

Montageanleitung

für Kleingüteraufzüge von **SKG**



Vorbemerkungen

Die vorhandenen Schachtmaße sind auf Übereinstimmung mit der Anlagenzeichnung zu prüfen. Bei Abweichungen ist eine technische Klärung mit uns **vor Montagebeginn** durchzuführen.

Die Montage hat unter Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsvorschriften zu erfolgen.

Begeben Sie sich **niemals** unter die ungesicherte Kabine.
Es besteht Lebensgefahr!



Diese Montageanleitung ist eine Empfehlung aufgrund unserer Erfahrung, sie ist keine Arbeitsanweisung. Bitte entnehmen Sie aus unserer Anlagenzeichnung die Einlotung der Aufzugsanlage. Vorne, d. h. die Seite X auf der Anlagenzeichnung, bezeichnet immer die Seite, an der die Triebwerksraumtür gezeichnet ist. Montieren Sie nach der in diesem Heft angegebenen Reihenfolge.

Abweichungen zu den Fotos sind durch ständige technische Veränderungen möglich.

Die Steuerung wird in einem separaten Karton mitgeliefert. In diesem Karton befinden sich neben dieser Montageanleitung:

- A Schaltplan
- B Tragkraftschilder
- C Bedienungsanleitung
- D Anlagenzeichnung

Alle Schraubverbindungen sind mit den in der Tabelle angegebenen Drehmomenten anzuziehen: **Festigkeitsklasse 8.8**

Anzugsdrehmomente aller Schrauben	M 4	5 Nm
	M 5	7,1 Nm
	M 6	12 Nm
	M 8	30 Nm
	M 10	60 Nm
	M 12	105 Nm

Ausnahme: Die Flachrundschrauben M 8 für das Gerüst werden mit **25 Nm** angezogen.

