

ALY-02

**KAYDIRMALI FREN BLOKU (ÇİFT YÖNLÜ)
MONTAJ, KULLANMA VE BAKIM KILAVUZU**

ALY-02

**PROGRESSIVE SAFETY GEAR (BI-DIRECTIONAL)
MOUNTING, OPERATING AND MAINTENANCE MANUAL**



ALY02

**KAYDIRMALI FREN BLOKU
MONTAJ, KULLANMA
VE BAKIM KILAVUZU**

İÇİNDEKİLER

1. ÜRÜN TANITIMI	6
2. KUTU İÇERİĞİ	7
3. PLAKA VE SEHPA ÖLÇÜLERİ	8 - 9
4. MONTAJ ÖNCESİ YAPILACAKLAR	10
5. MONTAJ	11 - 13
6. PARÇALAR	14 - 15
7. GÖVDE ÖLÇÜLERİ	16 - 17
8. KOL VE GÖVDE POZİSYONLARI	18 - 20
9. FRENLEME ANINDA YAPILACAKLAR	21
10. SIVIÇ	22
11. ETİKET BİLGİLERİ	23
12. TALİMATLAR	24 - 30
13. GENEL BİLGİLER	59 - 61
14. CE BELGESİ VE AB UYUMLULUK BEYANI	62 - 65
15. ENGLISH	32

HIZ VE KAPASİTE BİLGİLERİ

9 mm	KAPASİTE	1450	1600	1800	2120	2300	2525
	NOMİNAL HIZ	2.00	1.60	1.20	1.00	0.80	0.63
10 mm	KAPASİTE	1475	1720	1900	2180	2350	2610
	NOMİNAL HIZ	2.00	1.60	1.20	1.00	0.80	0.63
16 mm	KAPASİTE	1850	1960	2120	2360	2680	2870
	NOMİNAL HIZ	2.00	1.60	1.20	1.00	0.80	0.63

FRENLEME YÖNÜ	VA (MAX) FRENLEME HIZI	MİN TAŞIMA KAPASİTESİ (P+Q)	KILAVUZ RAY TİPİ	KILAVUZ RAY YAĞ ÖZELLİKLERİ	KILAVUZ RAY ÖZELLİKLERİ
AŞAĞI YUKARI	2.15 m/s	600 kg	T70 - T75 - T82 - T89 - T90 - T114 - T125 - T127	DIN51524 HLP32 HLP46	SOĞUK ÇEKME VE İŞLENMİŞ

ALY02 TİP FREN BLOĞU ASANSÖR DİREKTİFİ 2014/33/EU VE 81:20 - 81:50 STANDARTLARINI KARŞILAR.



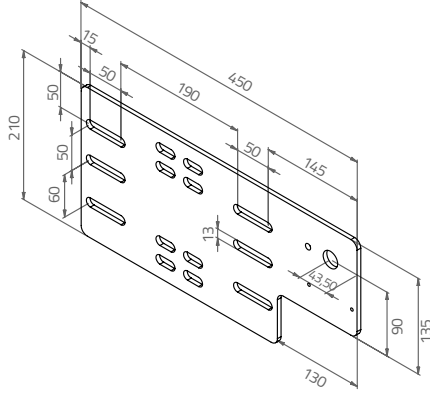
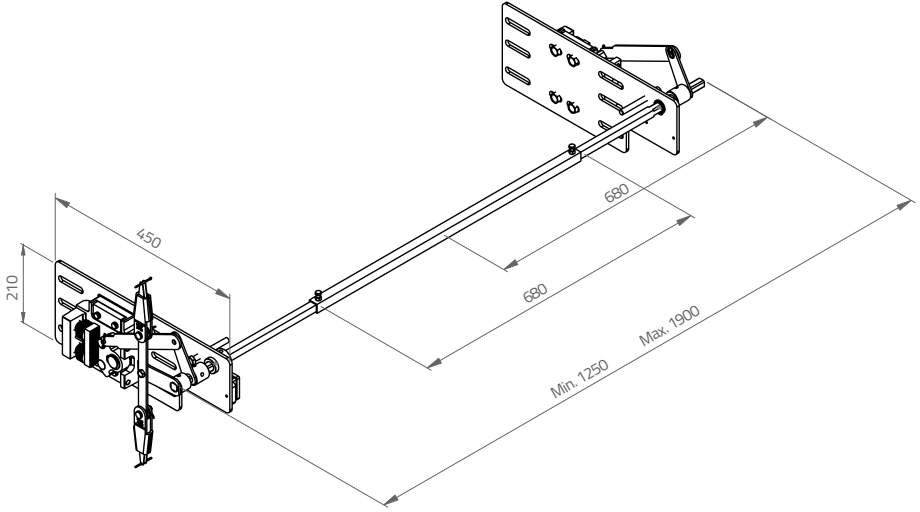
KUTU İÇERİĞİ

Fren Blok Gövdesi	2 takım
Fren Bağlantı Kolu	2 takım
Regülatör Bağlantı Kolu	1 takım
Siviç	1 adet
Halat Klemensi	2 adet
Kurtarma Cıvatası (Alyen Başlı) M10x50	2 adet
Siviç Yuvası Mili	1 adet

Plakalı Fren Blok Kutu Ağırlığı : 21 kg
Plakalı Fren Blok Kutu Boyutları : 46x20x17 cm

Sehpalı Fren Blok Kutu Ağırlığı : 26 kg
Sehpalı Fren Blok Kutu Boyutları : 70x23x30 cm

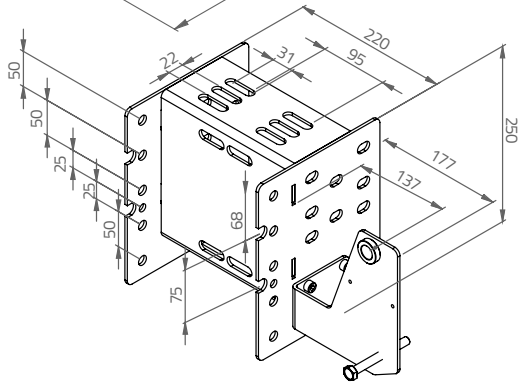
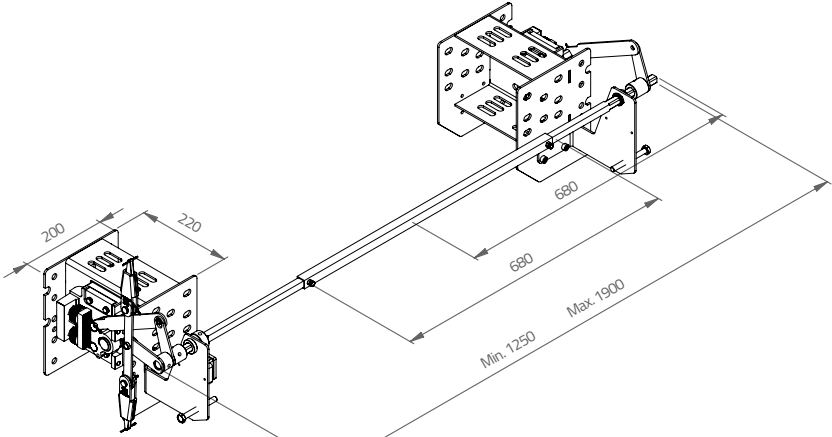
PLAKALI TİP



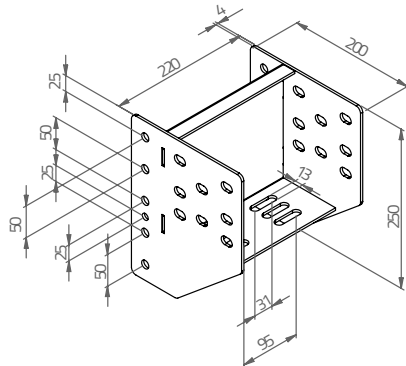
PLAKA

Plaka Kalınlığı 6 mm

SEHPALI TİP



ÜST SEHBA



ALT SEHBA

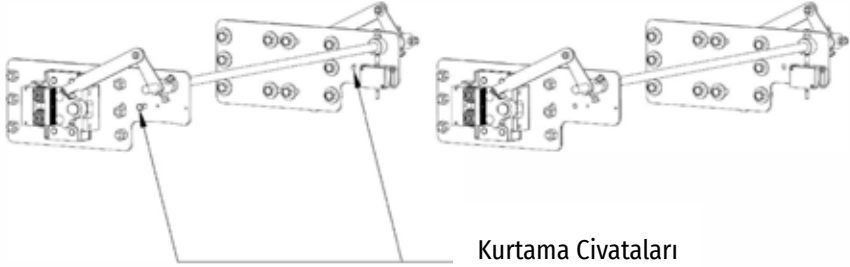
MONTAJ ÖNCESİ YAPILACAKLAR



1- KURTARMA CİVATASI

Frenlemeden sonra kullanılmak üzere kutu içerisinde 2 adet kurtarma civatası vardır. (Alyan Başlı M10x50)

Bağlama Plakasında etiketiyle belirtilmiş olan yerlere takılacak ve frenleme meydana gelmediği sürece kullanılmayacaktır.

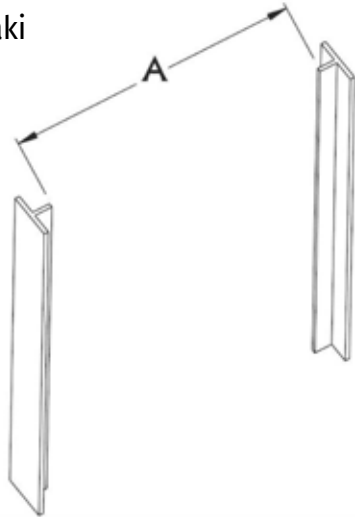


2- FREN BAĞLANTI BOY HESABI

Fren bloğunun oturacağı ray arasındaki mesafeye 14 cm ilave edilerek belirlenecektir.

Örnek:
Rayların ara ölçüsü (A)
150 cm olsun.
 $A + 14 = \text{mil ölçüsü}$

$150 + 14 = 164$ boyunda
mil gerekmektedir.



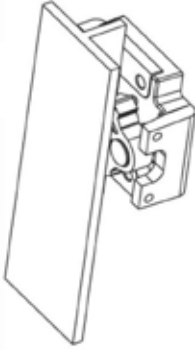
MONTAJ



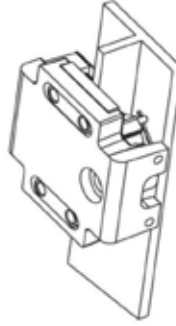
1- FREN BLOKU YÖN SEÇİMİ

Regülatör halatına bağlamak üzere sağ - sol yönde kullanılabileceği gibi aşağı - yukarı yönde de kullanılabilir.

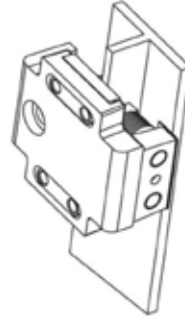
SOL AŞAĞI



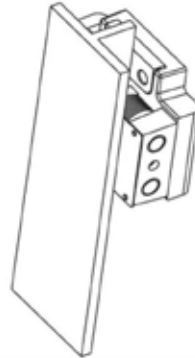
SAĞ AŞAĞI



SAĞ YUKARI

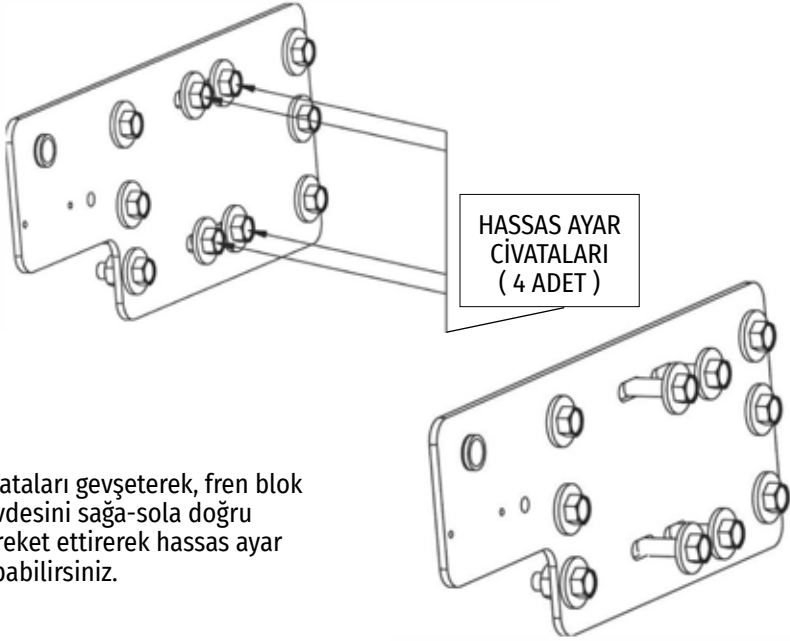


SOL YUKARI



2- SÜSPANSİYON ÜZERİ HASSAS AYAR

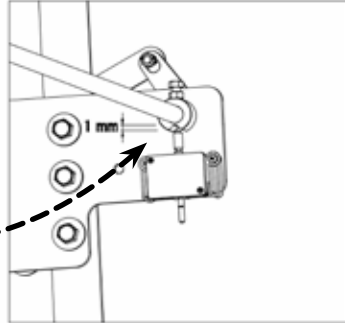
Kutu içerisinde plakaya hazır bağlanmış olarak gelen fren bloku, süspansiyona bağlandıktan sonra üzerindeki ayar civatalarını kullanarak hassas ayar yapılabilmektedir.



