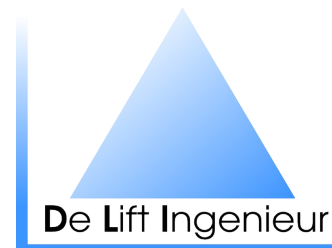


Res KITO
P/A La Plage,
Distellaan 34
8434 Westende



Oostduinkerke, 15/05/23

Betreft: Lift KITO – Zeedijk 323, 8434 Westende

Geachte,

Ik heb deze lift op 12 mei nagezien.

Directe aanleiding zijn de opmerkingen van keuringsfirma BTI en de offertes van de onderhoudsfirma Cosmolift voor relatief hoge bedragen.

Dit betreft een relatief recente lift van het merk HERBO (2004).

We overlopen probleem per probleem.

BTI beweert dat er gebroken draden in de staalkabels zitten, en dat deze dienen opgevolgd te worden.

Volgens de informatie die u mij meegeeft, zijn deze kabels rond 2019 vervangen geweest.
U bezorgt mij een getekende offerte uit 2019 voor het INKORTEN van de staalkabels (uit 2019).

Vaststellingen:

Ik heb steekproefsgewijs deze kabels over de volledige lengte nagezien.

Ik heb nergens ook maar één gebroken staaldraadje gezien. Meer nog, er is geen vlakke slijtage aan de staaldraadjes, op de plaats waar ze tegen de tractieschijf wrijven.

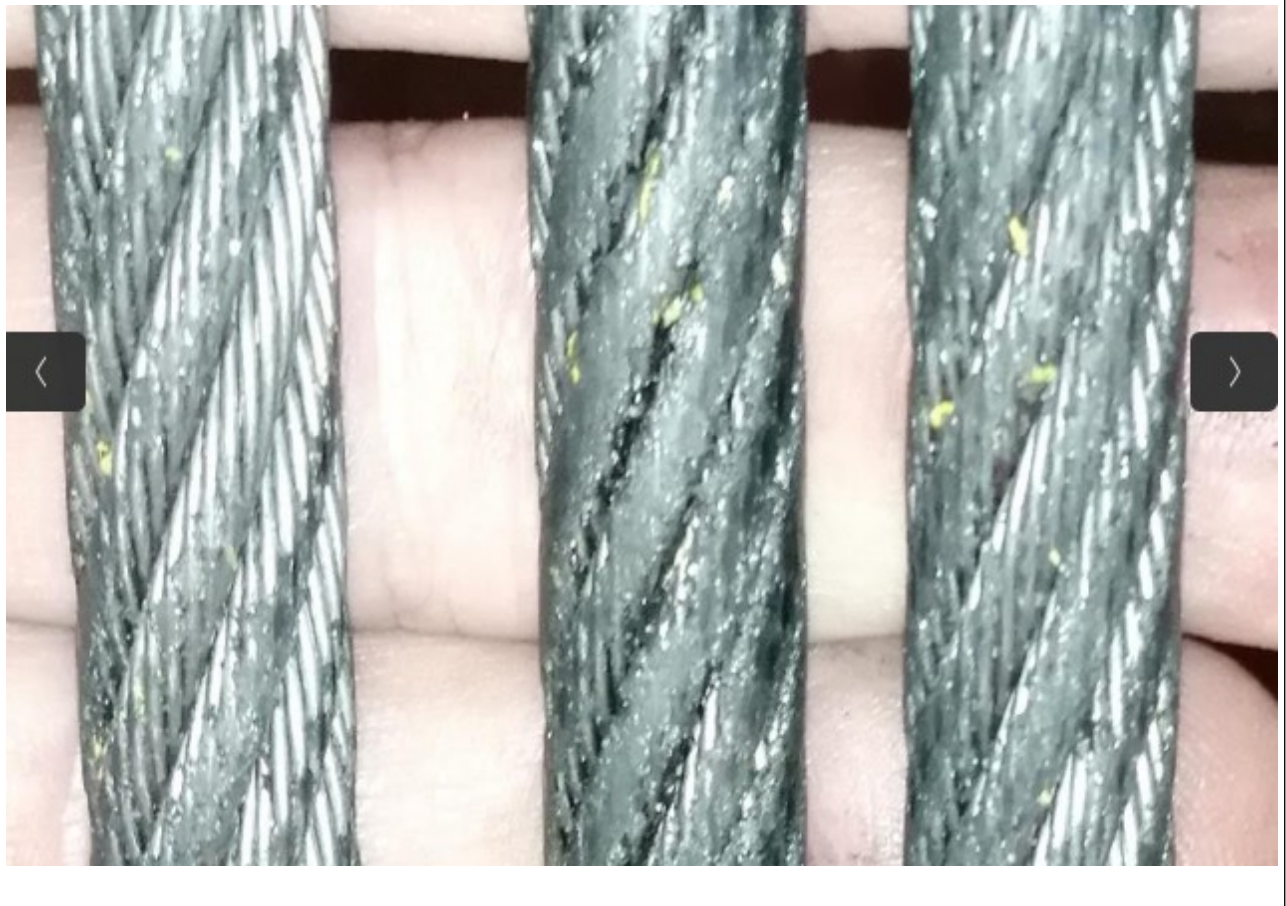
Wel zijn de kabels nogal vettig. Dit komt omdat er binnenin de staalkabel een kunststof of vlaskern zit die vol met vet zit. Dit vet dient om de kabel inwendig te smeren, zodat de staaldraadjes zich kunnen "zetten" als de kabel geplooid wordt. Dit dient om metaalmoeheid te vermijden.

