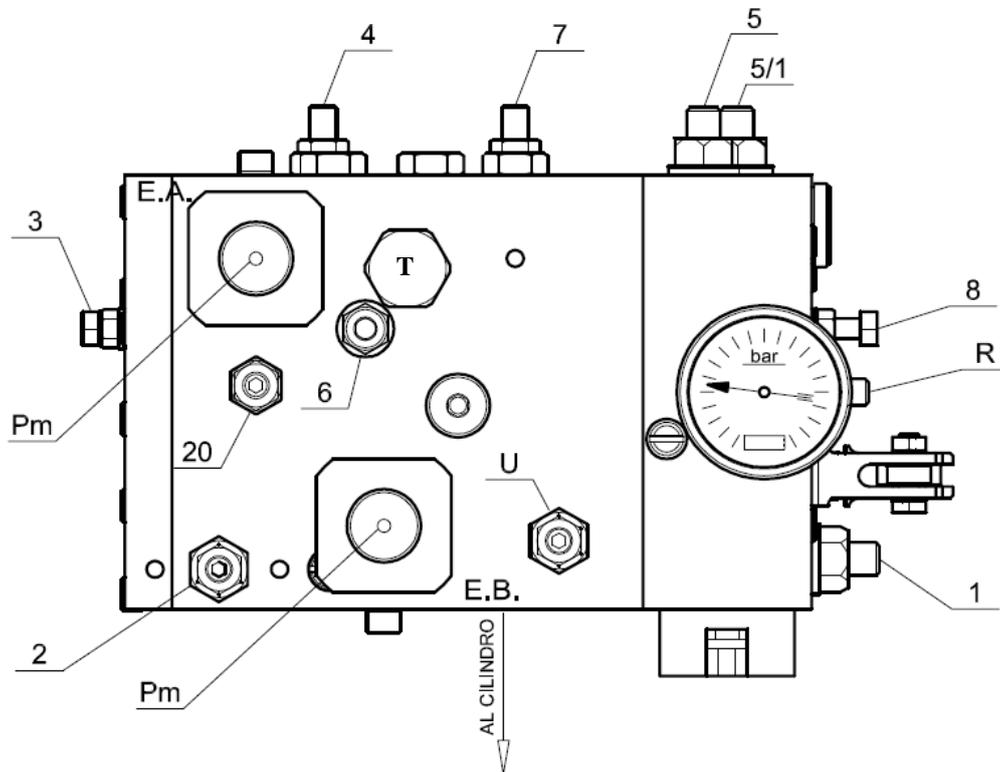


Anomalie e riparazioni gruppo valvole MH2V



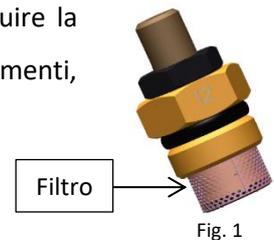
Possibili difetti gruppo valvole MH2V



DIFETTO MH1: L'IMPIANTO NON PARTE IN SALITA

1- Svitare di $\frac{1}{4}$ giro la regolazione 7 (se la vite è troppo chiusa, può diminuire la velocità o non partire) e provare l'impianto. Se non si notano miglioramenti, richiudere la vite di $\frac{1}{4}$ di giro.

