



Betriebsanleitung

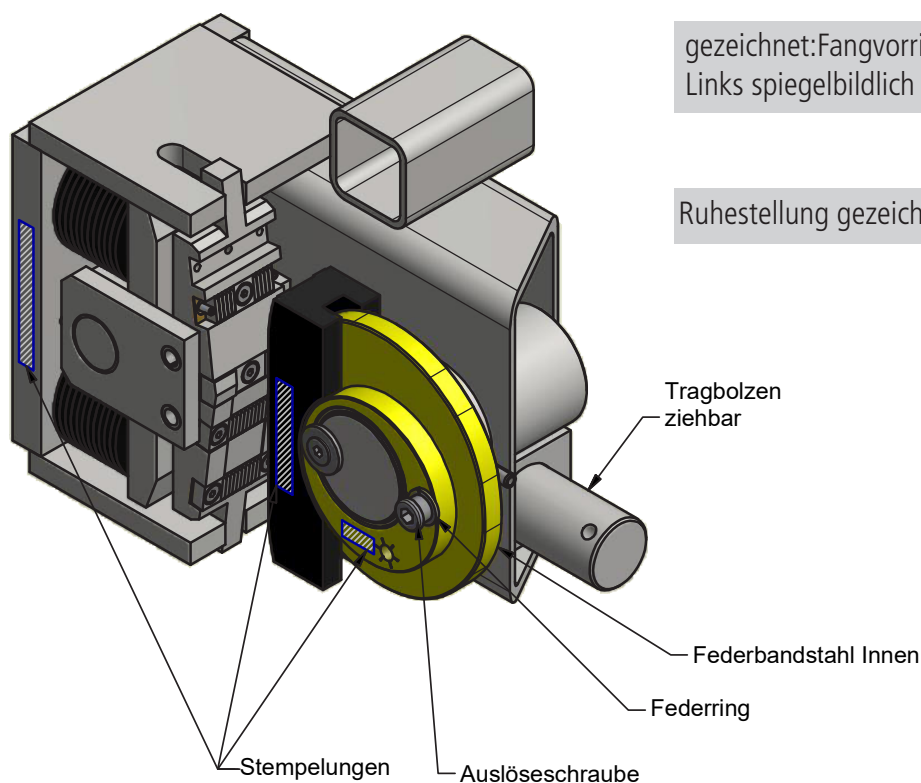
Sicherheitsmodul EB 75 GD/EU-SG 514

Allgemein

Sicherheitsmodul ↓ ↑

Bremsfangvorrichtung - Auf-/Abwärts wirkend = Nutzlast + Fahrkorbgewicht im FREIEN Fall

Bremseinrichtung = 1/2 Nutzlast + Massen nach OBEN Auslösung über Geschwindigkeitsbegrenzer inkl. UCM/A3



Allgemeine Hinweise	5350.800.002
Schema Fang ABWÄRTS	5350.800.003
Schema Fang AUFWÄRTS	5350.800.004
Montage Grundlegend	5350.800.005
Montage Prüfung	5350.800.006
Montage/Prüfungshinweise	5350.800.007



EB75GD

Allgemeine Hinweise

!Wichtig!

Vor Inbetriebnahme:

1. Schienen müssen vor Inbetriebnahme und Prüfung schon bei Montagebeginn! gründlich gereinigt werden! Egal ob „Neu“ oder „Alt“, (wegen Schmutz, altem Öl oder Schutzmittel bei neuen Schienen!) und auch danach sauber gehalten werden!!!
2. Sollte dies nicht geschehen, können/werden negative Bremskraftveränderung etc. stattfinden: Eine eventuelle Reklamation wird dann nicht anerkannt.
3. Sollten „alte“ Schienen sehr lange Bremsspuren oder viele und tiefe Spuren aufweisen (z.B. von Sperrfangvorrichtungen) so sind diese durch neue Schienen – gleicher Art - zu ersetzen.
4. Nach empfohlenem Kontrollversuch! (nur Funktionskontrolle - langsame Fahrt /ohne Last) ist ein Sicherheitstest (Fangtest) nach den geltenden Richtlinien (z.B. EN 81-20/50) durchzuführen, auch für „RBG's“ (Fördergeräte), oder nach Angaben des Herstellers.
Sollte keine der obigen Regelungen greifen, muss mindestens mit Nenngeschwindigkeit und Nennlast „abwärts“ unter Ausschluss jeglicher Bremshilfen (z.B. Betriebsbremse offen halten!) getestet werden, ansonsten besteht kein Leistungsnachweis! Bei Unklarheit ist mit uns - als Hersteller - umgehend Kontakt aufzunehmen.
Wiederkehrende Prüfungen (Fangtests) müssen ebenfalls, in regelmäßigen Abständen, stattfinden.
5. Die Beurteilung der Bremsleistung unterliegt fachkundigem Personal. (z B. Prüfstellen etc.)

