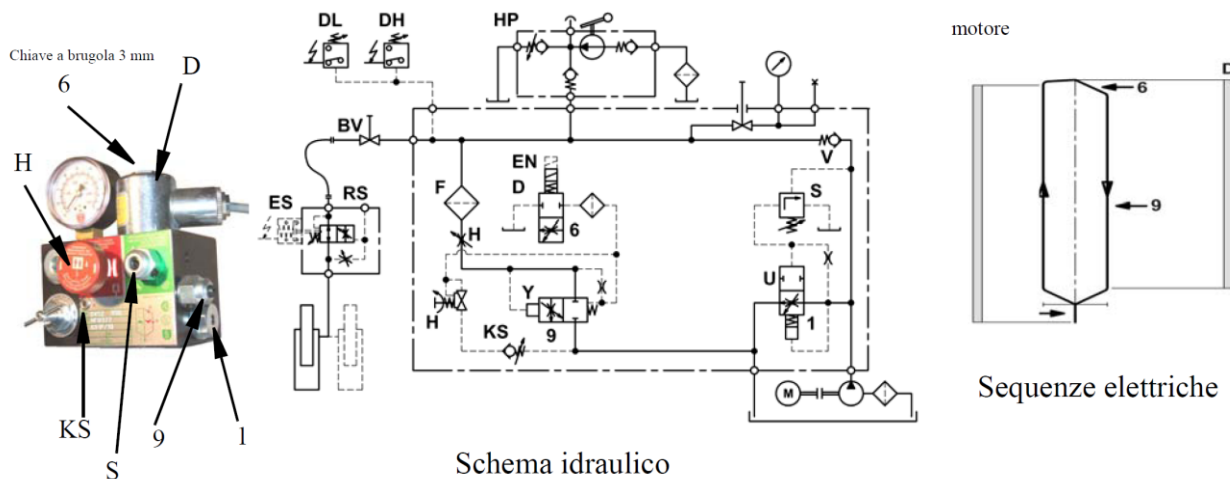
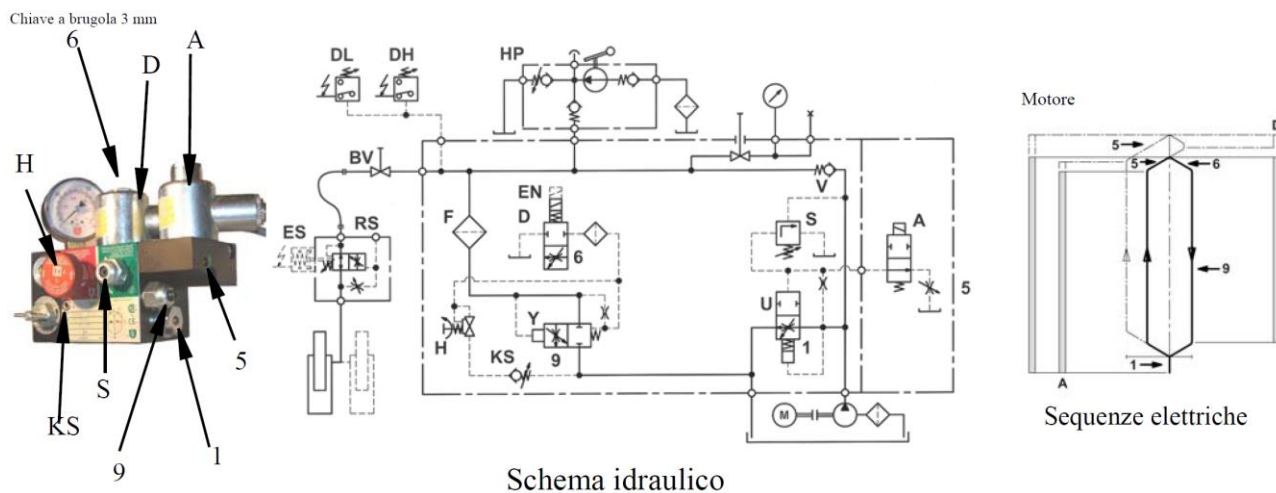