Inhaltsangabe

3 Montagereihenfolge

4 - 5 Ansicht-Beispiel

6 - 7 Zubehör

8 - 14 Gerüst

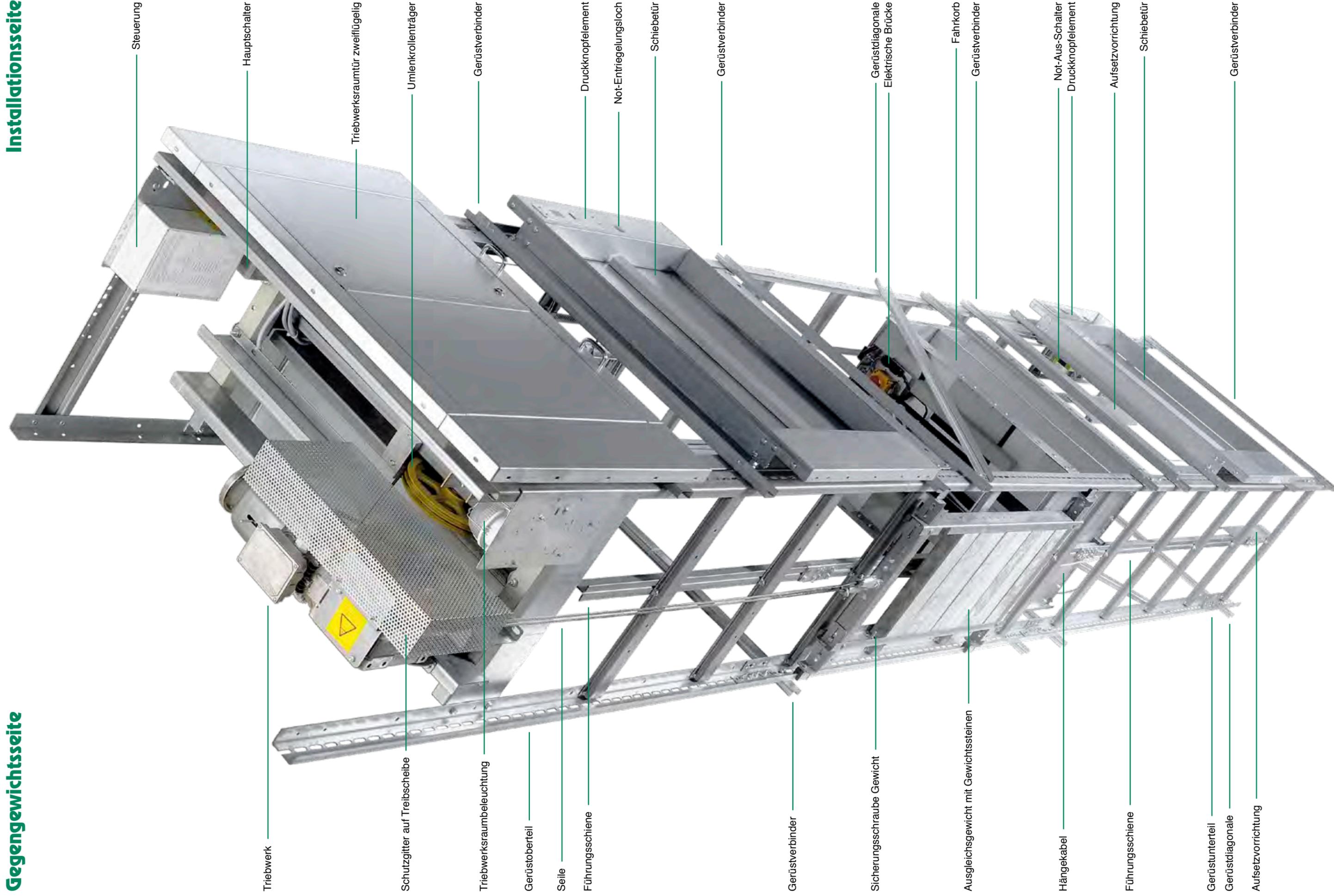
15 - 21 Fahrkorb

22 - 29 Triebwerk, Triebwerksträger und Umlenkeinheit

30 - 32 Türen

33 - 35 Elektrokomponenten

1. Montage des unteren Gerüstteils
2. Montage der Aufsetzvorrichtung
3. Einsetzen des Fahrkorbs
4. Einsetzen des Ausgleichsgewichts
5. Montage der übrigen Gerüstteile
6. Montage des Triebwerksträgers
7. Montage des Triebwerks
8. Einsetzen der Tragmittel
9. Montage der Schachttüren
10. Montage der Steuerung
11. Montage der Schachtinstallation
12. Kontrolle der Überfahrwege
13. Anlage in Betrieb nehmen
14. Sicherheitsrelevante Endprüfung





