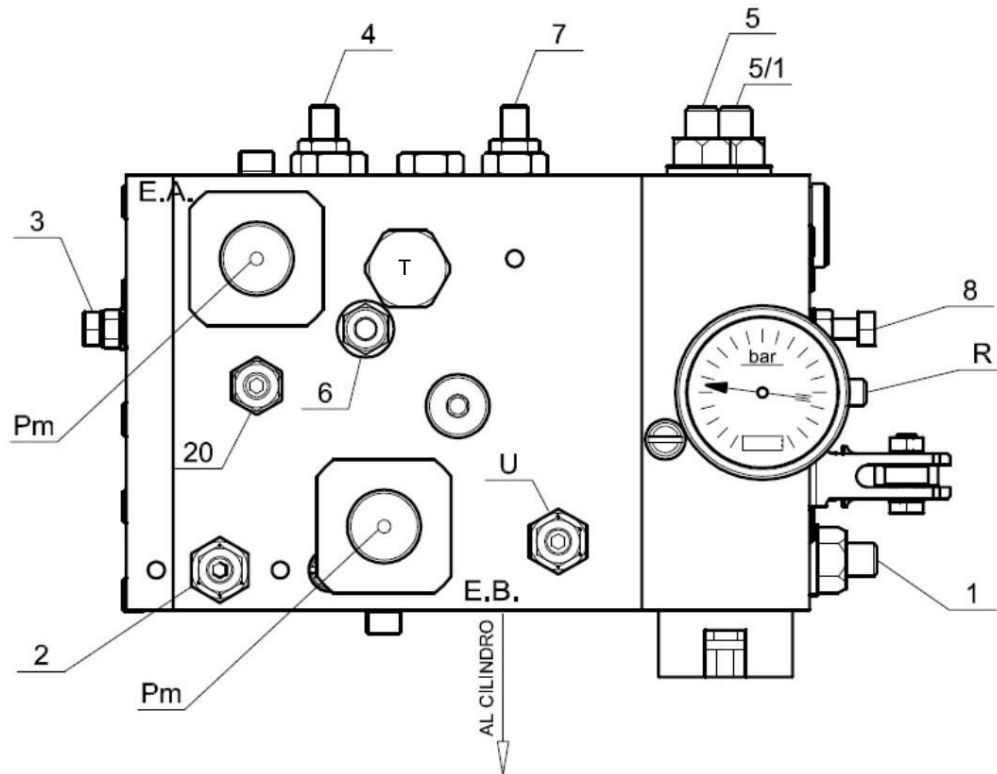


Fallos y reparaciones del grupo de válvulas MH2V



Posibles defectos en el grupo de válvulas MH2V

**DEFECTO MH1: EL SISTEMA NO ARRANCA EN LA CURVA DE ACELERACIÓN ASCENDENTE**

1- Afloje el tornillo de ajuste 7 un cuarto de vuelta (si el tornillo está demasiado apretado, puede disminuir la velocidad).

(Aceleración o no arranque) y pruebe el sistema. Si no nota ninguna mejora,

Cierre el tornillo un cuarto de vuelta.

2- Desmonte el conjunto del tornillo 7 con una llave 17 y limpie el filtro interno (Fig. 1).

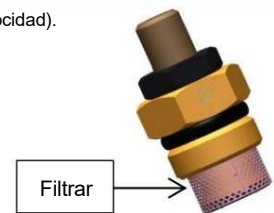


Figura 1

3. Apriete el tornillo 8 x 1 cm. Si el sistema sube rápidamente, el problema está en el pistón de control del

Tornillo 8 (véase la reparación RP.MH.2). Si sube lentamente o no sube en absoluto, el problema está en la bomba, en el

Silenciador o en la conexión entre la bomba y el conjunto de la válvula. Compruebe estas conexiones.

DEFECTO MH2: EL SISTEMA NO ALCANCE LA VELOCIDAD NOMINAL DURANTE EL ASCENSO

1. Compruebe el funcionamiento eléctrico de la electroválvula EA. Si la electroválvula no se activa,

El sistema asciende a baja velocidad.

- 2- Compruebe que el problema de no alcanzar la velocidad nominal se produce únicamente en subida. Si el

E problema también se presenta en bajada; intente aflojar el tornillo 3 una vuelta. Si no nota ningún cambio,

Reemplace el tornillo 3 y pase al siguiente paso.

