SPECYFIKACJA MODERNIZACJI DŹWIGU OSOBOWEGO

nr ewid. 3127001775 w Przychodni Zdrowia w Błoniu

przy ul. Piłsudskiego 2/4

1. **Charakterystyka dźwigu przed modernizacją:**

- nr rej. 3127001775,
- rok budowy: 1990 r.,
- udźwig: 1000 kg/12osób,
- prędkość nominalna jazdy: 1,00 m/s,
- liczba przystanków: 3,
- wysokość podnoszenia: 6,6 m,
- wysokość szybu: 11,90 m,
- głębokość podszybia:1,75 m,
- wysokość nadszybia: 3,6 m,
- wymiary poprzeczne szybu: G = 2,1 m, S = 2,15 m,
- prowadnice kabinowe: 16x75x90,
- prowadnice przeciw-wagowe: 9x50x50,
- wciągarka: reduktorowa R-5 a silnikiem 12/2 kW,
- sterowanie: zbiorcze dwukierunkowe,
- liny nośne: 4x14 mm,
- linka ogranicznika: 8 mm,
- ogranicznik: KDO - MR2,
- drzwi przystankowe: automatyczne, centralne 1000 x 2000,
- drzwi kabinowe: automatyczne, centralne 1000 x 2000,
- chwytacze: bębnowe – ślizgowe,
- wymiary maszynowni: H = 2,2 m, G = 5,76 m, S = 3,78 m; luk m.: 1,2 x 1 m.

2. <u>Modernizacja dźwigu:</u>

Charakterystyka dźwigów po modernizacji – zakres wymian zespołów:

1. Udźwig min. 1000 kg z maksymalizacją wykorzystania powierzchni przekroju szybu (maksymalizacja udźwigu, powierzchni kabiny, zmiana usytuowania prowadnic).
2. Prędkość nominalna jazdy: min. V = 1 m/s, z regulowaną falownikowo prędkością jazdy dźwigu /regulacja wektorowa/. Falownik z pełnym dostępem do parametryzacji bez używania dodatkowych urządzeń.

   Napęd realizowany przez bezreduktorowy zespół napędowy europejskiej produkcji z ręcznym zwalnianiem hamulca..

   <u>Wyklucza się stosowanie zespołów wyprodukowanych w Chinach.</u>

   Zarówno zespól napędowy jak i jego falownik muszą być zaprojektowane z <u>ok. 15 % zapasem mocy/mpmentu napędowego</u> w stosunku do obliczeniowego momentu obciążenia, dla prędkości nominalnej min. V = 1,0 m/s.
3. Nowe drzwi automatyczne kabinowe i przystankowe 1000 x 2000, o solidnej, skrzynkowej konstrukcji skrzydeł z napędem regulowanym.

   Panele drzwi z blachy nierdzewnej strukturalnej, dobranej wg życzenia Inwestora.
4. Nowa rama kabinowa z chwytaczami dwukierunkowymi podatnymi.
5. Nowa kabina metalowa z blachy nierdzewnej strukturalnej lub z wykończeniem ścian płytami laminowanymi dobranymi wg życzenia Inwestora.

   Struktury blachy i kolory wykończenia uzgodnione z Inwestorem.

   Podłoga kabiny z powierzchnią odporną na ścieranie, wyłożona materiałem zgodnym z życzeniem Inwestora i o możliwie maksymalnej powierzchni dla uzyskania maksymalnego udźwigu

.

Kaseta dyspozycji na całej wysokości kabiny z blachy nierdzewnej z dodatkowymi przyciskami: alarmu- łączności alarmowej, zamykania i otwierania drzwi, wentylatora.

6. Wymiana systemu sterowania ruchem dźwigu. Sterowanie zbiorcze „ dół-góra” oparte na w pełni programowalnym sterowniku, bez używania dodatkowych urządzeń / komputer, tester…/ z poziomu konserwatora w maszynowni, z zaimplementowanym programem monitoringu ruchu - stanu dźwigu na komputerze, z regulatorem falownikowym posiadającym 10- 15% zapas mocy nominalnej – trwałej, stanowiącym komplet konstrukcyjny z silnikiem napędowym. Układ regulacji napędu ze sprzężeniem zwrotnym /”zamknięta pętla”/.

   Dokładność zatrzymania kabiny 2-3 mm.

   Sterownik powinien posiadać funkcję wyłączaniem niektórych odbiorów mocy zasilania w celu oszczędzania energii elektrycznej.

   Sterowanie powinno być oparte na sterowniku mikroprocesorowym, z pełnym dostępem parametryzacji sterowania z poziomu konserwatora w maszynowni w języku polskim, poprzez interfejs alfanumeryczny bez używania dodatkowych urządzeń.

   Wyklucza się stosowanie sterowań z blokadami, niedostępnymi testerami lub innymi rodzajami blokad uniemożliwiającymi prowadzenie konserwacji dźwigów przez dowolną firmę konserwacyjną wybraną przez Inwestora.

7. Piętrowskazywacze typu MARTIX /matrycowe/ lub LCD na każdym przystanku, podające informację o położeniu i stanie układów sterowania dźwigu.
8. Nowe instalacje elektryczne dźwigowe: kabinowe, szybowe i w maszynowni z nową rozdzielnicą elektrycznego zasilania dźwigu.
9. Nowa, pięciożyłowa linia zasilania elektrycznego dźwigu na trasie: rozdzielnia budynku - maszynownia.

10. Nowa instalacja elektryczna oświetlenia szybu i maszynowni z oświetleniem o natężeniu zgodnym z obowiązującymi normami.
11. Wyremontowana maszynownia i szyb - naprawy i malowanie powierzchni ścian, sufitu i posadzki; ew. wymiana drzwi do maszynowni.
12. Wykończone portalami przestrzeni wejść do kabiny na przystankach blachą nierdzewną jaką zastosowano do wykonania kabiny i drzwi.
13. Kasety: dyspozycji / na całej wysokości kabiny/ , wezwań z blachy jak w/w (pkt. 3, 5, 12) z piętrowskazywaczami oraz przyciskami anty- wandalowymi – odpornymi na dewastacje.
14. Zainstalowane moduły komunikacji alarmowej GSM z kabiny oraz oświetlenie awaryjne.
15. Nowe liny nośne wraz z zawiesiami kabinowymi i przeciw-wagowymi.
16. Nowy, dwukierunkowy ogranicznik prędkości z liną i jej obciążką.
17. Nowa, ramowa przeciwwaga oraz ew. wymiana starych prowadnic kabinowych .
18. Opracowanie dokumentacji projektowej-technicznej i uzgodnienie jej z Urzędem Dozoru Technicznego.
19. Przeprowadzenie badań odbiorczych z Jednostką Notyfikowaną, nadanie certyfikatu CE - rejestracja w polskim UDT z wynikiem pozytywnym, dopuszczającym dźwig do eksploatacji.

W ofercie należy dokładnie określić: producenta, typ oraz cechy i parametry zastosowanych zespołów dźwigowych.

Warszawa, luty-marzec 2015 r. Opracował:

inż. Bogdan Budzanowski