

Notice d'utilisation

Antichute mobile incluant un support d'assurage rigide EN353-1 :2014+A1 :2017

Rail-T Vertical et chariot VST

Référence RAIL T+VST



Avant toute utilisation, chaque utilisateur doit prendre connaissance et comprendre cette notice d'utilisation.

Si ce produit est fourni dans un pays étranger, le revendeur doit fournir ce manuel rédigé dans la langue du pays d'utilisation du produit.

1 Généralités

Le rail T associé au chariot VST est conforme aux exigences de la norme EN 353-1 :2014+A1 :2017 et du règlement EPI européen 2016/425.

L'examen UE de type et le suivi de production module C2 sont réalisés par l'organisme notifié :

APAVE SUDEUROPE SAS (n°0082)
CS60193
13222 Marseille CEDEX 16
France

N° d'attestation UE de type : 0082/561/160/04/19/0487

Pour toute question vous pouvez utiliser l'adresse de contact ci-dessous :

NEW TECHNELEC
Avenue Paul Pastur, 416 – B 6032
CHARLEROI - BELGIQUE
Tél. +32 (0) 71 32 66 71 Fax : + 32 (0) 71 31 31 97
E-mail : new.technelec@brutele.be

La déclaration de conformité CE est en annexe.

2 Description

Le rail T associé au chariot VST est un système antichute installé de façon permanente sur une échelle. Ce dispositif permet de monter sans se détacher tout le long de l'échelle et en toute sécurité en protégeant l'utilisateur contre les risques de chute de hauteur supérieure à 3m.



Exemple d'utilisation



Rail T et chariot VST

Le dispositif d'ancrage Rail-T est constitué d'un rail en aluminium fixé à la structure d'accueil grâce à des fixations disposées régulièrement le long du rail soit au milieu d'un barreau de l'échelle soit sur les montants.



Exemple de fixation au milieu d'un barreau



Pièce de fixation centrale

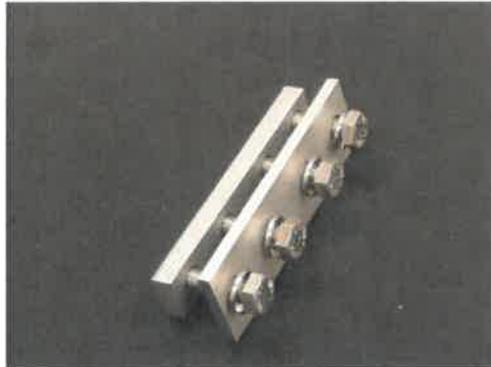


Exemple de fixation sur un montant



Pièce de fixation pour montant

Le rail en T est fabriqué en longueur 3 et 6 m mais peut être disponible dans d'autre longueur. Il peut être mis bout à bout à l'aide de pièce de jonction appelée éclisse permettant de réaliser de très grande longueur.



Pièce de jonction

A chaque extrémité du rail T ou le chariot est susceptible de sortir dispose de butée de type B référence type 1. Chaque élément est équipé d'une pièce de fixation.



Butée inférieure de type B

3 Principales caractéristiques

Important : étant soumis à essais et certifié ensemble, seul le chariot VST TECHNELEC est autorisé avec le rail T, de plus il est strictement interdit de modifier la longueur de l'élément de connexion du chariot VST par suppression ou ajout d'un connecteur.

- Nombre d'utilisateurs maximum autorisé : 1 seule personne
- Distance maximum autorisé entre point de fixation : 1.75 mètres
- Inclinaison latérale du rail autorisée: +/- 15°
- Inclinaison vers l'avant du rail autorisé : 15°
- Masse minimum autorisée de l'utilisateur outil et équipement compris : 50 kg
- Masse maximum autorisée de l'utilisateur outil et équipement compris : 125 kg
- Effort transmis parallèlement à la structure en cas de chute : 6 kN
- Résistance minimum du barreau d'échelle : 1.5 kN
- Température d'utilisation : $-30^{\circ}\text{C} < T < 60^{\circ}\text{C}$

4 Utilisation

4.1 Généralités

Le rail en T associé au chariot VST ne doit pas être utilisé au-delà de ses limites, ou dans toute autre situation que celle pour laquelle il est prévu, c'est-à-dire arrêter une chute.

L'équipement ne doit être utilisé que par une personne formée, compétente en bonne forme physique et nous soumise au vertige pour une utilisation normale en toute sécurité et en cas d'urgence.

