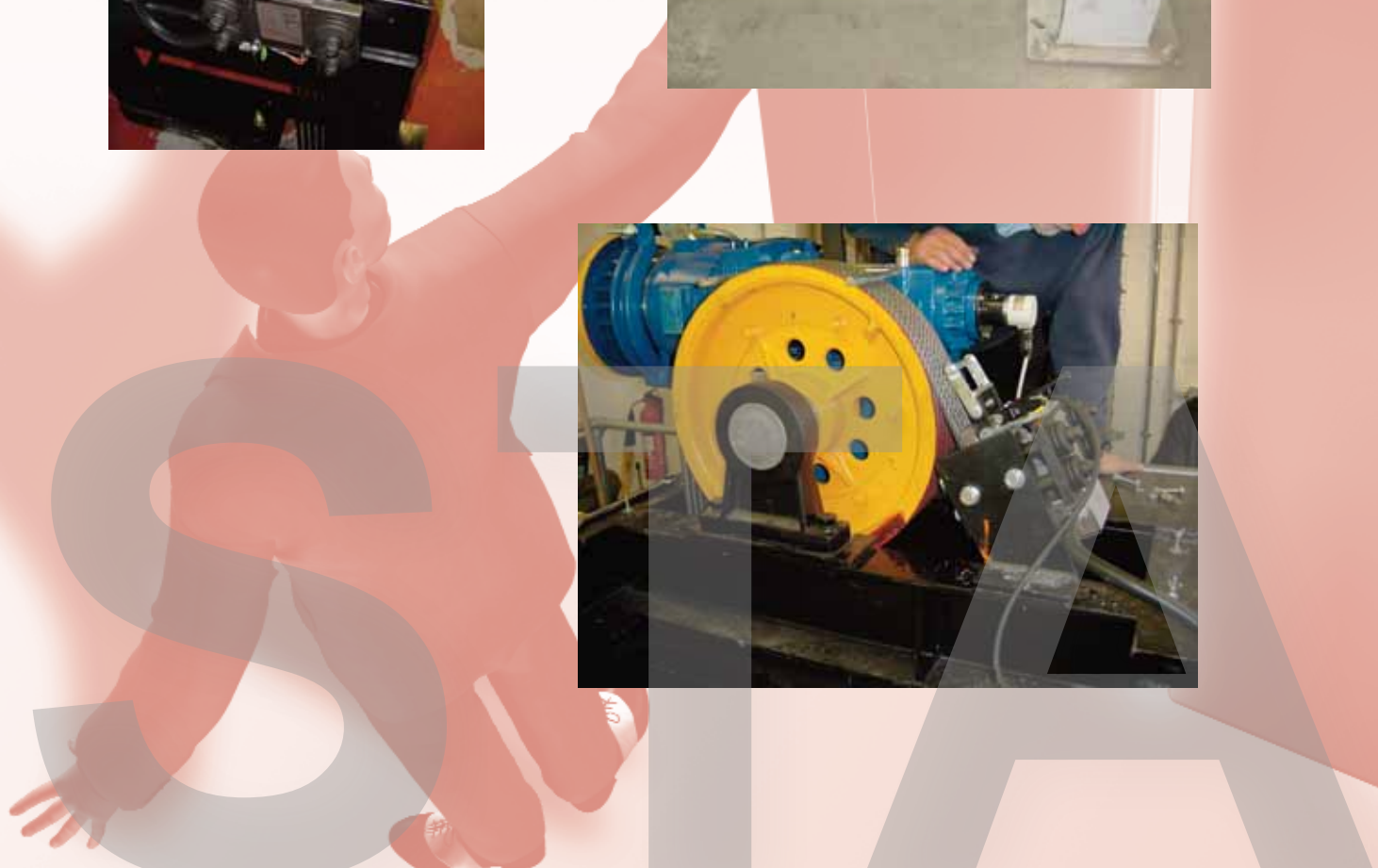


# Survitesse sur câble



**RELEVÉ KIT SURVITESSE EN MONTEE  
TYPE VG SUR CABLE**

AFFAIRE	
---------	--

NOM	
-----	--

CLIENT	
--------	--

Caractéristiques

Les champs accompagnés d'un \* sont à remplir obligatoirement

Charge utile	<input type="text"/>	* Kg
Poids cabine	<input type="text"/>	* Kg
Poids contrepoids	<input type="text"/>	Kg
Vitesse nominale	<input type="text"/>	* m/s
Rapport réduction	<input type="text"/>	*
Nombre de câbles	<input type="text"/>	*
Diamètre câbles	<input type="text"/>	* mm
Pas de câbles	<input type="text"/>	* mm

Treuil

Marque machine	<input type="text"/>
Marque moteur	<input type="text"/>
Diamètre poulie de traction	<input type="text"/> *
Vitesse moteur	<input type="text"/> *
Rapport réduction	<input type="text"/> *

Le limiteur doit-il être double sens?

