

VVM Res d'Artagnan
P/A ERA La Plage
Distellaan 34
8434 Westende

Oostduinkerke, 06/09/22

Geachte,

Inzake de lift in de residentie d'Artagnan, Koning Ridderdijk 11, 8434 Westende

Op 6 september 2022 heb ik deze lift nagezien.

De directe aanleiding is de offerte voor de risicoanalyse die de firma DeLIFT heeft opgemaakt.

Vaststellingen:

Ik onderzocht deze lift reeds een eerste keer in 2020, en maakte hierover verslag. De klimatologische toestand in de machinekamer is ondertussen duidelijk verbeterd. Evenwel werden beide ventilatie-openingen (tegenoverliggend) volledig toe gemaakt, wat natuurlijk ook niet de bedoeling is/was. Er moet altijd een beetje ventilatie zijn.



We behandelen opnieuw volgens de hoofdonderdelen van de lift.

De machine werd herschilderd en is nog steeds in uitstekende staat qua slijtage. De staalkabels zijn niet zichtbaar geëvolueerd in tussentijd. Het probleem van de tractiekabels die moeten ingekort worden, lijkt ondertussen te zijn opgelost.



De besturingstechniek:

Op de risicoanalyse staat vermeld dat de stopnauwkeurigheid niet altijd 3 cm bedraagt. Tijdens het onderzoek heb ik gezien dat er inderdaad een beetje variatie is naargelang het gewicht in de kooi.

Het is een tweesnelheden-lift, dus die zou in staat moeten zijn om altijd nauwkeurig te stoppen.

DeLIFT stelt echter voor om hiervoor de volledige besturing te vervangen door een frequentiesturing.

Het kan ook anders opgelost worden: door de mechanische rem van de machine iets harder te regelen (die is wat temperatuursgevoelig) en de detectiepunten van het meetsysteem in de liftkoker wat bij te stellen, kan de stopjuistheid verbeterd worden.



De positievlaggen in de liftschacht kun je verplaatsen om het afrempunt te veranderen.



In rood: de detector die de vlaggen "telt".

Het is natuurlijk wel zo dat de jongere generatie techniekers (bij DeLIFT) liever een nieuwe sturing heeft waarbij een handleiding zit en waar er ondersteuning voor kan geleverd worden door de fabrikant. Bij die modernere sturingen is er minder werk aan om de stopjuistheid te regelen. Met deze (oudere) sturing op basis van een PLC moet men zelf meer redeneren als er iets niet juist is en meer manueel regelen.

Dit verandert echter niets aan de betrouwbaarheid: de PLC-sturing is zeer degelijk en werkt vrij éénvoudig. Mochten er ooit "ingangen" (inputs) of "uitgangen" (outputs) van de PLC kapot gaan, dan kunnen er 1/1 modules vervangen worden door identieke modules. Die zijn nog in tweedehands staat te koop. Ik heb er van elk enkele liggen.