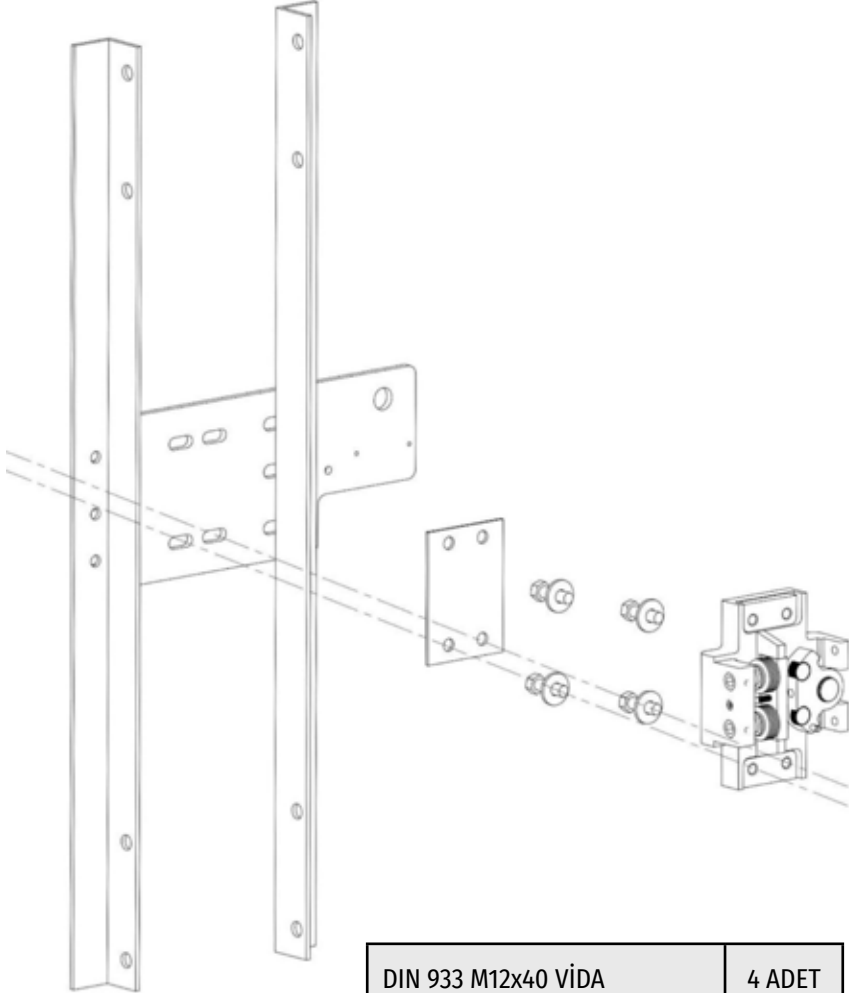
Civataları gevşeterek, fren blok gövdesini sağa-sola doğru hareket ettirerek hassas ayar yapabilirsiniz.

3- SİVİÇ AYARI

Sivîç kanalı ile sivîç pimi arasındaki 1 mm boşluk bırakılacaktır.

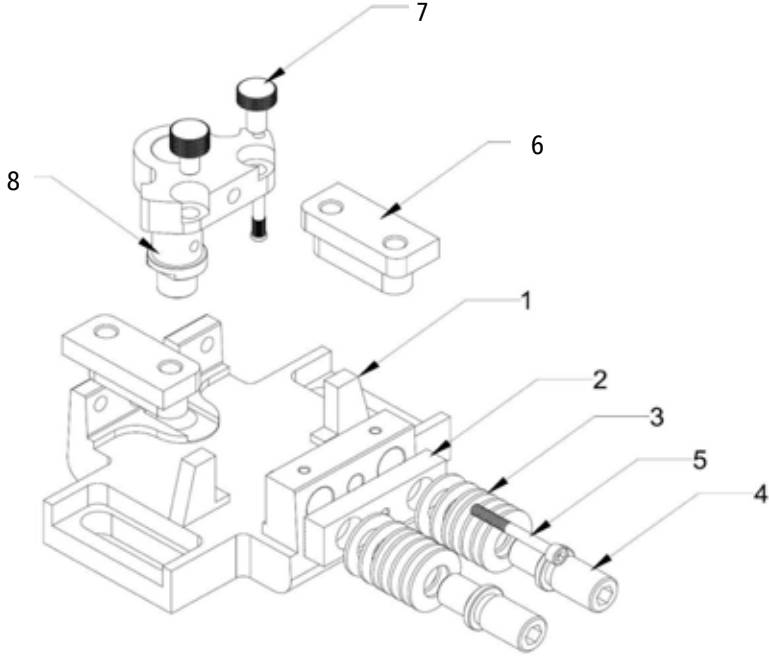


MONTAJ

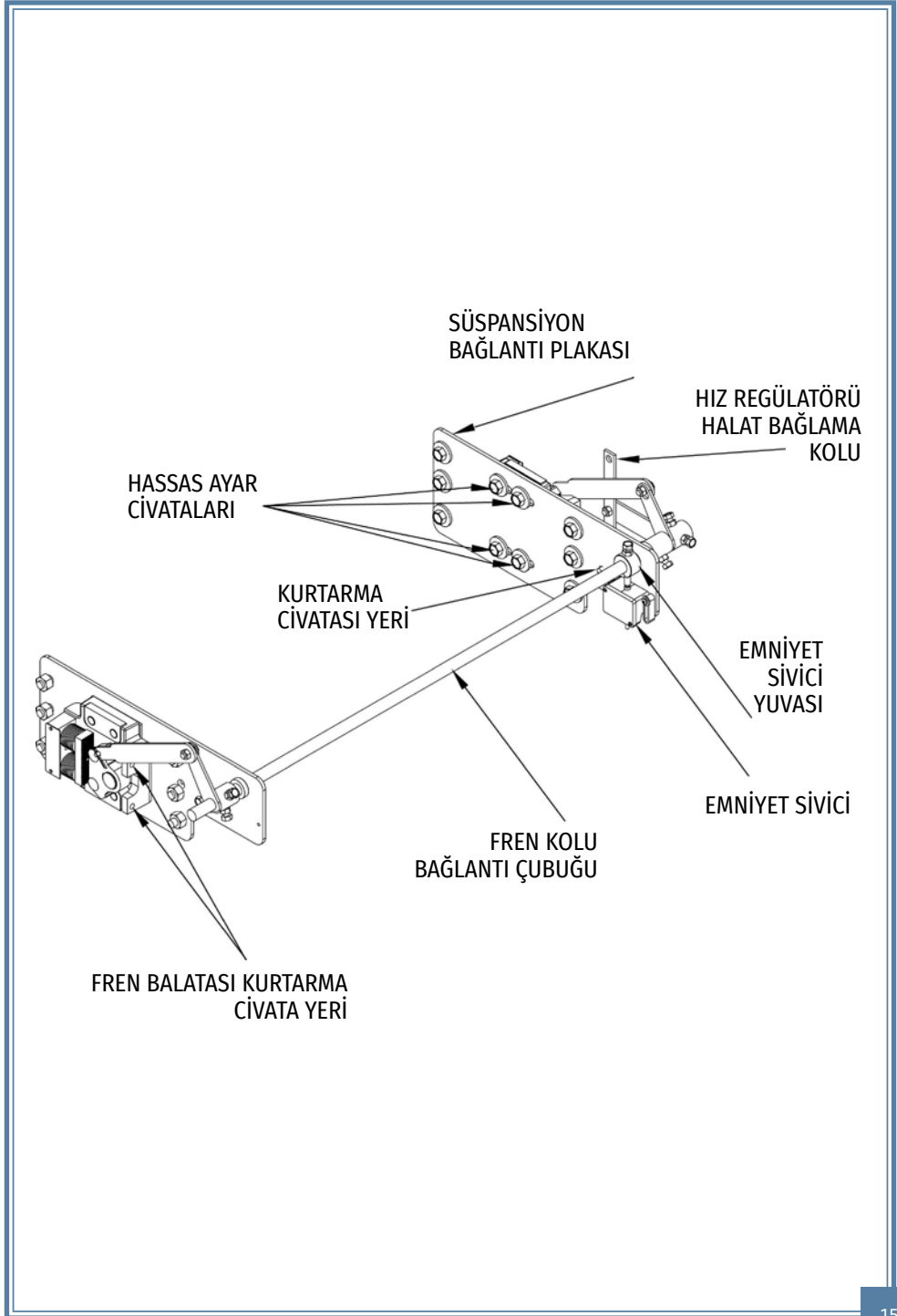


DIN 933 M12x40 VİDA	4 ADET
DIN 7980 M12 YAYLI RONDELA	4 ADET
DIN 6916 M12 PUL	4 ADET

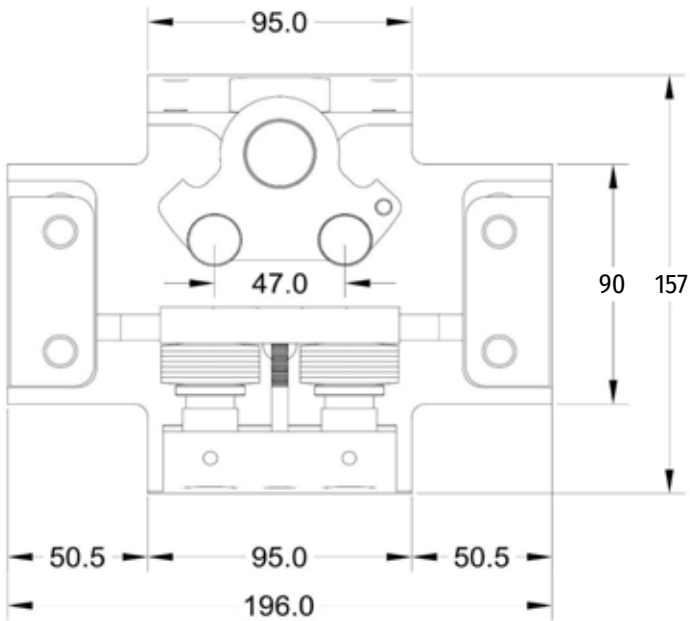
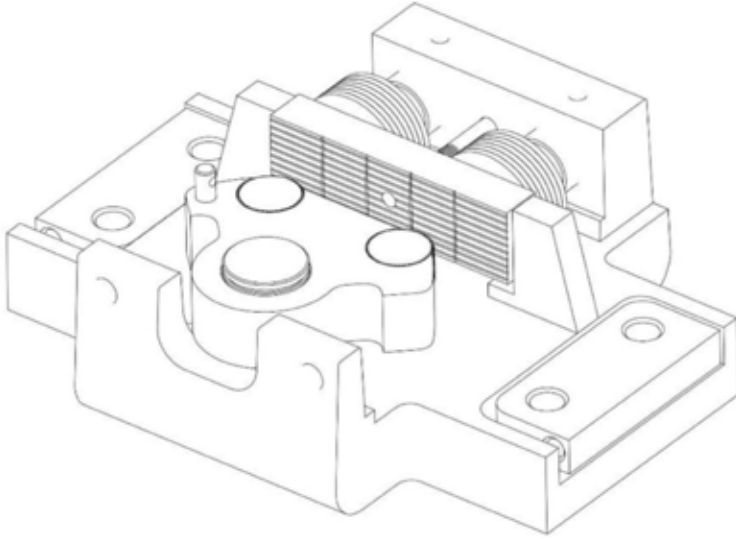
PARÇALAR



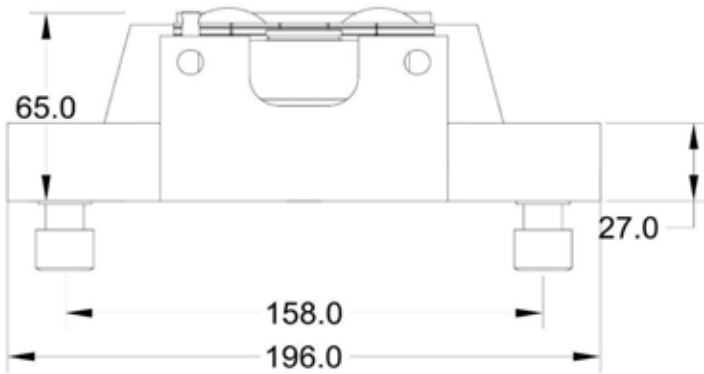
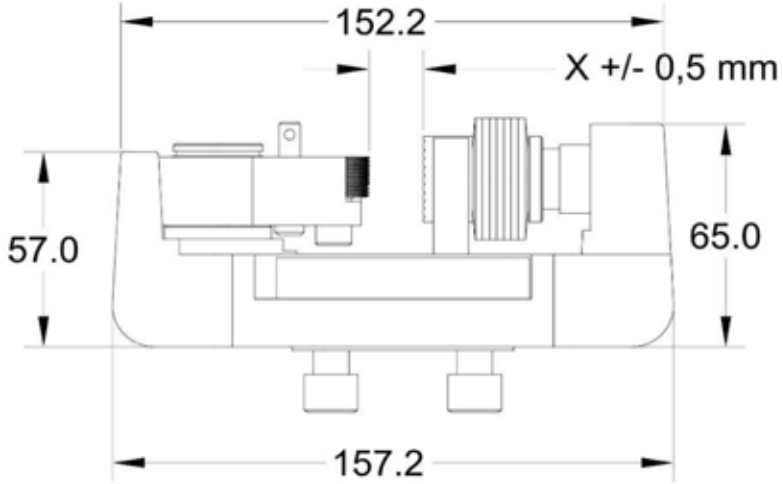
1. GÖVDE
2. BASINÇ PLAKASI
3. ÇANAK PUL (YAY)
4. PİM
5. VİDA
6. ESNEME PLAKA
7. FREN KAMASI
8. BALATA PİMİ