Contact auxiliaire du limiteur NO ou NO/NF

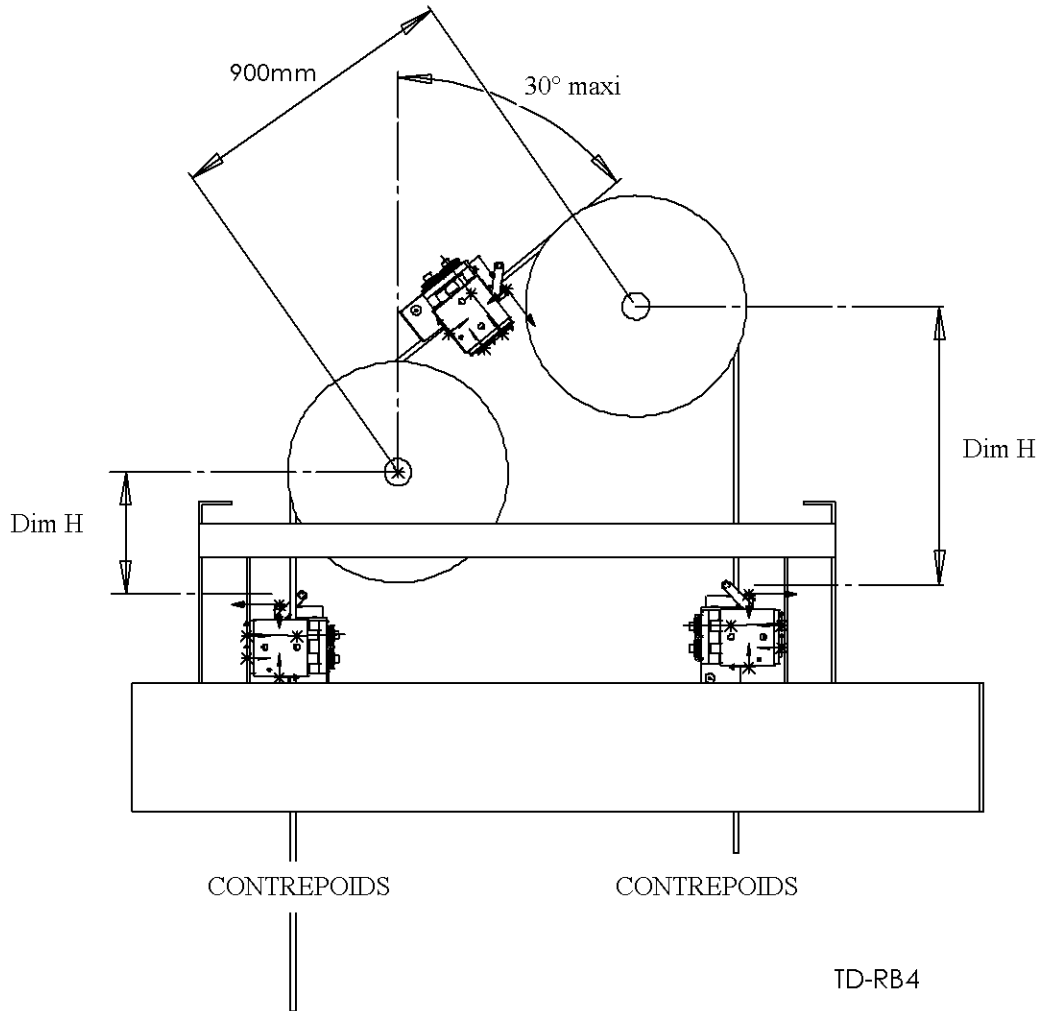
Besoin d'1 nouveau limiteur double sens ?