Schmutz! So darf es nicht sein!

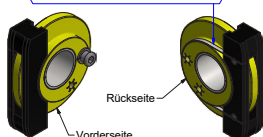


Dirt! This is not acceptable!

!Wartung!

1. Die Auslösewelle muss sich mit der Hand bis zur Einrückung der Spannexzenter drehen lassen und der Fangschalter muss betätigt sein. Beim Lösen muss die Auslösewelle (Spannexzenter) in die Freistellung zurückschnellen.
2. Ölen der Führungsschienen darf nur mit den vorgeschriebenen Schmiermitteln erfolgen. (Baumusterprüfbescheinigung beachten). Keine Fette, Öle die verharzen etc.
3. Wartung min. 1x jährlich (od. Betriebsstunden bzw. Verschmutzung).
4. Rosten ist durch Reinigung und Ölen der bewegten Teile zu vermeiden.

Ölen zwischen Federband und Exzenter



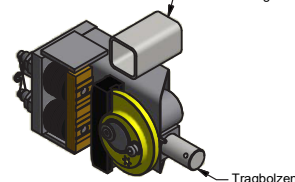
5. Ölen aller Gelenke insbesondere zwischen Federband und Spannexzenter. (bei Schwergängigkeit)

6. Fangvorrichtung/Sicherheitsmodul muss sich auf dem Tragbolzen leichtgängig schieben lassen (schwimmende Lagerung).

7. Einzugskraft des Geschwindigkeitsbegrenzers mit benötigter Einzugskraft der Fangvorrichtung/Sicherheitsmodul überprüfen (mind. statisch).

6.

Sicherheitsmodul muss leichtgängig am Tragbolzen zu schieben gehen.

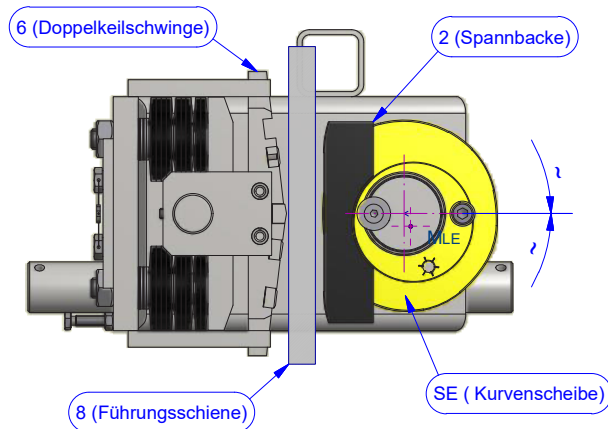


EB75GD

Schema Fang Abwärts



Figur - 1



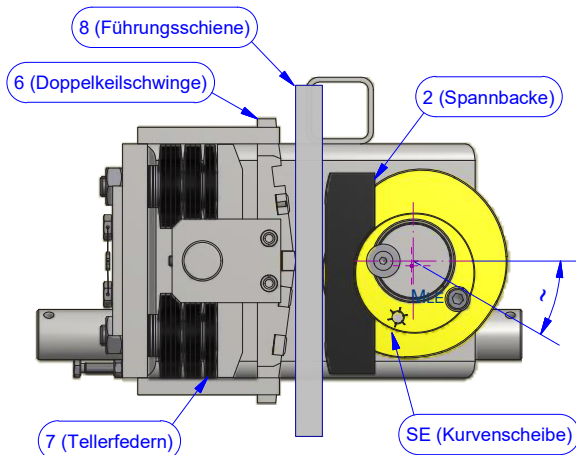
Figur - 1 (3 Uhr)

Ruhestellung = Freistellung
Führungsschiene (8) wird weder von der Doppelkeilschwinge (6) noch von der Spannbacke (2) oder der Kurvenscheibe (SE) berührt.

