

EG - Baumusterprüfbescheinigung



Bescheinigungs-Nr.: ABV 589

Benannte Stelle: TÜV Süddeutschland Bau und Betrieb GmbH
Zertifizierungsstelle
für Aufzüge und Sicherheitsbauteile
Westendstraße 199, D-80686 München

**Antragsteller/
Bescheinigungsinhaber:** WARNER & TOURCO
Route de Spay
B.P. 17
F-72700 Allonnes

Antragsdatum: 2001-05-21

Hersteller: WARNER & TOURCO
7 rue Champfleur
B.P. 95
F-49182 St. Barthelemy D'Anjou

Produkt, Typ: Bremsenrichtung auf die Treibscheibe wirkend,
als Teil der Schutzeinrichtung für den aufwärtsfah-
renden Fahrkorb gegen Übergeschwindigkeit,
Typ ERS VAR 11-01

Prüflaboratorium: TÜV Süddeutschland Bau und Betrieb GmbH
Abteilung Aufzüge und Sicherheitsbauteile
Westendstraße 199, D-80686 München

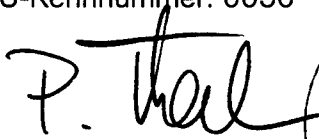
**Datum und
Nummer des Prüfberichtes:** 2001-11-07
589

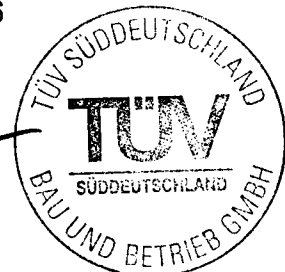
EU-Richtlinie: 95 / 16 / EG

Ergebnis: Das Sicherheitsbauteil erfüllt für den im Anhang
(Seite 1 - 2) zu dieser EG-Baumusterprüfbescheini-
gung angegebenen Anwendungsbereich die grundle-
genden Sicherheitsanforderungen der Richtlinie.

Ausstellungsdatum: 2001-11-07

Zertifizierungsstelle für Aufzüge und Sicherheitsbauteile
EU-Kennnummer: 0036


Peter Tkalec



ZERTIFIKAT

CERTIFICADO

‘EPHITTATh

認証証書

CERTIFICATE

ZERTIFIKAT

Anhang zur EG-Baumusterprüfbescheinigung Nr. ABV 589 vom 07. November 2001

1. Anwendungsbereich

- 1.1 Zulässige Bremskraft beim Wirken der Bremseinrichtung auf die Bremsscheibe in Aufwärtsrichtung des Fahrkorbes 2642 - 4453 N

Die Bremskraft bezieht sich auf eine Einzelbremse. Wenn die Bremsscheibe nicht Bestandteil der Treibscheibe ist (z. B. angegossen), muss sie direkt mit der Treibscheibe verbunden sein (z. B. als fest verschraubte Bauteileinheit).

- 1.2 Maximale Auslösegeschwindigkeit des Geschwindigkeitsbegrenzers und maximale Nenngeschwindigkeit

Die maximale Auslösegeschwindigkeit und maximale Nenngeschwindigkeit ist unter Zugrundelegung der unter Punkt 1.2.1 und 1.2.2 genannten maximalen Auslöse- und Nenngeschwindigkeit (Gleitgeschwindigkeit) an der Bremsscheibe unter Berücksichtigung des wirksam Bremsscheiben- und Treibscheibendurchmessers sowie der Fahrkorbaufhängung zu berechnen.

$$v = \frac{D_{TS} \times v_{BS}}{D_{BS} \times i}$$

v = Auslöse-/ Nenngeschwindigkeit (m/s)
 D_{TS} = Treibscheibendurchmesser von Seilmitte zu Seilmitte (m)
 D_{BS} = wirksamer Bremsscheibendurchmesser (m)
 v_{BS} = Gleitgeschwindigkeit am wirksamen Bremsscheibendurchmessers (m/s)
 i = Übersetzungsverhältnis Fahrkorbaufhängung

- 1.2.1 Maximale Auslösegeschwindigkeit (Gleitgeschwindigkeit) am wirksamen Bremsscheibendurchmesser 8,17 m/s
- 1.2.2 Maximale Nenngeschwindigkeit (Gleitgeschwindigkeit) am wirksamen Bremsscheibendurchmesser 7,10 m/s

2. Bedingungen

- 2.1 Zur Erfüllung der Redundanz nach Abschnitt 9.10.2 der EN 81-1 müssen mindestens zwei Bremseinrichtungen (Einzelbremsen) verwendet werden.
Bei Verwendung von mehr als zwei Bremseinrichtungen muss im Sinne der Redundanz bei Versagen einer Bremseinrichtung noch eine ausreichende Bremswirkung entsprechend Abschnitt 12.4.2.1 der EN 81-1 erhalten bleiben. Es wird nicht davon ausgegangen, dass zwei Bremseinrichtungen gleichzeitig versagen.