Gerüstlaschen
215 x 35 x 3 mm



Arretierungen
für Führungsschiene
160 x 48,5 x 2 mm



Verbindungslaschen
für Führungsschienen
160 x 45 x 3 mm



Maueranker
gerade
135 x 35 x 3 mm



Klemmplatten
für Gerüstverbinder
50 x 50 x 3 mm

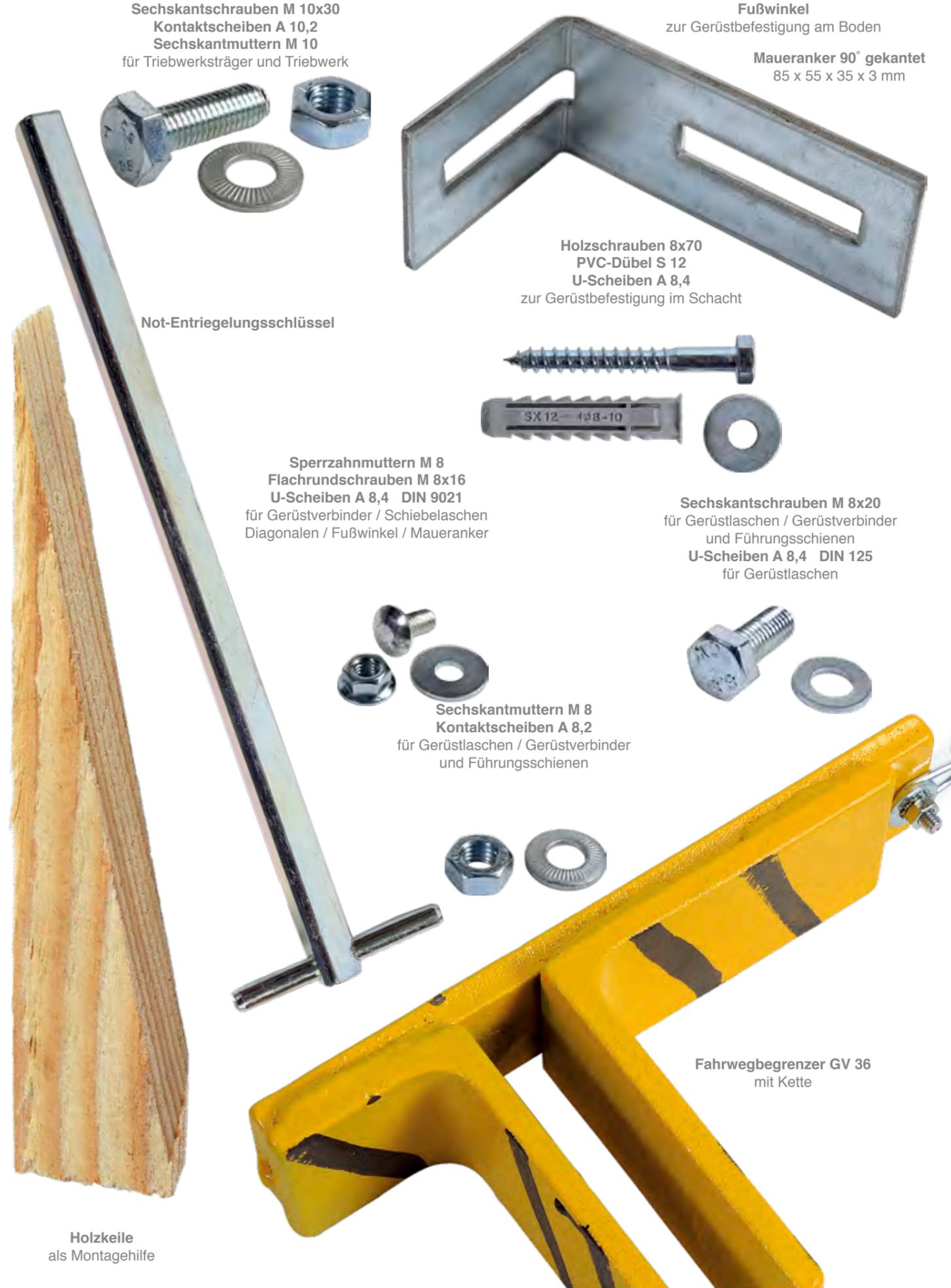


Blech
für Führungsschiene
100 x 40 x 1,25 mm



Ausgleichsbleche
90 x 90 mm

Maßstab 1:1



Sechskantschrauben M 10x30
Kontaktscheiben A 10,2
Sechskantmutter M 10
für Triebwerksträger und Triebwerk

Fußwinkel
zur Gerüstbefestigung am Boden

Maueranker 90° gekantet
85 x 55 x 35 x 3 mm

Holzschrauben 8x70
PVC-Dübel S 12
U-Scheiben A 8,4
zur Gerüstbefestigung im Schacht

Not-Entriegelungsschlüssel

Sperrzahnmutter M 8
Flachrundschrauben M 8x16
U-Scheiben A 8,4 DIN 9021
für Gerüstverbinder / Schiebelaschen
Diagonalen / Fußwinkel / Maueranker

Sechskantschrauben M 8x20
für Gerüstlaschen / Gerüstverbinder
und Führungsschienen
U-Scheiben A 8,4 DIN 125
für Gerüstlaschen

Sechskantmutter M 8
Kontaktscheiben A 8,2
für Gerüstlaschen / Gerüstverbinder
und Führungsschienen

