

Moskevská 1464 výtah malý pravý

1. Historie 2012 - 2019

29.03.12	nejede	Výměna ŘJ pohonu KD	fa 7569	14 727
12.09.12	REPASE	spínač Fermator KD 4ks 3920 kladky KD horní 4ks, dolní 4ks 7120 kladky ŠD horní 4ks, dolní 4ks 4480 boční kladka dveří 12ks 11550		
20.09.12	prevence	Výměna řídicí jednotky KD, seřízení	fa 0276	10 070
21.12.12		výměna vlečného kabelu-VK plochý, VK datový, závěs. Klín	fa 7892	44 482
21.12.12		nejede - podjetý v ONP kouzlo se nepovedlo		
22.01.13		velký elaborát s p. Lhotským (fa EL-VY), vyměněn celý stromeček elementů mezi ŘD a ONP		
27.01.13	je mimo st	výměna kopírbloku, kontrola, seřízení	fa 2635	30 000
13.01.14	prevence	výměna kabelu pohonu KD	7975	660
12.08.16	nejede	výměna fotolišty a řídicí jednotky KD, zprovoznění	2503	17 510
09.08.18		výměna ŘD KD	5285	20 471
15.08.18		výměna pohonu KD	5469	21 479
08.03.19		výměna ŘD a pohonu KD, výtah uveden do provozu	7552	50 695
08.03.19		opět nejede, stojí ve 16.p.		
10.4.2019		výměna kladek KD a ŠD v 0 a 1.p. Večer opět stojí mezi 12 a 13.p. Opět vypnut		
29.4.2019		výměna kladek ŠD ve 13.p. Večer opět stojí mezi 3-4.p. Opět provozovatelem vypnut		

Závěr:

Praktická nepoužitelnost výtahu v letech 2011-12 skončila výměnou kopírbloků v lednu 2013.

Od r.2013 do poloviny r.2018 nebyly s výtahem žádné dramatické potíže.

Přesto byly součásti, související s pohybem dveří opakovaně měněny. Vým. ŘD a pohonu KD v roce 2018 spadá do období rekonstrukce chodeb domu. Ta skončila v říjnu 2018

Od r.2012 dosud bylo vyměněno:

- Řídicí deska pohonu KD : celkem 5x, naposledy 8.3.19
- Pohon KD : celkem 2x, naposledy 8.3.19
- Kladky KD : 2x 10.4.19
- Kladky ŠD (0, 1. Patro) 2x 10. 4.19
- Vlečný kabel 1x 21.12.12

Od ledna 2019 dosud je výtah opět prakticky nepoužitelný

2. V r.2019

Až do konce roku 2018 byla spolehlivost výtahu v normě. V domě proběhla od 30.4.2018 rkst. stěn, stropů a podlah obytných pater, skončila v říjnu 2018. Čistotě byla věnována po zkušenostech z Uzbecké zvýšená pozornost, ale je pravda – v červenci až srpnu se v domě prášilo. **V lednu až červenci byl ale výtah zcela bezporuchový.** V srpnu přišla série poruch. Vyměnili jsme ŘD a pohon KD.

09.08.18	Pohotovost dveře Op	stavba, rekonstrukce Procházka	5271	1 183
08.08.18	Porucha řízení kabinových dveří	dtto	5278	1 014
09.08.18	výměna ŘD KD	dtto	5285	20 471
15.08.18	výměna pohonu KD (možná zbytečně)	dtto	5469	21 479
24.08.18	seřízení celoplošné závory	dtto	5734	1 691
30.11.18	Nejede. ŘJ nehlásí chybu. Čištění, seřízení, dveře , kontakty. Pohotovost		7456	2 536

Další série poruch nastala v lednu 2019 a trvá dosud:

25.01.19	nejede - podjetý o 10 cm v 9.p., mlátí dveřma			
10.02.19	nejede - obnovení a kontrola fce KD		8808	2 156
15.02.19	nejede, stojí v 9.patře, dveře zavřené, - výměna ŘD dveří (bude se ještě měnit pohon dveří?) Měnilo se již v r. 18 !			
08.03.19	výměna ŘD a pohonu KD, výtah uveden do provozu		7552	50 695
08.03.19	opět nejede, stojí ve 16.p.			
15.3.19	stále se zastavuje - vliv průvanu v domě? - přitiskne ŠD v ONP, nemůžou se zavřít? - zaslepit okna ve strojovně			
15.03.19	stojí v ONP – uváží Ilja-daniel Čobírka (foto) - asi to bude v elektronice - přijede EL-VY			
17.3.2019	zprovozněn, ale za 15 minut opět stojí mezi 0-1p. Pak zase jezdí, v 19 hod stojí ve 13.p. - vypnut			
27.3.2019	Dodána kniha odborných prohlídek		9446	541
10.4.2019	výměna kladek KD a ŠD v 0 a 1.p. Večer opět stojí mezi 12 a 13.p. Opět vypnut			
29.4.2019	výměna kladek ŠD v 13.p. Večer opět stojí mezi 3-4.p. Opět vypnut. Od 2.5 je výtah odstaven.			

Zopakovali jsme výměnu ŘD a pohonu KD a dále pracujeme s hypotézou, že pohon kabinových dveří nesmí být zatěžován ani moc, ani málo. Jinak ŘD KD vytváří poruchový signál , zastaví se, dveře se nezavřou a výtah neodjede. **Dveře musí chodit všechny stejně, tedy :**

2.1. Vyměnit kladky a prahy na všech ŠD.

To ale stojí 280 tisíc Kč a výsledek není zaručen. Vyměníme je tedy jen v 0. a 1. patře, objednáme ještě 4 sady a budeme je měnit jenom v těch patrech, kde bude mít výtah problém. (Sejmuté elementy z 0,1 a 13.p byly předány SVJ)

Udělali jsme to ještě ve 13. patře (29.4.19) a večer (17.30) výtah opět stál, tentokrát ve 4. patře. Stojí přesně ve stanici, dveře pootevřeny cca 10 cm od polohy otevřeno, kabina svítí. Na voliči v kabině svítí 3,2,9.

- KD byly proti odporu pohonu zavřeny ručně zevnitř (VZ).. V zavřené poloze drží už samy a výtah sníženou /dojížděcí rychlostí sjel do 3.p. Dveře se otevřou a vzápětí samy zavírají. Opět se ale zastaví cca 10 cm od otevřené polohy. Opět jsou proti odporu pohonu ručně zavřeny a výtah stejným způsobem sjede ještě do 2.p. Postup s dveřmi se opakuje stejně. Výtah se rozjede vzhůru, hned ale zastavuje a otevírá dveře. Zastavil podjetý cca 25 cm ve 3.P. Dál už nebyl pokoušen a byl vypnut.
- Následně 2.5. po zapnutí výtahu (TK, VZ) výtah, řízen ze strojovny, jezdí. Ale po chvíli zastaví. Na místě sledujeme výše popsanou podobu problému, která je dále označována jako P (problém). Zatlačení dveří zpět do polohy otevřeno (odpor je minimální) se funkce dveří obnoví (zavřou se) a výtah odjede do zvolené stanice. Kladky už neměníme a snažíme se nastavit předpětí pružiny ŠD tak, aby dveře