Figur - 2

Einrückstellung
SE wird von der Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtung solange gedreht, bis die gerändelte Umfangsfläche des SE und die Doppelkeilschwinge (6) die Schiene (8) beidseitig berühren. Von diesem Zeitpunkt ab übernimmt die Kurvenscheibe (SE) das Spannen der Tellerfedern (7).

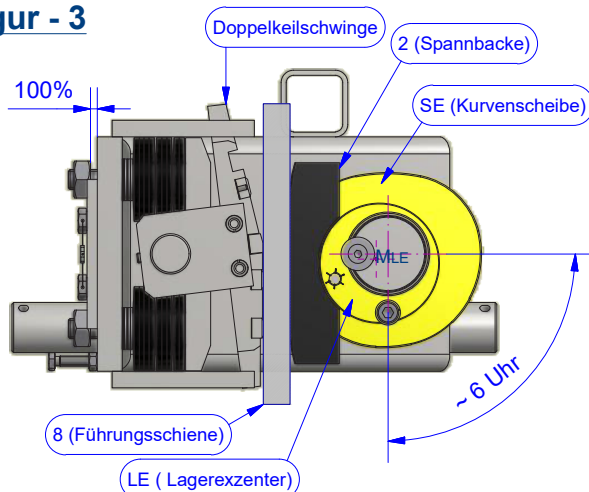
Figur - 2



Figur - 3 (6 Uhr)

Bremsstellung
Der nacheilende Lagerexzenter LE bringt Spannbacke (2) in Berührung mit - 8 - SE verliert nun seinen Kontakt mit Führungsschiene (8), was zur Folge hat, dass sich die Stellung des SE nicht mehr ändert und den Fahrkorb gleichverzögernd zum Stillstand bringt. Die Doppelkeilschwinge (6) schwingt nach oben. Totpunkt des Lagerexzenter vor der Bremsstellung (MLE).

Figur - 3



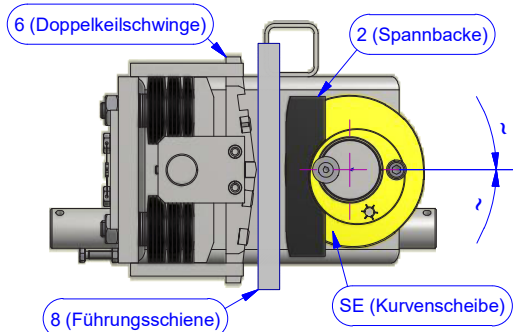
Hinweis: Beim Lösen des Fanges Auf oder AB, schwingt/kippt die Doppelkeilschwinge (6) „sofort“ in die Gegenrichtung ein und es kann der Eindruck entstehen, sie ist in einer anderen Fangstellung als vermutet.