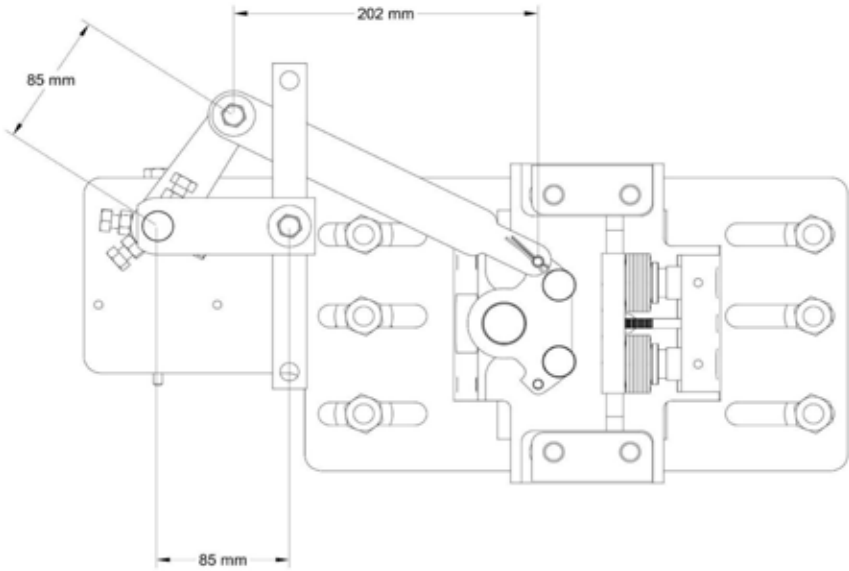
GÖVDE ÖLÇÜLERİ



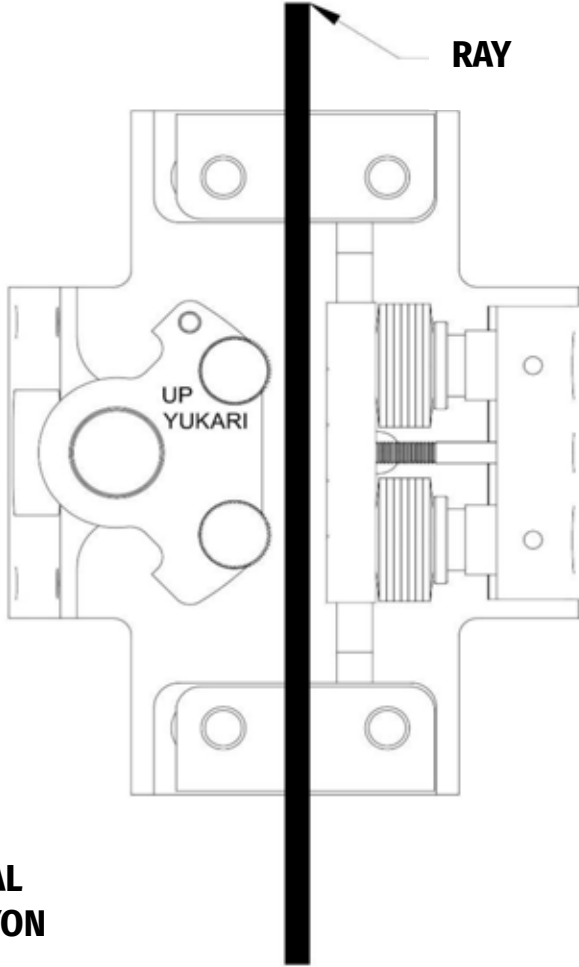
GÖVDE ÖLÇÜLERİ



POZİSYONLAR

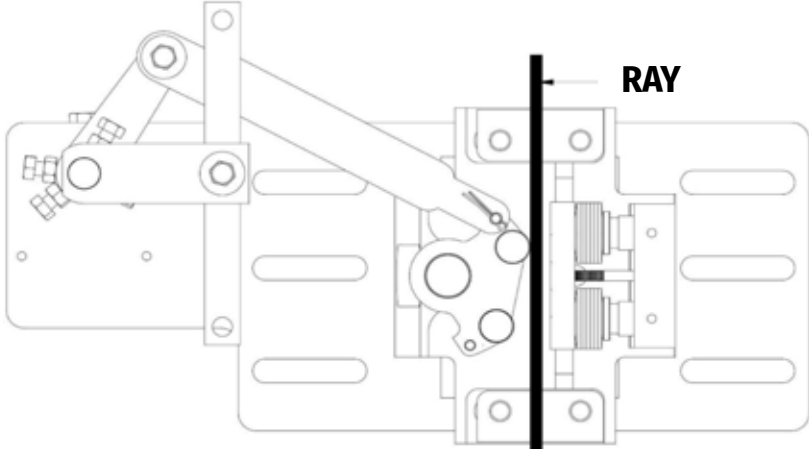


POZİSYONLAR

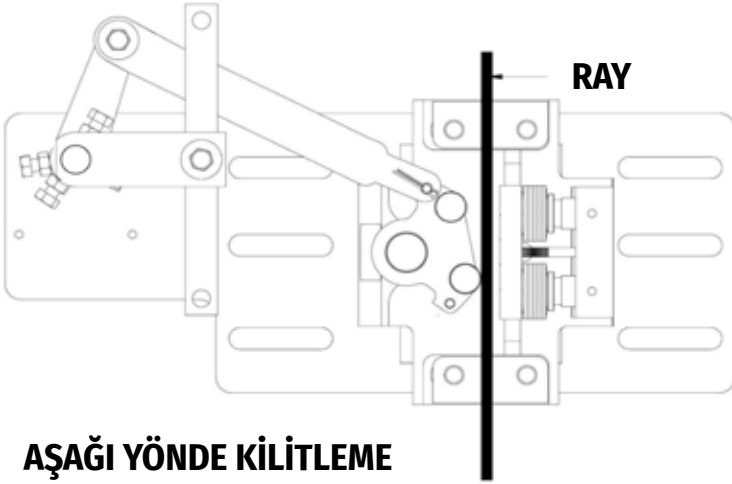


**NORMAL
POZİSYON**

POZİSYONLAR



YUKARI YÖNDE KİLİTLEME

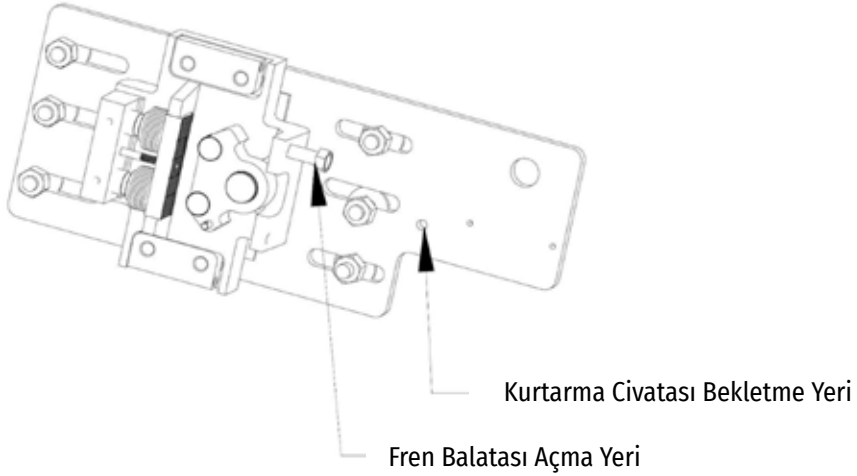


AŞAĞI YÖNDE KİLİTLEME

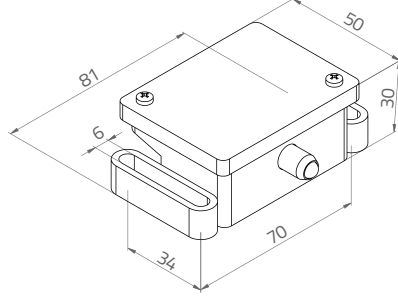
FRENLEME ANINDA YAPILACAKLAR

1- KURTARMA CİVATASI KULLANIMI



Daha önce sac plaka üzerine yeri etiketleme belirtilmiş olan kurtarma civatasını yerinden sökölerek, aşağıdaki şekilde gösterilmiş olan vida deliğine yerleştiriniz ve fren balatasını iterek güçlü bir şekilde 8'lik alyan anahtarla çeviriniz.



siviç



Mekanik Ömür	5.000.000 Açma-Kapama <i>On-Off</i>
Çalışma Sıcaklığı	-5 / +60 °C
Koruma Sınıfı	IP2X – IPX4
Çalışma Gerilimi (Ue)	24V 10A - 220V 6A
Çalışma Akımı (Ie)	15 A
Yalıtım Gerilimi (Ui)	660V
Çalışma Frekanstı (f)	50 - 60 Hz
Kullanım Sınıfı	AC15
Isınma Akımı	10 A
Standart	EN 60947-5-1, IEC 60947-1, EN60529, EN60695-2-11

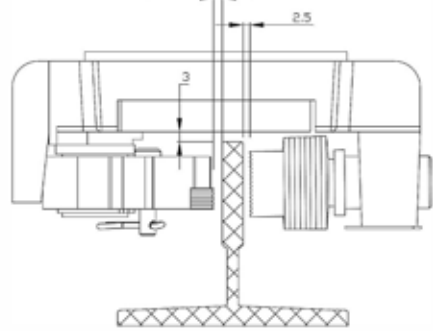
 AKSÖZ MAKİNA LTD ŞTİ 1187. SOK NO : 8 OSTİM / ANKARA / TURKEY		 2201
PROGRESSIVE SAFETY GEAR	CERTIFICATE NO	
MIN-MAX RATED SPEED (M/S)	TYPE	
MIN-MAX P+Q (KG)	GUIDE RAIL TYPE	
PRODUCT DATE	SERIAL NO	

FREN BLOKU ETİKET BİLGİLERİ AÇIKLAMASI

1	Ce İşareti ve Akredite Kuruluş Ce Kodu	6	Üretim Tarihi
2	Aksöz Makine Ltd Şti Adres Bilgileri	7	Eu Tip Belge Numarası
3	Fren Blok Tipi	8	Eu Tip adı
4	Min – Max Beyan Hızı (m/s)	9	Ray Tipi
5	Min - Max Kapasite (P+Q) / Kg	10	Seri No

1- MONTAJ SONRASI AYAR ÖLÇÜLERİ

Çift Yönlü Kayma Emniyet Tertibatı asansör kabininde, aşağı ve yukarı hareket yönünde etkili olan, beyan yükü ile yüklü kabini, hız regülatörünün devreye girdiği hızda, askı halatlarının kopması durumunda dahi kılavuz raylarda EN 80:20 de müsaade edilen mesafede frenleyen ve sabit tutan, mekanik olarak çalışan bir emniyet tertibatıdır. Çift Yönlü Kayma emniyet tertibatı, tercihen kabinin alt kısmına yerleştirilmelidir. **ÇİFT YÖNLÜ KAYMALI EMNİYET TERTİBATI**'nın çalışmasını sağlayan hareket aktarma mili sacı regülatör halat laması vasıtasıyla, regülatör halatına bağlanmaktadır. Regülatör ve regülatör makaralı ağırlığı arasında kapalı devre çalışan regülatör halatı, asansör normal hızında çalıştığı sürece, asansör kabini ile aynı hızda hareket etmektedir. Asansör kabini aşağı veya yukarı yönde hızlandığı veya askı halatının kopması halinde, regülatör tırnağı, hareket halindeki regülatör makarasını durdurur ve böylece regülatör halatının da hareketi durur. Hareketine devam eden kabindeki **ÇİFT YÖNLÜ KAYMALI EMNİYET TERTİBATI**'nin hareket aktarma mili laması çekilir. Sağ ve solundaki birer sıra asansör kılavuz rayı ile yataklanan asansör kabini, Kaymalı Güvenlik Sistemi çalıştığında raya sıkışarak, ani olarak değil, EN 80:20 standartlarının müsaade ettiği mesafeye kadar kayarak durur.



Hem mekanik olarak sıkışır, durur ve aynı zamanda tahrik sisteminin elektrikliğini de, makaralı şalter vasıtasıyla keser. Kabini mekanik olarak kurtardığınızda, eski konumuna gelir. Kabini raylara sıkıştıran bu **ÇİFT YÖNLÜ KAYMALI EMNİYET TERTİBATI** da rayın her iki yüzüne karşılıklı olarak temas eden düz yüzeyle kanallı iki fren kaması mevcuttur. Fren kamaları arkalarındaki hareketli yatak üzerinde dönerek hareket etmektedir. Hareketi , yatakların arkasındaki esnek malzemeler belirlemektedir. Fren bloğunun üstünde fren kamasını tahditleyen civata sayesinde belli bir güç kabini kaydırarak durdurmaktadır.

Kılavuz rayı ile fren kamaları arasındaki sürtünme kuvvetleri, hızlanan kabinde meydana gelen kinetik enerjiyi belli bir mesafede sönmüştür. Bu mesafe EN 80:20 'de müsaade edilen mesafeler içindedir. Frenleme ivmesi, yer çekimi ivmesinin (0.2 - 1.0 G) katı arasındadır. (55 - 57) HRC sertlikteki fren kaması, rayın üzerindeki sürtünmesi esnasında rayı bir miktar kazıyabilmektedir. Yaprak yaylar, sistemin ani değil, kayarak durmasını sağlamaktadır. Fren kaması yatakları arkasındaki yay gücü (P+Q) miktarına, göre firmamız tarafından ayarlanmaktadır. Fren kaması tahdit civatalarının, mesafesine ve yay ayarlarına müdahale edildiğinde daha sıkı konumda, kabinin kaymadan ani durma, daha gevşek durumda ise çok kayması, yay kuvvetinin daha da azalması halinde ise durmaması söz konusu olacaktır. Kesinlikle fren kamasının tahdidini sağlayan civatanın ayarına ve yayların ayarına müdahale edilmemelidir.

2- MONTAJ TALİMATI

ÇİFT YÖNLÜ KAYMALI EMNİYET TERTİBATI iki adet fren bloğundan meydana gelmiştir. **ÇİFT YÖNLÜ KAYMALI EMNİYET TERTİBATI**'nın, iki fren bloğu, hareket aktarma millerine bağlanan lama ile takım haline getirilmektedir.

DİKKAT : Fren bloklarının alınlarına ürün no'su zimba ile vurulmuştur. (ÖRNEK : 000001) Montajlarda aynı kabine farklı ürün numaralı fren blokları monte edilmemelidir.

Fren kamaları normal şartlarda raylardan 3 mm uzaklıktadır. Herhangi bir nedenle bu mesafe dengesiz olsa dahi (0,5 -4,5 mm.gibi) bir fren kaması raya temas etmeye başladığında fren bloğu yatak üzerinde , diğer fren kamasının da raya temas etmesine kadar yatay hareket eder. Fren kamalarının raya eşit kuvvet ile baskı yaparak konforlu bir frenleme yapılması sağlanmış olur.