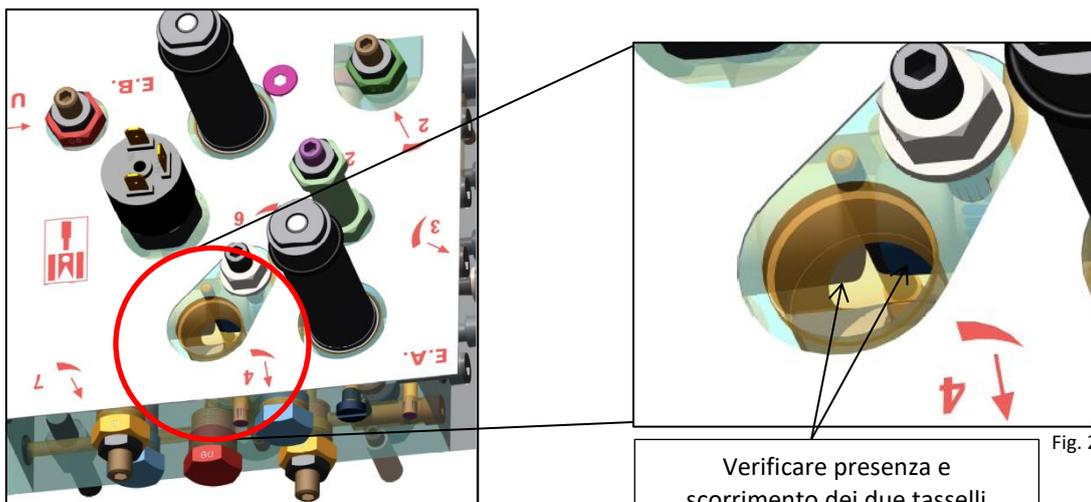
2- Smontare Regolazione 7 con chiave 17 e pulire filtro interno (Fig.1).



3- Chiudere di 1 cm la vite 8. Se l'impianto sale veloce, il problema è nel pistoncino di pilotaggio della vite 8 (vedere riparazione **RP.MH.2**). Se sale lento o non sale, il problema è nella pompa, nel silenziatore o nella connessione tra pompa e gruppo valvole. Verificare queste connessioni.

DIFETTO MH2: L'IMPIANTO NON RAGGIUNGE LA VELOCITA' NOMINALE IN SALITA

- 1- Verificare funzionamento elettrico dell'elettrovalvola EA. Se l'elettrovalvola non si eccita, l'impianto sale in bassa velocità.
- 2- Verificare che il problema di non raggiungimento della velocità nominale sia solo in salita. Se il problema è anche in discesa, provare ad aprire di 1 giro la vite 3. Se non si notano cambiamenti, riposizionare la vite 3 e passare al punto successivo.
- 3- Svitare di ¼ giro la regolazione 7 (se la vite è troppo chiusa, può diminuire la velocità in salita) e provare l'impianto. Se non si notano miglioramenti, richiudere la vite di ¼ di giro e passare al punto successivo.
- 4- Verificare se pistoncino vite 8 sia libero. Chiudere la saracinesca, togliere tensione e pressione, rimuovere tappo T con chiave da 24 (Fig.2), molla e cursore. Verificare la presenza di entrambi i cursori. Verificare con cacciavite lo scorrimento di entrambi i cursori. Se uno dei due pistoncini risulta incastrato, contattare assistenza. Altrimenti passare al punto successivo.



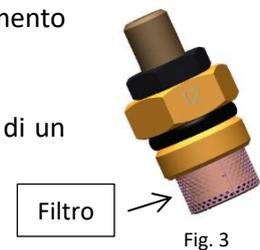
- 5- Verificare perdita di olio da tubo di scarico. Alzare leggermente il coperchio, dare marcia al motore e verificare scarico. In alta velocità l'impianto deve scaricare poco olio. Se in alta velocità si vede molto scarico di olio, contattare assistenza. Possibile problema con tassello H000119AA-A0. Per pulizia tassello, vedere riparazione **RP.MH.2**

DIFETTO MH3: L'IMPIANTO PARTE BRUSCAMENTE IN SALITA

- 1- Avvitare di $\frac{1}{4}$ giro la regolazione 7. Se il problema persiste passare al punto 2.
- 2- Verificare eventuali attriti sulle guide o sull'impianto.

