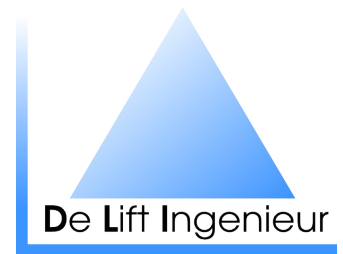


VME residentie Stella Maris
P/A Era la Plage
Distellaan 34
8434 Middelkerke



Oostduinkerke, 14/03/24

Inzake : Residentie Stella Maris, Koning Ridderdijk 37-38, 8434 Middelkerke

Geachte,

Op 15 januari 2024 heb ik deze lift nagezien naar aanleiding van de divergente offertes voor de werken die noodzakelijk zijn om in regel te zijn met de risicoanalyse.

De risicoanalyse werd uitgevoerd op 25/06/2019, waardoor de werken moesten uitgevoerd zijn tegen 25/06/2022. Zonder daar al te diep op in te gaan merken we wel een attitude bij de liftenbedrijven om te profiteren van deze tijdsdruk. Zowiezo is een uitvoering van de werken nog in 2024 bij geen enkele aanbieder nog mogelijk. Er zijn nog duizenden wachtenden....

Verder beoordelen we deze lift technisch via een opsplitsing in de hoofdonderdelen.

De aandrijving:

Het gaat over de originele liftmotor van 1978 die door EBER werd geplaatst. Deze motor zit ingegoten in een groot betonblok waaronder een laag kurk zit als isolatie tegen contactlawaai. Bij de bouw in 1978 werd er een fout gemaakt: de aftapbout waar je de vuile olie kunt aflaten, zit ingegoten in het beton (foto hieronder rechts, blauwe pijl). Daardoor zijn we zeker dat er nog nooit verse olie in de machine gedaan werd.

Desondanks is de speling op de tandwielkast is nog steeds minimaal.

De opmerking op het preventieve keuringsverslag van BTV van 5/12/2022 aangaande speling op de machine is onterecht.

Er is echter één lager (roulement) van de sneldraaiende as dat wel wat verse olie zou kunnen gebruiken, waardoor het al wat lawaai maakt.