3- MONTAJ SONRASI TESTLER

Montaj sonrası dinamik testlerin yapılması gerekmektedir.Kılavuz rayların üzerindeki koruyucu boyalar veya yağlar, tinerle iyice temizlendikten sonra kuru olarak çalıştırılmayacak ise; DIN 51524, BÖLÜM 2 YE UYGUN HLP 32 veya HLP 46 yağı ile yağlanmalıdır. (Ara değer HLP 37 de olabilir)

Bu hidrolik yağları, korozyona dayanıklılığı, yanında aşınmayı önleyici özelliğinden dolayı da tavsiye edilmektedir. **ÇİFT YÖNLÜ KAYMALI EMNİYET TERTİBATI**'nın kullanıldığı, kılavuz raylarda kaydırma özelliğinin çok fazla olmaması yönünden viskozitesi de mümkün olduğu kadar düşük olanlar önerilmektedir.

40 Derecedeki Kinematik Viskozitesi
HLP 32 Min 28,8 - Max 35,2
HLP 46 Min 41,6 - Max 50,6

(Örnek : Shell Tellus 32, 37 ve 46)

Pratikte; makine dişli yağından (SAE - 90) artan yağlarla kılavuz rayların yağlanmasında fazla kayma sorunları yaşanabilir. Tavsiye edilmez. (SAE - 90 Viskozite ISO 220) ye tekabül etmektedir.

Asansörü hizmete almadan önce, **ÇİFT YÖNLÜ KAYMALI EMNİYET TERTİBATI**'nın dinamik deneyden geçmesi ile, montajın doğruluğunun haricinde, ayarlarının doğru yapıldığı ve kabin, kayma emniyet tertibatı, kılavuz raylar ve kılavuz rayların binaya bağlantılarından oluşan bütünün sağlamlığının kontrol edilmesi sağlanmış olacaktır. Deneyde, kabinde insan bulunmayacaktır.

4- KABİNİN AŞAĞI YÖNDE HAREKETİNDEKİ TEST

Kabin aşağı doğru hızlandığı deneyde:

Kabin %125 beyan yükü ile yüklü ve beyan hızı ile hareket ederken **ÇİFT YÖNLÜ KAYMALI EMNİYET TERTİBATI** devreye sokulmalıdır.

Deney, gereken yükün kabin tabanına eşit olarak dağıtıldığı ve asansör kabini aşağı yönde hareket ederken tahrik motoru enerjili durumda ve fren açıkken yapılmalı ve halatların kayması ve gevşemesi anına kadar sürmelidir.

Deneyden sonra **ÇİFT YÖNLÜ KAYMALI EMNİYET TERTİBATI** devreye girdiğinde;

1. Makaralı şalterin elektrik devresini kestiği tespit edilmelidir.
2. Her iki fren bloğunda da fren kamalarının eşit yüksekliklerde raya sabitlendiği kontrol edilmelidir.
3. Kabin mekanik olarak yukarı alınıp, fren bloklarında fren kamalarının eski konumlarına geldiği kontrol edilmelidir.
4. Asansörün normal çalışmasını engelleyebilecek hiç bozulmanın olmadığı araştırılmalıdır. Gözle muayene yeterli kabul edilir.
5. Her üç dinamik testten sonra, fren kamaları üzerine yapışmış kılavuz ray talaşları temizlenmelidir.
6. Kılavuz raylar üzerindeki tahribat raspa veya zımpara ile alınmalıdır.

5- KABİNİN YUKARI YÖNDE HAREKETİNDEKİ TEST

Kabinin yukarı doğru hızlandığı deneyde kabin boş (yüksüz) hareket ederken **ÇİFT YÖNLÜ KAYMALI EMNİYET TERTİBATI** devreye sokulmalıdır. Kabin durmalı veya en azından kabin hızı karşı ağırlık tamponunun tasarımıyla hız seviyesine kadar azalmalıdır. Deney sonrası yukarıdaki kontroller tekrar edilmelidir.

6- SORUMLULUK, GARANTİ, BAKIM, KONTROL, ONARIM

Firmamız tarafından üretilen **ÇİFT YÖNLÜ KAYMALI EMNİYET TERTİBATI**'nda, her fren bloğu kılavuz raylarının ölçüleri verilerine göre ayarlanıp, mühürlenip sunulmaktadır. (P+Q) tayininde: P yükünde ; boş kabin ve kabine asılan parçalar, mesela; kabin fleksibül kablosunun, kabin tarafından taşınan kısmı ve varsa dengeleme halatları ve zincirleri v.b. kütlelerin toplamı (kg) olarak Q yükünde kabin taşıma kapasitesi, beyan yüklü kg. esas alınmalıdır.

Bu işletme talimatları asansör montajı ve bakımı hakkında bilgili olan insanlar için tasarlanmıştır. Asansör hakkında yeterli bilgiye sahip olmak önemlidir. Firmamız, montaj talimatlarına uygun olarak monte edilmemiş, dinamik testleri yapılmamış, hasara uğramış veya parçaları eksik monte edilmiş **ÇİFT YÖNLÜ KAYMALI EMNİYET TERTİBATI**'nın sorumluluğunu kabul etmez.

Fren bloklarına, aynı takımın numaraları verilmiştir. Aynı kabinde, aynı takım umaralı fren blokları kullanılmalıdır. **ÇİFT YÖNLÜ KAYMALI EMNİYET TERTİBATI**'nın kabine montajında fren bloklarına ilave parçalar monte edilmemeli ve fren bloklarında değişiklik yapılmamalıdır. **ÇİFT YÖNLÜ KAYMALI EMNİYET TERTİBATI**'nın montaj ve bakımçıları, tertibatın çalışma güvenliğinden kendileri sorumludur.

Ürün hasarlarını önlemek için bakım, onarım ve yağlama kurallarına uyulması gereklidir. **ÇİFT YÖNLÜ KAYMALI EMNİYET TERTİBATI** fren blokları periyodik bakım ihtiyaç gerektirmeyecek şekilde dizayn edilmiştir.

Asansör periyodik bakımlarında, düzenli olarak kontrol edilip, herhangi bir şekilde bakım firmasının bilgisi dışında **ÇİFT YÖNLÜ KAYMALI EMNİYET TERTİBATI**'nın devreye sokulup sokulmadığı, makaralı şalterin, çalışır vaziyette olup olmadığı kontrol edilmelidir.

Toz temizliği yapılmalı, asansör kuyusu rutubetinden, sistemde paslanma, korozyon olup olmadığı kontrol edilmelidir. Yağ kullanılması gereken durumlarda ince yağ kullanılmalıdır. Düzenli yapılan kontrollerde, tespit edilen hasarlı durumlarda, firmamızla irtibat kurulmalıdır. Fren bloklarındaki fren kamaları, özellikleri olan malzemelerdir ve ölçüleri (P+Q) miktarına göre hassas olarak ayarlanıp sabitlendiği ve mühürlendiği için hiçbir şekilde firmamızın dışında onarım yapılmamalıdır.

Aşınmış parçaların kullanımına müsaade edilmemelidir. Üç kere frenlemeden sonra gerekli ise fren kamaları değiştirilmelidir. Bu aşamada firmamız ile irtibat kurulmalıdır. Onarım gerektiren durumlarda her iki fren bloğunun da tarafımıza gönderilmesi gerekmektedir.

Bu durumda fren bloklarının sökölmesinde řu yol izlenmelidir. Fren kaması çekici millerinin bağlı olduğu hareket aktarma sacı, dik pozisyondan aşağı dönecek şekilde somun, pul, yaylar sökölür.

Bunun için hareket aktarma mili; hareket aktarma mili laması ve hareket aktarma laması üzerindeki M 8 cıvata sökölerek serbest bırakılır. Süspansiyon fren bağlantı plakası üzerindeki 4 adet M12 cıvata sökölerek sehpalı fren bloğu komple aşağı alınır. Revizyonlarda tarafınıza verilecek olan Revizyon belgesi saklanmalıdır.

7- GÜVENLİK UYARILARI

	Klavuz rayı ISO 7465 standardında olmalıdır.
	Raylarda DIN 51524 (HLP 32 veya HLP 46) yağ kullanılmalıdır.
	Fren montajı etiket değerlerine uygun yapılmalıdır.
	Farklı seri numaralı fren blokları birlikte kullanılamaz.
	Etiket değerlerinde tahribat olan frenler kullanılmamalıdır.
	Fren, kolay montaj edilecek şekilde tasarlanmıştır. Frenin emniyet şartlarına uygun bir şekilde çalışmasını garanti altına almak için, montaj sonrasında frenin üzerinde hiçbir parça eksik olmamalıdır.
	Gövde üzerine sabitlenmiş olan ürün etiketi, fren tipi, seri numarası, üretim tarihi, frenleme hızı, maksimum kütle ve ray kalınlığı bilgilerini içerir.
	Alt regülatör montajı EN81:20 5.6.2.2.11 madde gereklilikleri sağlayacak şekilde yapılmalıdır. Aksi takdirde fren doğru çalışmayabilir.
	Freni mutlaka bu kullanma kılavuzunda anlatıldığı şekilde monte edin. Aksi halde frenler doğru şekilde çalışmayabilir.
	Regülatör montajını kendi kullanma kılavuzuna uygun yapın ve alt ağırlığı mutlaka uygun kütlede kullanın.
	Fren bloğu üzerinde herhangi bir normal olmayan durum ya da yanlış çalışma gördüğünüzde kendiniz müdahale etmeyin. Fren bloğu ya da tahrik grubunda kendiniz tamir yoluna gitmeyin, firmamız ile bağlantıya geçin.
	Fren bloğun toplam 5 kez frene geçmiş ise yenisi ile değiştirin. Asansör frene geçtiği zaman, ilk olarak kilitleme yönünü tayin edin. Motor volanını, kilitleme yönünün tersine hareket ettirerek, frenin rayla olan temasını kesin.
	Asansör sisteminin frenden kurtulmasının ehliyetsiz kişilerce yapılması yasaktır. Lütfen bakım üstlenen asansör firması ile irtibata geçin.

1. Fren bloğunu ray üzerine yerleştir. Fren bloğu üzerindeki delikleri bayrak delikleri üzerinde görecek şekilde hareket ettir.
2. Bayraklarla, fren bloğu arasına fren kol yaylarını yerleştir.
3. Fren kollarını tak, yayları ve somunlarını yerleştir.
4. Manuel olarak fren bloğunun yatayda hareket ettiğini doğrula.
5. Fren makaralarının raya paralel olmasını sağla.
6. Her bir fren kolu ile bayrak arasındaki mesafeyi eşit olacak şekilde ayarla.
7. Fren kollarını yukarı-aşağı hareket ettirerek, fren gövdesinin hareketini ve sistemin çalışmasını kontrol et.
8. Tahrik sistemi - regülatör bağlantısını uygun şekilde yapın. Aksi halde regülatör freni tahrik etmez ve frenleme olmaz.
9. Yılda bir kez fren gövdesi üzerinde herhangi bir aşınma olup olmadığını kontrol et.
10. Fren bloğu içerisinde ya da tahrik grubunda yabancı bir nesne olup olmadığını kontrol et.
11. Makara grubu gibi hareketli aksamın hareketinde bir kısıtlama olmadığını kontrol et.
12. Frenleme gerçekleştikten sonra gövde ve makaralardaki aşınmayı kontrol et.



ALY02

**PROGRESSIVE SAFETY GEAR
(BI-DIRECTIONAL)
MOUNTING, OPERATING AND
MAINTENANCE MANUAL**

INDEX

1. PRODUCT SPECIFICATION	35
2. CONTENT OF THE BOX	36
3. PLATE AND PLATFORM DIMENSIONS	37 - 38
4. MUST DO BEFORE MONTAGE	39
5. ASSEMBLY	40 - 42
6. PARTS	43 - 44
7. BASE DIMENSIONS	45 - 46
8. POSITIONS	47 - 49
9. MUST DO WHILE BREAKING	50
10. SWITCH	51
11. LABEL	52
12. INSTRUCTIONS	53 - 57
13. GENERAL INFORMATION	59 - 61
14. CE CERTIFICATE AND EU DECLARATION	62 - 65

SPEED AND CAPACITY SPECIFICATION

9 mm	<i>CAPACITY (P+Q) (kg)</i>	1450	1600	1800	2120	2300	2525
	<i>NOMINAL SPEED (m/s)</i>	2.00	1.60	1.20	1.00	0.80	0.63
10 mm	<i>CAPACITY (P+Q) (kg)</i>	1475	1720	1900	2180	2350	2610
	<i>NOMINAL SPEED (m/s)</i>	2.00	1.60	1.20	1.00	0.80	0.63
16 mm	<i>CAPACITY (P+Q) (kg)</i>	1850	1960	2120	2360	2680	2870
	<i>NOMINAL SPEED (m/s)</i>	2.00	1.60	1.20	1.00	0.80	0.63

<i>DIRECTION</i>	VA (MAX) <i>TRIPPING SPEED</i>	(P+Q) <i>MIN LOAD</i>	<i>GUIDE RAIL TYPE</i>	<i>LUBRICATOR OIL FOR GUIDE RAIL</i>	<i>GUIDE RAIL CHARACTER</i>
<i>BI-DIRECTIONAL</i>	2.15 m/s	600 kg	T70 - T75 - T82 - T89 - T90 - T114 - T125 - T127	DIN51524 HLP32 HLP46	<i>COLD DRAWN & MACHINED</i>

ALY02 safety gear meets the requirements of the lift directive 2014/33/EU 81:20 – 81:50.



