

OTISUnited Technologies
PARIS MODERNIZATION
CENTERFIELD INDUSTRIAL
ENGINEERING**FIELD INSTALLATION MANUAL****TESTS AVANT RECEPTION**

Dwg: FBA25BGK8

Validity: 3-a

Date: 15/03/2016

**CH le Mans****Bâtiment NEPHROLOGIE****ASCENSEUR REF : FOH57****FBA25BGK8**



TEST CABINE VIDE

Test 1: Traction

- Vérifier que la cabine est vide
- Activer CHCS (cancel Hall Calls Switch) + DDO (Disable Door Opening)
- Envoyer la cabine au niveau bas (CCBL)
- Envoyer la cabine au niveau haut (CCTL)
- Couper l'alimentation en partie haute de la trémie, et vérifier que la cabine s'arrête.
Vérifier que l'appareil n'a pas été affecté par le test.
- Remettre l'appareil en route

Test 2: Glissement

- Envoyer la cabine au niveau haut (CCTL)
- Vérifier que la cabine est vide
- Accéder au toit de cabine
- Ajouter un aimant LV au-dessus de celui du niveau haut
- Quitter le toit de cabine
- Activer le mode ERO
- En mode ERO, monter la cabine jusqu'à poser le contrepoids sur son amortisseur
- Vérifier dans le contrôleur que la led DZI est allumée (la cabine reste au niveau de l'aimant additionnel)
- Vérifier que la machine continue de tourner
- Accéder au toit de cabine
- Enlever l'aimant additionnel et vérifier que les courroies sont bien centrées dans leurs gorges
- Quitter le toit de cabine
- Remettre l'appareil en route



TEST CABINE EQUILIBREE

Test 1: Vérifier l'équilibrage

- Activer CHCS
- Envoyer la cabine au niveau bas (CCBL)
- Charger la cabine avec la masse d'équilibrage
 → Gen2 = 47,5% de la charge utile
- Activer DDO
- Déplacer la cabine vers le haut et vers le bas, et vérifier à l'aide de l'outil test que le courant est le même en montée et en descente
 (Drive <M> <2> <1> <GO ON> stator current)

Note : Ajouter ou enlever du poids en cabine jusqu'à atteindre le même courant en montée et en descente. Puis, enlever ou ajouter des gueuses dans le contrepoids si nécessaire.

TEST CABINE CHARGEE A 125%

Test 1: Traction

- Décharger la cabine
- Envoyer la cabine au niveau haut (CCTL)
- Activer CHCS
- Mettre un repère sur la poulie de traction et les courroies
- Charger la cabine à 125% de la charge utile
- Effectuer une calibration du gain (voir Start Up Routine)
 <M> <7> <4> <2>
 <GO ON>
 Load (kg) ? : entrer la charge utile (exemple : 1600)
- Activer DDO
- Envoyer la cabine au niveau haut (CCTL)
- Envoyer la cabine au niveau bas (CCBL), couper le courant en partie basse de la trémie, cabine en descente
- Vérifier que la cabine s'arrête
- Remettre en route
- Envoyer la cabine au niveau haut (CCTL)
- Désactiver DDO
- Décharger la cabine jusqu'à conserver la charge d'équilibrage
- Vérifier visuellement l'alignement des repères sur la poulie de traction et les courroies à ± 10 cm.



Test 2 : Parachutes sur cabine

Nota: Ne charger la cabine que à 100% si parachute à prise instantanée

- ☐ Désactiver le surcharge
- ☐ Couper l'alimentation
- ☐ Shunter OS et SOS
- ☐ Remettre en route le contrôleur
- ☐ Envoyer la cabine au niveau bas (CCBL),
- ☐ Charger la cabine à 125% de la charge utile
- ☐ Activer CHCS et DDO.
- ☐ Envoyer la cabine au niveau haut (CCTL)
- ☐ Envoyer la cabine au niveau bas (CCBL)
- ☐ Enclencher le limiteur de vitesse de la cabine
- ☐ Vérifier que la cabine est arrêtée sur les parachutes
- ☐ Activer le mode ERO (pour arrêter le moteur, OS et SOS sont shuntés)
- ☐ Tenter de faire descendre la cabine en ERO
- ☐ Constater que la machine tourne et que les courroies glissent (la cabine ne doit pas bouger)
- ☐ Dégager les parachutes en déplaçant la cabine vers le haut en ERO. Si la machine ne peut pas dégager la cabine des parachutes, décharger la cabine et essayer de nouveau.
- ☐ Vérifier et remettre en place les contacts SOS et OS
- ☐ Décharger la cabine
- ☐ Enlever les shunts sur les contacts OS et SOS dans le contrôleur
- ☐ Vérifier que les marques du parachute sur les guides cabine sont de longueurs égales et parallèles, les faire disparaître si nécessaire
- ☐ Vérifier que les arcades et mouflages de cabine et de contrepoids sont de niveau après le test
- ☐ Effectuer une calibration du gain (voir Start Up Routine)
- ☐ Charger la cabine à 100% de la charge utile
- ☐ Effectuer une calibration du gain (voir Start Up Routine)
- ☐ Recalibrer le pèse charge
- ☐ Remettre l'appareil en route