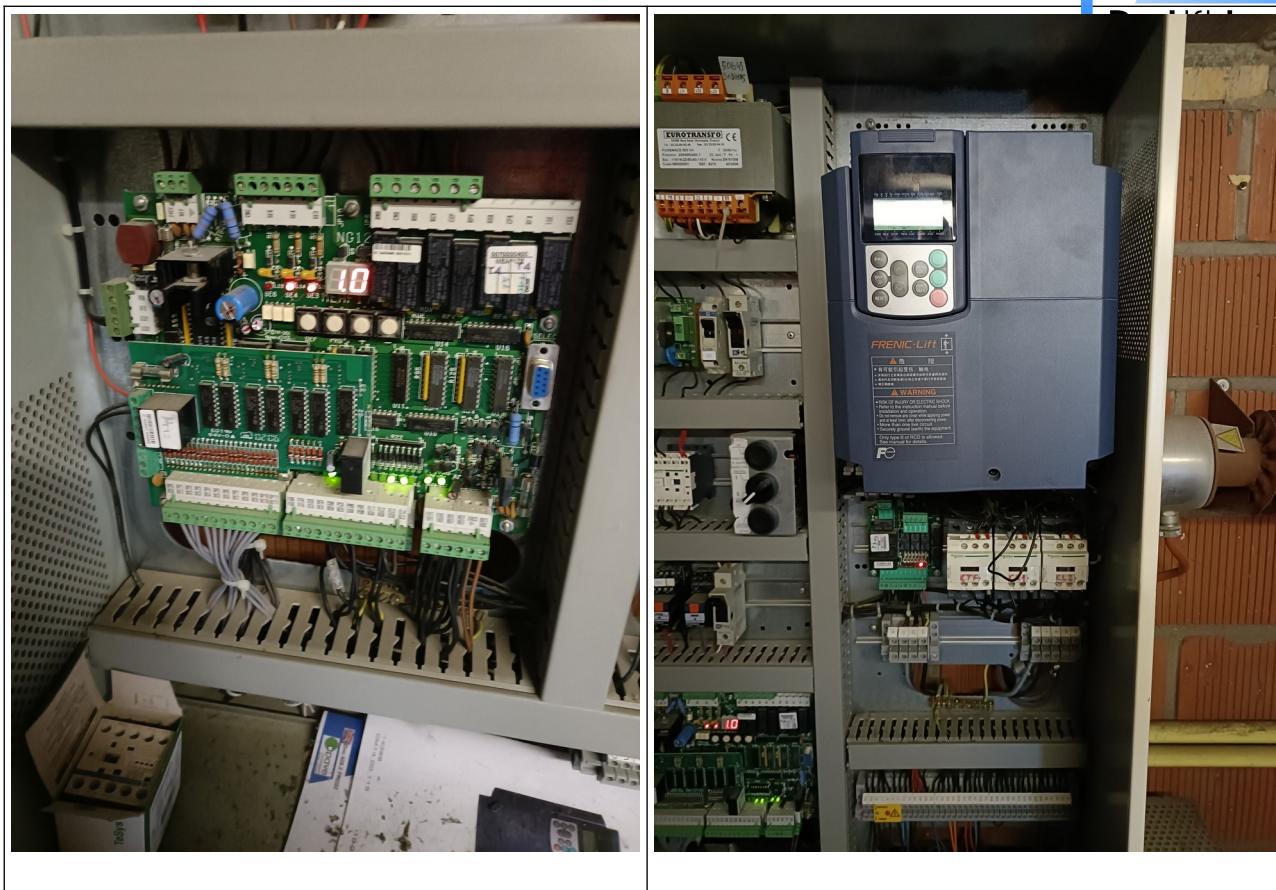


Op de risicoanalyse staan er geen belangrijke opmerkingen die een vervanging van de machine vereisen. Volgens de standaardprocedure van de EDTC's keurt men machines af als ze een extern steunlager aan het tractiewiel hebben dat op een betonnen sokkel staat. Gelukkig staat het nu niet op de risicoanalyse. Bij de herkeuring na modernisering mag Vinçotte geen nieuwe criteria opleggen tot aan de volgende risicoanalyse.

Op de preventieve keuring staat een opmerking over "vlakke slijtage aan de hijskabels". Dit komt door de wrijving van de staalraadjes tegen het tractiewiel van de motor. Deze slijtage gaat zeer traag, er is geen dringendheid om de kabels te vervangen.

De besturing.

Deze werd destijds door LIFTCONTROL gemoderniseerd. Er staat een ietwat verouderde elektronische sturing van het merk SODIMAS, type NG12, met frequentiesturing. Wij legden contact met de vertegenwoordiger van SODIMAS, en zij verkopen nog steeds compatibele wisselstukken (weliswaar een recenter type NG240), waarbij de bedrading niet 1/1 past, maar wel kan hergebruikt worden. SODIMAS zou deze eventueel kunnen/willen komen installeren in onderaanneming van een onderhoudsfirm, mocht zij daartoe gevraagd worden.



Alle overige onderdelen, zoals de frequentieregelaar zelf van het merk FUJI, zijn nog te koop.

Besluit in verband met de besturing: voor alle onderdelen zijn nog nieuwe equivalenten te koop bij fabrikant SODIMAS.

De lift verkoopt standaard sturingen van SEA, een concurrent van SODIMAS.

DeLIFT heeft recentelijk een samenwerking opgezet met het Spaanse FAIN voor nieuwe liften. Er valt te verwachten dat zij binnen afzienbare tijd de sturborden van SEA die ze nu verkopen, niet meer als standaard gaan handhaven.

Het heeft mijns inziens weinig toegevoegde waarde om een eindereeks-sturing te vervangen door een andere bijna-eindereeks.

De deuren en de kooitoegang.

De deur van de onderste verdieping vertoont enige corrosie.



Het lichtgordijn is geïnstalleerd na de eerste generatie risicoanalyses. Destijds waren er quasi geen kwaliteitscriteria aan lichtgordijnen.



Blijkbaar komen de stralen net niet hoog genoeg....



Binnenin het stuurkastje van het lichtgordijn zijn er bij de eerste generatie lichtgordijnen geen gecertificeerde veiligheidsrelais toegepast.