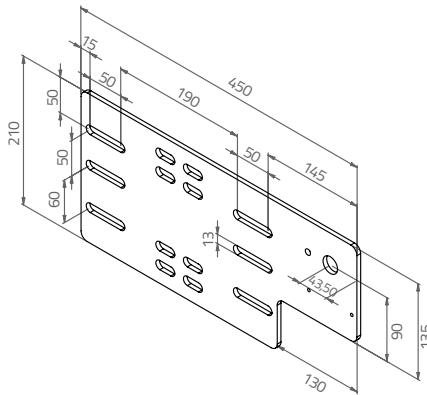
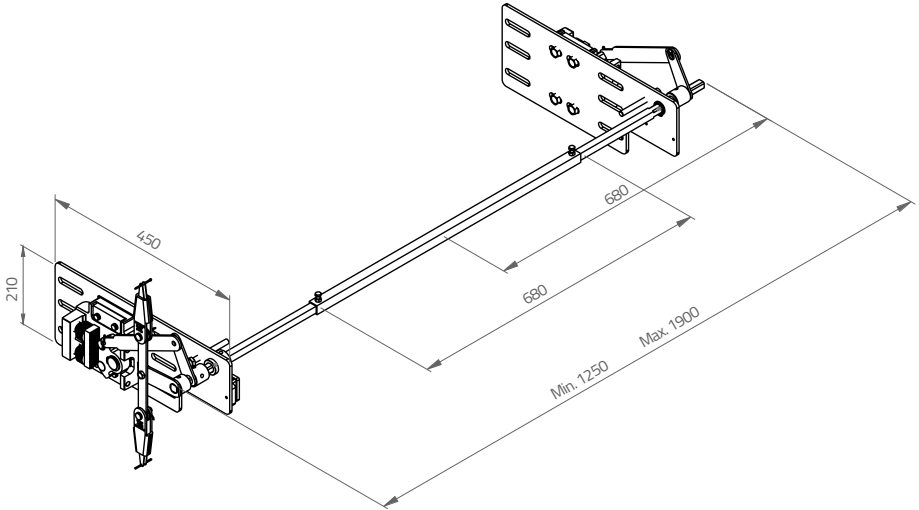
CONTENT OF THE BOX

Safety Gear Body	2 set
Safety Gear Connecting Arm	2 set
Overspeed Governor Rope Arm	1 set
Switch	1 pcs.
Rope Clemens	2 pcs.
Rescue Bolts M10x50	2 pcs.
Switch Connecting Axle	1 pcs.

Connection plate safety gear box weight : 21 kg
Connection plate safety gear box dimension 46x20x17 cm

Safety gear with platform box weight : 26 kg
Safety gear with platform box dimension 70x23x30 cm

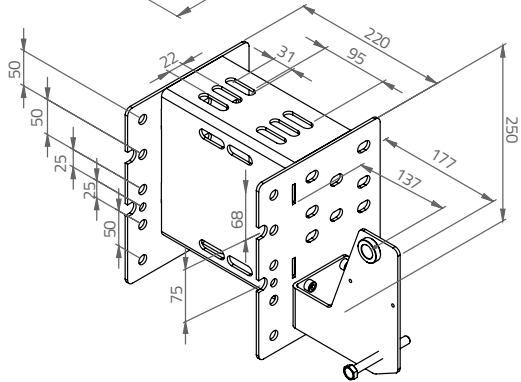
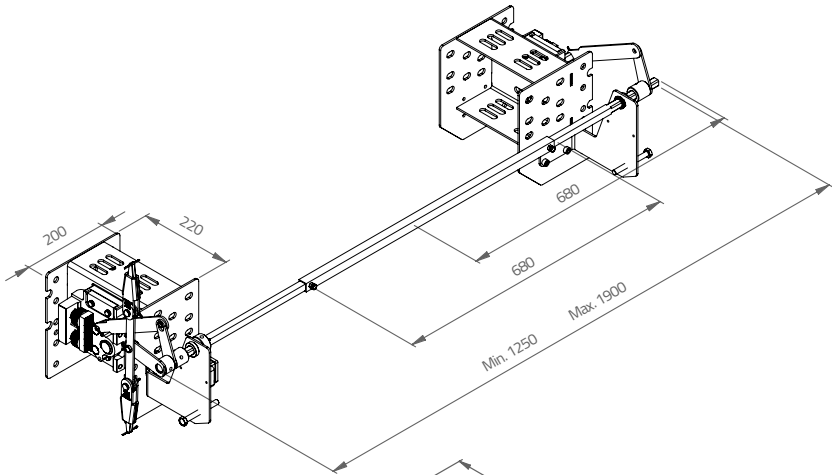
PLATE TYPE



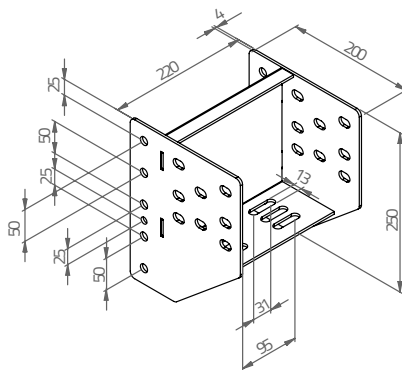
PLATE

Plate Thickness 6 mm

PLATFORM TYPE



UPPER CONNECTION PLATFORM



BOTTOM CONNECTION PLATFORM

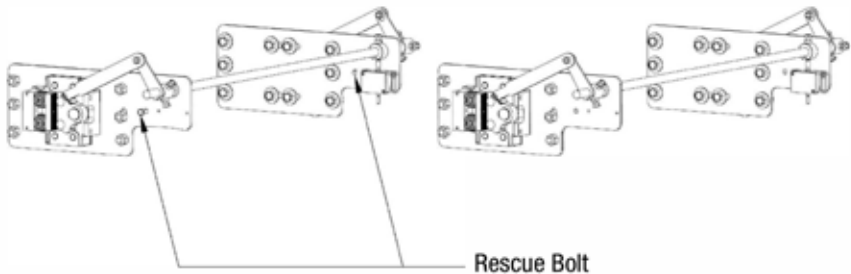
MUST DO BEFORE MONTAGE



1- RESCUE BOLT

You could find 2 Pcs rescue bolts for used after brake in the box.
(Allen key heat M10x50)

Rescue bolts must be based on connecting plate and not to be used before brake.

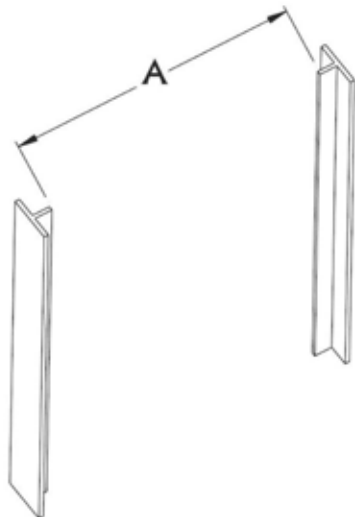


2- SAFETY GEAR CONNECTING AXLE DIMENSION CALCULATION

You should add 14 cm to distance between the guide rails.

For example:
The distance between guide rails is 150 cm (A)

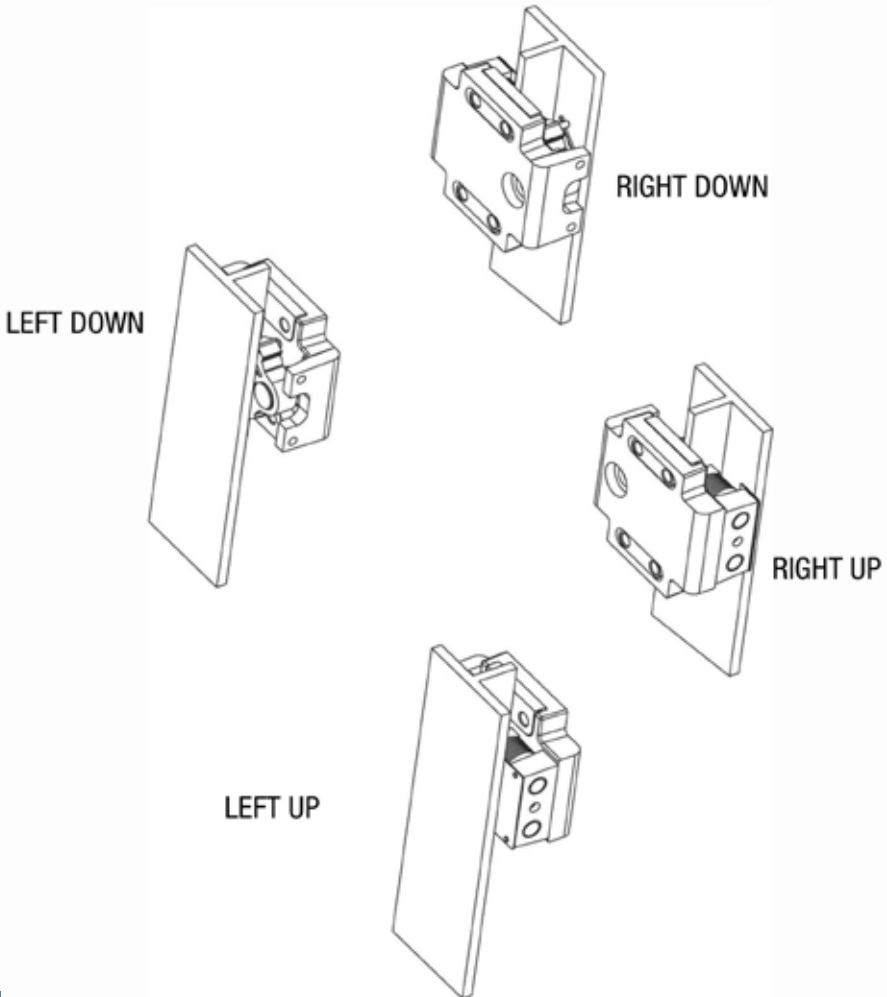
$A + 14 \text{ cm} = \text{Axle dimension that}$
 $150 + 14 = 164 \text{ cm}$





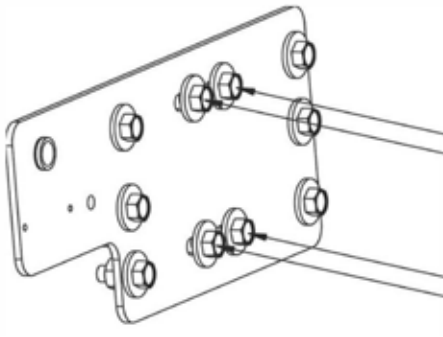
1- SAFETY GEAR DIRECTION OPTIONS

You could connect the safetygear to overspeed governor and use left - right or up - down positions.

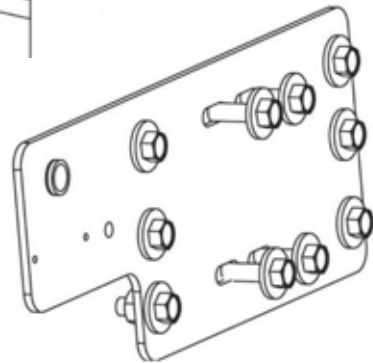


2- THE SENSITIVE ADJUSTMENT ON SUSPENSION

You could find the safety gear in the box as ready and connected to plate. After connect to suspension you could adjust sensitivity by sensitive adjustment bolts.

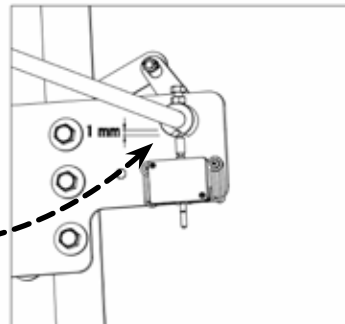


Loose the bolts and move the safety gear body to left and right for sensitive adjustment.

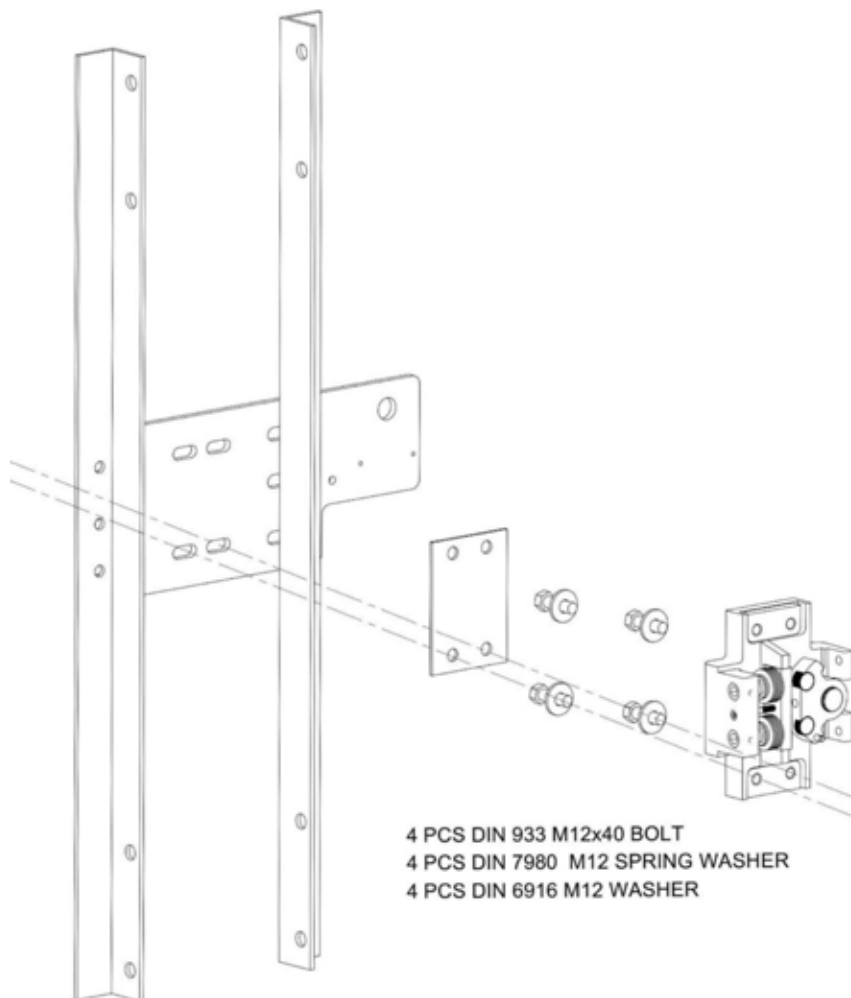


3- SWITCH ADJUSTMENT

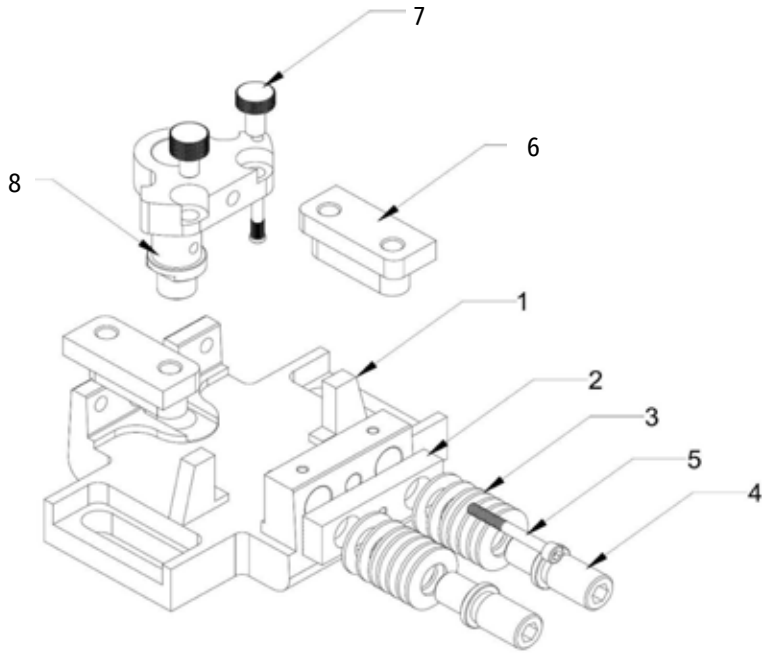
The distance between the switch groove and switch pin must be 1mm.