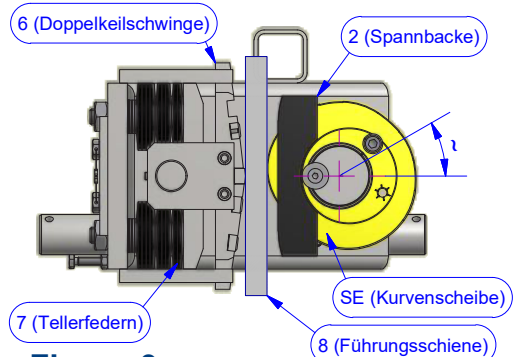
EB75GD

Schema Fang Aufwärts

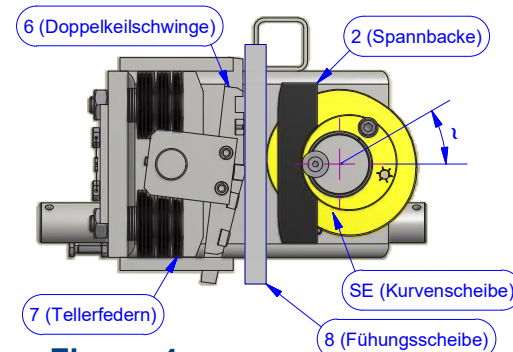
Figur - 1



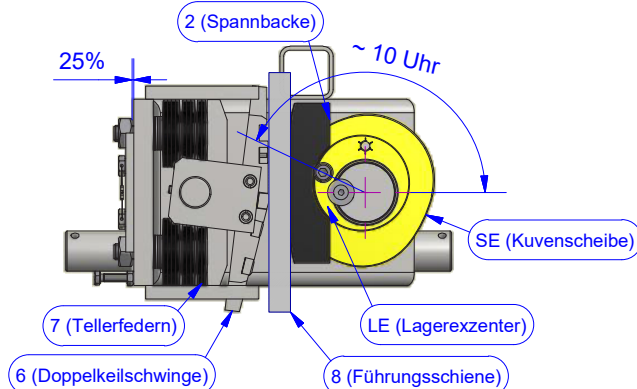
Figur - 2



Figur - 3



Figur - 4



Figur - 1 (3 Uhr)

Ruhestellung = Freistellung

Die Führungsschiene (8) wird weder von der Doppelkeilswinge (6), noch von der Spannbacke (2), oder der Kurvenscheibe (SE) berührt.

Figur - 2

Einrückstellung

Die Kurvenscheibe (SE) wird von der Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtung solange gedreht bis die gerändelte Umfangsfläche der (SE) und die Doppelkeilswinge (6) die Schiene (8) beidseitig berühren.

Von diesem Zeitpunkt ab übernimmt die Kurvenscheibe (SE) das Spannen der Tellerfedern (7).

Figur - 3

Vorbremstellung

Die Kurvenscheibe (SE) preßt sich an die Schiene (8), die zunehmend über die angeklappte Doppelkeilswinge (6) die Tellerfedern (7) spannen um den langen Drehwinkel zu überwinden und das sichere Fangen mit der Doppelkeilswinge (6) vorbereiten.

Figur - 4 (10 Uhr)

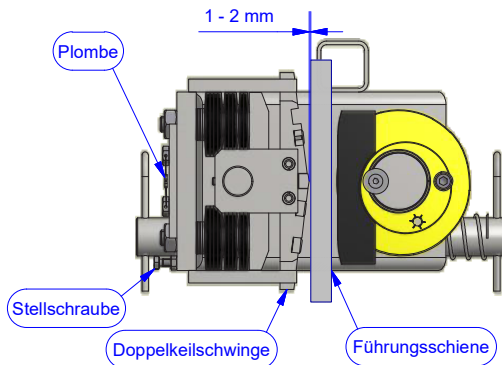
Bremsstellung

Der nacheilende Lagerexzenter (LE) bringt die Doppelkeilswinge (2) in Berührung mit -8- (SE) verliert nun seinen Kontakt mit der Führungsschiene (8), was zur Folge hat, dass sich die Stellung der (SE) nicht mehr ändert und den Fahrkorb gleichverzögernd zum Stillstand bringt. Die Doppelkeilswinge (6) ist jetzt nach unten geschwungen. Totpunkt des Lagerexzenter vor der Bremsstellung (MLE).

Hinweis: Beim Lösen des Fanges Auf oder AB, schwingt/kippt die Doppelkeilswinge (6) „sofort“ in die Gegenrichtung ein und es kann der Eindruck entstehen, sie ist in einer anderen Fangstellung als vermutet.

EB75GD

Montage Grundlegend

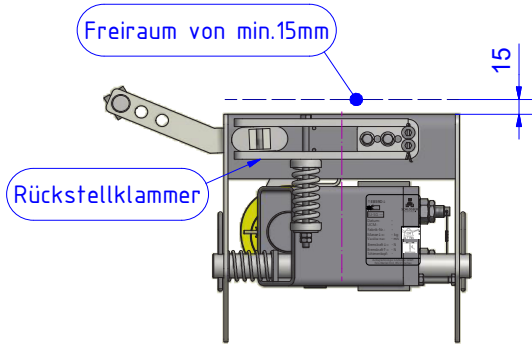


Das Sicherheitsmodul ↓ ↑ darf nur eingebaut werden, wenn die eingetragenen Werte am Typenschild mit dem Aufzugsdaten übereinstimmen. Auf unversehrte Verplombung achten.

Doppelkeilschwinge zur Schiene mit Stellschraube anstellen, Spiel zwischen 1 und 2 mm stellen.