- fungovaly – nezatěžovaly moc pohon a přitom dovíraly dveře. Problém P se pak opakuje ve více stanicích, ŠD samotné ale nikde nevykazují významný odpor – chodí volně. Opakované seřizování pružin ŠD na více patrech nepřináší pokrok ve funkci výtahu. Je 10 hodin, končíme. Více udělat nelze.
- c) VZ pak ještě do 12 hodin provedl s výtahem 11 kontrolních jízd – výsledek je zaznamenán níže v tabulce. Po ukončení je výtah opět vypnut, není provozuschopný, stojí v 0. patře. **Zůstává odstaven.**

	jízda										
patro	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
směr jízdy	nahoru	dolu	nahoru	dolu	nahoru	dolu	nahoru	dolu	nahoru	dolu	nahoru
0	ok			ok	ok	ok	ok	ok	ok	ok	ok
1	ok			ok	ok	ok	P	P	ok	P	P
2	ok			ok	ok	ok	ok	ok			
3	P			ok	ok	ok	P	ok			
4	ok			P	ok	ok	ok	ok			
5	ok			ok	ok	ok	ok	ok			
6	ok			ok	P	ok	ok	ok			
7	ok	PS		ok	ok	ok	ok	ok			
8	ok	ok			ok	ok	ok	ok			
9	ok	ok			ok	P	ok	ok			
10	ok	ok	ok		ok	ok	ok	ok			
11	ok	P	ok		ok	P	ok	ok			
12	ok	ok	ok		ok	ok	ok	ok			
13	ok	ok	ok		ok	ok	ok	ok			
14	ok	ok	P		ok	2 krát	ok	ok			
15	ok	ok	ok		ok	ok	ok	ok			
16	ok	ok	ok		ok	ok	ok	ok			
17	ok	ok	ok		ok	ok	ok	2 krát			

Legenda k tabulce:

- P1** - je výše popsáný projev problému – při pokusu výtahu o zavření pohon dveře zastaví cca 10 cm od polohy otevřeno. Pokud je rukou zatlačíme lehce zpět do polohy otevřeno, výtah pokus opakuje a tentokrát již dveře zavře a výtah odjede.
- 2 krát** znamená, že dveře bylo nutno zatlačit do polohy otevřeno 2x, aby výtah dveře zavřel a odjel.
- PS** – při zatlačení dveří do polohy otevřeno se rozsvítila pravá polovina tlačítek na voliči stanic v kabině, výtah zavřel dveře a odjel do 9.patra a dále pokračoval po jednom patře až do 17.p.
- Poznámka** : Do stanic výtah dojíždí přesně, nepodjíždí, ani nenadjíždí

2.2. Rozbor výsledků a z nich plynoucí otázky

a) Je problém P1 v tom, že ŠD ve všech patrech nechodí stejně?

To se nezdá. Dveře sice nechodí úplně stejně (to ani nemohou, protože ani nové se nechovají naprosto stejně), ale chodí volně. Všechny. Přitom problém P se opakuje náhodně v různých patrech, ale projevuje se vždy úplně stejně. Při 7 a 8. Jízdě se projevil i v prvním patře, kde kladky ŠD i KD jsou vyměněny za nové.

Co znamená, že dveře „chodí stejně“? Nic není předepsáno, žádné hodnoty, žádné tolerance, posuzuje se citem, zkusmo. Jestliže není nic předepsáno a nic se objektivně neměří, nemohou chodit stejně ani ŠD na novém výtahu.

Problém P1 se navíc vyskytuje i v 1. patře, kde jsou už všechny kladky nové.

b) Proč se problém P1 vyskytuje i v 1.patře?

Kladky jsou zde nové a tedy KD i ŠD by zde měly chodit standardně, tedy „stejně“- resp. natolik stejně, jak je dáno „stejným“(standardním) odporem jejich nových vodících kladek. Pokud by si ŘD „pamatovala“ problém P1 z jiných pater, v nultém a v prvním patře by se měla paměť „srovnat“. Proč se tedy problém P1 vyskytuje i v 1. patře?

c) Proč malý levý ani nákladní výtah problém P1 nemají?

Na malém levém výtahu také nechodí všechny dveře „stejně“ a přesto funguje. Levý malý výtah prošel stejnou prašnou zátěží, jako ten pravý. Přesto levý malý a nákladní výtah chodí stále v podstatě bez závad. Na malém levém jsou také vyměněny vodící kladky KD a ŠD v 0 a 1. patře.

d) Není problém v základním seřízení ŘD nebo pohonu KD?