Caractéristiques de l'appareil:

Adresse: HOPITAL du MANS		N° de l'appareil: FOH57
Type: GenII - Mod	Charge: 1250 kg	
Course: 9 m	Niveaux: 4 -1/0/1/2	Vitesse: 0.63 m/s
Section des courroies: 43 Kn	Nombre de courroies: 4	Mouflage: 2/1 <input checked="" type="checkbox"/>
Section des câbles:	Nombre de câbles:	Mouflage: 1/1 <input type="checkbox"/>
Type de guide cabine: T	Type de guide CP: T	



Dispositif de verrouillage (si dispositif existant)

- | | |
|--|-------------------------------------|
| 1 A chaque niveau, vérifier le verrouillage de porte palière (cabine hors zone de porte) | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 2 A chaque niveau, vérifier le système de déverrouillage de secours | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 3 En cabine, vérifier le verrouillage de la porte cabine (si existante) | <input type="checkbox"/> |

Dispositif électrique de sécurité (si dispositif existant)

Vérifier le non départ de la cabine et son arrêt à l'ouverture des circuits électriques:

- | | | | |
|--|-------------------------------------|--|---|
| 1 Interrupteur principal | <input checked="" type="checkbox"/> | 9 Contact d'amortisseur hydraulique | <input type="checkbox"/> |
| 2 Dispositif d'arrêt en cuvette PES | <input checked="" type="checkbox"/> | 10 Dispositif d'arrêt sur toit de cabine | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 3 Contact de porte palière | <input checked="" type="checkbox"/> | 11 Contact porte de secours en gaine | <input type="checkbox"/> |
| 4 Contact auxiliaire de porte palière | <input type="checkbox"/> | 12 Contact de porte d'intercom. | <input type="checkbox"/> |
| 5 Contact de porte cabine | <input checked="" type="checkbox"/> | 13 Contact de parachute SOS | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 6 Contact de trappe de secours | <input type="checkbox"/> | 14 DDP | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 7 Contact de PRSII | <input checked="" type="checkbox"/> | 15 Dispositif d'arrêt en machinerie | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 8 Contact d'inspection (6LS) | <input checked="" type="checkbox"/> | 16 Contact de mou de courroie | <input type="checkbox"/> |
| 17 Dispositif hors course de sécurité:
vérifier l'enclenchement avant d'arriver sur amortisseur | | Haut | <input checked="" type="checkbox"/> Bas <input checked="" type="checkbox"/> |
| 18 Interrupteur de contrôle de ralentissement (1LS/2LS) | | Haut | <input checked="" type="checkbox"/> Bas <input checked="" type="checkbox"/> |
| 19 Contact de tension du câble de limiteur (GTC) | | Cabine | <input checked="" type="checkbox"/> CP <input type="checkbox"/> |

Manœuvres

- | | | |
|---|-------------------------------------|--|
| 1 Vérifier le fonctionnement normal: Envois – Appels - Signalisations | | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 2 Vérifier le fonctionnement de la manœuvre d'inspection: | | |
| - Depuis le palier, inspection activée | <input checked="" type="checkbox"/> | - Bouton d'arrêt activé, vérifier le non déplacement |
| - Déplacement en montée et en descente de la cabine | <input checked="" type="checkbox"/> | - Vérifier les dispositifs de sécurité lors du déplacement |
| 3 Vérifier le fonctionnement des manœuvres suivantes (si existantes): | | |
| FPD | <input checked="" type="checkbox"/> | ERO <input checked="" type="checkbox"/> |
| EFS | <input checked="" type="checkbox"/> | RELEVELING <input type="checkbox"/> |