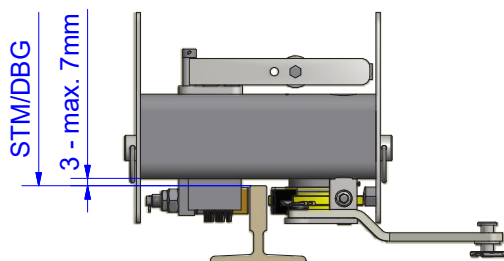
↑ EB59D ↓	
CE	
EU-SG	
Datum:	-
UCM:	-
Fabrik-Nr.:	-
Masse ↓ =:	- kg
Vauslöse max:	- m/s
Bremskraft ↓ =	- N
Bremskraft ↑ =	- N
Schienenkopf:	-
Aufzugstechnologie G.Schlosser GmbH Felix-Wankel-Str.4, 85221 Dachau	

Achtung: Bei gefederten Führungen ist der Kontakt mit der Schiene unbedingt zu vermeiden! (Federwege beachten!, sonst Ungewollter Fang etc!)



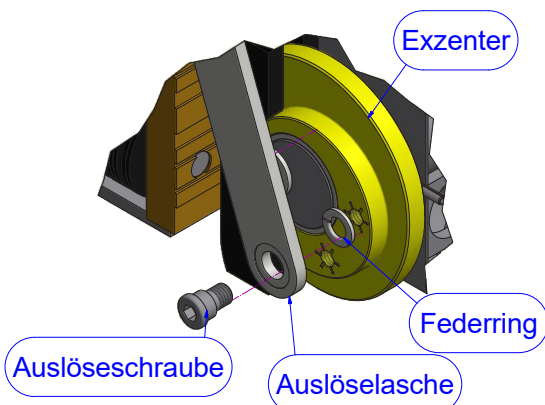
Bitte planen Sie unbedingt Freiräume ein.

- Über dem Führungsprofil 15mm freilassen. Arbeitsbereich Rückstellklammer.
- Der Tragbolzen muss herausziehbar sein.



Bitte beachten Sie die Eintauchtiefe der Schiene.

- 3 - max. 7mm



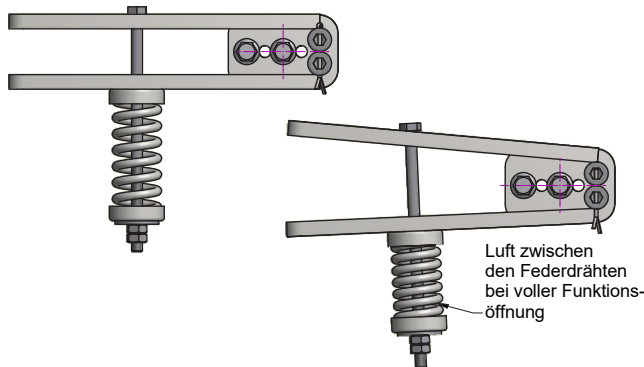
Achtung:

Bei Montage der Auslöselasche am Exzenter ist unbedingt darauf zu achten, dass sich der Federring **zwischen** Auslöselasche und Exzenter befindet, egal welches Auslösegestänge verwendet wird.



EB75GD

Montage / Prüfung

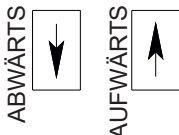


Achtung:

Stellen Sie die Rückstellfeder so ein um keine zu hohen Einzugskräfte zu erzeugen und um ausreichende Federwege zuzulassen.

Prüfungen im Einzelnen

Lesen der Rändelspuren



ABWÄRTS:

- a) 1,25 fache Nennlast und mit Nenngeschwindigkeit
- b) oder Nennlast und mit Auslösegeschwindigkeit
- c) Bremse offen halten!

Anmerkung:

Um den Fahrkorb leichter aus dem Fang ziehen zu können, wird empfohlen, die Prüfung im Bereich einer Tür durchzuführen, damit dort die Last aus dem Fahrkorb entladen werden kann.

