

Risoluzione dei problemi EV 100 (2013)

Corsa di SALITA



Problema	Causa Possibile	Rimedio
La salita non inizia (l'ascensore rimane fermo al piano)	Test: avvitare completamente la regolazione 5 . Se l'ascensore ora inizia a salire, il problema è nel solenoide A .	
	Solenoido A : non energizzato o tensione insufficiente.	Vedere sotto, punto Ⓐ .
	Solenoido A : tubo non avvitato saldamente.	Serrare il tubo del solenoide A .
	Solenoido A : sporczia o danni tra la spina AN e la sede AS .	Pulire o sostituire spina e sede.
	Regolazione 2 non aperta a sufficienza.	Svitare la regolazione 2 .
	Regolazione 1 troppo arretrata (aperta). Pressione pilota insufficiente.	Avvitare la regolazione 1 con la pompa in funzione.
	Valvola di sicurezza della pressione S impostata troppo bassa.	Aumentare l'impostazione della valvola di sicurezza. (Avvitare)
	Regolazione 8 troppo avvitata (la cabina poggia sul respingente).	Svitare la regolazione 8 .
	Guida di flusso di bypass U troppo grande.	Inserire una guida di flusso di bypass più piccola (consultare i prospetti delle guide di flusso nel catalogo EV).
	Pompa funzionante in direzione errata.	Controllare la direzione del motore e installare la pompa correttamente.
	La flangia di collegamento della pompa perde eccessivamente.	Sigillare il collegamento della pompa.
	Pompa sottodimensionata, usurata o crepata nell'alloggiamento.	Selezionare una pompa più grande o sostituire la pompa.
Test: se, ruotando la regolazione 1 con la pompa in funzione, la pressione non aumenta oltre i 5 bar, nemmeno con una valvola di bypass più piccola inserita, il problema dovrà essere ricercato nella pompa.		
La salita inizia, ma non alla massima velocità	Test: avvitare completamente la regolazione 3 . Se l'ascensore ora sale alla massima velocità, il problema è nel solenoide B .	
	Solenoido B : non energizzato o tensione insufficiente.	Vedere sotto, punto Ⓐ .
	Solenoido B : tubo non avvitato saldamente.	Serrare il tubo del solenoide B .
	Solenoido B : sporczia o danni tra la spina AN e la sede AS .	Pulire o sostituire spina e sede.
	La flangia di collegamento della pompa perde eccessivamente.	Sigillare il collegamento della pompa.
La salita inizia troppo bruscamente	Pompa sottodimensionata o usurata.	Selezionare una pompa più grande o sostituire la pompa.
	Regolazione 1 troppo avvitata.	Svitare la regolazione 1 .
	Regolazione 2 troppo svitata.	Avvitare la regolazione 2 .
	Guida di flusso di bypass U troppo piccola (scanalature troppo strette).	Cambiare con una guida di flusso con scanalature più larghe.
	L'O-Ring UO sulla valvola di bypass U perde.	Cambiare l'O-Ring → Vedere l'elenco di ricambi EV.
	Periodo di trasformazione stella-triangolo del motore troppo lungo.	0,2-0,3 secondi sono sufficienti.
Nessuna decelerazione nella velocità di livellamento	Frizione eccessiva sulle rotaie di guida o nella testata.	Non eliminabile regolando la valvola.
	Il solenoide B non viene de-energizzato.	Sollevare la bobina per controllare l'attrazione magnetica. Vedere sotto, punto Ⓐ . Interruttore di rallentamento possibilmente impostato troppo alto (in ritardo).
	Regolazione 3 troppo avvitata.	Svitare la regolazione 3 . Avvitare la regolazione 2 .
Livellamento troppo veloce	L'O-Ring UO sulla valvola di bypass U perde.	Cambiare l'O-Ring → Vedere l'elenco di ricambi EV.
	Regolazione 4 troppo svitata.	Avvitare la regolazione 4 fino a una velocità di livellamento di circa 0,05 m/s.
Decelerazione nella velocità di livellamento ma la corsa supera il livello del piano	Il solenoide A è de-energizzato troppo tardi.	Sollevare la bobina per controllare l'attrazione. Vedere sotto, punto Ⓐ . Commutare posizione nell'albero.
	Regolazione 5 troppo avvitata.	Svitare la regolazione 5 .
	Regolazione 1 troppo avvitata.	Svitare la regolazione 1 .
	Velocità di livellamento in salita eccessiva.	Avvitare la regolazione 4 fino a una velocità di livellamento di circa 0,05 m/s.
Pressione di bypass non regolabile	Strozzatura nella linea di ritorno.	Eliminare la strozzatura, allargare la linea di ritorno.
	Guida di flusso di bypass U troppo piccola (scanalature troppo strette).	Cambiare con una guida di flusso con scanalature più larghe.
L'ascensore si ferma prima di raggiungere il piano (nessun livellamento)	Solenoido A e B invertiti.	Scambiare i solenoidi A e B . Vedere sotto, punto Ⓐ .
	Velocità di livellamento in salita troppo lenta.	Svitare la regolazione 4 .
	L'O-Ring centrale FO della flangia 4F perde.	Cambiare l'O-Ring → Vedere l'elenco di ricambi EV.
	Valvola di sicurezza impostata troppo bassa.	Aumentare l'impostazione della valvola di sicurezza.