Un plan de sauvetage doit être mis en place afin de faire face à toute urgence susceptible de survenir pendant le travail et permettre l'évacuation de la personne qui a chuté en moins de 15 minutes. Le matériel de sauvetage doit être facilement accessible et situé dans le voisinage de l'équipement.

L'utilisateur doit être équipé d'un harnais d'antichute conforme à la norme EN 361 seul dispositif de préhension du corps qu'il soit permis d'utiliser dans un système d'arrêt des chutes. Le harnais doit être réglé pour qu'il soit correctement ajusté (conformément à la notice d'utilisation du harnais d'antichute EN 361) et qu'il ne faut pas s'en servir si celui-ci présente du jeu.

L'utilisateur devra relier le connecteur avec émerillon du chariot VST au point sternal du harnais d'antichute noté A ou au 2 demi points sternaux notés A/2.

Si le harnais se desserre durant l'ascension ou la descente, Il convient de le réajuster correctement à partir d'un emplacement sûr.

4.2 Vérifications préliminaires.

Le chariot, le mousqueton, le harnais, le rail, la butée de fin de course, la fixation des rails font partie de la chaîne de sécurité de l'utilisateur.

La défaillance d'un de ces maillons peut mettre des vies humaines en danger ; la fonction de sécurité de l'un des articles est affectée par la fonction de sécurité d'un autre article ou peut interférer avec celle-ci. C'est pour cette raison qu'il est impératif de contrôler chacun de ces éléments avant de les utiliser.

Avertissement :

Il est essentiel, pour des raisons de sécurité, de vérifier l'espace libre requis sous l'utilisateur sur le lieu de travail, de manière qu'en cas de chute, il n'y ait pas de collision avec le sol, ni présence d'autre obstacle sur la trajectoire de la chute.

Il est essentiel pour la sécurité que le dispositif ou point d'ancrage soit toujours correctement positionné et que le travail soit effectué de manière à réduire au minimum le risque de chute et la hauteur de chute.

Avant toute intervention l'utilisateur doit vérifier :

- Que le chariot VST et son connecteur, le harnais sont en bon état.
- Le clapet des butées de fin de course doit pouvoir basculer librement en arrière et revenir en position de fin de course de manière autonome.
- Le point d'ancrage du chariot VST doit pouvoir pivoter librement.
- Les axes des roulettes du chariot doivent être bloqués.
- L'absorbeur n'est pas déchiré.
- Le mousqueton doit se fermer de manière autonome.
- Le chariot doit se mouvoir aisément sur le rail lorsqu'on le déplace vers le haut.
- Le chariot doit se bloquer automatiquement sur le rail sous l'action du ressort.
- Le détrompeur (goupille) placé à gauche sur les butées de progression alu type 1 doit être présent.
- Le rail et fixations sont propres, non endommagés et bien fixés

Le système doit être immédiatement mis hors service si la sécurité de l'utilisateur est mise en doute ou si le système a été utilisé pour arrêter une chute. Il convient de ne plus en faire usage avant qu'une personne compétente n'ait autorisé par écrit sa réutilisation.

En cas de chute ou de surcharge, l'absorbeur d'énergie se déchire et un écrasement de 10 mm x 4 mm sur la face plate du rail sera visible.

Seule la section de rail abîmée par une chute ou autre, est à remplacer par un nouveau rail de marques TECHNELEC uniquement

Les chariots VST peuvent être uniquement remplacés par nos soins.

Toute modification de l'équipement ou toute adjonction à l'équipement ne peut se faire sans l'accord préalable écrit de NEW TECHNELEC.

Toutes réparations ou modifications non conformes peuvent mettre des vies humaines en danger C'est pourquoi celle-ci doivent être effectuées conformément aux modes opératoires de New Technelec sa.

4.3 Utilisation du dispositif d'ancrage Rail-T.

Rappel : Seul le chariot antichute 'VST - TECHNELEC » est autorisé pour être utilisé sur le rail-T.

- Le chariot doit être introduit sur le rail conformément au marquage, point vert et flèche vers le haut, l'anneau d'ancrage étant orienté vers le bas.
- Faire pivoter vers le haut l'anneau d'ancrage (came de frein) et introduire le chariot sur le rail entre les roulettes.
- Un détrompeur empêche une mauvaise orientation du chariot sur le rail qui conduirait à ne pas stopper la chute.