- 2.2 Da die Bremseinrichtung nur einen Teil der Schutzeinrichtung für den aufwärtsfahrenden Fahrkorb gegen Übergeschwindigkeit darstellt, muss zur Überwachung der Geschwindigkeit in Aufwärtsrichtung ein Geschwindigkeitsbegrenzer nach EN 81-1, Abschnitt 9.9 verwendet und das Auslösen (Einrücken) der Bremseinrichtung über die elektrische Sicherheitseinrichtung des Geschwindigkeitsbegrenzers bewirkt werden.

Abweichend hiervon kann zur Überwachung der Geschwindigkeit und zum Auslösen der Bremseinrichtung auch eine andere Einrichtung als ein Geschwindigkeitsbegrenzer nach Abschnitt 9.9 verwendet werden, wenn diese Einrichtung eine gleichwertige Sicherheit aufweist und einer Baumusterprüfung unterzogen wurde.

- 2.3 Die Bewegung jedes Bremskreises (jeder Einzelbremse) ist getrennt und direkt mechanisch zu überwachen (z. B. durch Mikroschalter). Bei Nichteinfallen (Nichtschließen) eines Bremskreises bei Stillstand des Triebwerkes muss eine erneute Fahrt verhindert sein.

- 2.4 Bei eingefallener (geschlossener) Bremse und Bewegung des Triebwerkes muss spätestens bei der nächsten Zustandsänderung das Triebwerk stillgesetzt werden und eine erneute Fahrt verhindert sein. (Es kann z. B. durch Abfrage der Schaltstellung der Mikroschalter zur Überwachung der Bewegung der Bremskreise bereits eine Fahrt verhindert werden, wenn nicht beide Bremskreise geöffnet sind).
- 2.5 Ist die Bremsscheibe nicht direkt Bestandteil der Treibscheibe (z. B. angegossen), ist vom Hersteller des Triebwerkes bzw. Montagebetrieb die ausreichende Sicherheit der Verbindung Bremsscheibe-Treibscheibe rechnerisch nachzuweisen.

Der rechnerische Nachweis ist der technischen Dokumentation des Aufzuges beizufügen.

3. Hinweise

- 3.1 Die zulässigen Bremskräfte sind an der Aufzugsanlage so einzusetzen, dass sie bei leerem aufwärtsfahrenden Fahrkorb keine Verzögerung über $1g_n$ erzeugen.
- 3.2 Im Rahmen dieser Baumusterprüfung wurde festgestellt, dass die Bremseinrichtung redundant aufgebaut ist und auch die Funktion einer Bremseinrichtung für den Normalbetrieb hat. Sie erfüllt damit die Voraussetzung, auch als Teil der Schutzeinrichtung für den aufwärtsfahrenden Fahrkorb gegen Übergeschwindigkeit eingesetzt werden zu können.
Diese Baumusterprüfung bezieht sich jedoch nur auf die Anforderungen an Bremseinrichtungen nach EN 81-1, Abschnitt 9.10. Die Prüfung der Einhaltung der Anforderungen nach Abschnitt 12.4 ist nicht Bestandteil dieser Baumusterprüfung.
- 3.3 Zur Identifizierung und Information über die Bau- und Wirkungsweise ist der EG-Baumusterprüfbescheinigung und deren Anhang die Zeichnung Nr. 1 12 106598 vom 21. Mai 2001 beizufügen. Die Montage- und Anschlussbedingungen sind in separaten Unterlagen dargestellt bzw. beschrieben (z. B. in Betriebsanleitung).
- 3.4 Die EG-Baumusterprüfbescheinigung darf nur zusammen mit dem dazugehörigen Anhang verwendet werden.