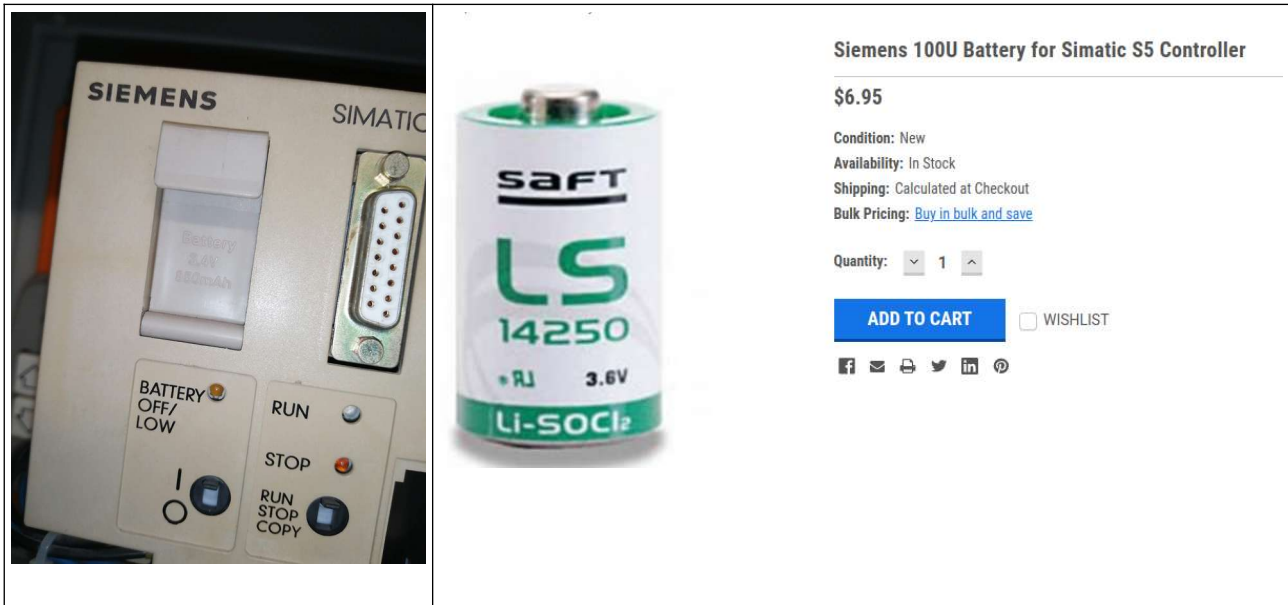
Wat ook belangrijk is, is dat de geheugen-batterij van de PLC niet leeg geraakt. Voor 7 USD kan je zo'n nieuwe batterij kopen op internet. Het hoort bij de regels van voorzienigheid en goed onderhoud om er voor te zorgen dat het geheugen van de sturing nooit gewist wordt omwille van een lege batterij.

Ondertussen ben ik te weten gekomen dat de originele liftenbouwer ACM de sturing bij HERBO uit Knokke heeft gekocht. HERBO ondersteunt deze sturingen niet meer (en kan ze dus niet meer herprogrammeren als het geheugen gewist zou worden), maar de schema's zijn wel nog te reconstrueren (zoals BTI dat vraagt).

Hierbij moeten we stellen dat BTI ook relatief "mild" is, want bij Vinçotte doen sommige keurders harder hun best om te zoeken naar redenen om deze iets oudere sturingen af te keuren. Die probleempjes zijn dan wel allemaal met wat creativiteit oplosbaar, maar de mainstream is toch om regelmatig een nieuwe sturing te verkopen.

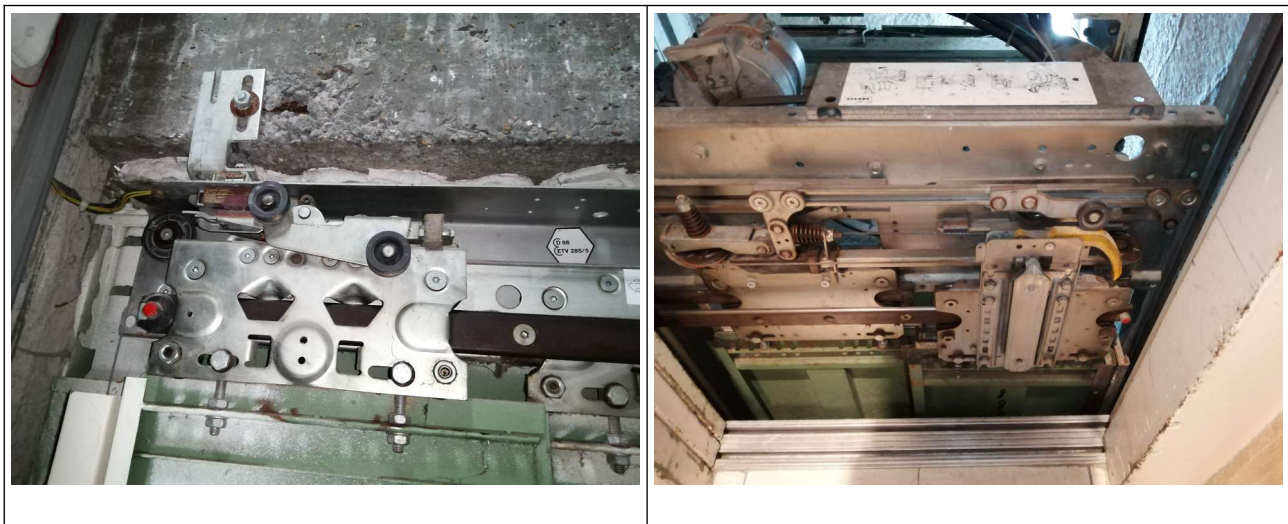
Mocht de VME overwegen om mee te gaan in het verhaal van een nieuwe sturing, dan kan ik zeker aanraden om ook bij OTIS of TKE (ThyssenKrupp) een voorstel aan te vragen.