Do toho nemůžeme zasahovat. Nejde to vůbec, nebo na to nejsme zařízení?

e) Je nastavení mezních hodnot proudu stejné v nových agregátech (ŘD, pohon dveří) stejné jako v původních?

Do jaké míry jsou nové pohony (včetně ŘD) slučitelné se stávajícím provedením výtahů (zavírání ŠD pružinou?...). Nevede omezená slučitelnost k zástupnému požadavku, že dveře musí chodit „stejně“? A co pružiny? Také musí „chodit stejně“? Také se mají vyměnit?

f) Kdo vyrábí a kdo dodává ŘD a pohony KD?

Jaká je možnost komunikace s jejich výrobcem? Existuje něco jako průvodní dokumentace (atestáty) těchto agregátů s vyznačením použitelnosti, resp. omezení použitelnosti, resp. kompatibility těchto dnes vyráběných agregátů (vyšších sérií) s původními agregáty, ustavenými na naše výtahy?

g) Není tu jen problém P1.

Jsou tady ještě další problémy, resp. projevy vad (P2, P3). Dosud jsme jim nevěnovali mnoho pozornosti. Tváříme se, ne však s úplnou jistotou, že prašnost při rekonstrukci domu může za všechno. Naše výtahy jsou také staré a opotřebené. **Krom odkazu na zaprášení ložisek ve vodících kladkách ale nemáme žádné vysvětlení , proč výtah, do konce r.2018 normálně fungující, najednou totálně zkolaboval.**

2.3. Problém P2 – blábol na ukazateli stanic (aktuální pozice kabiny) v kabině,

Projevuje se od prosince min roku na kabinovém ukazateli stanic v malém levém výtahu na Uzbecké (zde od konce minulého roku, kdy v kabině uvázl ve 4 hodiny ráno člověk a nechal se vyprostit hasiči. Tato symbióza je možná jen náhodná. Od března 2019 pozorujeme tento jev i na malém pravém na Moskevské.

Za pohybu kabiny se v ní na digitálním ukazateli pozice kabiny (čísla stanice) se rozsvěčují v kabině jen neúplné číslice. Ve výchozí a v konečné stanici pohybu se ale vždy rozsvítí úplná číslice, odpovídající skutečné pozici výtahu (údaj na ukazateli se „srovná“).

Na vnějším ukazateli polohy kabiny se tato závada neprojevuje – průběžně nabíhají úplná a správná čísla. (ukazatel je na vnější stěně výtahové šachty v 1.patře)

Stejná závada se objevila později i na malém pravém na Moskevské

Příčina objasněná není – poškozený vlečný kabel?

Je zde i názor, že za pohybu se do VK indukuje nějaký cizí signál. Po té, co se stejná závada projevila na druhém výtahu v druhém domě tento názor asi ztrácí na opodstatnění

2.3. Problém P3 – samovolné přerušování jízdy

Dochází k němu méně často, nicméně opakovaně, na všech malých čtyřech malých výtazích na Uzbecké i Moskevské, zpravidla po odjezdu výtahu z 0. patra do zvolené stanice. Krátce poté, co se dá výtah do pohybu, se kabina trhnutím zastaví, trhnutím se otevřou KD, zkoprnělý pasažér několik vteřin zírá na stěnu výtahové šachty, pak se KD trhnutím zavřou, výtah se trhnutím opět rozjede a konsternovaného pasažéra doveze někdy do zvolené stanice – někdy ale také někam jinam, např. do některé příští stanice, případně až do 17. patra. Tam pak, někdy i podjetý, otevře dveře a vyděšený pasažér, který neví co se s ním děje, vyskočí a uteče.