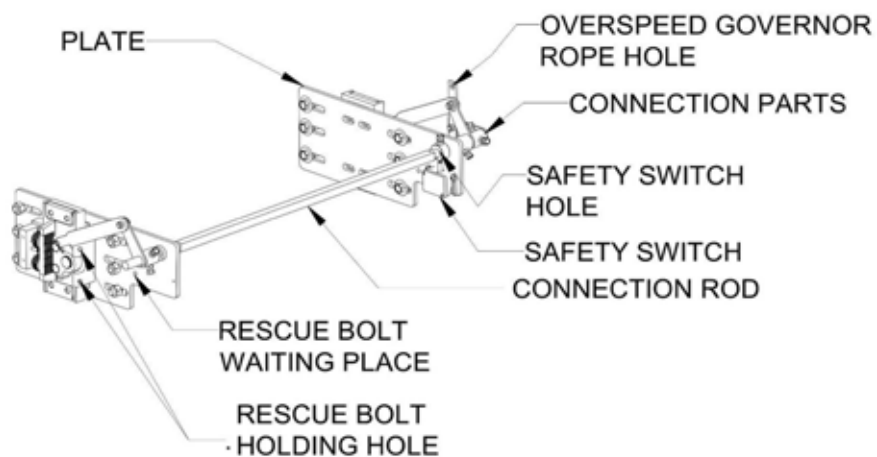
ASSEMBLING



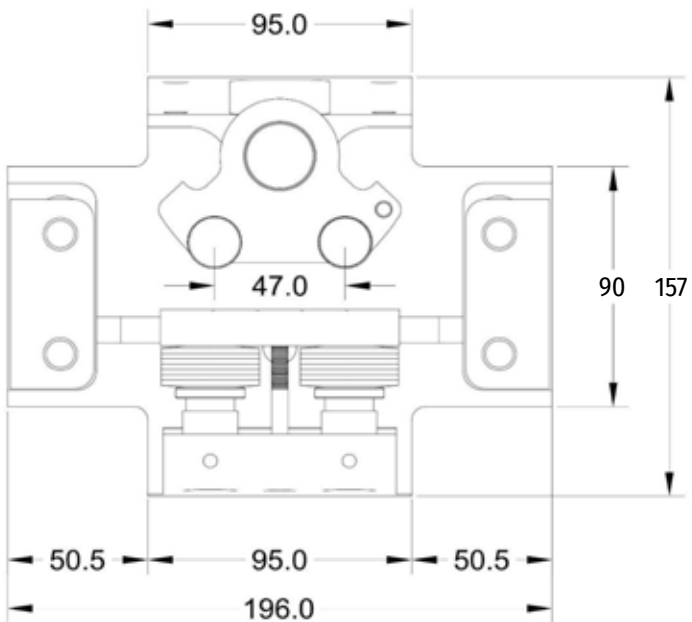
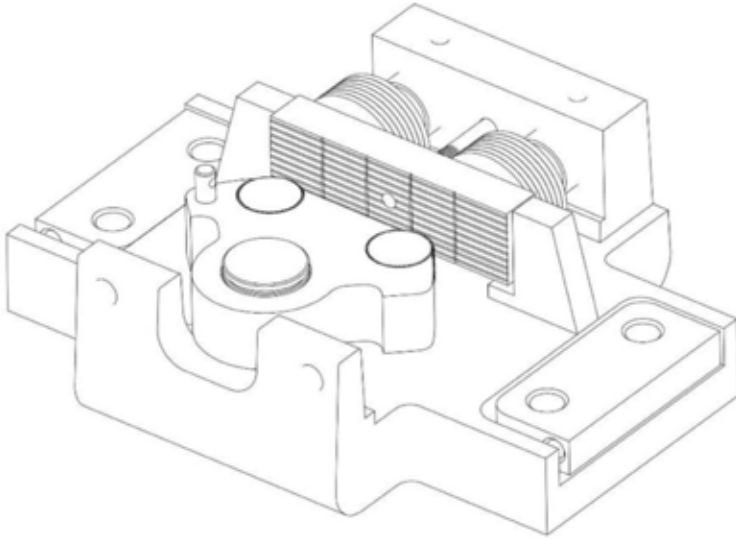
PARTS



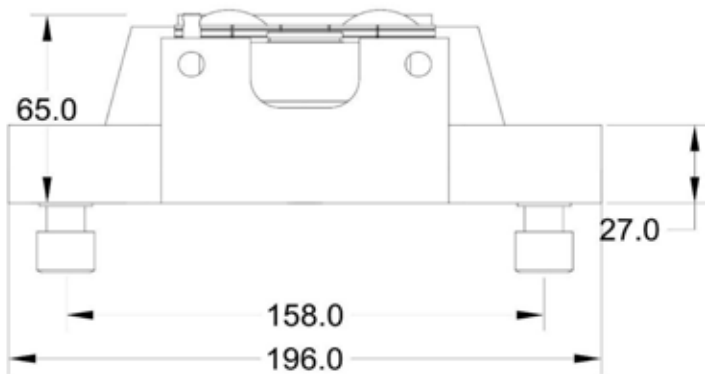
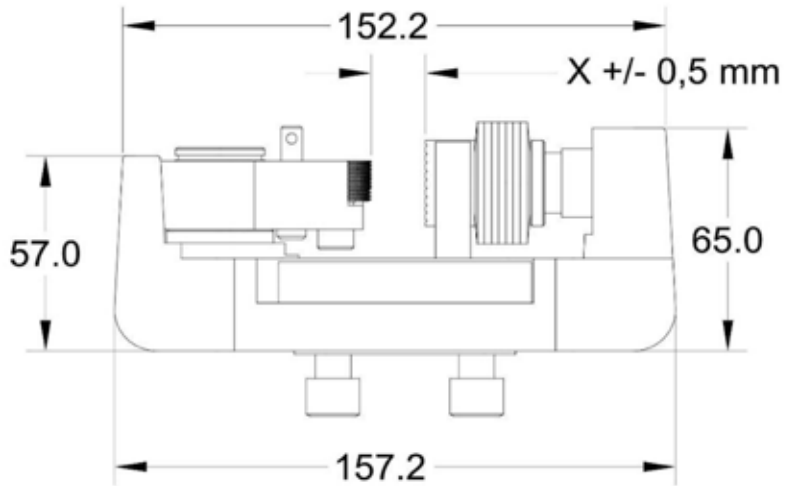
1. BODY
2. PRESSURE PLATE
3. SPRING
4. PIN
5. BOLT
6. SOFTENING PLATE
7. BRAKE WEDGE
8. BRACKET PIN



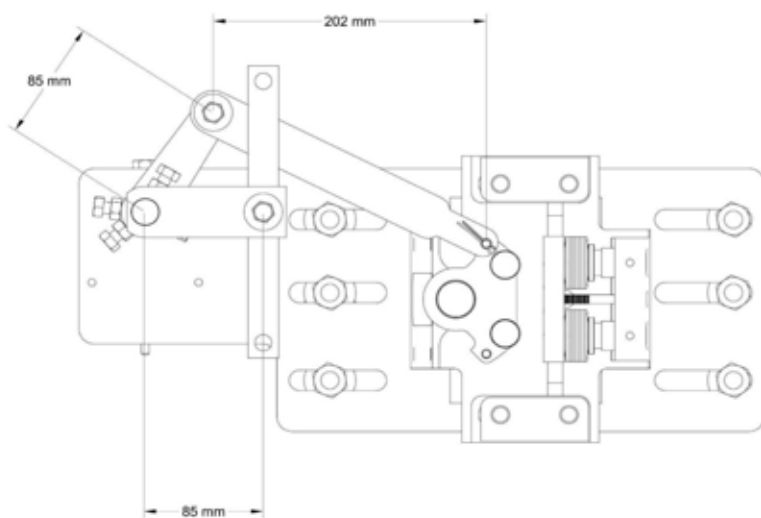
BASE DIMENSIONS



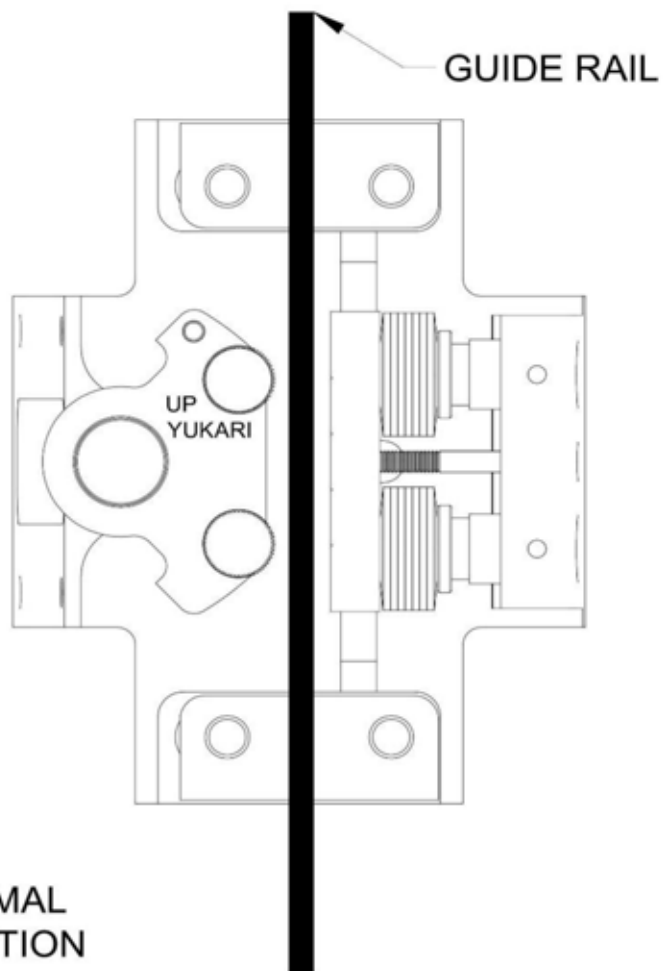
BASE DIMENSIONS



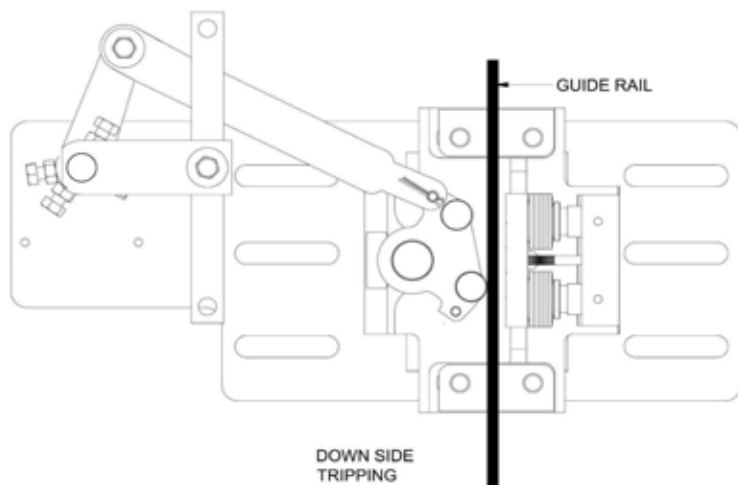
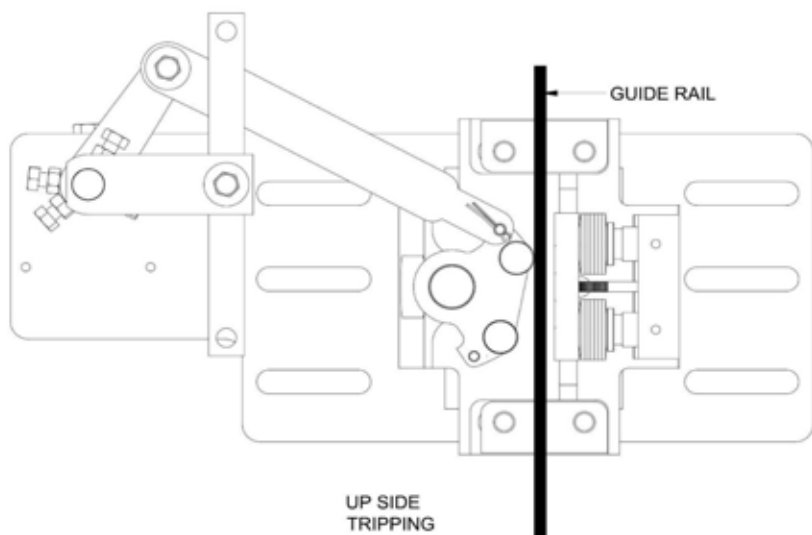
POSITIONS



POSITIONS



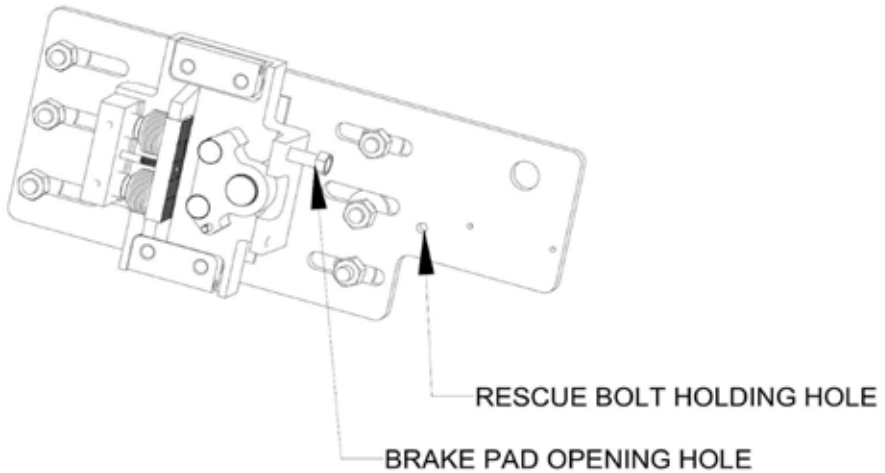
POSITIONS



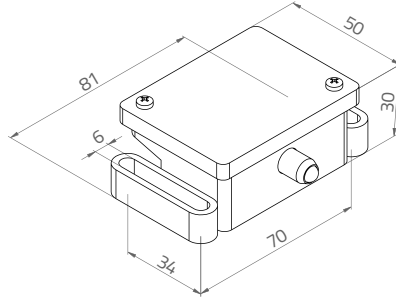
MUST DO WHILE BREAKING

1- RESCUE BOLT ADJUSTMENT



Remove the rescue bolt from the place on metal plate and put into the hole and push the brake pad and tighten hard by alien key no.8, see the drawing below.