- 3- Afloje el tornillo de ajuste 7 un cuarto de vuelta (si el tornillo está demasiado apretado, puede disminuir la velocidad en subida) y Pruebe el sistema. Si no nota ninguna mejora, apriete el tornillo un cuarto de vuelta y pase al siguiente paso.

Siguiente punto.

- 4- Compruebe si el pistón roscado 8 gira libremente. Cierre la válvula, elimine la tensión y la presión.

Retire la tapa T con una llave de 24 mm (Fig. 2), el resorte y el deslizador. Compruebe que ambos estén presentes.

deslizadores. Compruebe el deslizamiento de ambos deslizadores con un destornillador. Si uno de los dos pistones

Si se queda atascado, contacte con el servicio de asistencia. De lo contrario, continúe con el siguiente paso.

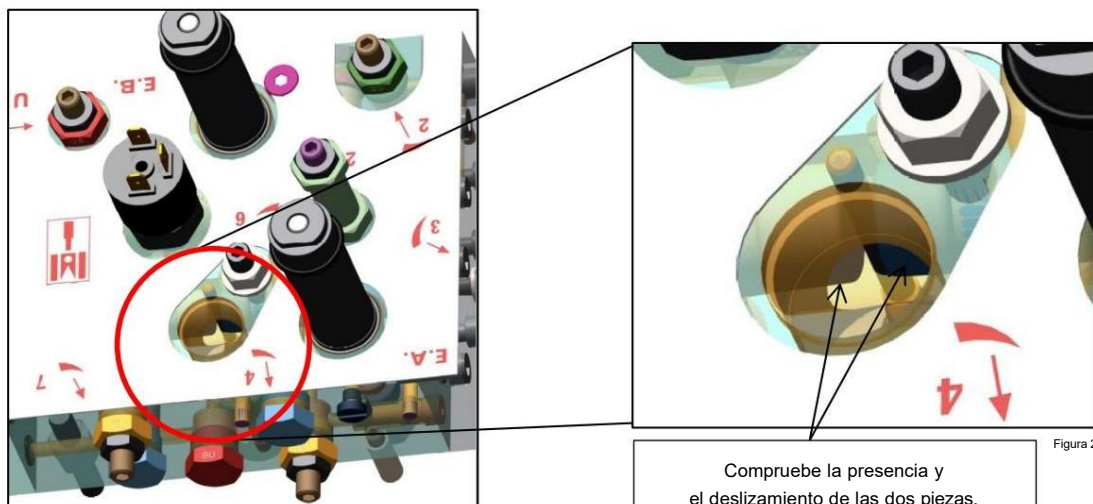


Figura 2

5. Compruebe si hay fugas de aceite en el tubo de escape. Levante ligeramente la tapa y arranque el motor.

y revise el escape. A alta velocidad, el sistema debería expulsar poco aceite. Si a alta velocidad velocidad

explusa mucha aceite, contacte con soporte técnico. Posible problema con el conector H000119AA-A0.

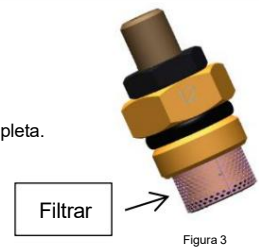
Para limpiar la clavija, consulte la reparación RP.MH.2

DEFECTO DEL MH3: EL SISTEMA ARRANCA DE FORMA REPENTINA EN SUBIDA

1. Gire el tornillo de ajuste 7 un cuarto de vuelta. Si el problema persiste, vaya al punto 2.
- 2- Compruebe si hay fricción en las guías o en el sistema.

DEFECTO MH4: EL SISTEMA NO ARRANCA EN DESCENSO

1. Compruebe el funcionamiento de la electroválvula EB. Prueba de funcionamiento.
Manual con destornillador y comprobación de la alimentación de la electroválvula.
2. Afloje el tornillo de ajuste U un cuarto de vuelta. Si el problema persiste, afloje el tornillo de ajuste U una vuelta completa.
gire. Si el problema persiste, vaya al paso 3.
- 3- Limpie los filtros de ajuste del tornillo U y 2 (Fig. 3).
- 4- Compruebe el tornillo compensador 20, RP.MH.3. Compruebe que no esté bloqueado.

**DEFECTO MH5: EL ASCENSOR ARRANCA BRUSCO EN DESCENSO**

1. Apriete el tornillo de ajuste U un cuarto de vuelta. Si el problema persiste, vaya al punto 2.
- 2- Compruebe si hay fricción en las guías o en el sistema.