Butée inférieure de type B

- En montée, le chariot pousse le clapet de la butée inférieure dans le sens de l'ouverture.
- En descente le chariot est bloqué par la butée inférieure, l'utilisateur doit faire basculer le clapet dans le sens de l'ouverture et faire descendre le chariot au-delà de la butée.
- La butée supérieure nécessite de basculer manuellement le clapet pour dégager vers le haut le chariot du rail.
- La butée supérieure permet d'engager le chariot sur le rail vers le bas sans intervention de l'utilisateur.
- Le mousqueton doit être fixé directement dans la boucle sternale du harnais, et cela sans pièce intermédiaire.
- Le chariot doit fonctionner sans à-coup lorsque l'on se déplace le long de l'échelle.
- En montée, l'utilisateur entraîne le chariot.
- En descente, le chariot glisse librement sous l'effet d'une légère traction horizontale que l'on obtient par la position naturelle du corps.
- La mobilité du chariot est optimale lorsque l'on monte et descend avec régularité.
- Il convient de s'aider des mains en grim pant et en descendant sans manipuler le chariot VST
- La distance minimale nécessaire entre sous les pieds de l'utilisateur et le sol ou l'utilisateur en dessous est de 3 mètres.

- Pour les 3 premiers mètres, l'utilisateur peut ne pas être protégé contre les chutes au sol et il convient de prendre des précautions supplémentaires lors de l'ascension et la descente.

Attention : Il est interdit d'actionner la fonction de déblocage de l'antichute mobile ou de prendre en main l'antichute mobile lors de l'ascension ou de la descente. Cela peut compromettre le fonctionnement en toute sécurité du mécanisme de freinage, il convient de ne le faire qu'à partir d'un emplacement sûr ne présentant aucun risque de chute. Il en est de même pour se connecter ou se déconnecter du chariot sauf si un système séparé de protection individuelle contre les chutes est utilisé

4.4 Utilisations interdites

- Un seul utilisateur qui travaille en hauteur et qui n'est pas sous le contrôle d'une deuxième personne susceptible de lui porter secours en cas de besoin
- Il est interdit d'utiliser en cas d'orage ou tout autre conditions climatiques exceptionnelles potentiellement dangereuse.
- Il est interdit d'utiliser un autre connecteur pour attacher la boucle du harnais sur le chariot que celui fourni par New Technelec.
- Il est interdit d'utiliser l'antichute mobile pour le maintien au travail, si un maintien au travail est exigé il faut utiliser un système séparé
- Il est interdit d'utiliser le rail comme mise à la terre de poste à souder.
- Il est interdit d'utiliser l'installation sous l'effet de l'alcool, médicament ou produit illicite.
- Il est interdit d'utiliser l'installation si l'opérateur est malade ou blessé
- Il est interdit d'utiliser d'effectuer de travaux à proximité de l'installation sans protéger le rail-T et le chariot VST (exemple : levage pièce lourde qui risque de frotter ou percuter le rail-T, travaux avec ciment ou béton pouvant coller sur le rail-T, travaux de peinture pouvant coller sur le rail-T, travaux avec meuleuse pouvant couper le rail-T, travaux avec poste à souder pouvant piquer le rail-T)
- Ne pas utiliser comme système de levage ou arrimage de matériel.
- Ne pas mettre le rail-T en aluminium anodisé avec des réactifs chimiques pouvant altérer l'aluminium.

5 Durée de vie prévue de l'installation.

Tous les composants du rail sont fabriqués en acier inoxydable et en aluminium anodisé présentant une grande résistance aux agents atmosphériques. La limitation dans le temps est fonction de la structure d'accueil et de sa capacité à conserver ses propriétés physiques au cours du temps.

Durée de vie et garantie :

La durée de vie du système ne peut à l'heure actuelle être donnée. Si le système est bien entretenu, celui-ci eut être utilisé plus de 20 ans hors absorbeur d'énergie textile (10 ans). Pour l'entretien du chariot, il y a lieu de se référer au chapitre entretien et maintenance.

Nos produits sont garantis pendant 3 ans pour tout défaut de matière ou de fabrication.

Limite de garantie :

L'usure normale, les modifications ou retouches, le mauvais stockage. Sont également exclus de la garantie les dommages dus aux accidents, aux négligences, aux utilisations pour lesquelles nos produits ne sont pas destinés.