Tests et mesures cabine vide

Vitesse en montée : 0.63 m/s	Intensité en montée: 4 A	Précision d'arrêt en montée (*)	<input checked="" type="checkbox"/>
Vitesse en descente : 0.63 m/s	Intensité en descente : 8.8 A	Précision d'arrêt en descente (*)	<input checked="" type="checkbox"/>
Cabine en montée, en haut de gaine, couper l'alimentation. Vérifier qu'aucune détérioration ne compromet l'utilisation de l'appareil. Vérifier:			
Indicateur de vitesse et de direction SDI <input checked="" type="checkbox"/> Buzzer <input checked="" type="checkbox"/>			
Cabine en montée et contrepoids sur amortisseur: vérifier le glissement des courroies <input checked="" type="checkbox"/>			
Cabine en montée et contrepoids sur amortisseur: vérifier le glissement des câbles <input type="checkbox"/>			
Déplacement involontaire de la cabine – sens montée (Test UCM) – Optio			
nDéplacement mesuré :0.46 m ($<1m$) <input checked="" type="checkbox"/>			

(*) Précision d'arrêt: +/- 5mm

Tests et mesures cabine équilibrée 50%

L'équilibrage constaté correspond à la valeur du registre			<input checked="" type="checkbox"/>
Vitesse en montée: 0.63 m/s	Intensité en montée: 1.8A	Précision d'arrêt en montée (*)	<input checked="" type="checkbox"/>
Vitesse en descente : 0.63 m/s	Intensité en descente: 2.3A	Précision d'arrêt en descente (*)	<input checked="" type="checkbox"/>
Vitesse d'inspection en descente: 0.30 m/s	Vitesse de renivelage en descente:0.10 m/s	Vitesse manœuvre ERO en descente:0.30 m/s	

(*) Précision d'arrêt: +/- 5mm

Tests et mesures cabine chargée à 100%

Vitesse en montée : 0.63 m/s	Intensité en montée : 0.8 A	Précision d'arrêt en montée (*)	<input checked="" type="checkbox"/>
Vitesse en descente : 0.63 m/s	Intensité en descente : 11 A	Précision d'arrêt en descente (*)	<input checked="" type="checkbox"/>
Amortisseurs à accumulation d'énergie – Cabine sur amortisseurs, avec mou de courroie: Mesure d'écrasement:..... mm Vérifier que l'écrasement est conforme <input type="checkbox"/>			
Amortisseurs à accumulation d'énergie – Cabine sur amortisseurs, avec mou de câble: Mesure d'écrasement:.....mm Vérifier que l'écrasement est conforme <input type="checkbox"/>			
Parachutes à prise instantanée: essai à vitesse nominale <input checked="" type="checkbox"/>			
Amortisseurs hydrauliques: Cabine lance sur amortisseur à vitesse nominale. Vérifier qu'aucune détérioration ne compromet l'utilisation normale de l'appareil. <input type="checkbox"/>			
Déplacement involontaire de la cabine – sens descente (Test UCM) – Optio			
nDéplacement mesuré: 0.80 m ($<1m$) <input checked="" type="checkbox"/>			

(*) Précision d'arrêt: +/- 5mm



Tests et mesures cabine chargée à 125%

Cabine en descente, en partie basse de la gaine: couper l'alimentation et vérifier l'arrêt de la cabine ☒

Parachute à prise progressive: essai à vitesse INSPECTION ☐

Mesure des résistances d'isolement

Moteur : 5 Ohms

Contrôleur : 5 Ohms

Vérifier la continuité entre les bornes de terre du local machine et les masses ☒

Contrôle des jeux de fonctionnement

Vérifier la conformité des jeux avec le plan d'installation:

Au-dessus de la cabine:



Au dessus du contrepoids:



Sous la cabine:



Sous le contrepoids:



Limiteur de vitesse de cabine:

Survitesse descente, vérifier que le contact OS déclenche ☒

Survitesse montée, vérifier que le contact OSU déclenche ☐

Dispositif de demande de secours (vérifier le bon fonctionnement si existant)

ALB sur toit de cabine ☒

REM 6



Interphonie



ALB sous cabine ☒

ALB en cabine





Observations :

La manoeuvre "Non Stop Incendie" n'a été testée qu'en simulant la retombée des contacts fournis par l'hôpital dans l'armoire de commande OTIS

Tests et Contrôles :

Par : Sylvain INIZAN

Superviseur : F BELAN

Cachet et Signature :

OTIS Agence de Rennes
 15 rue de l'Erbonière - BP 71465
 35510 CESSON SEVIGNE
 Tél. : 02.23.30.70.49
 RCS Nanterre - 542 107 800 - ADE 47298