SWITCH



Mechanical Durability	5.000.000 On-Off
Operating Temperature	-5 / +60 °C
Protection Degree	IP2X – IPX4
Rated Operating Voltage	24V 10A - 220V 6A
Operating Current	15 A
Rated Insulation Voltage	660V
Operating Frequency	50 - 60 Hz
Usage Class	AC15
Heat Current	10 A
Standarts	EN 60947-5-1, IEC 60947-1, EN60529, EN60695-2-11

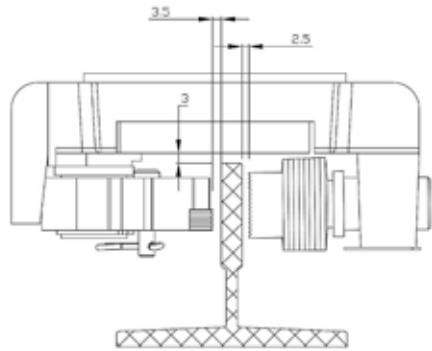
 AKSÖZ MAKİNA LTD ŞTİ 1187. SOK NO : 8 OSTİM / ANKARA / TURKEY		 2201
3	PROGRESSIVE SAFETY GEAR	CERTIFICATE NO
4	MIN-MAX RATED SPEED (M/S)	TYPE
5	MIN-MAX P+Q (KG)	GUIDE RAIL TYPE
6	PRODUCT DATE	SERIAL NO

SAFETY GEAR IDENTIFICATION LABEL

1	Quality assurance CE marking and notified body number	6	Product Date
2	Aksöz Makine Ltd Şti address	7	EU type examination certificate number
3	Safety gear type	8	Safety gear type name
4	Min – Max Rated speed / m/s	9	Guide rail type
5	Min - Max load (P+Q) / kg	10	Serial number

1- SETTING DIMENSIONS AFTER ADJUSTING

The Bi-Directional Progressive Safety Gear is a mechanically operated safety device which operates downward and upward direction that brakes a car and holds it still, loaded with its rated load at a speed the over speed governor is tripped - even if all hoisting ropes are broken on on the guide rails at a distance permitted in EN81:20 The governor rope that operates closed loop between the over speed governor and the weighting pulley, moves with the same speed as the elevator car as long as the latter is moving at its normal speed.



The over speed governor is tripped when the car over-accelerates downward and upper when the hoisting ropes are broken off and stops the governor weighting pulley thus stopping the movement of the governor rope; but the car continues its travel and bi-directional progressive safety gear's actuating rods are pulled.

The elevator car, guided by a row of steel guide rails from both sides, stops gradually by getting squeezed between them when the Bi-Directional Progressive Safety Gear system is activated, within the distance tolerated by EN81:20 standards. The Progressive Safety Gear gets jammed mechanically, stops the car and cuts the power of the drive unit through the safety contact. When the car is saved mechanically, the Bi-Directional Progressive Safety Gear is reset.

The spring force behind brake wedges bearing are factory adjusted depending on the " P+Q" value . In order to avoid any intervention and/or maladjustment of spring adjustments, the nuts and heads are fixed with strong glue; the heads are marked with two dots and sealed with paint. In case of intervention to the distance of the brake wedges stop screws and spring settings, the car will stop without sliding if the settings are too tight, or slide longer than needed if the settings are loose and may not stop at all if the spring force is too small.

Therefore it is strictly forbidden to intervene to the spring adjustments and to setting of the nut that ensures the stopping of the brake wedge.

2- ATTENTION

The product serial number is punched to the front of brake housing. During the installation on site, precautions must be taken in order to not to mix different numbered brake housings to the same car. Brake wedges are 3 mm away from the rails under normal conditions.

3- POST-INSTALLATION DYNAMIC TEST

It is necessary to perform dynamic test after the installation.

The protective layers of paint or grease on the guide rails must be thoroughly cleaned with a thinner. Only after this cleaning operation, the guide rails - if not used dry for the purpose - must be lubricated with HLP 32 or HLP 46 according to DIN 51524, Chapter-II. (HLP 37 is also an acceptable intermediate lubricant). These hydraulic lubricants are also recommended for their anti-erosion property along with their anti-corrosion resistance.

It is recommended to use the lubricants with lowest possible viscosity to avoid excessive sliding on the rails where and when Bi- Directional Progressive Safety Gears are used.

Kinematic Viscosity at 40°
HLP 32 Min 28,8 - Max 35,2
HLP 46 Min 41,6 - Max 50,6

(Example: Shell Tellus 32, 37 and 46)

In practice; it is not recommended to use the excess (surplus) gear box oil (SAE- 90) to lubricate guide rails because of the possibility to have over sliding problems. (SAE - 90 Viscosity according to ISO 220)

Before taking the elevator into service, a dynamic test on the Bi-Directional Progressive Safety Gear should be performed in order to ensure, besides the correctness of its installation, but also the correctness of its adjustments and the robustness of the whole system made up by the elevator car, Progressive Safety Gear, guide rails and their fixings to the building. During this test there won't be any person in the elevator car.

4- FOR DOWNWARD DIRECTION

The Bi-Directional Progressive Safety Gear must be engaged while the elevator car is travelling with its rated speed and loaded with 125% of its rated capacity. This test should be performed when the elevator car is traveling in down direction, with a uniformly distributed load over the car floor, with the drive motor energized and with drive machine brakes in open position.

The test should last until the moment where the hoisting ropes start sliding and slackening.

After the test, when the Bi-Directional Progressive Safety Gear has become active;

1. Safety contact must cut the safety circuit (visual check and measure).
2. It must be checked that the brake wedges on both sides are fixed to the rails at the same heights (measurement).

3. When the elevator car is mechanically save, it should be seen that the brake wedges of the safety gear should come to their initial position.
4. No deterioration what so ever that may hinder the normal operation of the elevator must happen. Visual inspection is considered as sufficient.
5. Metal shavings stuck on the brake wedges after the third dynamic test must be cleaned. If needed.
6. The slight deterioration on the guide rails after the test should be cleaned by a scraper or for lighter ones by sandpaper.

5- FOR UPWARD DIRECTION

The Bi-Directional Progressive Safety Gear must be engaged while the elevator car is travelling with its rated speed and not loaded (empty). The elevator has to stop or at least the speed of the car has to be reduced to the designed speed of against weight buffer. After you have finished the experiment, you have yo repeat all of these checkings.

6- LIABILITY, GUARANTEE, MAINTENANCE, CONTROL, REPAIR

All safety gear is adjusted according to guide rails sfcifications and datas in bi-directional progressive safety gears manufactured by our company. Determining "P+Q": "P" is the total weight of the empty car and all parts suspended to it, like the flexible hanging cables of the car side, compensation chain or ropes and "Q" is the rated car load.

These operating instructions have been prepared for people who have adequate knowledge about elevator installation and maintenance. It is highly important to have sufficient knowledge about elevators.

Our company will not bear any responsibility for Bi-Directional Progressive Safety Gears which are not mounted according to installation instructions and/or whose dynamic tests are not performed and/or damaged and/or mounted with missing parts.

The installers and maintenance technicians of the Bi-Directional Progressive Safety Gears are personally responsible for the safe operation of the device. To prevent damages to the product, it is necessary to conform to the maintenance, repair and lubrication instructions.

The Bi-Directional Progressive Safety Gear brakes are designed as maintenance free. During the periodical elevator maintenance, it is needed to regularly check if the Bi-Directional Progressive Safety Gear has been engaged without the knowledge of the manufacturer and whether or not the pulley switch is in working condition.














The device must be kept dust free and the system must be controlled against rust and corrosion deriving from the humidity of the elevator shaft. A thin lubricant must be used in case it is needed.














Our company should be contacted when damage is determined during the periodical checks. Brake wedges are materials with specific characteristics and because their measurements are very carefully adjusted, fixed and sealed depending on the "Q", "P+Q" value, no repair should be effected besides our company's authorized personnel.

After three brakes, brake wedges must be replaced. if it necessary in this case please contact with the manufacturer

When the service need, you should send both safety gears to us. When this situation is happened, please follow this way to dig up safety gear. The transaction transfer plate which is connected with overspeed governor rope connecting arm will dig up washer, spring washer and spring with the down position. For this situation, M8 bolt which is upon on transaction transfer mile, transaction transfer mile's blade and transaction transfer's blade's has to dig up and discharge. 4 pieces M 12 bolt upon on Suspension safety connecting plate has to dig up and safety gear with platform can take to upside. The given document of revision can safe.

7- SAFETY WARNINGS

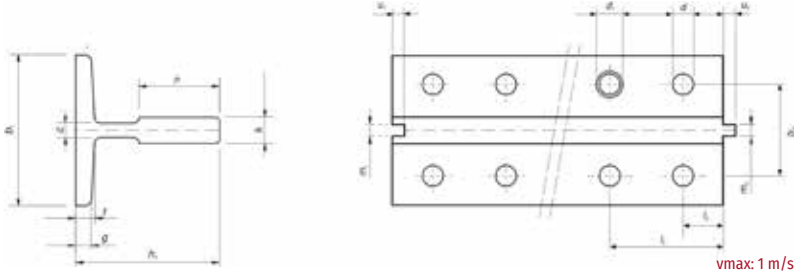
	Use guide rail according to ISO 7465
	Lubricating oil for rail must be according to DIN 51524 (HLP 32 veya HLP 46)
	Installation must be applied according to the label values
	Safety gears with different serial numbers cannot be used together Don't use safety gears that has any damage on the seals.
	ALY02 safety gear is designed for easy assembly without problem. Do not remove any part of the gear. Therefore all the bolts and nuts are tightened and sealed to prevent any lost.
	There's information about break type, rail thickness, total mass, rail condition, maximum tripping speed on the label.
	Over- speed regulator must be assembled according to EN 81:20 Otherwise safety gears may not work correctly.
	Safety Gear must be assembled according to this user manual. Otherwise safety gears may not work correctly.
	Over-Speed governor must be assembled according to its user manual. The tension of the governor rope must be correct.
	Place the safety gear on the rail. Move the holes on the gear box when they meet the holes on the flag-plate
	Place the sprigs between gear box and flag-plate.
	Fix the gear arms and install the springs and nuts.
	Confirm that the gear move easily on the body shafts manually.

	Control the system working manually and see the gear roller move together with body.
	Install the actuated system and overspeed governor correctly. Otherwise actuated system may not actuate the safety gear.
	Do not change the adjustment of the plate and buffering spring bolts during the installation.
	Confirm that the safety gear body has not any deformation every year.
	Confirm that there is no any items or dust in the safety gear or actuated system.
	Confirm that there is no limitation on the mobile parts like roller group.
	Confirm the deformation on the body and rollers after the breaking.
	You must change if the safety gear has been broken five times
	Define the locking direction when the safety gear brakes. Move the steering Wheel on the motor counter locking direction.
	It's forbidden to rescue the lift system from unlicensed persons. Please contact your maintenance company.
	If there would be any unusual working condition or any unusual performance. Please do not try to fix it yourself. If the safety gear has been braking 5 times you should keep in touch with manufacturer.
	If the safety gear has been braking 5 times it should be changed. Please check locking direction and move the engine Wheel to opposite direction locking and separate the safety gear and rails.
	Do not allowed to work on safety gear the unqualified person should keep in touch with an authorized maintenance company.

1. Put the safety gear on the guide rails and the holes on the safety gear should move on connecting plate surface.
2. Put the safety gear arm springs between the connecting plate and safety gear.
3. Adjust the safety gear arm springs and bolts.
4. Check the safety gear if it is moving in parallel manually
5. Arrange the rolls to be parallel to rays.
6. Check the distance between the safety gear arms and suspensions ,it should be equal.
7. Move the arms to up and down and check the safety gear body moving and the system
8. Connect the traction system and overspeed governor as suitable. Otherwise the overspeed governor would not impulse the safety gear and the brake would not be.
9. Must be checked if there is any corrosion on safety gear body surface once a year.
10. Check if there is any unfamiliar thing in safety gear or traction group.
11. Check the rollers if there would be any unusual condition.
12. Check the body and rollers if there would be any corrosion after the brake.