Sommige van die vetstukjes lijken een beetje op gebroken draadjes, maar als je het afveegt, dan is de staaldraad intact.

De samenstelling van dit vet is van die aard dat het de tractie niet beïnvloedt (tractie is het overzetten van de trekkracht van het tractiewiel op de staalkabel).

Dit vet moet dus nooit afgeveegd worden, en is ook geen bewijs van degeneratie.

De tractiekabels lopen over zeer grote wielen. De kabels worden dus niet kort geplooid. De kans dat hier snel draden zullen breken is onbestaande.





Cosmolift maakt een gemixte offerte voor een nieuw steunlager, verse olie in de motor en nieuwe remvoeringen.

Dat steunlager maakt inderdaad een krakend geluid. Dit kan nog wel enkele maanden (of jaren) blijven draaien, maar als het lager zou breken, dan komen er buitensporige krachten op het inwendige van de motor terecht die daar veel grotere schade zullen veroorzaken. (Reken zeker 15.000 € voor een nieuwe motor).



Er ligt ijzervijlsel dat uit het lager gevallen is.

Dat lager vervangen is geen enorm werk, maar de kooi en het tegengewicht moeten wel opgetakeld worden. Na demontage moet er nagekeken worden welk typenummer lager het heeft, en moet het nieuwe er in geperst worden.

Men is rap in totaal een dag bezig.

Dit is een probleem dat we steeds vaker tegenkomen met recente liftmachines, omdat men tegenwoordig smeert met vet wat (alleen in theorie) levenslang meegaat. Zogezegd is dit onderhoudsvrij: Er zit geen vetnippel op dit steunblok, waardoor bijsmieren niet mogelijk is.

In de praktijk blijkt dat vet uit te drogen, waardoor de smering niet meer werkt.