Holzkeile
als Montagehilfe

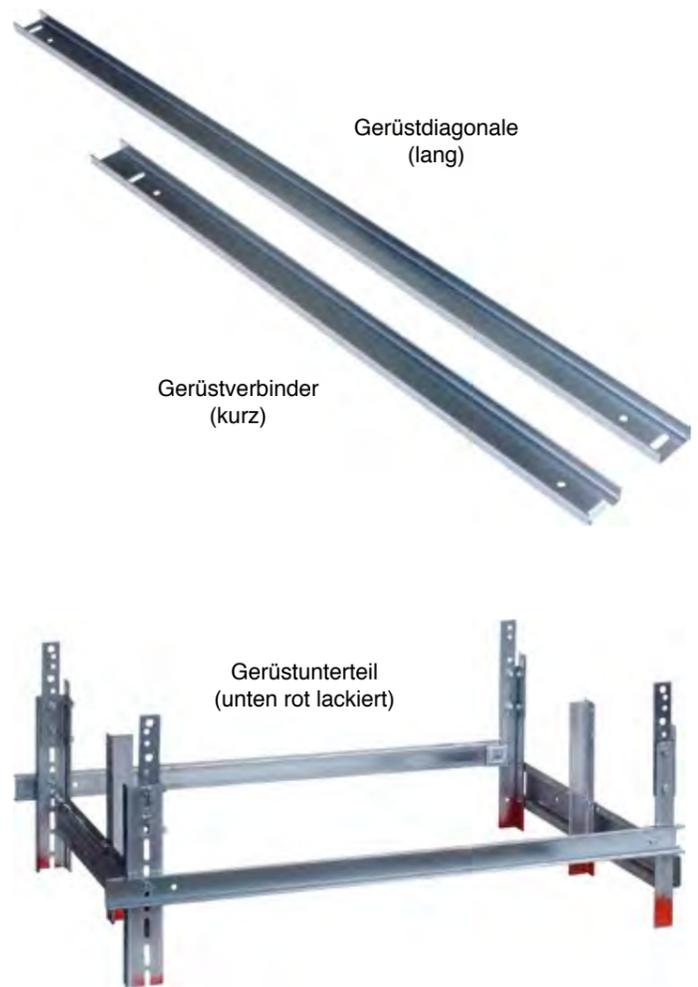
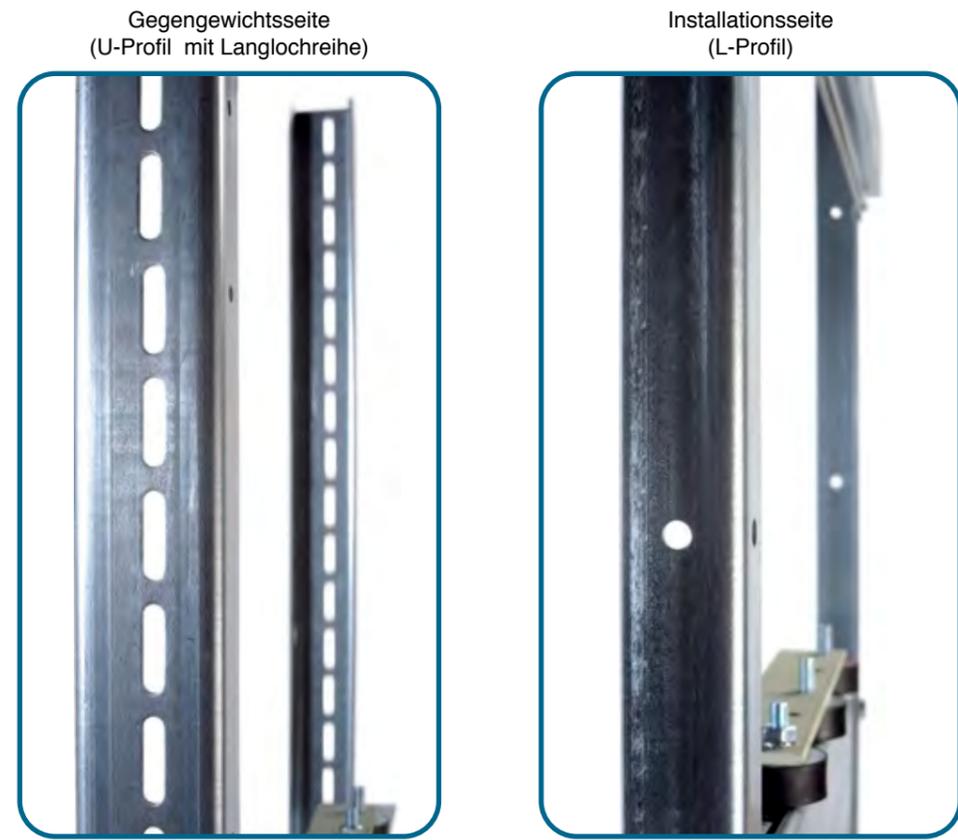
Fahrtbegrenzer GV 36
mit Kette