DESCRIZIONE DI FUNZIONAMENTO E REGOLAZIONI

Distributore KV1P monovelocità

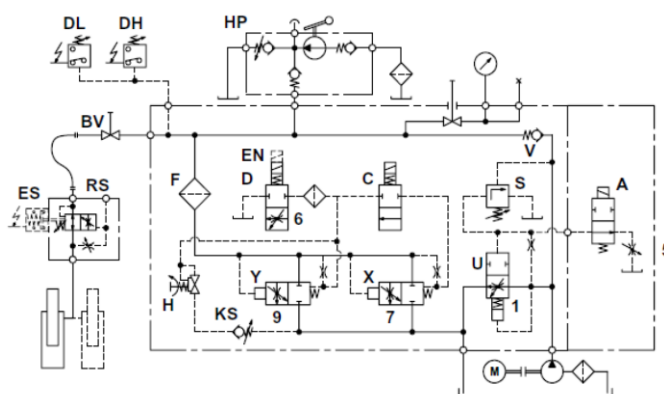
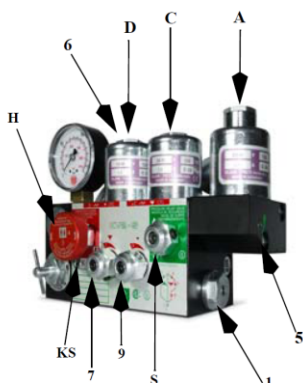


Distributore KV1S monovelocità con soft stop in salita

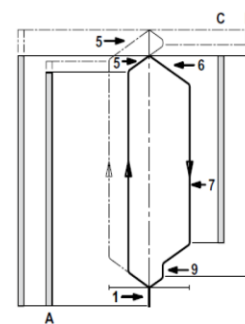


Distributore KV2S doppia velocità in discesa e soft stop in salita

Chiave a brugola 3 mm



motore



Sequenze elettriche

Schema idraulico

Componenti distributore

- A Elettrovalvola "STOP SALITA"
- D Elettrovalvola "DISCESA"
- C Elettrovalvola marcia rallent. "DISCESA"
- U Valvola di bypass
- H Discesa manuale
- V Valvola di ritegno
- Y Valvola discesa rallent.
- F Filtro principale
- S Valvola di sovrappressione
- KS pressione antiscarrucolamento

Regolazioni corsa SALITA

- 1 Bypass
- 5 Rallentamento "SOFT STOP"
Accelerazione partenza salita integrato

Regolazioni corsa DISCESA

- 6 Accelerazione partenza discesa
- 7 Alta Velocità di discesa (solo KV2S)
- 9 Velocità discesa (KV1P e KV1S) o velocità rallentamento (KV2S)

REGOLAZIONI DISTRIBUTORE

AVVERTENZA: la manutenzione e nuove regolazioni possono essere eseguite esclusivamente da personale qualificato. L'esecuzione di operazioni non autorizzate può essere causa di lesioni, incidenti mortali e danni materiali. Prima di eseguire la manutenzione delle parti interne occorre accertarsi che la saracinesca all'uscita della valvola sia chiusa, che l'alimentazione elettrica sia disinserita e che la pressione interna alla valvola sia stata azzerata mediante la valvola di scarico di emergenza.

Le valvole di comando sono già state regolate e controllate in stabilimento. Prima di effettuare nuove tarature sulle valvole, eseguire un controllo di funzionamento elettrico. Per controllare la presenza di tensione nelle bobine, rimuovere il dado esagonale e sollevare leggermente la bobina, la forza di attrazione deve essere percepibile.

Regolazioni SALITA

KV1P

Vite 1 regolazione by-pass: con cabina vuota quando si avvia la pompa la cabina deve ritardare la partenza di 1 secondo. Ruotando in senso orario il ritardo diminuisce, ruotando in senso antiorario il ritardo aumenta.

Vite S sovrappressione: per controllare la sovrappressione chiudere la valvola a sfera, non chiudere bruscamente se la pompa è in funzione. Ruotando in senso orario la pressione aumenta, ruotando in senso antiorario la pressione diminuisce. Se viene eseguita la regolazione svitando la vite S per verificare il valore scaricare la pressione nella valvola tramite lo scarico di emergenza H prima di fare la lettura sul manometro.