Besoin d'1 poulie tendeuse 35 Kg

**Installation du FREIN A CABLE VG**

Il est recommandé d'installer le frein à câble VG à la verticale, directement au-dessus du contrepoids. On peut également l'installer entre la poulie motrice et la poulie de déflexion, à condition que l'angle formé ne dépasse pas 30 degrés par rapport à la verticale et que la distance entre les poulies soit supérieure à 900 mm.

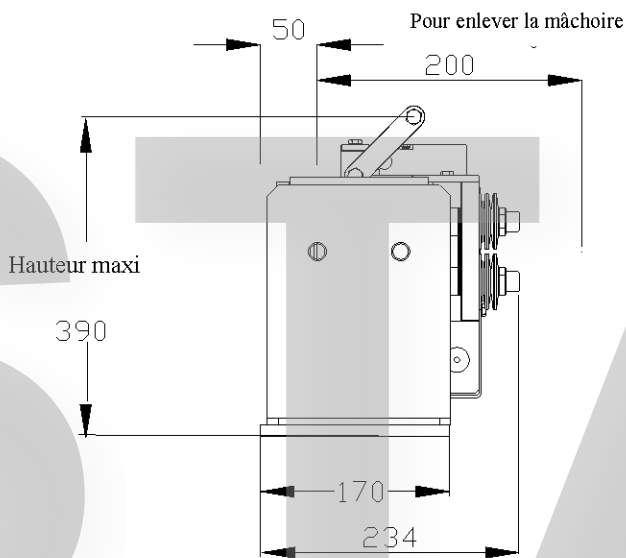
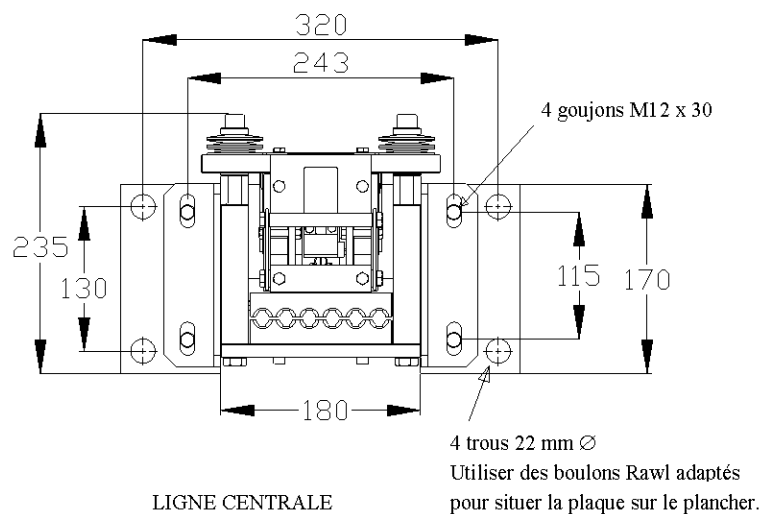
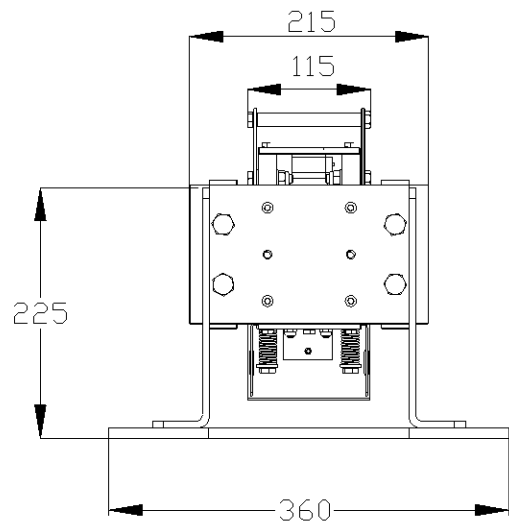
La charge dynamique générée n'entraînera aucune modification structurelle de l'aciérie ou du plancher de la salle des machines, du fait de la décélération lente du frein à câble.



Le frein à câble VG doit être installé en prévoyant un jeu de fonctionnement suffisant entre la mâchoire fixe et les câbles de l'ascenseur. La distance entre la ligne centrale de la poulie et la partie supérieure de la mâchoire du frein à câble est de 400 mm minimum (Dim « H »). Plus la distance avec la poulie augmentera, plus le jeu de fonctionnement maximum devra être augmenté, jusqu'à 5 mm (voir tableau ci-dessous).