Il est bien connu que du matériel en utilisation se dégrade progressivement. Il est difficile de donner une durée d'utilisation précise car ceci dépend également du milieu d'utilisation (milieu marin, sablonneux, industriel, urbain, campagnard, forestier, ...).

Une dégradation de surface, une usure mécanique, ou un fonctionnement limité de la mécanique est facilement observable.

Pour plus de sécurité et un meilleur suivi du matériel, nous vous conseillons d'attribuer à chaque chariot et installation, la « fiche de suivi de contrôle » reprise dans ce dossier technique et dans le manuel d'utilisation fourni avec le chariot.

Les valeurs de résistance dépendent de la qualité du support et de la qualité de leur emplacement. Notre responsabilité ne peut être engagée lors d'une mauvaise mise en place ou mauvaise utilisation.

Tous les renseignements complémentaires d'installation et d'utilisation sont clairement repris dans le dossier technique accompagnant chaque livraison ou disponible sur demande.

6 Entretien et transport.

Il y a lieu de se conformer strictement aux méthodes d'entretien et de transport suivantes :

- Nettoyer le chariot avec de l'essence de nettoyage et souffler.
- Utiliser une jauge de 0,05mm pour nettoyer l'espace entre le corps et les roulettes.
- Lubrifier les pièces mobiles avec une huile à base de « Téflon ». Par exemple huile pour arme automatique Rem oil de Remington.
- Ne pas utiliser d'acide ou de solvants.
- Le chariot et le support rigide ne peuvent être stockés dans une ambiance hautement corrosive pour éviter les risques de corrosion sous contrainte invisible.

Durant le transport, le chariot doit être protégé contre des produits qui peuvent l'endommager (ex : acide,...), contre le frottement, les chocs, les vibrations, ou contre tout autre risque pouvant nuire à son bon fonctionnement.

A cet effet, le chariot doit être transporté dans un emballage (ex : sac en tissu imprégné, sac en film, boîte en plastique ou acier avec mousse).

Pour l'entretien du rail-T, nous préconisons occasionnellement un nettoyage (cela dépend du milieu d'utilisation) à l'eau avec du savon vaisselle et rinçage à l'eau claire.

7 Marquage.

Le marquage au niveau de rail T ou du chariot VST doit être visible en permanence.

Une marque de repère " VST " gravée sur la partie supérieure du corps ainsi qu'un numéro d'agrément "CE 0082" gravé, et le nom de la société Technelec gravé sur la partie inférieure, permet de vérifier la conformité du chariot utilisé.

Les chariots ne présentant pas ces marques ne pourront être utilisés sur les rails.

Les rails, les butées, les fixations et éclisses auront tous une marque d'authenticité représentée par le sigle de la firme.

Tout matériel n'ayant pas ces marques ne pourrait être garanti comme conforme

7.1 Sur panneau à proximité du rail T

Le panneau comporte le marquage conforme à la norme EN 353-1 :2014 +A1:2017 suivant :

- NEW TECHNELEC : nom et adresse du fabricant
- EN353-1 :2014+A1/2017 : norme, amendement et année de parution
- CE 0082 : N) de l'organisme notifié en charge du contrôle de production module C2
- Le pictogramme  invitant l'utilisateur à lire la notice
- Référence du produit : rail T & VST
- Les informations concernant l'installateur, le fournisseur
- L'année de construction et le numéro de lot permettant tout moyen de traçabilité
- Le nombre de personne autorisé sur l'ancrage : 1
- Une indication que le rail est utilisable avec le chariot VST et un harnais EN 361

-  Obligation d'utilisation avec des EPI antichutes

7.2 Sur le chariot VST

- TECHNELEC : nom du fabricant
 - BE : pays de fabrication, Belgique
 - VST : référence du chariot
 - EN353-1:2014+A1/2017 : norme, amendement et année de parution
 - CE 0082 : N° de l'organisme notifié en charge du contrôle de production module C2
-
- Le pictogramme  invitant l'utilisateur à lire la notice
 - Numérotation XXX = numéro de série
 - Numérotation MM YY = mois + année de fabrication
 - Flèche : indique le sens de la montée et doit être positionné vers le haut
 - Point vert : indique le sens de la montée et doit être positionné vers le haut
 - Tête de mort : Indique le mauvais sens d'utilisation et danger mortel en case de chute, il doit être positionné vers le bas.
 - To use with rail T : indication indiquant l'obligation de l'utiliser uniquement avec le rail T
 - 125 kg : poids maximum autorisé outil et équipement inclus
 - 50 kg : poids minimum autorisé outil et équipement inclus

8 Instructions pour les examens périodiques

La sécurité de l'utilisateur est liée au maintien de l'efficacité et la résistance de l'équipement. Celui-ci nécessite un examen périodique régulier.