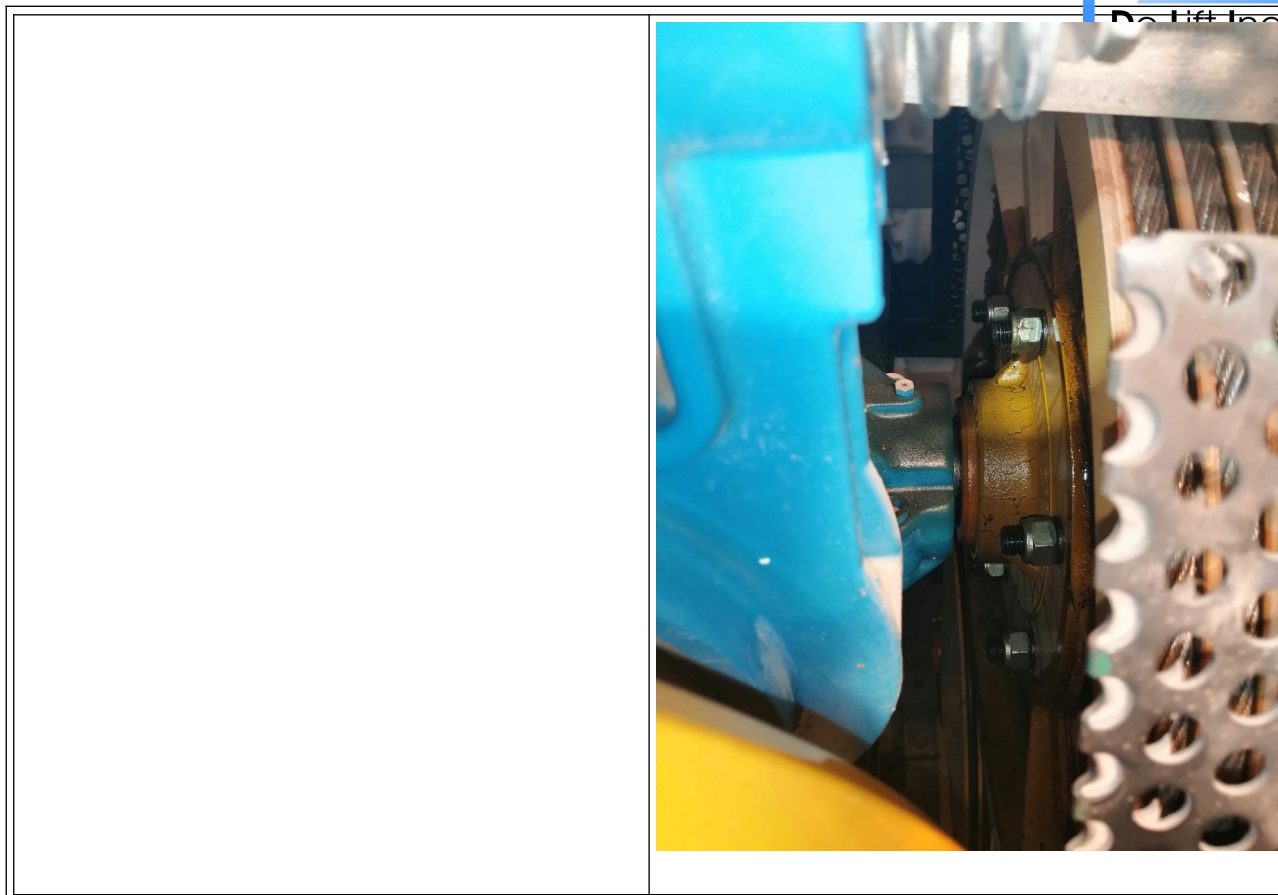
Concurrenten van Cosmolift spuiten soms periodiek wat olie in dit soort lager, waardoor de smering alsnog wat beter is.



BTI schrijft dat er olie uit de machine lekt.

Het is duidelijk dat er te veel olie in de machine is, waardoor het er uit loopt langs de as waar de tractieschijf op gemonteerd zit. (foto onder).

De olie ziet er nog nooit ververst uit.



Cosmolift schrijft in haar offerte ook om de remvoeringen te vervangen.

In 2004 gebruikte men geen asbest meer in remvoeringen. De remvoeringen van deze machine zijn nog in perfecte staat.

Ik zie geen reden waarom ze dat hier voorstellen.

De offerte van Cosmolift voor het echte probleem van het lager is dus aan de (zeer) dure kant, en doet minstens de indruk ontstaan dat ze wat aangedikt is met extra werken. Olie ververset behoort tot de goede praktijk van regulier onderhoud. De remmen moeten niet vervangen worden, en het lager is goed bereikbaar om er aan te werken.

In prijslijsten uit Frankrijk, vinden we voor 3000€ al een geheel nieuwe machine met chassis (zonder werk en zonder toebehoren).

BTI heeft het ook over verduurde buffers onder de kooi.



Ik heb er zo hard ik kon tegen geschopt, maar ze verpulveren niet.

Niettemin staat er in de handleidingen van de fabrikanten van dergelijke buffers dat ze na 10 jaar moeten vervangen worden omdat ze chemisch gedegradeerd zijn en niet meer alle energie kunnen opnemen die vrijkomt tijdens een botsing van de kooi en de buffer.

Omdat de ladder op een totaal onbruikbare plaats staat, kon ik niet tot in de put afdalen.

Het lijkt me onwaarschijnlijk dat BTI en Cosmolift regelmatig deze put zijn afgedaald. De overvolle olieopvangbakjes getuigen.

De onbruikbaarheid van de ladder zal ook wel op de risicoanalyse staan.

BTI zag op twee plaatsen losse moeren, en keurt dus af omdat er geen gevolg aan gegeven werd door Cosmolift.

Dit is aan de ladder en aan de afloopbeveiliging van de kabels aan het tractiewiel.

Ik heb deze goed aangespannen ;-)



Besluit: Op deze lift worden er te weinig echte onderhoudsinspanningen geleverd. De preventie om ergere schade te voorkomen kan veel beter. Onderhoud zou meer moeten zijn dan alleen toezien op de veiligheid.