Dim « H »	Jeu maxi	Dim « H »	Jeu maxi
400	1 mm	1000	4 mm
600	2 mm	> 1000	5 mm
800	3 mm		

Le schéma coté du frein à câble VG, ci-dessous, est représenté avec des supports de montage et des barres de positionnement standard (kits d'installation CDS12072 et CDS12075), fixés au plancher de la salle des machines ou à l'aciérie à l'aide de boulons. Cette disposition permet un réglage latéral et le frein à câble peut être calé de façon à être vertical par rapport aux câbles. Il est également primordial que les câbles soient munis d'un rassembleur (CDS12066A) pour s'assurer que le pas du câblage est correct au niveau du contrepois et que les câbles et la poulie sont alignés.



Installation du frein à câble VG : il faut d'abord le diviser en deux parties en desserrant les quatre vis creuses M12 qui permettent de fixer l'ensemble de la mâchoire mobile à la mâchoire fixe. Les supports de montage sont ensuite fixés à l'ensemble de la mâchoire fixe à l'aide de 2 boulons à haute résistance M16 pour chaque support (voir Fig. B).

Les deux barres de positionnement sont à présent placées de façon symétrique de part et d'autre des câbles porteurs et sont fixées au plancher de la salle des machines ou à l'aciérie à l'aide des fentes se trouvant aux deux extrémités des barres. Les barres peuvent également être montées sur une chape en résine époxyde ou composé similaire. Les supports de montage peuvent maintenant être boulonnés aux barres avec 4 boulons à haute résistance M12.

**Remarque : les fixations ne devront résister à aucune force latérale ; elles peuvent donc être de type léger** (en général, boulons Rawl M12).

Le frein à câble VG peut maintenant être calé entre les supports et les barres de positionnement, comme il convient, pour garantir que la mâchoire fixe est verticale et perpendiculaire aux câbles de l'ascenseur.

Pour faciliter le positionnement du frein à câble VG, il est possible de remonter l'ensemble de la mâchoire en utilisant les 4 boulons à haute résistance M16, pour que les câbles soient coincés entre les mâchoires et que le frein à câble VG puisse être tenu au centre par les câbles. Le frein peut alors être déplacé de façon latérale pour obtenir le jeu de fonctionnement souhaité entre le câble et la mâchoire fixe.

En actionnant le levier de commande, la mâchoire mobile se dégage des câbles en étant soulevée jusqu'à la position déterminée. Veuillez noter qu'une alimentation de 12 V cc doit être fournie à l'électroaimant et maintenue à cette puissance pour que la mâchoire reste dans la position déterminée. Le jeu de fonctionnement au niveau des deux mâchoires est ensuite vérifié sur la totalité de la course de l'ascenseur. Le jeu de fonctionnement entre la mâchoire fixe et les câbles de l'ascenseur doit demeurer aussi petit que possible (pour le jeu maxi., cf. tableau en page 1). Serrez tous les boulons de fixation.

Le jeu sert uniquement à éviter que les câbles de l'ascenseur ne frottent contre la mâchoire fixe pendant le fonctionnement normal de l'ascenseur.