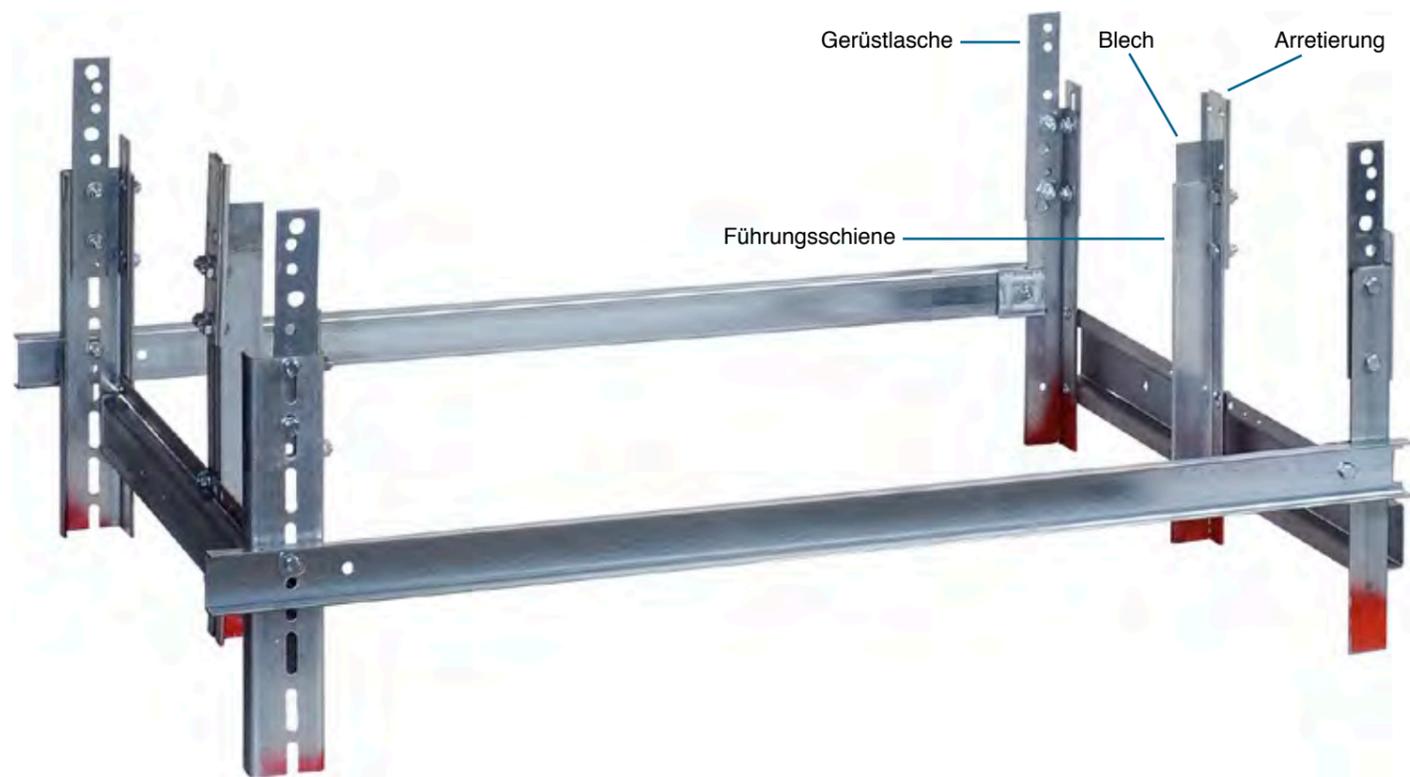
Das Gerüst besteht aus den rechten und linken Gerüstleitern, den Gerüstverbindern und den Gerüstdiagonalen. An den Gerüstleitern sind die Führungsschienen und der Kabelkanal vormontiert.



Bedenken Sie, dass der Fahrkorb in die Führungsschienen gesetzt werden muss. Wir empfehlen nach Montage der ersten Gerüstleiter den Fahrkorb mit einem geeigneten Hebezeug einzusetzen. Es ist darauf zu achten, dass die Gerüstleiter mit der Langlochreihe (U-Profil) auf der Seite des Gegengewichts (Gegengewichtsseite) montiert wird. **Im Nachfolgenden wird die Gerüstseite mit dem U-Profil Gegengewichtsseite genannt, die Gerüstseite mit dem L-Profil Installationsseite.**



Vor dem Aufstellen der unteren (rot lackierten) Gerüstleitern sind die Auflagepunkte auszurichten. Mittels Ausgleichsblechen wird der Höhenunterschied angepasst.