DEFECTO MH6: EL SISTEMA NO ALCANCE LA VELOCIDAD NOMINAL EN DESCENSO

1. Compruebe el funcionamiento eléctrico de la electroválvula EA. Si la electroválvula no se activa,
El sistema desciende a baja velocidad.
- 2- Compruebe que el problema de no alcanzar la velocidad nominal se produce únicamente en descenso. Si el
problema también se presenta al en subida; intente aflojar el tornillo 3 una vuelta. Si no nota ningún cambio,
Reemplace el tornillo 3 y pase al siguiente paso.
- 3- Afloje el tornillo de ajuste en U un cuarto de vuelta (si el tornillo está demasiado apretado, puede disminuir la velocidad en descenso o
llegar a pararse) y prueba el sistema.
- 4- Si no se observa ninguna mejora, cierre el tornillo $\frac{1}{4}$ de vuelta y pase al siguiente paso.
- 5- Compruebe si el pistón de tornillo 8 está libre. Cierre la válvula de compuerta, elimine la tensión de alimentación y la presión.
Retire la tapa T con una llave de 24 mm (fig. 2), el resorte y el deslizador. Compruebe que ambos estén presentes.

deslizadores. Compruebe el deslizamiento de ambos deslizadores con un destornillador. Si uno de los dos pistones está bloqueado, contacte con soporte técnico.

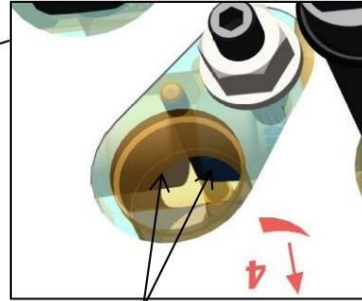


Figura 3

Compruebe la presencia y el deslizamiento de las dos piezas.

DEFECTO MH7: EL SISTEMA NO REALIZA EL CAMBIO DE VELOCIDAD AL LLEGAR AL PISO.

1. Compruebe que la electroválvula EA no esté energizada cuando llegue a piso. Intente

Funcionamiento manual con destornillador.

2. Compruebe la medida de ajuste 4 (para un ajuste estándar, cierre el tornillo).

y ábrelo 4 vueltas). Ciérralo $\frac{1}{4}$ de vuelta y pruebe el sistema. Si no cambia, ábrelo

Gire media vuelta y pruebe el sistema. Si no hay cambios, limpie el filtro de ajuste 4 (fig. 4). Si el

Si el problema persiste, vaya al paso 3.

- 3- Compruebe la posición de los imanes de cambio de velocidad del control del ascensor.

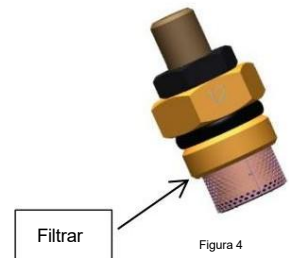


Figura 4

DEFECTO MH8: EL SISTEMA VIBRA A BAJA VELOCIDAD

1. Afloje el tornillo de ajuste 6 media vuelta. Pruebe el sistema. Si el problema persiste, continúe con el paso 2.

- 2- Compruebe que la cabina no esté demasiado apretada en las guías o que las guías no estén lubricadas.

- 3- Intente purgar el aire del pistón.

- 4- Si el sistema no está equipado con un silenciador y la vibración se produce principalmente en la planta más alta, es

Es necesario instalar un silenciador.

DEFECTO MH9: EL SISTEMA PIERDE PRESIÓN O RENIVELA FRECUENTEMENTE EN PLANTA.

Comprobar si hay fugas en el grupo de válvulas:

- 1- Con el sistema detenido en la planta baja, cierre la llave de paso del distribuidor y verifique la presión en el manómetro.

baja: si baja, la fuga está en el grupo de válvulas; de lo contrario, el problema está en la tubería que va hacia el

pistón. Si la fuga se encuentra en el conjunto de la válvula, realice una inspección visual para detectar fugas.

Si no hay pérdida de visión, proceda a comprobar los demás puntos que se describen a continuación.

Comprobar si hay fugas en el escape EB:

- 1- Con la cabina completamente parada, desconecte la alimentación, retire la electroválvula EB y desenrosque el núcleo de la electroválvula EB

Con la llave 15. Compruebe que no salga aceite del asiento del tubo de dirección, por debajo del grupo válvulas o escape EB (Fig. 5).

- 2- Si se detecta una fuga, vuelva a montar el bote auxiliar e intente apretarlo con una

Afloje el botón manual del EB con un destornillador para purgar el conducto.