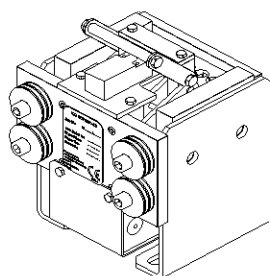


Fig. A  
Tel que livré

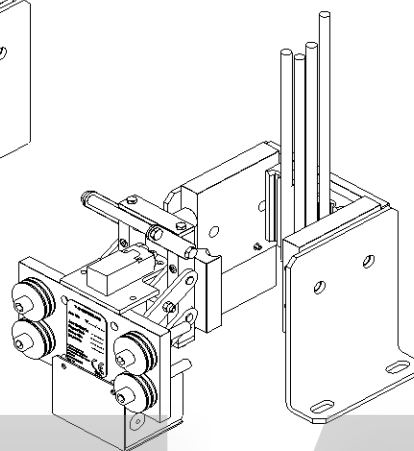


Fig. B  
Montage de la mâchoire mobile

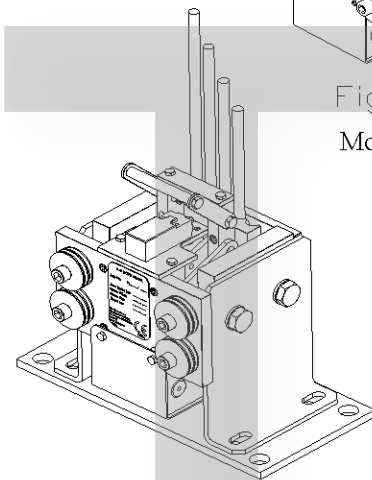


Fig. C  
Tel qu'installé



# EC Certificate



## Type Examination

No. BSI-LA-72024

Category, make and type or trade name: Ascending car overspeed protection device  
Type: Rope Brake  
Model: VG

Name and address of Manufacturer: Atwell International Ltd  
15 Collets Green Road  
Powick  
Worcester, WR2 4BN

Name and address of Certificate holder: Atwell Ltd (Trading as Cameron Design)  
The Studio, 1 Prescott Close  
Rectory Farm  
Northampton, NN3 5HZ

Date of submission for EEC design-examination: 28 November 2002

Certificate issued on the basis of the following requirement: On the basis of our examination under the requirements of Council Directive 95/16/EC Annex V of the Lift Directive, as recorded in BSI Test Report 239/4412523/2 of 2 dated 27 January 2003

Date of design-examination: 27 January 2003

Documents bearing the design examination number shown above are annexed to this certificate: Report No. 239/4412523/2 of 2

For and on behalf of the British Standards Institution, a Notified Body for the above Directive (Notified Body Number 0088):

Anne Boyd, Divisional Director, Product Services Operations

**ATWELL  
INTERNATIONAL LIMITED**

First Issued: 27 January 2003

Date: 27 January 2003

Page: 1 of 2

Any modification to the design of this product will invalidate this EC-Design Certificate and the BSI Notified Body, Number 0088, must be informed without delay

**BSI**  
Product Services

BSI Product Services  
Meylands Avenue, Hemel Hempstead, Hertfordshire HP2 4SQ United Kingdom  
Tel: +44 (0)1442 239442 www.bsi-global.com  
BSI Group Headquarters: 389 Chiswick High Road, London W6 4AL Tel: 01208 996 9000

# EC Certificate

## EC Design Examination

No. BSI-LA-72024

### ADDITIONAL INFORMATION

#### LIMITATIONS OF CERTIFICATE VALIDITY

This EC type-examination certificate is only valid when VG Rope brake is installed to operate as ascending car overspeed protection device under the following limitations:

1. This certificate covers the rope brake as shown in production drawing No. PD 120001 and relates to the approved CDS design drawings as listed in the drawing register of the technical dossier.
2. This certificate does not cover any separate control unit to the rope brake. The rope brake is to be actuated from the electrical switch of a separate EC certified speed-monitoring device (Overspeed governor).
3. The rope is certified for the following dynamic braking forces:

Disc spring thickness (mm)	Dynamic braking force (N)
2.0	6500
2.5	10500
3.0	1400

4. The approved vg rope brake application calculation spreadsheet must be used for calculating the disc spring thickness to be employed and verifying the application.

For and on behalf of the British Standards Institution, a Notified Body for the above Directive (Notified Body Number 0088):



Anne Boyd, Divisional Director, Product Services Operations

**ATWELL**  
INTERNATIONAL LIMITED



First Issued: 27 January 2003

Date: 27 January 2003

Page: 2 of 2

Any modification to the design of this product will invalidate this EC-Design Certificate and the BSI Notified Body, Number 0088, must be informed without delay.

**BSI**  
Product Services

BSI Product Services  
Mylbonds Avenue, Hemel Hempstead, Hertfordshire HP2 4SQ United Kingdom  
Tel +44 (0)1442 230442 www.bsi-global.com  
BSI Group Headquarters: 389 Chiswick High Road, London W4 4AL Tel: 02028 256 9000

Report No 239/4412523/2 of 2 This Report consists of 5 pages  
(Annexed to EC type-examination certificate BSI-LA-72024)

Client Cameron Design on behalf of Atwell International Ltd  
The Studio 15 Collets Green Road  
1 Prescott Close Powick  
Rectory Farm Worcester  
Northampton WR2 4BN  
NN3 5HZ