Le dispositif d'ancrage Rail-T et le chariot seront inspectés par une personne compétente ou habilitée par la société NEW TECHNELEC en fonction des conditions d'utilisations mais au minimum une fois par an et obligatoirement après que le rail ait stoppé une chute.

L'inspection et le contrôle de la lisibilité du marquage doivent être faits dans le respect strict des modes opératoires définis par NEW TECHNELEC.

Définition d'un personne compétence pour NEW TECHNELEC :

- Avoir une formation professionnelle
- Posséder l'expérience dans le domaine
- Posséder des connaissances suffisantes dans le domaine des dispositifs de sécurité
- Être familiarisé avec les normes et directives de conformité ainsi que les règles générales régissant les techniques utilisées.

L'ensemble de ces critères pourront lui permettre d'évaluer valablement l'état du dispositif et son utilisation conforme.

Le contrôle doit être confirmé par une marque durable avec indication du trimestre et de l'année sur le chariot et de l'installation.

Rappel :

Le système doit être immédiatement mis hors service si la sécurité de l'utilisateur est mise en doute ou si le système a été utilisé pour arrêter une chute. Il convient de ne plus en faire usage avant qu'une personne compétente n'ait autorisé par écrit sa réutilisation.

Coordonnées du fournisseur :			
Date de première utilisation :		Numéro de série	
Année de fabrication		Date d'achat	

Contrôle n°	1	2	3	4	5	6
Date d'inspection						
Vérificateur						
Signature						
Date de prochaine inspection						
Il est de la responsabilité de l'organisme de l'utilisateur de fournir la fiche d'identification et d'y entrer les détails requis						

Check liste :

- Les pièces mobiles et le rail doivent être exempts de peinture, de mortier et de boue.
- Vérifier que toutes les pièces de l'ensemble sont présentes (rails, fixations, éclisses, butées).
- Vérifier que le rail présente 2 trous intérieurs aux extrémités
- Les extrémités de début et de fin de l'installation ainsi que toutes les interruptions doivent être arrêtées par des butées de progression à clapet pivotable (soit type 1 ou type 2) ou fixe.
- Le détrompeur (goupille) placé à gauche sur les butées de progression alu type 1 doit être présent.
- Sur le rail, le clapet des butées de progression doit pouvoir basculer librement en arrière et revenir en position de blocage de manière autonome.
- Les butées de progressions alu type 1 doivent être munies d'une fixation.
- Une éclisse doit être présente entre chaque rail et entre rail et butée d'arrêt type 1
- Une fixation doit être présente tous les 1.75 mètres au maximum
- Au moins 1 fixation doit être présente par section de rail-T.
- Vérifier le serrage de la boulonnerie en se référant à la notice de montage.
- Vérifier les dimensions des rails.
- Vérifier que le rail, fixations, éclisses de jonction et butées ne sont pas fissurés.
- Vérifier que le rail, fixations, éclisses de jonction et butées ne sont pas endommagés.
- Vérifier la lisibilité des marquages sur le panneau

Recommandation : Cette fiche doit être conservé avec le rail.

Espace réservé aux commentaires, historique des examens périodiques et réparations :

nom et signature de la personne compétente	Détail de l'examen	Détail de la réparation
Date :		

nom et signature de la personne compétente	Détail de l'examen	Détail de la réparation
Date :		

nom et signature de la personne compétente	Détail de l'examen	Détail de la réparation
Date :		

nom et signature de la personne compétente	Détail de l'examen	Détail de la réparation
Date :		

nom et signature de la personne compétente	Détail de l'examen	Détail de la réparation
Date :		

nom et signature de la personne compétente	Détail de l'examen	Détail de la réparation
--	--------------------	-------------------------

Date :		
--------	--	--

Coordonnées du fournisseur :			
Date de première utilisation		Numéro de série	
Année de fabrication		Date d'achat	

Contrôle n°	1	2	3	4	5	6
Date d'inspection						
Vérificateur						
Signature						
Date de prochaine inspection						