- 3- Si la fuga persiste, siga la reparación RP.MH.4.

Compruebe si hay fugas en el tapón de sellado:

- 1- Lleva la cabina al primer piso.

- 2- Retire la alimentación del motor.

- 3- Deje la llave de paso abierta.

4. Retire la electroválvula EB y el núcleo de la electroválvula EB con una llave de 15 mm. Si no sale aceite, la fuga es muy grave.

Probablemente se deba al tapón de sellado. Consulte la sección sobre comprobación y sustitución del tapón de sellado RP.MH.5.

Comprobar si hay fugas en el botón de descenso manual:

- 1- Con la cabina parada en la parada más baja, compruebe que no haya fugas por debajo del grupo de válvulas.

Hay fugas (Fig. 6).

- 2- Si se detecta una fuga, intente pulsar el botón varias veces.

Descenso manual para purgar el paso.

- 3- Si la fuga persiste, siga la reparación RP.MH.6.

Fuga en la válvula de retención de la bomba manual:

- 1- Deje el sistema estacionario en el plato más baja y bajo presión.

2. Tire de la manija de la bomba manual hacia afuera. Si la bomba manual regresa...

Para finalizar rápidamente, realice la reparación RP.MH.7.

Escape EB

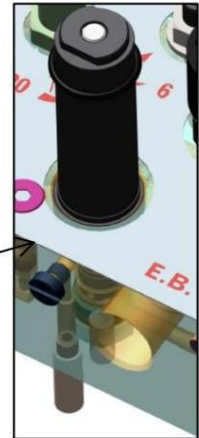


Figura 5

Comprobar si hay fugas

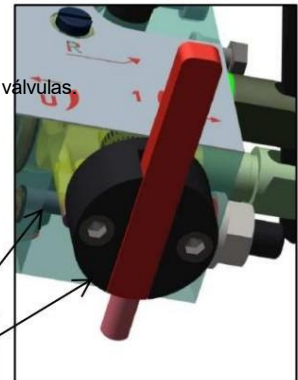


Figura 6

DEFECTO MH10: EL MOTOR MONOFÁSICO FUNCIONA CON POCO PAR.

- 1- Compruebe la tensión de alimentación de salida con el motor en marcha: si cae por debajo del 5% de la

tensión nominal de 230 voltios, el motor está sometido a esfuerzo y no genera el par suficiente. La tensión cae con el motor en marcha suele ser indicativo de una falta de sección de la manguera de alimentación del control del elevador.

- 2- Compruebe el condensador del motor: si está en cortocircuito, el motor no funcionará correctamente.

- 3- Con corrientes bajas, se recomienda la aplicación de un condensador de arranque.

DEFECTO MH11: LA BOMBA MANUAL NO FUNCIONA

Si la palanca de la bomba manual no funciona (la bomba manual vuelve a su posición cuando se tira de ella hacia adelante)

Si el sistema no se presuriza por sí solo, es necesario purgar el aire de la bomba manual con lo siguiente.

procedimiento:

- 1- Cierre la llave de paso
2. Retire el tornillo R cerca del manómetro con un
destornillador. plano.
- 3- Intente bombear hasta que veas que sale aceite por la tapa.
Si después de 20 intentos no sale aceite, intente insertar
Vierta manualmente aceite en el agujero y repita el intento 20 veces.
- 4- Cuando salga el aceite, vuelva a colocar el tapón R y compruebe el manómetro.
la presión aumenta. La presión no debe caer a cero con
Persiana cerrada.
- 5- Abra la llave de paso y compruebe que la cabina sube.

Si la bomba manual no mantiene la presión, compruebe que hay
aceite en el tanque y que el tubo de inmersión esté siempre en bañado en aceite.



Reparaciones del conjunto de válvulas MH2V

REPARACIÓN RP.MH.1: tornillo del pistón 8

- 1- Cierre la llave de paso, corte el suministro eléctrico del motor y libere presión actuando sobre la válvula de descenso manual.
- 2- Retire el tornillo 8 y desmonte la placa.
ajuste 8 (H000153AA-A0), teniendo cuidado a los detalles en el interior.
- 3- Comprobar que el pistón se desliza
H000114AA-A0 no es difícil (Fig. 7)
- 4- Si está bloqueado, póngase en contacto con el soporte técnico.
- 5- Si el pistón está libre, vuelva a montar el resorte y la placa. Compruebe que todas las juntas tóricas estén en su lugar.
- 6- Abra la llave de paso, encienda el sistema y pruébelo.