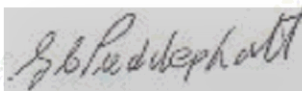
Authorization Application documentation signed by D. Cameron dated 28 November 2002

Subject Technical dossier  
Ascending car overspeed protection device – Model VG Rope brake

Directive 95/16/EC  
Annex V: A EC type-examination

Result See text

Prepared by T Baker  Scheme Manager

Authorized by G Puddephatt  Scheme Manager

Issue Date 27 January 2003

### Conditions of Issue

This Report is issued subject to no extract, abridgement or abstraction from its content being published or used to advertise or promote a product, process or service without the written consent of the Divisional Director, BSI Product Services, who reserves the absolute right to agree or reject all or any of the details of any items or publicity for which consent may be sought. The content applies only to the particular subject stated in this Report. The issuing of this Report does not indicate any measure of Approval, Certification, Supervision, Control or Surveillance by BSI of any product, process or service.

**BRITISH STANDARDS INSTITUTION  
PRODUCT SERVICES DIVISION**

**1 INTRODUCTION**

**1.1 This Report**

This report details the EC type-examination of the Cameron Design technical dossier for the VG Rope brake for use as ascending car overspeed protection

The technical dossier was received on 16 December 2000 and the assessment commenced on the 2 January 2003.

**1.2 EC Type-Examination**

EC type-examination is the procedure whereby a notified body ascertains and certifies that a representative specimen of a safety component will permit the lift to which it is correctly fitted to satisfy the relevant requirements of the Directive.

**2 SUMMARY**

The Cameron Design VG Rope brake and the associated technical dossier have been evaluated against the procedures of Annex V:A EC type-examination of Directive 95/16/EC.

Against these procedures it has been found that the certificate holder (Cameron Design) and the manufacturer (Atwell International Ltd) complied with the requirements of Annex V:A of the Directive.

It is mandatory that the manufacturer informs BSI of any alteration, even of a minor nature, which they have or plan to make to the approved component, including new extensions or variants not specified in the original technical dossier.

Before placing a CE marked component on the market the manufacturer must additionally comply with either Annex VIII Product Quality Assurance or Annex XI Conformity to type with random checking.

Cameron Design and Atwell International have chosen the Annex XI Conformity to type with random checking route for this application. This product was covered in the initial inspection dated 15 November 2002 and is covered under BSI Report No. 239/4412523/1 of 2.

**STA**

**BRITISH STANDARDS INSTITUTION  
PRODUCT SERVICES DIVISION**

**3 RESULTS**

**3.1 EC Type-Examination**

**3.1.1 Application**

The application for EC type-examination must be lodged by the manufacturer of the safety components, or their authorised representative established in the Community, with a notified body of their choice.

The application must include:

- 3.1.1.1 The name and address of the manufacturer of the safety component and of their authorised representative, if the application is made by the latter, and the place of manufacture of the safety components.

**Assessment:- Complies**

The name and address of the manufacturer and authorised representative is Atwell International Ltd as shown on the front cover of this report. Cameron Design, also as shown on the front cover of this report, is the certificate holder.

- 3.1.1.2 A written declaration that the same application has not been lodged with any other notified body.

**Assessment:- Complies**

The declaration is inclusive in the application documentation which is signed by D. Cameron, and dated 28 November 2002

- 3.1.1.3 A technical dossier

**Assessment:- Complies**

A technical dossier was included, which meets the requirements of the Directive (see 3.1.2).

- 3.1.1.4 A representative specimen of the safety component or details of the place where it can be examined. The notified body may make reasoned requests for further specimens.

**Assessment:- Complies**

A representative specimen was submitted for type testing to EN81: Part 1:1998. The results of which are contained in BSI Test Report Number 282/4394504 dated 29 November 2002

STA

BRITISH STANDARDS INSTITUTION  
PRODUCT SERVICES DIVISION

**3.1.2 Technical Dossier Assessment**

Insofar as is necessary for the purpose of assessing conformity, the technical dossier should include the following:

- 3.1.2.1 A general description of the safety component, including its area of use (in particular possible limits on speed, load and power), and conditions (in particular explosive environments and exposure to the elements).

**Assessment:- Complies**

The technical dossier contained a general description of the safety component.

- 3.1.2.2 Design and manufacturing drawings or diagrams.

