidad de nivelación.
Desaceleración vel. nivelación pero sobrecarrera del nivel de piso	El solenoide A se desenergiza demasiado tarde.	Levante la bobina para comprobar la fuerza de atracción. Véase Ⓐ debajo.
	El ajuste 5 está demasiado introducido.	Saque el ajuste 5 .
	El ajuste 1 está demasiado introducido.	Saque el ajuste 1 .
	Velocidad de subida demasiado alta.	Introduzca el ajuste 4 hasta aproximadamente 0,05 m/s de velocidad de.
Presión de bypass no ajustable	Restricción en la línea de retorno.	Retire la restricción; alargue la línea de retorno.
	La guía de flujo de bypass U es demasiado pequeña (ranuras muy estrechas).	Cambiar por una guía de flujo con ranuras más grandes.
El ascensor para antes de llegar al piso	Solenoide A y B invertidos.	Intercambie solenoides A y B . Véase Ⓐ debajo.
	Velocidad de subida demasiado lenta.	Saque el ajuste 4 .
	La junta tórica media FO o la brida 4F presentan fugas.	Sustituya la junta tórica → véase la Lista de piezas de repuesto EV.
	La válvula de escape está configurada demasiado baja.	Ponga más alta la válvula de escape.

⚠ **Las válvulas ya están ajustadas y probadas.** Compruebe el funcionamiento eléctrico antes de cambiar las posiciones de la válvula. Pruebe que se energiza el solenoide correcto retirando la tuerca y levantando el solenoide levemente para sentir su fuerza de atracción.

Ⓐ Para comprobar el funcionamiento de los solenoides, retire las tuercas superiores. Levantando las bobinas unos pocos milímetros, se puede sentir la fuerza de atracción magnética de la bobina. Para la prueba, el funcionamiento de la cabina del ascensor también se puede controlar subiendo la bobina y sustituyéndola.

Si la bobina se calienta demasiado, la bobina se tiene que montar en el solenoide y se tienen que realizar los siguientes ajustes en los desplazamientos normales de piso a piso.

Configuración estándar: Ajustes **1** y **4**, aprox. nivel con caras de brida. Luego pueden ser necesarios hasta dos giros en cualquiera de los dos sentidos. Ajustes **2**, **3** y **5** totalmente introducidos (en el sentido de las agujas del reloj), luego para EV ¾": todos los ajustes 1,5 vueltas hacia fuera (en sentido antihorario), para EV 1 ½" - 2 ½": ajustes **3** y **5** dos vueltas y media hacia fuera (sentido antihorario), ajuste **2** dos vueltas hacia fuera. Pueden ser necesarios pequeños ajustes finales.

Resolución de problemas de EV100 (2013)