Die Gerüstverbinder werden, wie auf den folgenden Fotos, mit den Gerüstleitern verschraubt.

Gegengewichtsseite



Installationsseite



Jedes Gerüstteil mit 2 m Länge wird zusätzlich mit einer Gerüstdiagonale verstärkt.



An dem unteren Gerüstteil werden die Aufsetzvorrichtungen mit je 2 Stück M 6 Schrauben an die Führungsschienen montiert. Diese Art Aufsetzvorrichtung ist nur vorhanden, wenn der Fahrkorb nicht mit Puffern ausgestattet ist. Die schmale Aufsetzvorrichtung an der Gegengewichtsseite (U-Profil), die breite an der Installationsseite (L-Profil) befestigen.

(breite) Aufsetzvorrichtung an die Installationsseite



(schmale) Aufsetzvorrichtung an die Gegengewichtsseite



An den Gerüstleitern sind oben Schiebelaschen vormontiert. Sie dienen, zusammen mit den Gerüstlaschen, zur Befestigung der weiteren Gerüstleitern.

Schiebelasche vormontiert



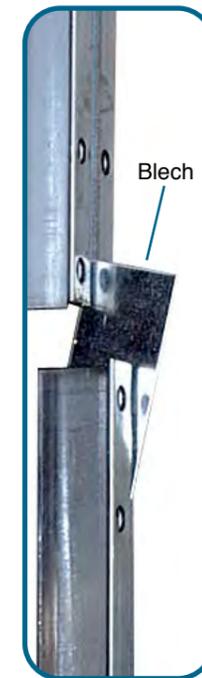
Schiebelasche verstellt



Gerüstlasche



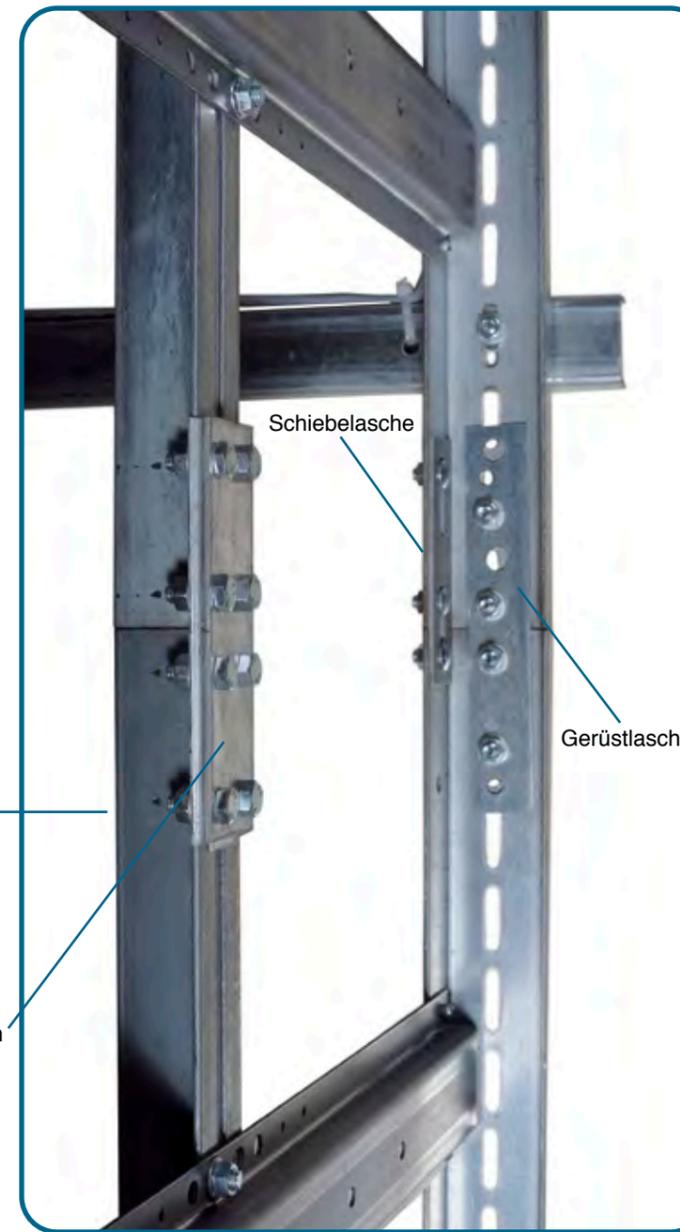
In das Ende einer Führungsschiene wird in den Stoß eine Verbindungslasche gesteckt. Dies erleichtert das Ausrichten der Führungsschienen. Dann werden die Führungsschienenenden mit 2 Verbindungslaschen verschraubt. **Diese Schrauben sollten erst angezogen werden, wenn die Führungsschienen ausgerichtet sind.**