**Assessment:- Complies**

The technical dossier contained design, manufacturing, assembly drawings and a copy the VG Rope brake application calculation spreadsheet, at the time of first issue of certification the design drawing register was at an issue date of November 2002 and the spreadsheet was at version 4.

- 3.1.2.3 Essential requirement(s) taken into consideration and the means adopted to satisfy it (them) (e.g. a harmonised standard).

**Assessment:- Complies**

The technical dossier contains details of the essential requirements taken into consideration and the means adopted to satisfy them.

- 3.1.2.4 Results of any tests or calculations performed or subcontracted by the manufacturer.

**Assessment:- Complies**

The technical dossier contains a copy of the relevant BSI Report containing details of type testing to EN81: Part 1:1998. Also contained in the file are Cameron Design calculations and test data/analysis.

- 3.1.2.5 A copy of the assembly instructions for the safety components.

**Assessment:- Complies**

The technical dossier contained copies of the instructions for installation and maintenance.

- 3.1.2.6 Steps taken at the manufacturing stage to ensure that series-produced safety components conform to the safety component examined.

**Assessment:- Complies**

Atwell International is accredited to ISO 9001:1994 and Schedule 12 of the lift regulations by Zurich. The dossier contains details of the manufacturing control plan for the safety component.

**BRITISH STANDARDS INSTITUTION  
PRODUCT SERVICES DIVISION**

**3.2.2 EC Declaration of Conformity**

The manufacturer must draw up an EC Declaration of Conformity.

**Assessment:- Complies**

The technical dossier contains a copy of the Declaration of Conformity.

**3.2.3 CE Conformity Marking**

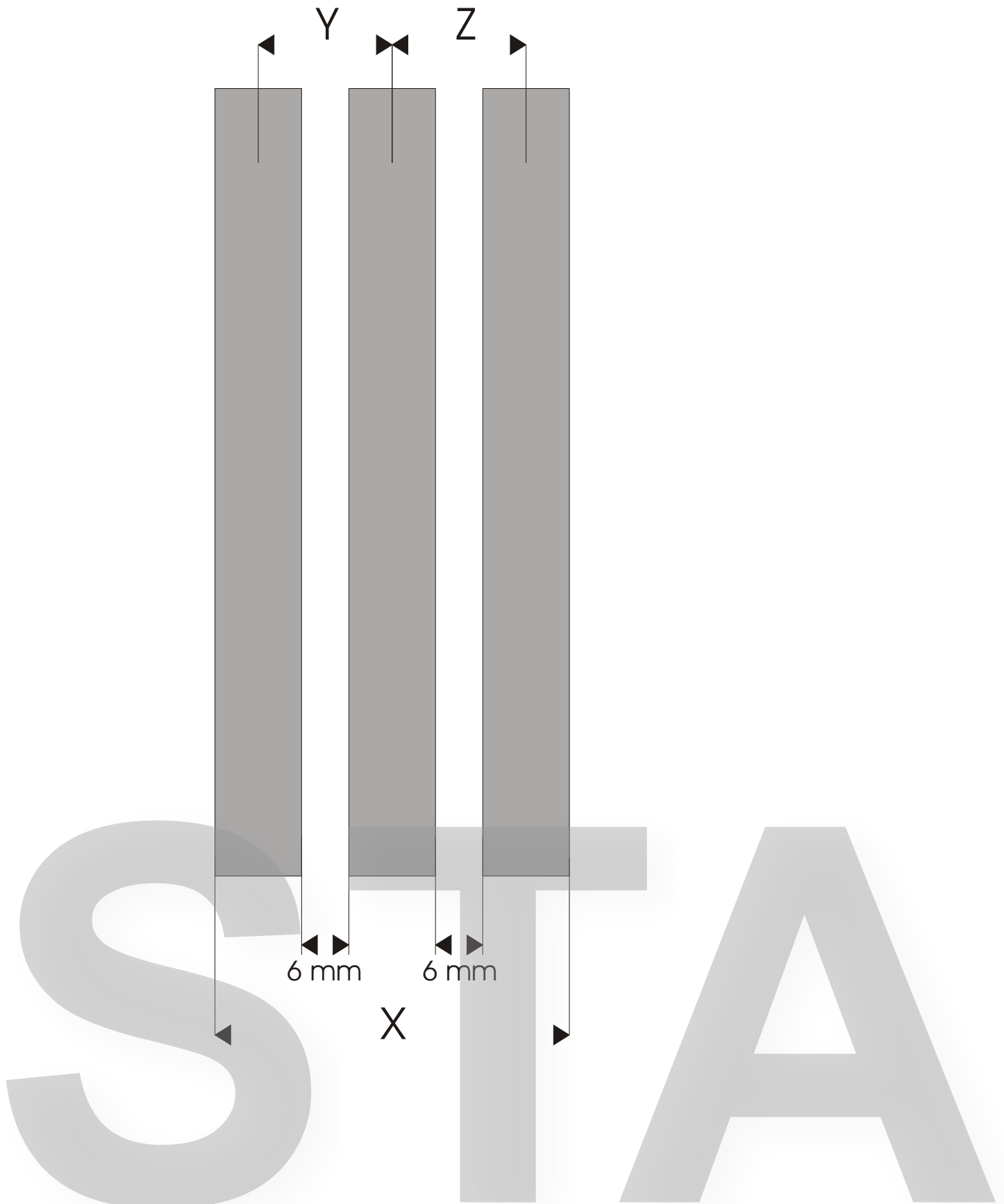
The manufacturer must affix the CE marking to each specific safety component. The manufacturer must also affix the notified body's 'identification' number during the manufacturing process