AUFWÄRTS:

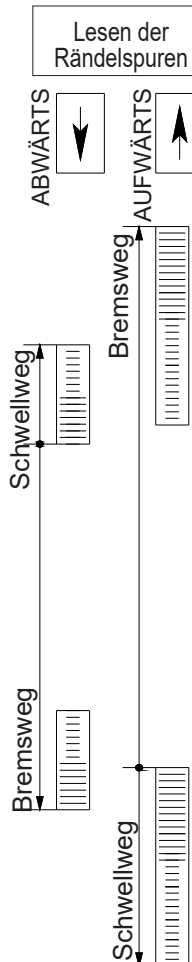
- a) Leerer Fahrkorb mit min. Nenngeschwindigkeit unter Ausschluß jedlicher Bremshilfe (Betriebsbremse offen, Antrieb abgeschaltet)

Nach der Prüfung ist festzustellen, dass keine Beschädigungen aufgetreten sind, die dem Normalbetrieb des Aufzuges entgegenstehen könnten. Wenn notwendig, können Bremsbacken ausgetauscht werden. Eine Sichtprüfung gilt als ausreichend.

Die Prüfung vor Inbetriebnahme hat das Ziel, den ordnungsgemäßen Zusammenbau, die richtige Einstellung und die Festigkeit der Funktionseinheit, bestehend aus Fahrkorb - Fangvorrichtung - Führungsschienen - Schienenbefestigungen, festzustellen.

Auslöse-/Einrückkräfte:

mind. 300N in beiden Richtungen ↓ ↑ **aber** jedoch min. das doppelte der **benötigten** Einzugskraft ↓ ↑ der vorhanden Fangvorrichtung/Sicherheitsmodul.



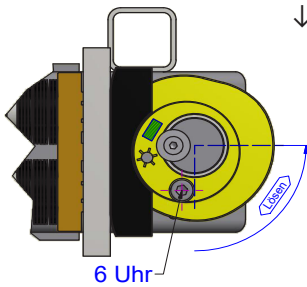


Lösen aus der ↓ Fang ↑ Bremsstellung.

Bitte richten Sie sich ein, dass die Ausziehkraft ca. die Hälfte von der Bremskraft sein kann.

Abwärts

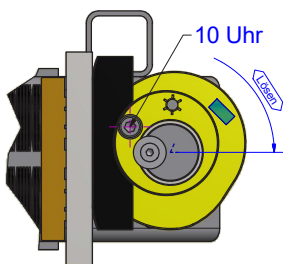
↓ Fangstellung: Die nacheilende M8 Bohrung in der Spannkurvenscheibe zeigt ca. 6 Uhr an.
Aus der ↓ Fangstellung ziehen in Schritten:



- Aufwärts mit Rückholsteuerung zügig anfahren.
- Mehrmalige Wiederholung = prinzipiell: Seile lockern und spannen.
- Handradhilfe
- Fahrkorb entleeren
- Treibscheibenklemme, Hochziehen usw.

Aufwärts

↑ Bremsstellung: Die voreilende M8 Bohrung in der Spannkurvenscheibe zeigt ca. 10 Uhr an.
Aus der ↑ Bremsstellung ziehen in Schritten:



- Abwärts mit Rückholsteuerung zügig anfahren.
- Mehrmalige Wiederholung = prinzipiell: Seile lockern und spannen.
- Handradhilfe
- Fahrkorb beschweren
- Treibscheibenklemme, Freihängen des Korbes usw.

Hinweis:

1. Bei Gewichtsloser Prüfung Abwärts, (Elektronisches Messgerät) kann es durch Rückspringen der Kabine zu einen Einfall/Einzug in die Aufwärts- Bremsstellung kommen!. (Springendes Gegengewicht!)
2. Ebenso kann es durch Lösen aus der Aufwärts Bremsstellung zu einem Einfallen/Einziehen in die Abwärtsrichtung kommen!. (Ruckartiges lösen von Oben!)

Info: Bitte auf Exzenterstellung bei Problemen achten, siehe Schema Darstellung AUF/AB Fangen!

Hinweis:

Tendenziell ist das Lösen der Kabine von der Aufwärtsbremsstellung schwerer, je „leichter“ die Kabine im Verhältnis zur Nennlast ist. (Schweres Gegengewicht zu leichter Kabine!)

Haftung und Gewährleistung:

Für Schäden, die sich aus nicht fachgerechter Handhabung bzw. fremdartigen Einsatz unseres Produktes bzgl. dieser Betriebsanleitung ergeben, übernimmt die Fa. Aufzugtechnologie Schlosser grundsätzlich **keine** Haftung bzw. Gewährleistung.