Blech

Führungsschiene

2 Verbindungslaschen



Schiebelasche

Gerüstlasche

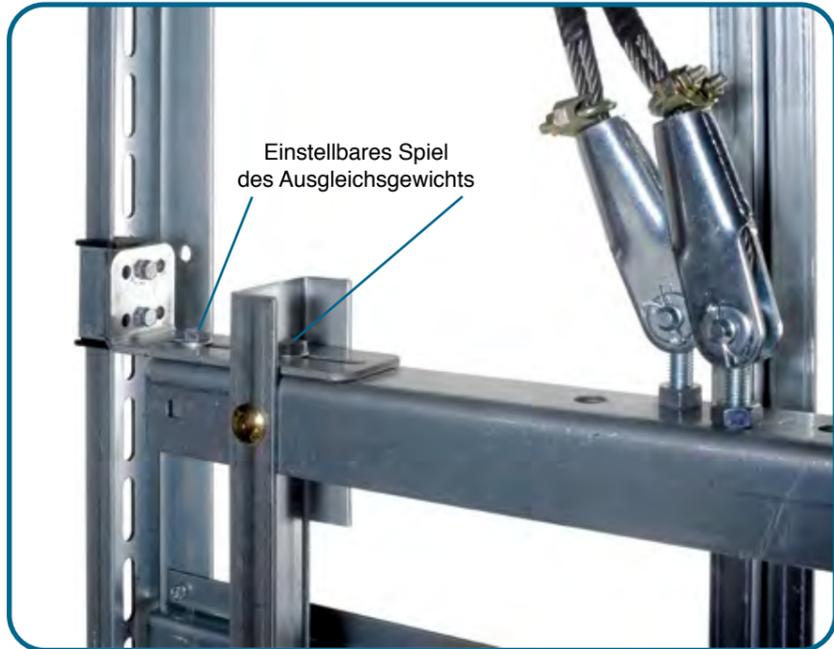
Vor Montage des oberen Gerüstteils muss das Ausgleichsgewicht außen in das U-Profil eingesetzt werden.

Ausgleichsgewicht



U-Profil

Das Spiel des Ausgleichsgewichts in der Führung ist einstellbar. Um die Ausgleichsgewichtssteine einzulegen, die beiden Schrauben aus dem Rahmen herausdrehen. Nach dem Einlegen die Schrauben unbedingt wieder montieren und mit den Muttern kontern.



Einstellbares Spiel des Ausgleichsgewichts



Sicherungsschraube Gewicht

Gewichtssteine zickzack einlegen



Ist das komplette Gerüst montiert, wird es mit den Holzkeilen lotrecht ausgerichtet und mit den Mauerankern, Dübeln und Schrauben befestigt. Die Verschraubung im Mauerwerk dient nur zur Fixierung der Abstandshalter (Maueranker und Fußwinkel). **Die Verschraubung darf nicht auf Zug belastet werden.**



Maueranker

Verschraubung nicht auf Zug belasten!



Die Fahrwegbegrenzung (gelb) wird mit der Kette am Gerüst befestigt. Bei allen Arbeiten im Schacht muss die Fahrwegbegrenzung **auf mindestens 1,8 m Höhe zwischen 5 und 25 mm neben der Führungsschiene** an einem Hutprofil eingehängt werden, so dass Fahrkorb und Gegengewicht blockiert sind.



Bei allen Schachtarbeiten die Fahrwegbegrenzung immer korrekt einsetzen. Sonst Lebensgefahr!



Besonderheiten bei den verschiedenen Ausführungen

Abweiser (optional)

Die Abweiser werden, gegenüber den Schachttüren, mit den Gerüstverbindern an dem Gerüst verschraubt. Sie verhindern bei einem Durchlader, dass das Ladegut in das Gerüst hineinragt. Die Abweiser müssen zur gleichen Zeit montiert werden wie die Gerüstverbinder. Bei Montage zu einem späteren Zeitpunkt müssen die Gerüstverbinder vom Abweiser gelöst werden.