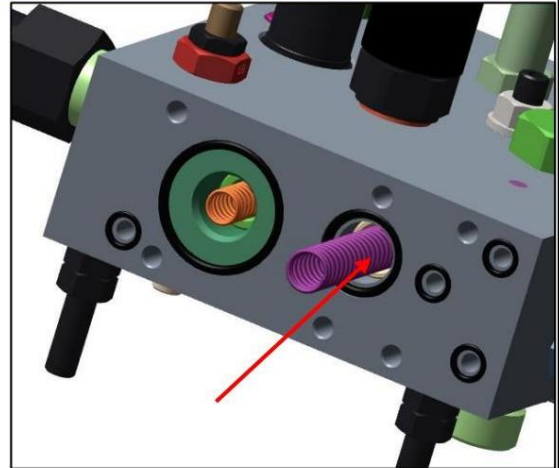
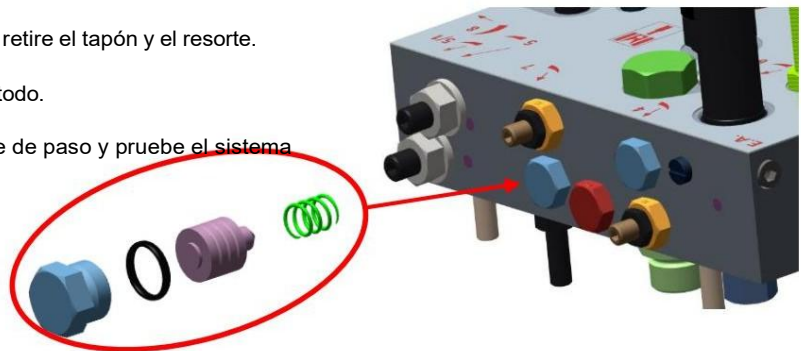


Figura 7

REPARACIÓN RP.MH.2: Pistón piloto MH2V

- 1- Cierre la llave de paso, corte la alimentación del motor y libere la presión actuando sobre la válvula. de descenso manual.
- 2- Afloje la tuerca con una llave de 17 mm, retire el tapón y el resorte.
Limpie la suciedad y vuelva a montar todo.
- 3- Vuelva a dar alimentación y abra la llave de paso y pruebe el sistema



REPARACIÓN RP.MH.3: comprobación del compensador

1- Cierre la llave de paso, corte la alimentación del motor y

Libere la presión actuando sobre la válvula de descenso manual.

2- Desenrosque el componente de tornillo 20 con la llave 17.

3- Retire el resorte.

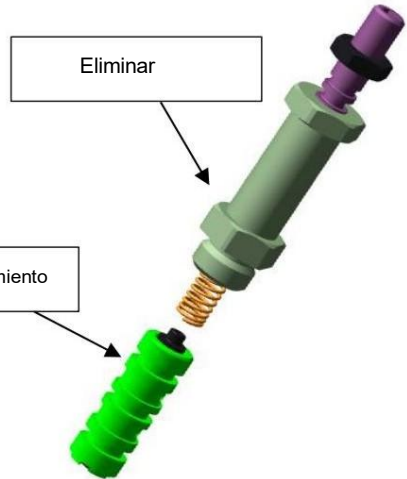
4- Compruebe el deslizamiento del carrete. El carrete no debe atascarse y debe

desplazarse libremente.

5- Insertar de nuevo.

6- Prueba el sistema

7- Si el problema persiste, póngase en contacto con el servicio de asistencia.