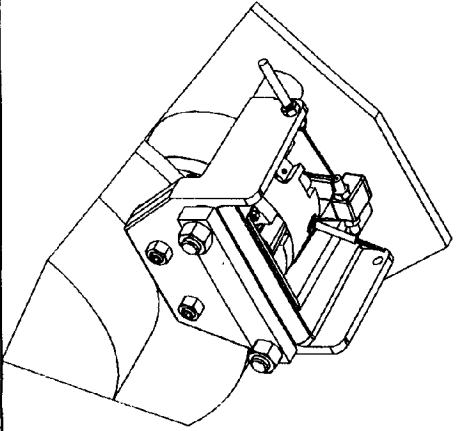
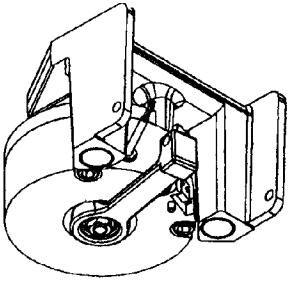
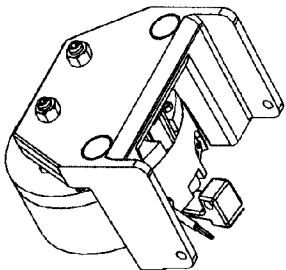
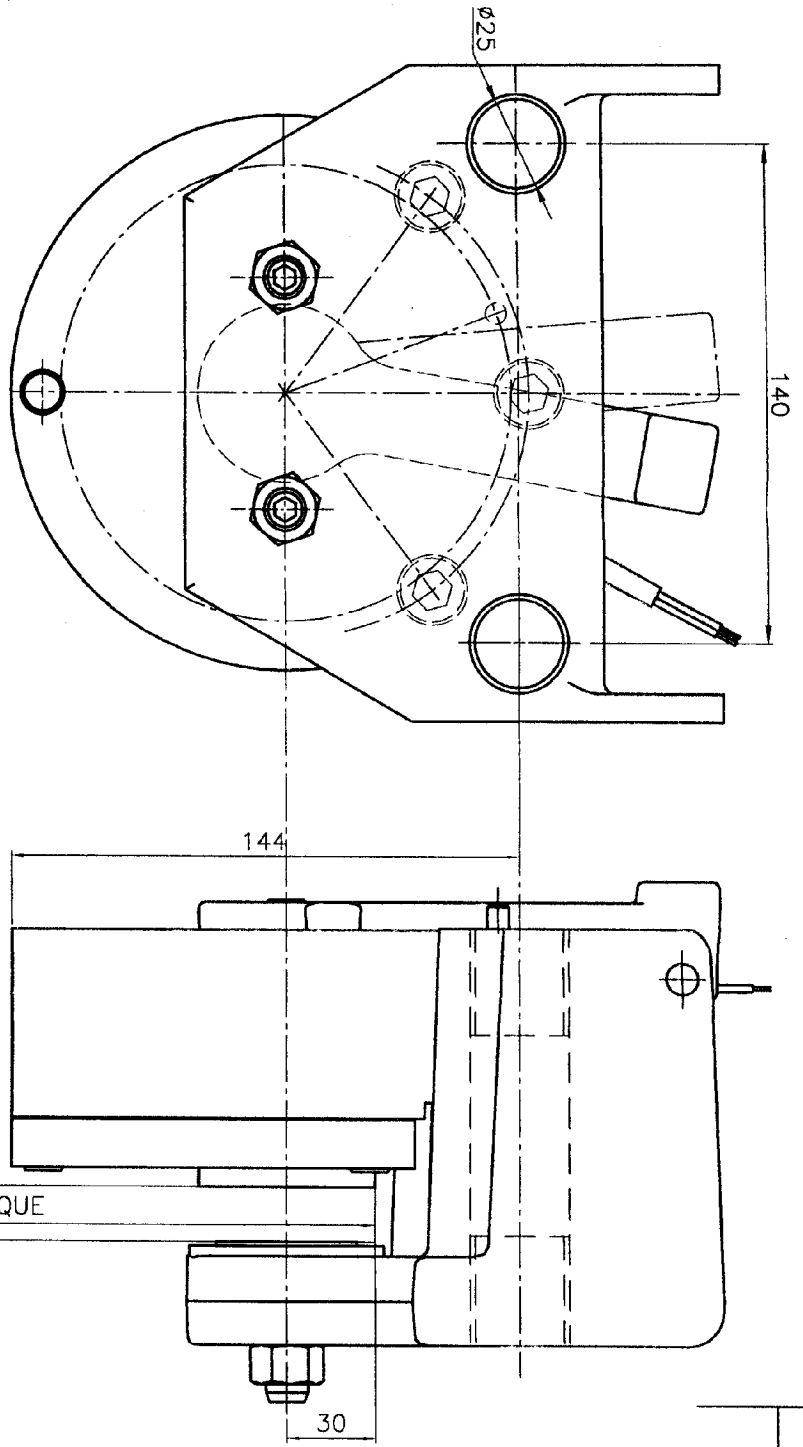
Les cotes sans indication de tolérances sont des cotes nominales.
 Unclearanced dimensions are nominal dimensions.

NOTES



07. NOV. 2001

- GERPÜFT -
 TÜV SÜddeutschland Bau und Betrieb GmbH
 Abteilung Anzüge und sonstige Betriebsmittel
 Westendstr. 196, D-93049 München
 Der Sachverständige
[Signature]



Client / Customer :

Ms (Nm) :	<input checked="" type="checkbox"/> Identif. by
Md (Nm) :	Manual / Notice
n Md (min-1) :	MS
n max (min-1) :	Assembl. Instr. I/A
U (Vdc) :	Embollage/packing
P20°C (W) :	EMB
Insulation class (°C) :	
Mass/Masse (kg) :	

Of parts not be prepared by WARNER & TOURCO I'm part from electrical or mechanical parts. This document is the property of WARNER & TOURCO it is not to be duplicated or reproduced, totally or partially, without written permission.

WARNER & TOURCO

Design: Erein électromagnétique Electromagnetic brake	Scale Echelle Verité	Drawn Dessiné Date	Checked Vérifié Date
Type : FRS VAR11-01	FM	LET	
N° 1 12 106598	REVISION	DATE	Part Ver