DIFETTO MH4: L'IMPIANTO NON PARTE IN DISCESA

- 1- Verificare il funzionamento dell'elettrovalvola EB. Provare funzionamento manuale con cacciavite e verificare alimentazione elettrovalvola.
- 2- Svitare di $\frac{1}{4}$ giro la reg. U. Se il problema persiste, svitare la regolazione U di un giro. Se il problema persiste, passare al punto 3.
- 3- Pulire filtri regolazioni U e 2 (Fig. 3).
- 4- Verificare compensatore vite 20, **RP.MH.3**. Verificare che non sia bloccato.

**DIFETTO MH5: L'IMPIANTO PARTE BRUSCAMENTE IN DISCESA**

- 1- Avvitare di $\frac{1}{4}$ giro la regolazione U. Se il problema persiste passare al punto 2.
- 2- Verificare eventuali attriti sulle guide o sull'impianto.

DIFETTO MH6: L'IMPIANTO NON RAGGIUNGE LA VELOCITA' NOMINALE IN DISCESA

- 1- Verificare funzionamento elettrico dell'elettrovalvola EA. Se l'elettrovalvola non si eccita, l'impianto scende in bassa velocità.
- 2- Verificare che il problema di non raggiungimento della velocità nominale sia solo in discesa. Se il problema è anche in salita, provare ad aprire di 1 giro la vite 3. Se non si notano cambiamenti, riposizionare la vite 3 e passare al punto successivo.
- 3- Svitare di $\frac{1}{4}$ giro la regolazione U (se la vite è troppo chiusa, può diminuire la velocità in discesa o non partire) e provare l'impianto.
- 4- Se non si notano miglioramenti, richiudere la vite di $\frac{1}{4}$ di giro e passare al punto successivo.
- 5- Verificare se pistoncino vite 8 sia libero. Chiudere saracinesca, togliere tensione e pressione, rimuovere tappo T con chiave da 24 (fig.2), molla e cursore. Verificare la presenza di entrambi i

cursori. Verificare con cacciavite lo scorrimento di entrambi i cursori. Se uno dei due pistoncini risulta incastrato, contattare assistenza.

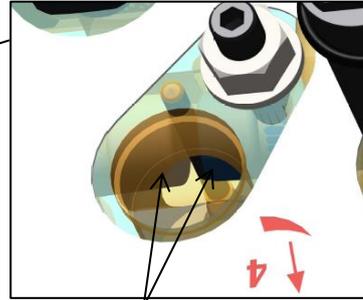
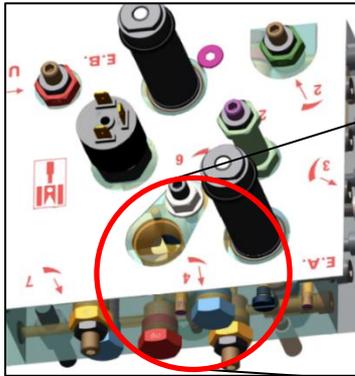


Fig. 3

Verificare presenza e scorrimento dei due tasselli

DIFETTO MH7: L'IMPIANTO NON RALLENTA AL PIANO

- 1- Verificare che l'elettrovalvola EA non sia alimentata quando arriva al piano. Provare funzionamento manuale con cacciavite.
- 2- Controllare misura della regolazione 4 (per regolazione standard, chiudere la vite e aprirla di 4 giri). Chiudere di $\frac{1}{4}$ giro e provare impianto. Se non cambia, aprire di $\frac{1}{2}$ giro e provare impianto. Se non cambia, pulire filtro regolazione 4 (fig. 4). Se il problema persiste, passare al punto 3.
- 3- Verificare il posizionamento delle calamite di rallentamento sulle guide.

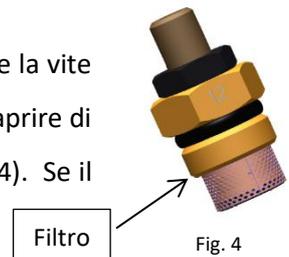


Fig. 4

DIFETTO MH8: L'IMPIANTO VIBRA IN BASSA VELOCITA'

- 1- Svitare la regolazione 6 di $\frac{1}{2}$ giro. Provare l'impianto. Se il problema persiste, passare al punto 2.
- 2- Verificare che la cabina non sia molto stretta sulle guide o le guide non siano lubrificate.
- 3- Provare ad effettuare spurgo aria su pistone.
- 4- Se l'impianto non è dotato di silenziatore e la vibrazione avviene soprattutto al piano più alto, è necessario montare silenziatore.