ⓘ **Le valvole sono già regolate e testate.** Controllare il funzionamento elettrico prima di cambiare le impostazioni delle valvole. Controllare che sia energizzato il solenoide corretto rimuovendo il dado e sollevando leggermente il solenoide per verificare l'attrazione.

Ⓐ Per controllare il funzionamento dei solenoidi rimuovere i dadi superiori. Sollevando le bobine di pochi millimetri sarà possibile percepire l'attrazione magnetica della bobina. Per scopi di test, il funzionamento della cabina dell'ascensore è controllabile sollevando e sostituendo la bobina.

Se la bobina si surriscalda, la bobina deve essere montata sul solenoide e devono essere eseguite le regolazioni seguenti nelle normali corse da piano a piano.

Impostazioni standard: regolazioni **1** & **4** approssimativamente livellate con le facce della flangia. Potrebbero essere necessarie fino a due rotazioni in una qualsiasi direzione. Regolazioni **2**, **3** & **5** completamente avvitata (in senso orario), quindi, per EV ¾": tutte le regolazioni svitate di 1,5 giri (in senso antiorario); per EV 1½" – 2½": regolazioni **3** & **5** svitate di due giri e mezzo (in senso antiorario), regolazione **2** svitata di due giri. Potrebbero essere necessarie delle piccole regolazioni finali.

Risoluzione dei problemi EV 100 (2013)