REPARACIÓN RP.MH.4: Cambio de componente de la EB

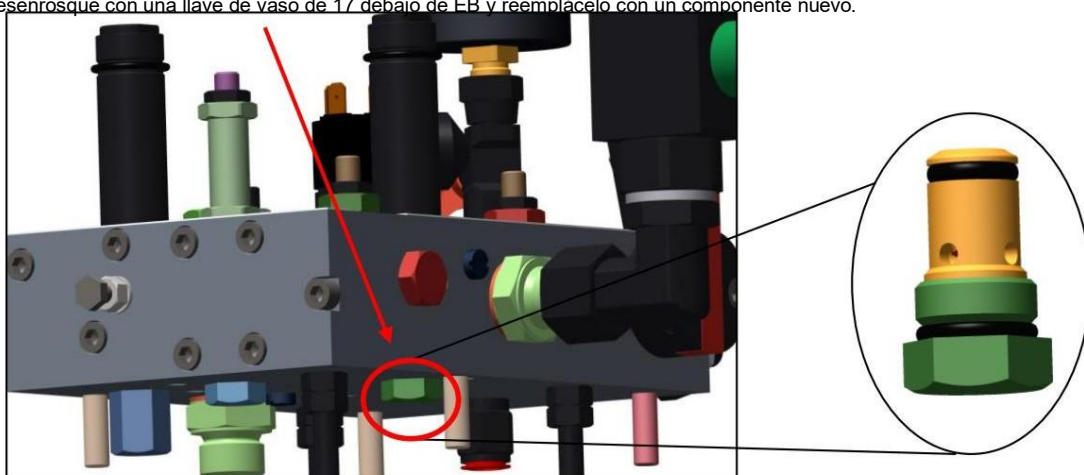
(Solo es posible con un número de serie superior a 260000. Si el número de serie es inferior, póngase en contacto con el servicio de asistencia técnica).

1- Cierre la llave de paso, corte la alimentación del motor y libere la presión actuando sobre la válvula.

de descenso manual.

2- Desenrosque los tornillos de la cubierta, desenrosque el tuboflex interno y levante el grupo de válvulas.

3- Desenrosque con una llave de vaso de 17 debajo de EB y reemplácelo con un componente nuevo.



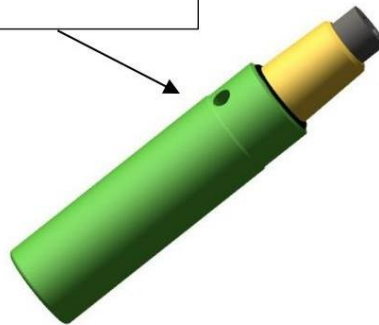
4- Vuelva a ensamblar todo y realice una prueba de presión

REPARACIÓN RP.MH.5: reemplazo del tapón de sellado

- 1- Cierre la llave de paso, corte la alimentación del motor y libere la presión actuando sobre la válvula de descenso manual.
- 2- Retire el tornillo 8 y la placa del módulo manual.
- 3- Retire el resorte del tapón de sellado.
- 4- Cambiar el tapón de sellado.



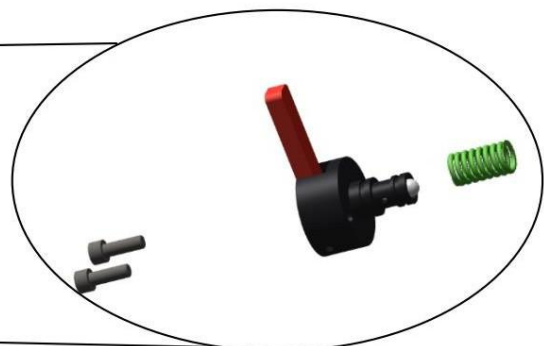
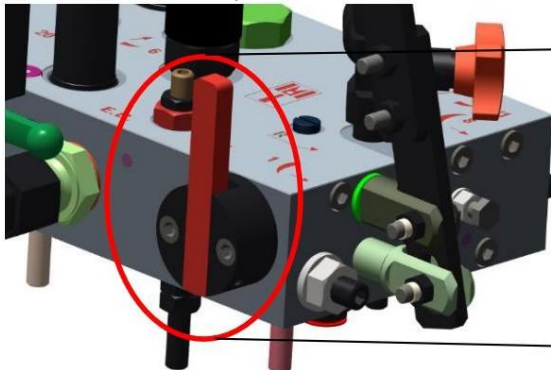
Tapón de sellado



- 5- Vuelva a ensamblar el resorte y la placa del módulo manual, verifique que todas las juntas tóricas estén en su lugar.
- 6- Abra la válvula de compuerta y verifique el sello de presión estática.

REPARACIÓN RP.MH.6: Sustitución del pulsador de descenso de emergencia

- 1- Cierre la llave de paso, corte la alimentación del motor y libere la presión actuando sobre la válvula de descenso manual.
2. Desenrosque los dos tornillos y retire el botón. Retire la bola y el resorte.
- 3- Monte el nuevo resorte, la bola y el botón con los 2 tornillos.



- 4- Abra la válvula de compuerta y pruebe la presión estática.

REPARACIÓN RP.MH.7: reemplazo del módulo de la bomba manual

1- Cierre la llave de paso, corte la alimentación del motor y libere la presión actuando sobre la válvula.

descenso manual; retire el tornillo 8.

2- Desenrosque los 6 tornillos y cambie el módulo