3. Výměna, resp. zásadní modernizace výtahů

Protože naše výtahy již opravdu mají něco za sebou, v r. 2022 – 23, po dokončení rekonstrukce chodeb v obytných patrech domů, je plánujeme vyměnit, resp. modernizovat, ale:

- a) Pokud budeme do opravy malého levého (nebo všech 4 osobních v čp. 1463, 64) nyní investovat významné prostředky (v řádu statisíců nebo snad milionů Kč?), neměly by být v r. 2022-3 ztraceny. Má v takovém případě smysl tyto výtahy měnit/modernizovat už v r. 2022-23, nebo to odložit (o dalších 5 - 10 let)? Za každých vložených 100 tis. Kč bychom měli získat rok dalšího provozu výtahu.
- b) Nebo můžeme mít za to, že oprava výtahu v r. 2019 může být součástí budoucí modernizace/výměny výtahu?
- c) Bude příslušná nabídka celkové modernizace vypracována OTIS už nyní v souvislosti s nynějším stavem výtahů, příp. i odbornou/inspekční prohlídkou? Malý pravý na Moskevské by mohl být pilotním projektem. **Dá nám OTIS takovou nabídku?** (krize výtahů trvá už dlouho a zatím máme jen nabídku na výměnu výtahů na Uzbecké a Moskevské. Tři již nyní odstavené výtahy ale nemohou čekat až na výměnu – musí být opraveny).
- d) Nebo máme řešení hledat jinde?

4. Ještě jeden pohled zpátky.

I když na každém z věžových domů zkolaboval, resp. byl odstaven jeden malý výtah, ten druhý ze dvou funguje docela normálně. Zkusíme-li ale zapnout i ten odstavený, s velkou pravděpodobností se zastaví oba.

Do konce roku 2018 fungovaly všechny normálně výtahy.

Vedeme si od roku 2012 podrobnou statistiku vad našich výtahů. Víme, že několikrát (tzn. relativně často) se v letech 2012-18 stalo i k výměně ŘD a pohonu KD. Protože to ale nebylo častěji než jednou ročně a náklady nevybočovaly ze stále se lepšící tendence, bez problémů jsme to přijali. Nicméně svědčí to o tom, že podobně jako v r.2012 se zavadovost našich výtahů točí stále okolo stejných agregátů a je třeba hledat souvislosti nejen v jejich mechanickém stavu, ale i ve stavu elektrických a elektronických systémů jejich řízení

5. Shrnutí – závěr

- a) **Nefungující výtahy je třeba neprodleně opravit. K tomu je nutno stanovit příčinu jejich problémů.** Bude-li zjištěna, je možno výtahy opravit. Nebude-li objektivně zjištěna, pak pracujeme stylem pokus –

omyl, nebo také můžeme nefungující výtahy odstavit. To je to, co teď děláme, ale to není řešení problému

b) Odstaveny jsou :

Moskevská – malý pravý od 2.5. dosud – nabídka na opravu není. Je pouze nabídka na výměnu veškerých vodících kladek ve všech patrech výtahu za 280 tis.Kč na jeden výtah s tím, že výsledek není zaručen. Nepřijatelné.

Uzbecká - malý levý výtah od 27.5 dosud –žádnou zprávu, ani nabídku dosud nemáme

Vršovická 1461 – malý pravý od 5.6. (do 28.6?) –žádnou zprávu, ani nabídku dosud nemáme

c) Možná, že výtahy mají více latentních, na sobě nezávislých problémů (viz P1, P2. P3), které se samy o sobě do začátku roku 2019 nijak významně neprojevily, ale zatížení prachem v r.2018 na ně zapůsobilo jako spouštěč. Jejich současná aktivizace pak způsobí kolaps výtahu.

Pak oprava může přerůst do rozměru částečné modernizace, která je společně eliminuje. Bude to asi rozsáhlá a nákladná oprava, ale i do takové můžeme jít v rámci platné servisní smlouvy , dostaneme-li dostatečně zdůvodněnou nabídku. Musíme ji ale dostat co nejdříve.

d) Takové nabídky očekáváme od stávajícího smluvního partnera – tady od OTIS. Nedostaneme-li je, musíme je zajistit jinde.