DIFETTO MH9: L'IMPIANTO PERDE PRESSIONE O RIPESCA AL PIANO

Verifica perdita da gruppo valvole:

- 1- Con impianto fermo al piano, chiudere la saracinesca e controllare se la pressione del manometro scende: se scende la perdita è nel gruppo valvole, altrimenti il problema è nella tubazione verso il pistone. Se la perdita è nel gruppo valvole, verificare visivamente se non si notano perdite. In

assenza di perdita visive, passare alla verifica degli altri punti descritti qui sotto.

Verifica perdita da scarico EB:

- 1- Con cabina ferma al piano togliere alimentazione, rimuovere elettrovalvola EB e svitare canotto EB con chiave 15. Verificare che non esca olio da sede canotto, da sotto il gruppo valvole o da scarico EB (Fig.5).
- 2- Se si evidenzia una perdita, rimontare canotto e provare a schiacciare con un cacciavite il pulsante manuale della EB, per spurgare il passaggio.
- 3- Se la perdita persiste seguire riparazione **RP.MH.4**.

Scarico EB

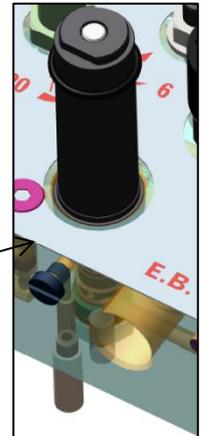


Fig. 5

Verifica perdita da tassello di tenuta:

- 1- Portare la cabina al primo piano.
- 2- Togliere alimentazione al motore.
- 3- Lasciare la saracinesca aperta.
- 4- Rimuovere elettrovalvola EB e svitare canotto EB con chiave 15. Se non esce olio, la perdita è molto probabile sia da tassello di tenuta. Vedere verifica e cambio tassello di tenuta **RP.MH.5**.

Verifica perdita da pulsante di discesa manuale:

- 1- Con cabina ferma al piano verificare che da sotto il gruppo valvole non ci siano perdite (Fig.6).
- 2- Se si evidenzia una perdita, provare a schiacciare varie volte il pulsante manuale di discesa, per spurgare il passaggio.
- 3- Se la perdita persiste seguire riparazione **RP.MH.6**.

Verificare assenza di perdite

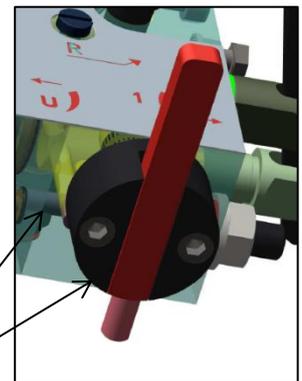


Fig. 6

Perdita da valvola di non ritorno della pompa a mano:

- 1- Lasciare l'impianto fermo al piano e in pressione.
- 2- Tirare il manico della pompa a mano verso l'esterno. Se la pompa a mano torna velocemente in chiusura, eseguire riparazione **RP.MH.7**.

DIFETTO MH10: IL MOTORE MONOFASE FUNZIONA SOTTOSFORZO

- 1- Controllare tensione di alimentazione in uscita con motore in funzione: se scende sotto il 5% della corrente nominale (230 volt), il motore va sotto sforzo. Verificare linea ENEL.
- 2- Controllare condensatore del motore: se in corto il motore non funziona correttamente.
- 3- Con correnti basse si consiglia l'applicazione di un condensatore di spunto.