BAJADA



Problema	Posible causa	Recomendado
No inicia bajada	El solenoide D no se energiza o la tensión es demasiado baja.	Levante la bobina para comprobar la fuerza de atracción magnética. Véase (A) debajo.
	El ajuste 6 está demasiado introducido.	Saque el ajuste 6 .
	El ajuste 8 está demasiado sacado.	Introduzca el ajuste 8 cuidadosamente. Atención: Peligro de atravesamiento.
	La junta tórica UO en la válvula abajo X presenta fugas.	Sustituya la junta tórica → véase la Lista de piezas de repuesto EV.
Sin velocidad completa	El solenoide C no se energiza o la tensión es demasiado baja.	Levante la bobina C para comprobar la fuerza de atracción magnética. Véase (A) debajo.
	El ajuste 7 está demasiado introducido.	Saque el ajuste 7 .
	La guía de flujo de válvula abajo X es demasiado pequeña.	Compruebe el tamaño de inserción (véanse esquemas de guía de flujo, página 6).
Sin nivelar abajo. El ascensor para antes del nivel de piso	Solenoides C y D invertidos.	Levante la bobina para comprobar la fuerza de atracción magnética. Véase (A) debajo.
	El solenoide D no está energizado o la tensión es demasiado baja.	Véase (A) debajo.
	Ajuste 9 demasiado introducido.	Saque el ajuste 9 hasta aproximadamente 0,05 m/s de velocidad de nivelación.
Sin nivelación de bajada. El ascensor atraviesa el nivel del piso	El muelle 9F en el ajuste 9 está roto.	Sustituya el ajuste 9 completo.
	El ajuste 8 está demasiado introducido.	Saque el ajuste 8 una ½ vuelta, limpie el filtro o sustituya el ajuste 8 .
	Filtro de ajuste 8 bloqueado o el ajuste 8 está dañado.	Introduzca el ajuste 9 hasta aproximadamente 0,05 m/s de velocidad de nivelación.
	Ajuste 9 demasiado sacado.	Limpie o cambie la aguja y el asiento.
El ascensor baja rápidamente (solo velocidad completa)	Válvula de solenoide C : Suciedad o daños entre la aguja DN y el asiento DS .	Sustituya la junta tórica → véase la Lista de piezas de repuesto EV.
	La junta tórica interior FO en la brida 7F presenta fugas.	Sustituya el tubo del solenoide D .
	El tubo del solenoide D no está atornillado con suficiente apriete.	Saque el ajuste 8 una ½ vuelta.
	El ajuste 8 está demasiado introducido.	Límpielo o sustitúyalo.
El ascensor baja lentamente por fugas interiores (Re-nivelación)	Solenoides C inoperativo por contaminación.	Sustituya un sello cada vez y pruebe antes de proceder al siguiente punto de posible fuga, si fuera necesario.
	El ajuste 9 está inoperativo por contaminación.	
	Para posibles puntos de fuga abajo, véase la documentación técnica "Fugas del sistema". Válvula de solenoide D : Suciedad o daños entre la aguja DN y el asiento DS .	Limpie o cambie la aguja y el asiento.
	La junta tórica XO en la válvula abajo X presenta fugas.	Sustituya la junta tórica → véase la Lista de piezas de repuesto EV. Cuando la válvula abajo esté compensada, sustituya la válvula abajo.
	La junta tórica VO de la válvula de comprobación V presenta fugas.	Sustituya la válvula de comprobación → véase la Lista de piezas de repuesto EV.
	La junta tórica WO de la válvula de comprobación V presenta fugas.	Sustituya la junta tórica → véase la Lista de piezas de repuesto EV.
El ascensor baja a causa de fugas interiores de equipos auxiliares	La junta tórica interior FO en la brida 4F presenta fugas.	Sustituya la junta tórica → véase la Lista de piezas de repuesto EV.
	La junta tórica HO de la bajada manual H presenta fugas.	Sustituya la bajada manual.
	HP : La bomba manual presenta fugas.	Retire el tubo de aspiración y observe si la bomba manual tiene fugas. Sustituya la bomba manual completa.
	HX/MX : El ajuste 8M está demasiado introducido.	Saque el ajuste 8M .
	HX/MX : La válvula abajo 9M tiene fugas. Suciedad o daños entre la aguja DN y el asiento DS .	Limpie la aguja y el asiento o cámbielos.
	HX/MX : La junta tórica XO en la válvula abajo YM presenta fugas.	Sustituya la junta tórica → véase la Lista de piezas de repuesto EV.
	HX/MX : La bajada manual presenta fugas (HX/MX).	Sustituya la bajada manual.
	Contracción del aceite durante el enfriamiento, especialmente desde 35 °C o más.	Considere un refrigerador de aceite si el aceite caliente supone un problema.

(I) Las válvulas ya están ajustadas y probadas. Compruebe el funcionamiento eléctrico antes de cambiar las posiciones de la válvula. Pruebe que se energiza el solenoide correcto retirando la tuerca y levantando el solenoide levemente para sentir su fuerza de atracción.

(A) Para comprobar el funcionamiento de los solenoides, retire las tuercas superiores. Levantando las bobinas unos pocos milímetros, se puede sentir la fuerza de atracción magnética de la bobina. Para la prueba, el funcionamiento de la cabina del ascensor también se puede controlar subiendo la bobina y sustituyéndola.

Si la bobina se calienta demasiado, la bobina se tiene que montar en el solenoide y se tienen que realizar los siguientes ajustes en los desplazamientos normales de piso a piso.

Configuración estándar: Ajustes **7** y **9**, aprox. nivel con caras de brida. Luego pueden ser necesarios hasta dos giros en cualquiera de los dos sentidos. Ajustes **6** y **8** totalmente introducidos (en el sentido de las agujas del reloj), luego para EV ¾", ajuste **6**, una vuelta y media y ajuste **8**, 1 vuelta (en sentido antihorario), para EV 1 ½" – 2 ½", ajustes **6** y **8**, una vuelta y media hacia fuera (en sentido antihorario). Pueden ser necesarios pequeños ajustes finales.

apr 14

Blain Hydraulics GmbH
 Pfaffenstrasse 1
 74078 Heilbronn
 Germany
 Tel. 07131 2821-0
 Fax 07131 485216
 http://www.blain.de
 e-mail: info@blain.de



Manufacturer of the Highest Quality:
 Control Valves for Elevators
 Tank Heaters - Hand Pumps
 Pipe Rupture Valves - Ball Valves