Il est de la responsabilité de l'organisme de l'utilisateur de fournir la fiche d'identification et d'y entrer les détails requis

Check Liste (voir nomenclature du chariot)

Point 1 CORPS
Exempt de peinture, mortier béton, saleté Marquages lisibles Point vert visible (1.1) Goupille de sécurité bien calée (1.2) Surfaces de roulement propres (1.3) Axe côté droit bien calé et pas faussé (1.4)

Point 2 CAME DE FREINS
Longueur du nez $\geq 4,50$ mm (2.1) Le cliquet se pivote facilement (2.0) Les butées sont exemptes de saleté (2.2)

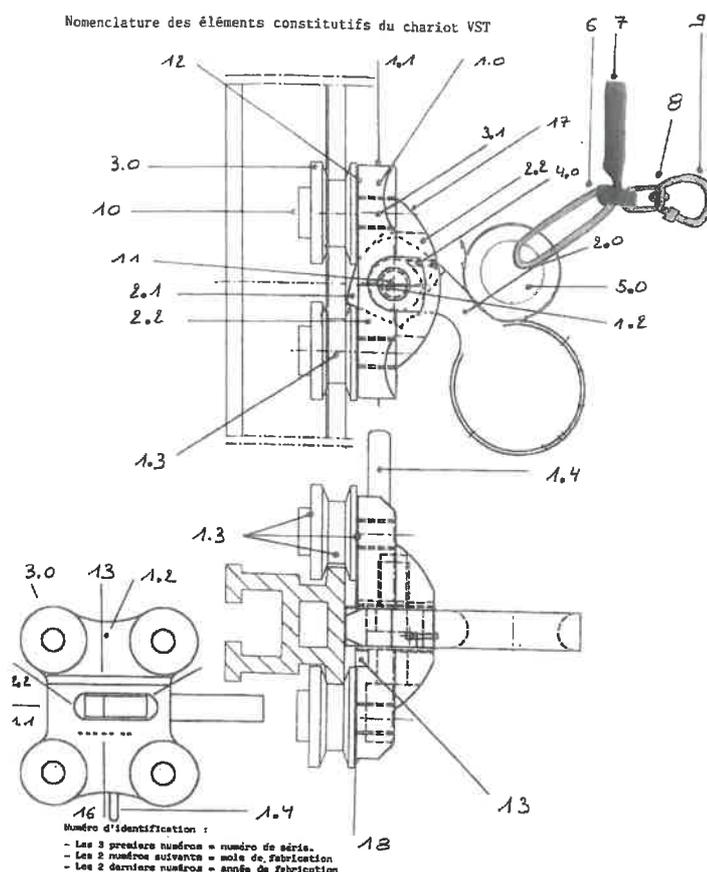
Point 3 GALETS DE ROULEMENT
Jeu radial 0,10 mm maximum Les galets de roulement tournant librement Les galets de roulement non endommagés Les axes sont bien calés (3.1) Marquage de témoin en vis-à-vis côté sertissage

Point 4 RESSORT
Le ressort est exempt de saleté Le ressort est intact Le ressort n'est pas comprimé (tension intacte)

Point 5 ANNEAU
L'anneau n'est pas cassé, fissuré, plié La manille n'est pas cassée, fissurée ou pliée L'absorbeur n'est pas déchiré

Point 6 MOUSQUETON
Le mousqueton n'est pas cassé Le mousqueton n'est pas fissuré Le mousqueton n'est pas faussé L'écrou crénelé tourne facilement L'écrou crénelé n'est pas endommagé Le ressort ferme automatiquement

Point 7 ABSORBEUR D'ENERGIE (Durée de vie de 5 à 8 ans suivant utilisation)
L'absorbeur n'est pas déchiré Le connecteur n'est pas fissuré La manille n'est pas faussée L'écrou crénelé tourne facilement L'écrou crénelé n'est pas endommagé Le ressort ferme automatiquement