**Assessment:- Complies**

The technical dossier contained a copy of the CE Mark drawing.

STA

# Relevé pour le pas des cables



# FREIN A CABLE VG

## CONSIGNES POUR LIBERER LE FREIN :

Une fois que le frein a été enclenché, suivez les consignes ci-après pour le libérer.

- 1) Recherchez les raisons pour lesquelles le frein s'est enclenché et prenez les mesures qui s'imposent. Après une panne de courant au niveau de l'ascenseur, la batterie de secours permet de dégager les mâchoires pendant 6 heures environ ; il faut ensuite la remplacer.
- 2) Effectuez une inspection visuelle du frein à câble VG.
- 3) Lisez les consignes locales d'enroulement manuel.
- 4) Enroulez à la main sur environ 25 mm, vers le bas.
- 5) Appuyez sur le bouton de remise à zéro, sur le boîtier de commande du frein à câble VG, et laissez appuyé jusqu'à ce que le voyant vert s'allume.
- 6) Dégagez la mâchoire mobile des câbles en vous servant du levier de commande du frein à câble jusqu'à ce que l'électroaimant s'enclenche, ce qui libère les câbles de l'action des mâchoires.
- 7) Continuez en suivant les instructions d'enroulement manuel pour la machine à réducteur.

**Remarque : – Si le parachute de sécurité descendant a fonctionné, il faudra réinitialiser le frein à câble VG avant d'effectuer un enroulement manuel vers le haut.**

## CONSIGNES DE MAINTENANCE :

Vous devez faire les vérifications suivantes **tous les 6 mois** :

- 1) La « mâchoire mobile » doit être desserrée et il faut vérifier le frein pour s'assurer que les câbles se retrouvent serrés entre la « mâchoire mobile » et la mâchoire fixe.
- 2) La partie supérieure de la « mâchoire mobile » doit se trouver entre 8 et 12 mm au-dessus de la partie supérieure de la mâchoire fixe lorsque la « mâchoire mobile » est desserrée. Si cette dernière est à moins de 8 mm, cela signifie peut-être qu'il y a usure des câbles ou de la « mâchoire mobile ». Si les mâchoires sont usées, il faut alors les remplacer.

*Un degré limité d'usure des câbles peut être acceptable ; il faut alors réinitialiser le frein à câble à l'aide de différentes cales. Seule une personne compétente doit effectuer une telle tâche.*

**Si une telle intervention est nécessaire, veuillez contacter le fabricant (Atwell International).**

- 3) L'interrupteur de sécurité sur le frein à câble doit avoir fonctionné.
- 4) Il n'y a aucune gêne dans le mouvement de la tringlerie de la « mâchoire mobile » lorsqu'elle est opérée manuellement.
- 5) Assurez-vous que la batterie de secours est suffisamment chargée. Veuillez noter qu'il faut la remplacer au bout de cinq ans après installation. Contactez Atwell International Ltd si vous avez besoin de pièces de rechange.

Le seul impératif en terme de maintenance est de vaporiser les bras articulés et les ressorts à disques d'un lubrifiant hydrofuge au moindre signe de corrosion atmosphérique.