DIFETTO MH11: LA POMPA A MANO NON FUNZIONA

Se la leva pompa a mano non funziona (la pompa a mano ritorna nella sua posizione quando la si tira verso di sè) e l'impianto non va in pressione, è necessario spurgare l'aria dalla pompa a mano con la seguente procedura:

- 1- Chiudere saracinesca.
- 2- Rimuovere il tappo R vicino al manometro con un cacciavite a taglio.
- 3- Provare a pompare fino a quando non si vede olio uscire dal tappo. Se dopo 20 tentativi non esce olio, provare ad inserire manualmente dell'olio dentro al foro e rifare 20 tentativi.
- 4- Quando l'olio esce, rimontare il tappo R e verificare sul manometro la salita della pressione. La pressione non deve scendere a zero con saracinesca chiusa.
- 5- Aprire saracinesca e verificare sollevamento della cabina.

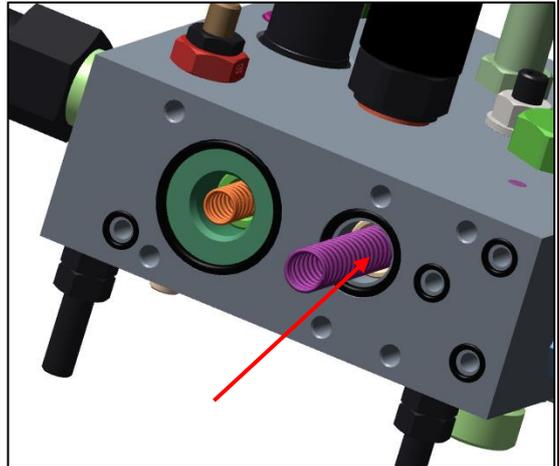
Se la pompa a mano non mantiene la pressione, verificare che sia presente olio nel cassone e che il pescante sia sempre a bagno d'olio.



Riparazioni gruppo valvole MH2V

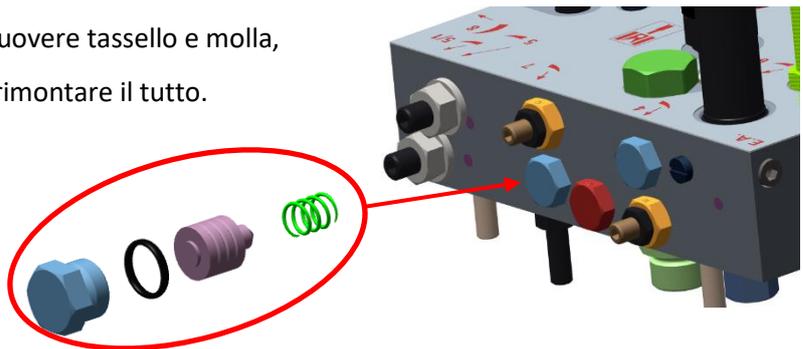
RIPARAZIONE RP.MH.1: pistone vite 8

- 1- Chiudere la saracinesca, togliere alimentazione al motore e togliere pressione agendo sulla valvola di discesa manuale.
- 2- Rimuovere vite 8, smontare la piastra della regolazione 8 (H000153AA-A0), facendo attenzione ai particolari all'interno.
- 3- Verificare che lo scorrimento del pistoncino H000114AA-A0 non sia difficoltoso (Fig. 7)
- 4- Se bloccato contattare assistenza.
- 5- Se il pistone è libero, rimontare molla e piastra. Verificare che tutti gli O-rings siano in sede. Fig. 7
- 6- Aprire saracinesca, dare alimentazione e provare l'impianto.