NOMENCLATURE	
1.0 Corps du chariot inox 303.	8.Manille 360°
1.1 Pictogramme vert, adhésif, orienté vers le haut, indiquant le bon sens sur le rail.	9 Connecteur liaison harnais
1.2 Goupille de blocage axe came de frein	10 Epaulement axe galet de roulement
1.3 Surface de roulement	11 Axe came de frein
1.4 Axe détrompeur	12 Vis plastique de guidage (facultatif)
2.0 Came de frein	13 Glissière détrompeur
2.1 Nez de blocage de la came de frein (> 4,5mm)	14 Pictogramme livre marquage laser, indiquant l'obligation de lire le manuel d'utilisation avant utilisation
2.2 Butées came de frein	15 Pictogramme jaune + tête de mort, adhésif, orienté vers le bas. Indique le danger de mort si orienté vers le haut
3.0 Galet de roulement	16 Marque et numéro de série
3.1 Axe de roulette serti	17 Flèche vers de haut – sens orientation
4.0 Ressort de rappel	18 Jeu radial 0,10mm
5.0 Anneau d'accrochage	
6 Connecteur de liaison chariot/absorbeur d'énergie	
7 Absorbeur d'énergie (durée de 5 à 8 ans suivant utilisation)	

Espace réservé aux commentaires, historique des examens périodiques et réparations :

nom et signature de la personne compétente	Détail de l'examen	Détail de la réparation
Date :		

nom et signature de la personne compétente	Détail de l'examen	Détail de la réparation
Date :		

nom et signature de la personne compétente	Détail de l'examen	Détail de la réparation
Date :		

nom et signature de la personne compétente	Détail de l'examen	Détail de la réparation
Date :		

nom et signature de la personne compétente	Détail de l'examen	Détail de la réparation
Date :		

nom et signature de la personne compétente	Détail de l'examen	Détail de la réparation

Date :		
--------	--	--

9 Notice montage

Le rail T en aluminium a été développé pour être monté aisément sur n'importe quel type de support, pour autant que celui-ci soit capable de reprendre les sollicitations pour lesquelles le rail a été conçu.

La fixation du rail sur des différents types de support doit se faire au moyen de vis tête hexagonale M10.

Une fixation à prévoir tous les 1,75 mètres maximums.

Les butées de progression en aluminium type 1 avec 40 cm de rail-T doivent être munies d'une fixation. Chaque section de rail doit être munie d'au moins une fixation.

Le serrage des écrous M 10 sur les vis devra être opéré au moyen d'une clef dynamométrique sous une valeur de +/- 15 N/m.

Pour les boulons M10x70 (ou autres longueurs) des fixations à clamer sur échelon ou sur montant d'échelle.

Pour les échelles avec échelon et/ou montant avec paroi fine, pouvant subir une déformation, une valeur de 6,5 N/m est suffisante.

Pour les boulons M10x35 fixant le rail sur un plat, une valeur de 35 N/m doit être opérée.

Les rails devront être le plus rectiligne possible.

Les rails T ne sont compatibles qu'avec le type de chariot VST et ne conviennent pas pour les chariots de marque ou de modèle autre.

Les extrémités de début et de fin de l'installation ainsi que toutes les interruptions doivent obligatoirement comporter une butée de progression supérieure et une butée de progression inférieure type 1.

Une éclisse entre chaque rail-T et entre chaque rail-T et butée de progression type 1 doit être installée.

Le cintrage des rails est possible mais doit être effectué impérativement chez Technelec.

Départ du rail avec butée +/-85 cm. au-dessus du sol ou plate-forme.

Arrivée du rail avec butée +/- 1,25 m. au-dessus d'une plate-forme.

Pour un dépassement du rail-T, un renfort doit être fixé au rail soit en prolongeant l'échelle ou le montant d'échelle ou en utilisant un profilé L 60x60x6 repris sur les 2 dernières fixations si le rail est placé sur le côté de l'échelle ou un profilé U 40x40x4 si le rail est placé au milieu de l'échelle.

PLAN : Schéma d'installation. (FASCICULE SEPARÉ)

FIG. I : Schéma du chariot VST sur le Rail-T.

FIG. II : Exemple de fixation sur échelle :

- TECH002 - fixation pour milieu échelle.
- TECH003 - fixation pour côté échelle

FIG. III : Kit de jonction de rail. (éclisse).

Les rails sont fabriqués en longueur de 6 m / 3 m ou autres, et accouplés au moyen de 2 jonctions (éclisse) fixées au moyen de 4 vis M8.

Le blocage des vis devra s'effectuer au moyen d'une clef dynamométrique sous +/- 12,5 N/m.

FIG. IV : Explication du fonctionnement de la butée de progression inférieure type 1 TECH 011 et supérieure type 1 TECH012.

L'introduction du chariot anti-chute se fait automatiquement.

