

ASCENSORES CON PROBLEMAS

El uso cotidiano altera el normal funcionamiento de los coches. Cómo detectar fallas.



Bajo recorrido. Destruído por la humedad.

Nuestras ciudades ostentan, lamentablemente, un alto índice de accidentes provocados por el uso de ascensores, y si bien muchos municipios han tomado cartas en el asunto todavía queda mucho por hacer. Cuando el coche o la plataforma comienzan a parar fuera de nivel, descubrimos aceite en el piso de la sala de máquinas, o bien el coche queda detenido entre pisos, notamos que puede deberse a un conjunto de factores

concurrentes. En general, se debe al mal uso de las puertas, ya sean placas o tablillas, dado que cerrarlas mal provoca que la hoja rebote y pierda contacto. A su vez esto genera un cortocircuito, no siempre fácil de localizar, por desgaste de los contactores.


También puede haber problemas en las zapatas de frenos. En los ascensores de corriente alterna de una o dos velocidades es bastante frecuente, no así en los más modernos de frecuencia variable, ya que el frenado se produce por variación en la frecuencia de onda. La durabilidad de éstas zapatas se estima, promedio, entre 1 y 2 años, siendo mayor su desgaste en los de una sola velocidad. No debemos olvidar el desgaste de la polea del regulador y el cable, que puede "espinarse" produciendo una especie de "desflecado" de los hilos que generalmente son del tipo marino (cables de acero trenzado con alma textil).

Un problema no muy frecuente pero posible es el desgaste del regulador propiamente dicho o de la corona y sinfín, con la consiguiente pérdida de aceite por el retén o la junta de la máquina. Los "límites de fin de carrera" faltos de ajuste provocan paradas fuera de piso; éstos deben estar ubicados a 0,11 m del nivel del piso, y cuando ésta medida es sobrepasada hacia arriba o hacia abajo el coche debe detenerse automáticamente. Esta regulación está íntimamente ligada al mecanismo de los frenos. Si bien el recambio nos es muy caro, generalmente se trata de un tema de regulación. Si se detecta olor a quemado o fallas continuas eléctricas, se deben

reemplazar los cables por los de PVC antilama, ya que existen muchos ascensores que conservan aún cables de tela y goma.

Un problema bastante frecuente se localiza en el tablero, ya que hay bobinas de relays y contactores que tienen un tiempo de vida útil muy limitado, variable de acuerdo a la frecuencia de uso.

Asimismo suelen quemarse las fuentes rectificadoras de corriente alterna a continua, ya que la alimentación del motor es de 380 V con conexión en estrella o triángulo. De una fase se alimenta el transformador a 135 o 150 V; la fuente entonces la rectifica a continua y llega así al tablero de comando. Los elevadores más modernos trabajan con baja tensión (12 o 24 V), por lo tanto sólo reciben alta tensión el motor y los

 **Ampliar Imagen**



Problema habitual. Falla del límite de fin de carrera.



Cabina. Falta mantenimiento en la instalación de iluminación.

contactos de las puertas (125 V).

Tanto en ascensores como en montacargas, el peor y más frecuente de los problemas se genera por exceder el peso programado. Esto provoca desregulación en las paradas y un desgaste pronunciado de la máquina, por lo que debe respetarse a ultranza el peso máximo permitido.

Como terapéutica de éstos problemas se recomienda regular permanentemente los frenos, los límites de fin de carrera, verificar el estado del paracaídas y la correcta fijación y alineamiento de las guías del coche, y mantener el bajo recorrido en perfecto estado de limpieza y sequedad, impidiendo que en la sala de máquinas se almacenen elementos ajenos a ella o inflamables de cualquier tipo.

En el caso de que quede alguna persona atrapada en un entrepiso y se deba recurrir a la tracción manual (palanca directa al motor), se deberá tener especial cuidado de desconectar la tensión del motor, ya que si en el proceso de accionamiento manual con el motor conectado alguien hiciera una llamada de piso, la palanca girará brusca y velozmente sin control, y esto puede provocar accidentes gravísimos.

Como medida precautoria y en los edificios que no dispongan de un encargado permanente, se deberá instruir a uno o varios copropietarios acerca de cómo proceder en el caso antes mencionado. Esta idea se refuerza por el hecho de que el tiempo que tarda en

llegar un auxilio policial o de bomberos puede ser fatal en el caso de que la persona encerrada sufra de claustrofobia o síntoma similar.

En lo referente a las puertas, una buena medida es colocar accionamientos cierrapuertas conectados a una alarma de puerta abierta. No se debe permitir el pasaje de conductos de ningún tipo por el pasadizo del ascensor, ya que éste solo está pensado para el desplazamiento del coche. Muchos edificios se preocupan por modernizar y hacer más confortable la cabina, cosa muy válida, pero antes de invertir los casi siempre exigüos "fondos de reserva" en este tema se deberá priorizar el funcionamiento correcto de todo el sistema.