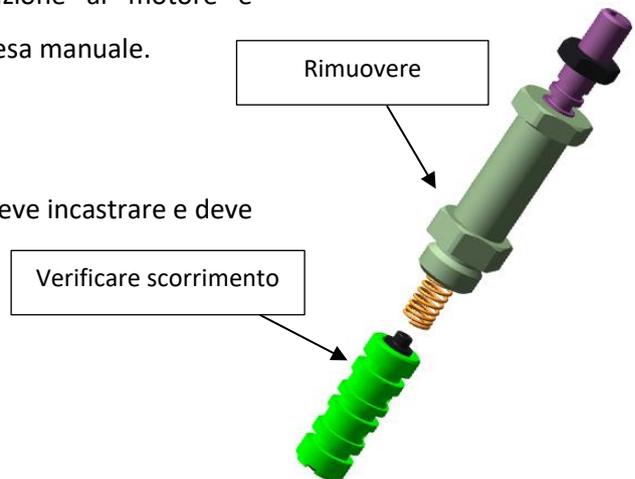
RIPARAZIONE RP.MH.2: pistoncino pilotaggio MH2V

- 1- Chiudere la saracinesca, togliere alimentazione al motore e togliere pressione agendo sulla valvola di discesa manuale.
- 2- Svitare dado con chiave 17, rimuovere tassello e molla, pulire da eventuale sporcizia e rimontare il tutto.
- 3- Ridare tensione, aprire saracinesca e provare impianto.



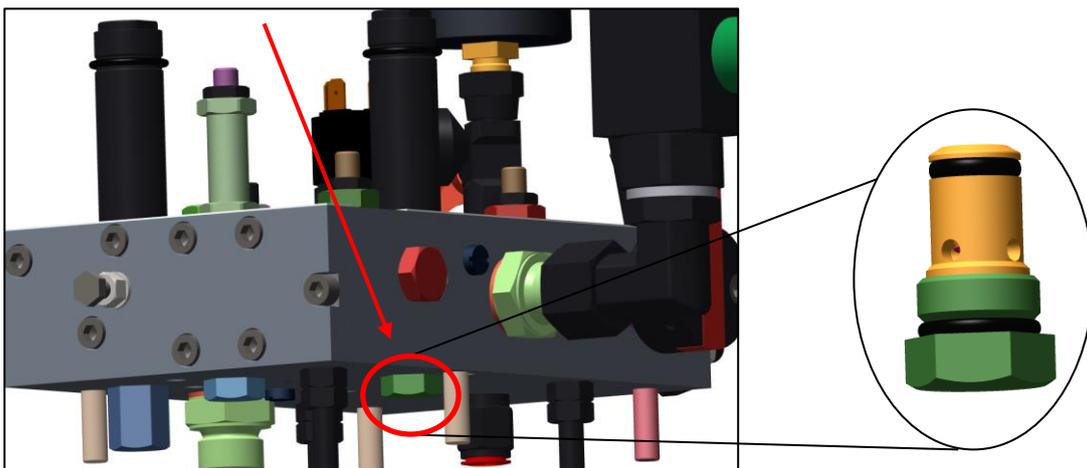
RIPARAZIONE RP.MH.3: verifica compensatore

- 1- Chiudere la saracinesca, togliere alimentazione al motore e togliere pressione agendo sulla valvola di discesa manuale.
- 2- Svitare componente vite 20 con chiave 17.
- 3- Rimuovere molla.
- 4- Verificare scorrimento spola. La spola non si deve incastrare e deve scorrere libera.
- 5- Inserire nuovamente.
- 6- Provare impianto
- 7- Se il problema persiste, contattare Assistenza.

**RIPARAZIONE RP.MH.4: cambio bussola EB**

(Possibile solo con S/N superiori a 260000. Se il S/N è inferiore, contattare assistenza)