TYPE	RAIL THICKNESS	MIN LOAD (P+Q) (kg)	LOAD (P+Q) (kg)	NOMINAL SPEED (m/s)	MAX TRIPPING SPEED (m/s)	LUBRICATION OIL FOR RAIL	WEIGHT (kg)
ALY02	ISO 7465 COLD DRAWN & MACHINED RAIL 9 mm	600	1450	2.00	2.55	DIN 51524 (HLP 32 or HLP 46)	10
			1600	1.60			
			1800	1.20			
			2120	1.00			
			2300	0.80			
			2525	0.63			
	ISO 7465 COLD DRAWN & MACHINED RAIL 10 mm	600	1475	2.00	2.55	DIN 51524 (HLP 32 or HLP 46)	10
			1720	1.60			
			1900	1.20			
			2180	1.00			
			2350	0.80			
			2610	0.63			
	ISO 7465 COLD DRAWN & MACHINED RAIL 16 mm	600	1850	2.00	2.55	DIN 51524 (HLP 32 or HLP 46)	10
			1960	1.60			
			2120	1.20			
			2360	1.00			
			2680	0.80			
			2870	0.63			

COLD DRAWN GUIDE RAILS / SOĞUK ÇEKİLMİŞ RAYLAR



vmax: 1 m/s

Counterweight guide's physical dimensions / Karşı ağırlık rayı fiziksel ölçüler (mm)

TS ISO 7465 Mart 2011	b ₁	h ₁	k	p	m ₁	m ₂	u ₁	u ₂
	Tolerances/Toleranslar							
	±1	±0,2	±0,15	±0,50	$\begin{matrix} +0,06 \\ 0 \end{matrix}$	$\begin{matrix} 0 \\ -0,06 \end{matrix}$	±0,1	±0,1
T50/A	50	50	5	5	2	1,95	2,5	2

Physical dimensions / Fiziksel ölçüler (mm)

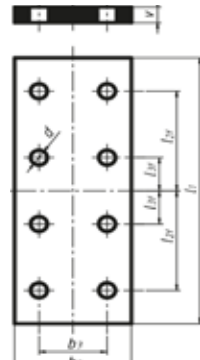
TS ISO 7465 Mart 2011	b ₁	h ₁	k	n	c	f	g	m ₁	m ₂	u ₁	u ₂
	Tolerances/Toleranslar										
	±1,5	±0,1	$\begin{matrix} +0,1 \\ 0 \end{matrix}$	$\begin{matrix} +3 \\ 0 \end{matrix}$	-	±0,75	±0,75	$\begin{matrix} +0,06 \\ 0 \end{matrix}$	$\begin{matrix} 0 \\ +0,06 \end{matrix}$	±0,1	±0,1
T70/A	70	65	9	34	6	8	6	3	2,97	3,5	3
T75/A	75	62	10	30	8	9	7	3	2,97	3,50	3
T89/A	89	62	16	34	10	11,1	7,9	6,4	6,37	7,14	6,35
T90/A	90	75	16	42	10	10	8	6,4	6,37	7,14	6,35

Technical Characteristics / Teknik özellikler

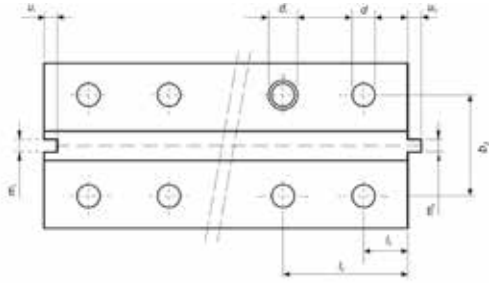
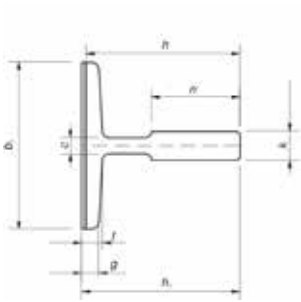
TS ISO 7465 Mart 2011	S	q ₁	e	I _{x-x}	W _{x-x}	i _{x-x}	L _{y-y}	W _{y-y}	i _{y-y}
	cm ²	Kg/m	cm	cm ⁴	cm ³	cm	cm ⁴	cm ³	cm
T50/A	4,75	3,73	1,43	11,24	3,15	1,54	5,25	2,1	1,05
T70/A	9,4	7,379	2,034	40,95	9,169	2,087	18,86	5,389	1,417
T75/A	10,91	8,564	1,861	40,29	9,287	1,921	26,47	7,06	1,557
T89/A	15,77	12,38	2,032	59,83	14,35	1,948	52,41	11,78	1,823
T90/A	17,25	13,54	2,612	102	20,86	2,431	52,48	11,66	1,744

Holes and Fishplates / Bağlantı Pabuçları

TS ISO 7465 Mart 2011	d	l ₁	l _{2f}	l _{3f}	b ₂	b ₃	V _{min}	Cıvata TS EN 4017	Tırnak DIN 7168
	Tolerances/Toleranslar								
		$\begin{matrix} +3 \\ 0 \end{matrix}$	±0,2	±0,2	—	±0,2	$\begin{matrix} +3 \\ 0 \end{matrix}$		
T50/A	9	200	75	25	50	30	8	M8x25	M1
T70/A	13	250	105	25	70	42	10	M12x35	M2
T75/A	13	250	105	25	70	42	10	M12x35	M2
T89/A	13	305	114,3	38,1	90	57,2	13	M12x40	M3
T90/A	13	305	114,3	38,1	90	57,2	13	M12x40	M3



MACHINED GUIDE RAILS / İŞLENMİŞ RAYLAR



Physical dimensions / Fiziksel ölçüler (mm)

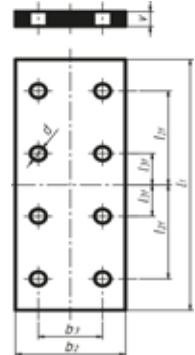
TS ISO 7465 Mart 2011	b ₁	h ₁	h	k	n	c	f	g	m ₁	m ₂	u ₁	u ₂
	Tolerances/Toleranslar											
	±1,5	±0,75	±0,1	+0,1 0	+3 0	-	±0,75	±0,75	+0,06 0	0 +0,06	±0,1	±0,1
T75/B	75	62	61	10	30	8	9	7	3,00	2,97	3,50	3,00
T89/B	89	62	61	16	34	10	11,10	7,90	6,40	6,37	7,14	6,35
T90/B	90	75	74	16	42	10	10	8	6,40	6,37	7,14	6,35
T125/B	125	82	81	16	42	10	12	9	6,40	6,37	7,14	6,35
T127-2/B	127	89	88	16	51	10	15,90	12,70	6,40	6,37	7,14	6,35

Technical Characteristics / Teknik özellikler

TS ISO 7465 Mart 2011	S	q ₁	e	I _{x-x}	W _{x-x}	i _{x-x}	L _{y-y}	W _{y-y}	i _{y-y}
	cm ²	Kg/m	cm	cm ⁴	cm ³	cm	cm ⁴	cm ³	cm
T75/B	10,91	8,564	1,861	40,29	9,287	1,921	26,47	7,06	1,557
T89/B	15,77	12,38	2,032	59,83	14,35	1,948	52,41	11,78	1,823
T90/B	17,25	13,54	2,612	102,0	20,86	2,431	52,48	11,66	1,744
T125/B	22,82	17,91	2,430	151,0	26,16	2,572	159,1	25,46	2,641
T127-2/B	28,72	22,55	2,478	201,7	31,17	2,640	229,9	36,20	2,829

Holes and Fishplates / Bağlantı Pabuçları

TS ISO 7465 Mart 2011	d	I ₁	I _{2f}	I _{3f}	b ₂	b ₃	V	TS EN 4017	Tırnak DIN 7168
	Tolerances/Toleranslar								
		+3 0	±0,2	±0,2	—	±0,2	+3 0		
T75/B	13	250	105	25	70	42	10	M12x35	M2
T89/B	13	305	114,3	38,1	90	57,2	13	M12x40	M3
T90/B	13	305	114,3	38,1	90	57,2	13	M12x40	M3
T125/B	17	305	114,3	38,1	130	79,4	18	M16x50	M4
T127-2/B	17	305	114,3	38,1	130	79,4	18	M16x50	M5





LIFT Certificate TU-Sofia

Technical University of Sofia - Technologies Ltd
holding TÜV NORT CERT certificate according to ISO9001:2008



CERTIFICATE FOR "EU-TYPE EXAMINATION OF SAFETY COMPONENTS FOR LIFTS" №875/TE/30.10.2017



"LIFT CERTIFICAT TU - SOFIA" - conformity assessment notified body with Permission № 108-OC/07.06.2016, issued by STATE AGENCY FOR METROLOGICAL AND TECHNICAL SURVEILLANCE (SAMTS) with European Identification № 2201

Verified on the basis of examinations and tests that the product described below is in accordance with the essential safety requirements of the Directive 2014/33/EU, introduced by the "Ordinance for the essential requirements and conformity assessment of lifts and the safety devices for lifts".

Applicant: Aksoz Makina San Ve Tic Ltd Sti
(name, address) Address: 1187. Sok No:8 Ostims, Ankara, Turkey

Manufacturer of the safety component: Aksoz Makina San Ve Tic Ltd Sti
(name, address)

Name and type of the safety component: Progressive Safety Gear
Type: ALY02

Additional data for identification of the safety component: The additional data and technical characteristics are according to "Annex 1" of this certificate

Application form of Conformity assessment: № 875/25.09.2017

Testing laboratory: STL at "LIFT Certificat TU-Sofia"

Test report: № 875/24.10.2017

Summary report of Conformity assessment: № 875/27.10.2017

Applied Directives and Standards: Directive 2014/33/EU – Annex IVA (Module B), EN81-50:2014 - p.5.3

This certificate contains Annex 1 - "Technical Characteristic", which is an integral part of it. The certificate expires on the occurrence of changes in the conditions under which it was issued or after expiring the validity period. Please, check "valid until" date below.

Date of issue: 30 October 2017

Valid until: 30 October 2022



№ "LIFT Certificate TU-Sofia":

PhD Eng. Georgi Iliev /

Address: 8 Kliment Ohridski Blvd., TU-Sofia, lab 4100, 1756 Sofia, Bulgaria,
Tel/Fax: +359 2965 2984, e-mail:giliev@tu-sofia.bg, www.liftcertificate.eu

©OC 1.9 / Page 1 of 3

TECHNICAL CHARACTERISTICS
of safety component: **Safety gear, Type: ALY02**

1. Application of the safety gear

The following progressive safety gear conforms to the safety requirements of the applied Directive and Standards. It must be use according to the scope of application, described in p.2 of this Annex 1.

2. Parameters of the safety gear

Safety Gear Type	Guide rail blade thickness (mm)	Rates speed (m/s)	Min. permissible masses (kg)	Max. permissible masses (kg)
ALY02	9 mm	2.00	600	1450
		1.60	600	1600
		1.20	600	1800
		1.00	600	2120
		0.80	600	2300
		0.63	600	2525
	10 mm	2.00	600	1475
		1.60	600	1720
		1.20	600	1900
		1.00	600	2180
		0.80	600	2350
		0.63	600	2610
	16 mm	2.00	600	1850
		1.60	600	1960
		1.20	600	2120
		1.00	600	2360
		0.80	600	2680
		0.63	600	2870

Maximum tripping speed of the overspeed governor (m/s): 3.00
 Type of guide rail: T70, T75, T82, T89, T90, T114, T125, T127
 Minimum width of the gripping area (mm): 12
 Acting direction: bi-directional
 Surface condition of the guide rails: Cold Drawn, Machined
 State of guide rails lubrication: DIN 51524 / HLP 32, HLP 46



AKSÖZ MAKİNA SANAYİ VE TİCARET LTD
Tel : +90 (0) 312 3541153 Fax : +90 (0) 312 3853961
www.aksozlift.com

CE

AT UYGUNLUK BEYANI
EU DECLARATION OF CONFORMITY

İMALATÇI / MANUFACTURER :

AKSÖZ MAKİNA SAN. TİC. LTD. ŞTİ.

İMALATÇI ADRESİ / MANUFACTURER ADDRESS :

1167. SOKAK NO : 8 OSTİM ANKARA / TURKEY

ÜRÜN ADI / PRODUCT NAME :

ÇİFT YÖNLÜ KAYMALI GÜVENLİK TERTİBATI / DOUBLE SIDE PROGRESSIVE SAFETY GEAR

ÜRETİM YILI / YEAR OF MANUFACTURE :

Etiket Üzerinde / See data plate on product

TİP / TYPE : ALY02

P+Q Max : 1450 kg (9 mm) 1475 kg / (10 mm) / 1850 kg (16 mm)

Guide Rail 9-10-16 mm

Max Nominal Speed 2.00 m/s - Max Tripping Speed : 3.00 m/s

SERİ NO / SERIAL NUMBER :

Etiket Üzerinde / See data plate on product

UYGULANAN STANDARTLAR / THE FOLLOWING STANDARTS

EN 81- 20 : 2014 & EN 81 -50 : 2014

UYGULANAN DİREKTİFLER / THE FOLLOWING DIRECTIVES

LIFTS DIRECTIVE 2014 / 33 / EU

ÜRÜN ÜZERİNDE SERİ NUMARASI VE KAPASİTE BİLGİLERİ YER ALAN ÜRÜNÜN KULLANICIYA
TESLİM EDİLEN KULLANIM VE BAKIM KILAVUZLARINDAKİ ŞARTLARA UYMASI DURUMUNDA
YUKARIDA BELİRTİLEN STANDARTLARA VE DİREKTİFE UYGUNLUĞUNU BEYAN EDERİZ.

We here by confirm that the product (requirements of the directive and standards mentioned above under the conditions given at instructions for use.)

ONAY KURULUŞ / NOTIFIED BODY : LIFT Certificate TU-Jofia

ADRES / ADDRESSES :

SOFIA / BULGARIA

BELGE NO / CERTIFICATE NR : 875 / TE / 30.10.2017

FİRMA SORUMLUSU / RESPONCE OF COMPANY : SERDAR AKSÖZ

YER – TARİH / PLACE – DATE : 2019 / ANKARA

YETKİLİ İMZA / LEGALLY BINDING SIGNATURE

AKSÖZ
MAKİNA SAN. VE TİC. LTD. ŞTİ.
1167. SOKAK NO : 8 OSTİM ANKARA
Tel : (0312) 3541153 Fax : (0312) 3853961
Te Sic No : 27171 Menus No : 2016-5571-832



AKSÖZ

Headquarter | Merkez

1187. Sokak
No:8 Ostim/Ankara
T: 0312 534 17 31
F: 0312 354 64 80
aspar@aspar.com

Branch | Şube

Şerifali Mahallesi
Barbaros Cd. No:18
Yukarı Dudullu
Ümraniye/İstanbul
T: 0216 313 06 53
F: 0216 314 38 40
istanbul@aspar.com

Factory | Fabrika

Alcı OSB Mh.
ASO 2-3 OSB
2032 Cad. No:13
Temelli/Ankara
T: 0312 557 08 07

www.aksozmakina.com