Corsa di DISCESA



Problema	Causa Possibile	Rimedio
La discesa non inizia	Solenoido D non energizzato o tensione insufficiente.	Solleverare la bobina per controllare l'attrazione magnetica. Vedere sotto, punto A .
	Regolazione 6 troppo avvitata.	Svitare la regolazione 6 .
	Regolazione 8 troppo svitata.	Avvitare la regolazione 8 con cautela. Attenzione: pericolo di attraversamento.
	L'O-Ring UO sulla valvola di discesa X perde.	Cambiare l'O-Ring → Vedere l'elenco di ricambi EV.
Nessuna velocità massima	Solenoido C non energizzato o tensione insufficiente.	Solleverare la bobina per controllare l'attrazione magnetica. Vedere sotto, punto A .
	Regolazione 7 troppo avvitata.	Svitare la regolazione 7 .
	Guida di flusso X della valvola di discesa troppo piccola.	Controllare la misura di inserimento (consultare i prospetti delle guide di flusso a pagina 6).
Nessun livellamento in discesa. L'ascensore si ferma prima del livello del piano	Solenoidi C e D invertiti.	Solleverare la bobina per controllare l'attrazione magnetica. Vedere sotto, punto A .
	Solenoido D non energizzato o tensione insufficiente.	Vedere sotto, punto A .
	Regolazione 9 troppo avvitata.	Svitare la regolazione 9 fino a una velocità di livellamento di circa 0,05 m/s.
	Molla 9F nella regolazione 9 rotta.	Sostituire completamente la regolazione 9 .
Nessun livellamento in discesa. L'ascensore attraversa il livello del piano	Regolazione 8 troppo avvitata. Filtro della regolazione 8 bloccato o regolazione 8 danneggiata.	Svitare la regolazione 8 di circa ½ giro, pulire il filtro o sostituire la regolazione 8 .
	Regolazione 9 troppo svitata.	Avvitare la regolazione 9 fino a una velocità di livellamento di circa 0,05 m/s.
	Valvola solenoide C : sporcizia o danni tra la spina DN e la sede DS .	Pulire o sostituire spina e sede.
	L'O-Ring interno FO sulla flangia 7F perde.	Cambiare l'O-Ring → Vedere l'elenco di ricambi EV.
L'ascensore scende rapidamente (solo alla velocità massima)	Tubo del solenoide D non avvitato saldamente.	Serrare il tubo del solenoide D .
	Regolazione 8 troppo avvitata.	Svitare la regolazione 8 di circa ½ giro.
	Solenoido C non funzionante a causa di sporcizia.	Pulire o sostituire.
	Regolazione 9 non funzionante a causa di sporcizia.	
L'ascensore scende lentamente a causa di perdita interna (ri-livellamento)	Per i possibili punti di perdita in discesa, vedere la documentazione tecnica "Perdita di sistema".	Sostituire una guarnizione alla volta e testare prima di procedere al successivo punto di perdita potenziale, se ancora necessario.
	Valvola solenoide D : sporcizia o danni tra la spina DN e la sede DS .	Pulire o sostituire spina e sede.
	L'O-Ring XO della valvola di discesa X perde.	Cambiare l'O-Ring → Vedere l'elenco di ricambi EV. Quando la valvola di discesa è compensata, sostituire la valvola di discesa.
	L'O-Ring VO della valvola di ritegno V perde.	Cambiare la valvola di ritegno → Vedere l'elenco di ricambi EV.
	L'O-Ring WO della valvola di ritegno V perde.	Cambiare l'O-Ring → Vedere l'elenco di ricambi EV.
	L'O-Ring interno FO sulla flangia 4F perde.	Cambiare l'O-Ring → Vedere l'elenco di ricambi EV.
L'ascensore scende a causa di perdita interna dell'attrezzatura ausiliaria	L'O-Ring HO dell'abbassamento manuale H perde.	Sostituire l'abbassamento manuale.
	HP : la pompa manuale perde.	Rimuovere il tubo di aspirazione e osservare se la pompa manuale perde. Sostituire completamente la pompa manuale.
	HX/MX : regolazione 8M troppo avvitata.	Svitare la regolazione 8M .
	HX/MX : la valvola di discesa 9M perde. Sporcizia o danni tra la spina DN e la sede DS .	Pulire o sostituire spina e sede.
	HX/MX : l'O-Ring XO della valvola di discesa YM perde.	Cambiare l'O-Ring → Vedere l'elenco di ricambi EV.
	HX/MX : l'abbassamento manuale perde (HX/MX).	Sostituire l'abbassamento manuale.
	Contrazione dell'olio durante il raffreddamento, specialmente a 35 °C o oltre.	Valutare un raffreddatore d'olio qualora l'olio caldo sia un problema.

ⓘ Le valvole sono già regolate e testate. Controllare il funzionamento elettrico prima di cambiare le impostazioni delle valvole. Controllare che sia energizzato il solenoide corretto rimuovendo il dado e sollevando leggermente il solenoide per verificare l'attrazione.

A Per controllare il funzionamento dei solenoidi rimuovere i dadi superiori. Sollevando le bobine di pochi millimetri sarà possibile percepire l'attrazione magnetica della bobina. Per scopi di test, il funzionamento della cabina dell'ascensore è controllabile sollevando e sostituendo la bobina.

Se la bobina si surriscalda, la bobina deve essere montata sul solenoide e devono essere eseguite le regolazioni seguenti nelle normali corse da piano a piano.

Impostazioni standard: regolazioni **7** e **9** approssimativamente livellate con le facce della flangia. Potrebbero essere necessarie fino a due rotazioni in una qualsiasi direzione. Regolazioni **6** e **8** completamente avvitate (in senso orario), quindi, per EV ¾", regolazione **6**, svitare di 1½ giri e regolazione **8**, svitare di 1 giro (in senso antiorario); per EV 1½" - 2½", regolazioni **6** e **8**, svitare di 1½ giri (in senso antiorario). Potrebbero essere necessarie delle piccole regolazioni finali.

jun 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