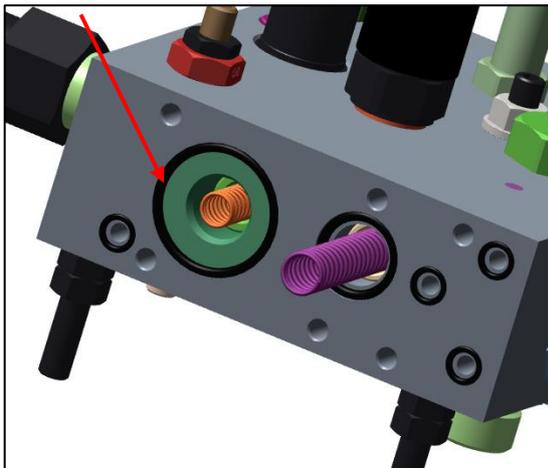
- 1- Chiudere la saracinesca, togliere alimentazione al motore e togliere pressione agendo sulla valvola di discesa manuale.
- 2- Svitare le viti del coperchio, svitare tuboflex interno e sollevare gruppo valvole.
- 3- Svitare con chiave 17 bussola sotto EB e sostituire con nuovo componente.



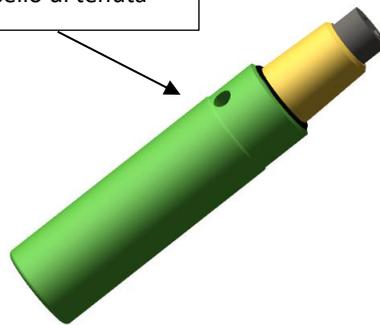
- 4- Rimontare tutto e fare prova di tenuta pressione.

RIPARAZIONE RP.MH.5: cambio tassello di tenuta

- 1- Chiudere la saracinesca, togliere alimentazione al motore e togliere pressione agendo sulla valvola di discesa manuale.
- 2- Rimuovere vite 8 e piastra modulo manuale.
- 3- Rimuovere molla tassello di tenuta.
- 4- Cambiare tassello di tenuta.



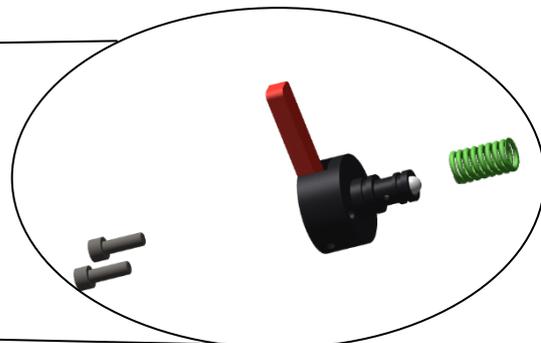
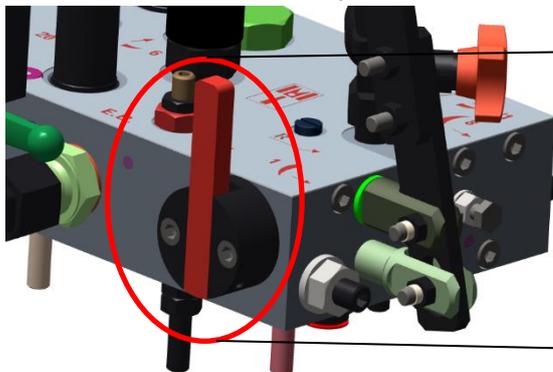
Tassello di tenuta



- 5- Rimontare molla e piastra modulo manuale, verificare che tutti gli o-rings siano in sede.
- 6- Aprire saracinesca e verificare tenuta a pressione statica.

RIPARAZIONE RP.MH.6: cambio pulsante discesa di emergenza

- 1- Chiudere la saracinesca, togliere alimentazione al motore e togliere pressione agendo sulla valvola di discesa manuale.
- 2- Svitare le due viti e rimuovere pulsante. Rimuovere sfera e molla.
- 3- Montare nuova molla, sfera e pulsante con le 2 viti.



- 4- Aprire saracinesca e provare pressione statica.

RIPARAZIONE RP.MH.7: sostituzione modulo manuale

- 1- Chiudere la saracinesca, togliere alimentazione al motore e togliere pressione agendo sulla valvola di discesa manuale; rimuovere vite 8.
- 2- Svitare le 6 viti e cambiare il modulo manuale.