De nieuwe eisen van de EDTC's maken dat er een nieuw lichtgordijn nodig is. De grootste moeilijkheid is om er voor te zorgen dat de deuren vergrendeld blijven als iemand de lift opzettelijk doet stoppen op enkele centimeters van de verdieping.



Het is technisch doenbaar om die vereiste te realiseren met een kleine, bijkomende sturing, maar het lijkt er op dat DeLIFT om die reden een heel nieuwe sturing aanbiedt. Op andere liften die ik onderzocht, heeft DeLIFT wel een bijkomend stukje sturing gemaakt.

De valbeveiliging.

Deze bestaat uit drie hoofdonderdelen:

De snelheidsbegrenzer. Dat is een wiel dat in de machinekamer staat, en bij een te hoge snelheid van de lift aan een staalkabel trekt.

De noodremmen aan de liftkooi. Dat is een mechanisme dat de kooi kan vastklemmen op de geleiders.

De spanrol in de put. Deze dient om de staalkabel voldoende te spannen zodat de snelheidsbegrenzer voldoende hard aan de noodrem zou kunnen trekken. De doelstelling is dat er men minstens 500 à 600 Newton aan de staalkabel wordt getrokken terwijl de lift geleidelijk afremt.

Blijkbaar is het mechanisme van de noodremmen zodanig vervuild dat het niet meer werkt en/of is de snelheidsbegrenzer uitgesleten waardoor deze niet meer voldoende trekkracht levert.



De mechaniek van EBER was destijds nogal log gebouwd waardoor het stroef werkt. Een grondige revisie van de noodremmen en een nieuwe snelheidsbegrenzer zijn aangewezen. In principe kan er ook een geheel nieuwe valbeveiliging worden geplaatst, maar die verantwoordelijkheid wil er blijkbaar geen enkele liftenfirma nemen. In deze context dient ook het complete moderniseringspakket van DeLIFT gezien te worden: ze vervangen alles door nieuw materiaal behalve de valbeveiliging, de kooi, de rails en het tegengewicht.

Deze manier om een "nieuwe lift" te maken, wordt momenteel (nog) gedoogd door de keuringsorganismen. In feite gaat het over een relatief ongecontroleerde samenbouw van nieuwe machineonderdelen zonder dat er één overkoepelende eindverantwoordelijke formeel optreedt. Daarbij worden niet alle normen gerespecteerd die gelden voor complete nieuwe liften die een type-onderzoek hebben doorlopen.

De geleiders en de buffers.

De enige opmerking is dat de buffers onder de kooi geïmproviseerd zijn. In de regel zijn dit veiligheidscomponenten die voor een gecontroleerde/berekende afremming van de kooi moeten zorgen zodat er geen te hoge krachten op het menselijk lichaam worden uitgeoefend.

Deze buffers dienen te worden vervangen door energieopnemende buffers in overeenstemming met het gewicht van de kooi.



Veiligheid van de technikers.

De risicoanalyse vermeldt enkele risico's die enkel op de technici van toepassing zijn. Het gaat vooral over de toegankelijkheid van de liftput en de onderdelen in de machinekamer.

Aanbod op de liftenmarkt:

Momenteel zijn alle liftenfirma's zwaar overbevroegd voor wat betreft modernisering en zelfs nieuwe liften. Dit maakt dat zij alleen nog offertes "willen" geven als er minstens nieuwe sturingen en liefst ook nieuwe motoren worden meeverkocht.

Er is een nieuwe trend bij veel liftenfirma's om liften van meer dan 40 jaar oud in hun geheel te vervangen. Reken in het gebouw Stella Maris op een +/- 80.000 € hiervoor.

Minimale oplossing:

Het voorstel van DeLIFT van 5/1/2023 voor €9.002, aan te vullen met verse olie in de machine. Daarnaast een eerlijke poging ondernemen om wat vers vet in het lager te krijgen dat momenteel een beetje lawaai maakt. Mocht het lawaai tussen januari en nu erg veel verslechterd zijn, kan een nieuwe machine overwogen worden.

Met vriendelijke groeten,
ing. Koen Vandewalle