Pour passer la butée dans le cas de sortie, l'opérateur doit basculer manuellement la butée vers l'arrière tout en faisant coulisser le chariot anti-chute vers le bas ou vers le haut.

Avant chaque utilisation, il faudra vérifier le bon fonctionnement des butées. Elles doivent pouvoir basculer librement vers l'arrière et revenir en position de blocage de manière autonome.

Les butées de progression doivent être munies d'une fixation.

FIG. V : Pièces constitutives de la butée de progression type 1 TECH 011 et TECH012

FIG. VI : Vue en perspective du mécanisme de butée de progression supérieure type 1 TECH 012.

Le détrompeur (goupille) empêche l'introduction du chariot dans le mauvais sens.

Le repère vert et la flèche du chariot doit toujours être dirigé dans le sens de la montée.

FIG. VII : Exemple de montage de butée de progression inférieure type 1 TECH011 sur une échelle fixe.

Le kit de butée est fourni complet avec 40 cm de Rail-T.

10 - Possibilité de montage, montage et contrôle

L'élasticité du rail permet un cintrage manuel jusqu'à 172 ° avec un bras de levier de 1,50 m. Cette élasticité permet également son placement sur un pylône tube composé de différentes sections ou pylône anguleux.

Pour des angles supérieurs, nous réalisons les cintrages sur mesure avec machine.

- Les rails peuvent être mis à longueur sur le lieu d'installation.
- Pour les découpes, la coupe doit être nette et d'équerre à 90°.
- Réaliser ensuite les trous diamètre 9 mm selon plan.
- Ceux-ci peuvent être pointés avec l'aide d'une éclisse de jonction déjà fixée sur 1 section trouée.

Pour un renfort tube 40x40x4 placé à l'arrière du rail positionné au milieu d'un échelle, fixer les boulons M10x 100 sur le rail avec un écrou serré contre l'arrière du rail, en vis à vis des trous pré-forés dans le tube 40x40x4. L'échelon sera pris entre le rail et le tube renfort (La partie horizontale du rail sera fixé sur le tube avec un écrou 60x17x10 placé dans la glissière du rail et un boulon M10x65 avec rondelle « grower » passant à travers le tube).

Nous conseillons de réaliser un pré-montage au sol en prenant compte du diamètre de l'échelon.

Pour les installations dans des puits avec réhausse, prévoir un renfort tube 40x40x4 repris sur les 2 derniers échelons. L'adaptateur pour réhausse Tech 052 restant dans à demeure sur le rail dans le puits, doit se positionner juste au-dessus du dernier échelon supérieur.

A chaque entrée, une plaque signalétique doit être installée.

Après chaque installation, une copie de la liste de contrôles du rail et chariot et le document de réception doivent être remplis par l'installateur et remis à l'exploitant.

PS : Le contrôle visuel se fait en sécurité. En effet, comme le rail est maintenu par les fixations sur toute sa longueur, l'utilisateur peut contrôler au fur et à mesure de sa progression, chaque élément de l'ensemble avant que le chariot n'arrive à cet élément. En cas de doute, arrêter la progression et appeler l'installateur agréé ou nos services.

Déclaration de conformité

Le fabricant :

**NEW TECHNELEC sa,
B-6032 Charleroi, avenue Paul Pastur 416
Belgique**

Déclarons que l'équipement « CHARIOT VST sur RAIL T » référence RAILT + VST numéro de lot
..... est conforme à la norme EN 353 :2014+A1 :2017 et a été testé par l'organisme notifié :

.....

**APAVE SUDEUROPE SAS
Organisme notifié
Numéro indicatif : 0082
CS60193
F-13322 MARSEILLE, Cedex 16, FRANCE**

Attestation d'examen UE de type 0082/561/160/04/19/0487

L'équipement est soumis à la procédure d'évaluation conformément au règlement européen 2016/425 de la conformité au type sur la base du contrôle interne de la production et de contrôles supervisés du produit à des intervalles aléatoires (module C2), sous la surveillance de l'organisme notifié :

**APAVE SUDEUROPE SAS
Organisme notifié
Numéro indicatif : 0082
CS60193
F-13322 MARSEILLE, Cedex 16, FRANCE**

Charleroi le , / / 2019

Pascal Szymkowicz, Safety project manager

La déclaration est rédigée sous la seule responsabilité de NEW TECHNELEC.