Solo per KV1S e KV2S

Vite 5 regolazione arresto cabina: ruotando in senso orario si ottiene un arresto più morbido, ruotando in senso antiorario si ottiene un arresto più brusco.

Regolazioni DISCESA

KV1P e KV1S

Vite 6 accelerazione discesa: ruotando in senso orario si ottiene un'accelerazione più morbida, ruotando in senso antiorario si ottiene un'accelerazione più brusca.

Vite 9 velocità di discesa: ruotando in senso orario la velocità di discesa diminuisce, ruotando in senso antiorario la velocità di discesa aumenta.

Solo per KV2S

Vite 7 Velocità di discesa: ruotando in senso orario la velocità di discesa diminuisce, ruotando in senso antiorario la velocità di discesa aumenta.

Vite 9 Velocità di rallentamento discesa: ruotando in senso orario la velocità di rallentamento in discesa diminuisce, ruotando in senso antiorario la velocità aumenta.

Scarico di emergenza H: ruotando in senso antiorario il pomello la valvola di scarico di emergenza si apre e la cabina scende.

Vite KS pressione anticarrucolamento: ruotando in senso orario la pressione aumenta, ruotando in senso antiorario la pressione diminuisce.

Test valvola di rottura

Attenzione Prima di eseguire il test è necessario annotarsi la misura della posizione delle viti che verranno movimentate per poterle rimetterle nella posizione originaria dopo il test.

Per far intervenire la valvola di rottura è necessario aumentare la velocità della cabina in discesa, per fare ciò bisogna agire su una specifica vite.

KV1P e KV1S → Vite nr 9

KV2S → Vite nr 7

Svitando la vite (senso antiorario) la cabina scenderà più velocemente. Svitare quindi la vite fino al raggiungimento della velocità d'intervento della valvola di rottura.

Dopo il test, riposizionare la vite 9 o 7 come in origine.

SOFT STOP

Il Soft Stop consente l'arresto dolce della cabina durante la marcia in salita, in questo modo è possibile passare dalla velocità nominale in salita all'arresto della cabina attraverso una rampa di decelerazione regolabile.

Il sensore di approccio al piano comanda la diseccitazione della bobina A, mentre il motore funziona ancora permettendo che l'arresto al piano avvenga dolcemente, in base alla regolazione della vite N 5

Per la regolazione del soft stop attenersi alla seguente procedura.

- 1) Posizionare il sensore di approccio al piano, per la diseccitazione della bobina A a circa 100mm dal piano.
- 2) Caricare la cabina con tutto il carico (P stat max), fare un po' di corse in modo da portare l'olio ad una temperatura di 30-40°C.
- 3) Fare una corsa in salita e regolare la vite N 5 in modo che la cabina si arresti in maniera dolce circa 5-10 mm sotto la soglia di piano. Se la cabina si ferma troppo in basso ruotare la vite 5 in senso orario per aumentare lo spazio di decelerazione, se la cabina si arresta oltre il piano ruotare la vite N 5 in senso antiorario. Nella condizione di massimo carico e temperatura dell'olio elevata una regolazione corretta della vite N 5 porta l'ascensore a fermarsi in circa 0.7sec da quando viene diseccitata la bobina A.
- 4) Togliere il carico in cabina e verificare la precisione di fermata in assenza di carico (P stat min). La cabina si fermerà al piano o leggermente oltre.

NOTA: La temperatura dell'olio non deve essere inferiore ai 15°C. Se necessario è possibile installare una resistenza scaldia olio termostata con regolazione fissa a 30°C.

Seguendo tale procedura si garantisce una fermata in salita ammortizzata ed una precisione di arrivo al piano $\pm 10\text{mm}$ in tutte le condizioni di funzionamento.

La regolazione del soft-stop, vite N 5, non ha effetti per la marcia in discesa. Le regolazioni per quanto riguarda la marcia in discesa sono demandate alla vite N 9 nel caso di valvole ad 1 velocità: KV1P e KV1S, e alle viti 9 e 7 per le valvole a doppia velocità KV2S.