Eventueel kan ook HERBO gevraagd worden; de huidige sturing heeft bewezen dat Herbo sturingen maakt die 35 jaar meegaan..... Zij gebruiken nog steeds hetzelfde principe van universele industriële materialen. Voor duurzame materialen mag men dan al eens wat meer betalen.



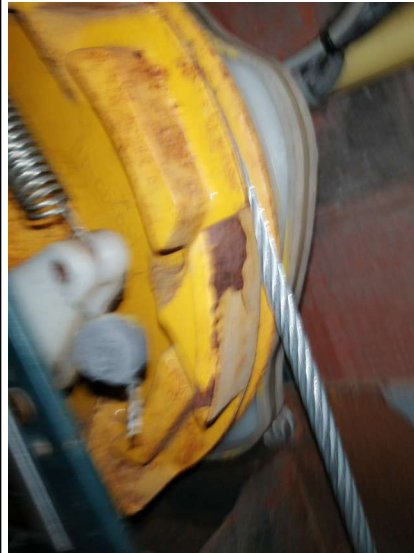
De deuren:

Deze staan perfect afgeregeld. Alles is proper.



De valbeveiliging (parachute).

Op het vorige verslag had ik genoteerd dat de verzegeling van de snelheidsbegrenzer verbroken was. Nu heeft men als oplossing er niet beter op gevonden om deze verzegeling helemaal weg te gooien.

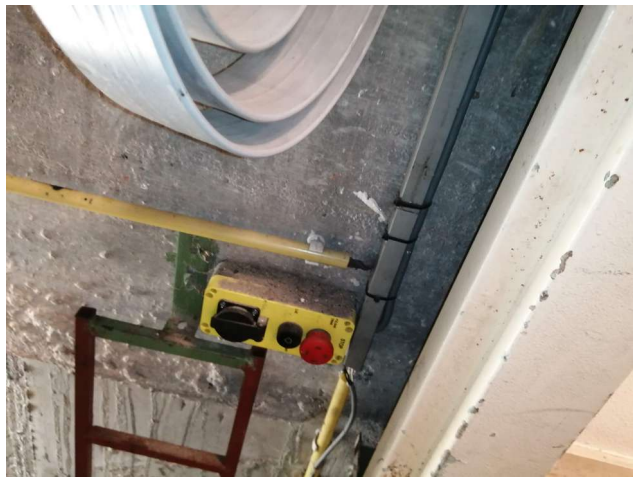


Het loodje dat de vorige keer verbroken was, hebben ze weggenomen. Er moeten er twee aan zitten.

Het is dan ook niet erg professioneel van BTI (puntje 2 en puntje 10 bij de vaststellingen) en van DeLIFT om deze onzekerheid te verschuiven naar de herkeuring die moet plaatsvinden na de moderniseringswerken (en de installatie van een nieuwe sturing waardoor er de-facto een monopolie is voor alle komende herstellingen). Hier moet gewoon een nieuwe CE-conforme en geattesteerde snelheidsbegrenzer worden geplaatst. Deze staat niet in de offerte.

De andere aspecten van de risicoanalyse zijn werkelijk peanuts:

De noodstopknop moet 30 cm hoger gemonteerd worden in de put, en de verlichtingsschakelaar in de put moet veranderd worden in een trekkoordschakelaar.



Daarnaast moeten alle ijzeren onderdelen met een aardingskabel aan mekaar verbonden worden.
De noodinstructies dienen op een geplastificeerde A4 ergens in de machinekamer aangebracht te worden.

Met vriendelijke groeten,
ing. Koen Vandewalle