Abweiser



Installationsseite



Gegengewichtsseite



Fahrwegverblechung (optional)

Die Fahrwegverkleidungsbleche (optional) werden im Bereich des Fahrweges an das Gerüst angebracht. Als Montagehilfe werden zwei Laschen umgebogen, so dass die Fahrwegverkleidungsbleche an die Gerüstverbinder gehängt werden können. Anschließend werden die Fahrwegverkleidungsbleche mit den Bohrschrauben $\varnothing 4,2 \times 16$ an die Gerüstverbinder geschraubt.

Fahrwegverkleidungsblech



Umbiegen der Lasche



Fangvorrichtung (optional)

Bei Aufzügen mit Fangvorrichtung sind die Führungsschienen aus blank gezogenem Stahl. Bei dieser Ausführung entfällt das Blech zur Zentrierung im Stoß. Es entfällt das Ausgleichsgewicht. Stattdessen wird ein Begrenzerspanngewicht eingebaut.

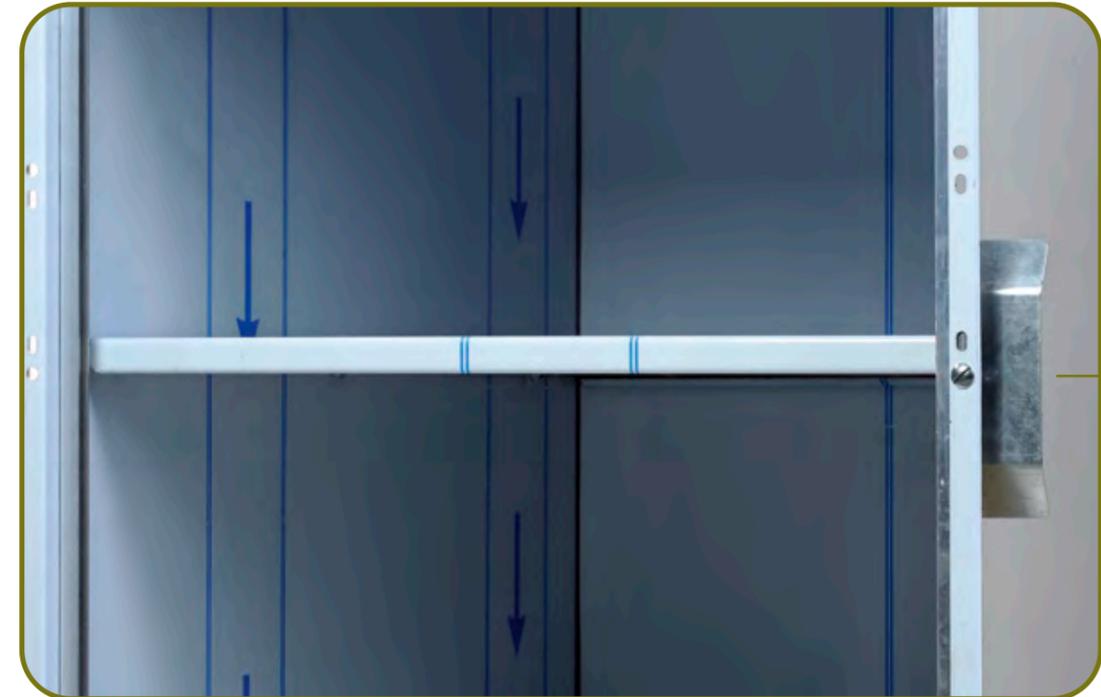


Führungsschienen aus blank gezogenem Stahl

Schachttrennverkleidung (optional)

Eine Schachttrennverkleidung muss montiert werden, wenn zwei Anlagen in einem Schacht stehen. Nur dann liegt die Trennverkleidung einem Aufzug bei. Sie können der Anlagenzeichnung entnehmen, mit welchem Aufzug sie verpackt wurde.

Der Fahrkorb ist vormontiert. Er wird von oben mit einem geeigneten Hebezeug in die Führungsschienen eingesetzt. Das Spiel der Führungsschuhe kann mit den M 10 Schrauben in den Haltewinkeln eingestellt werden. Die Entriegelungskurve zum Öffnen der Schachttüren befindet sich auf der Installationsseite.

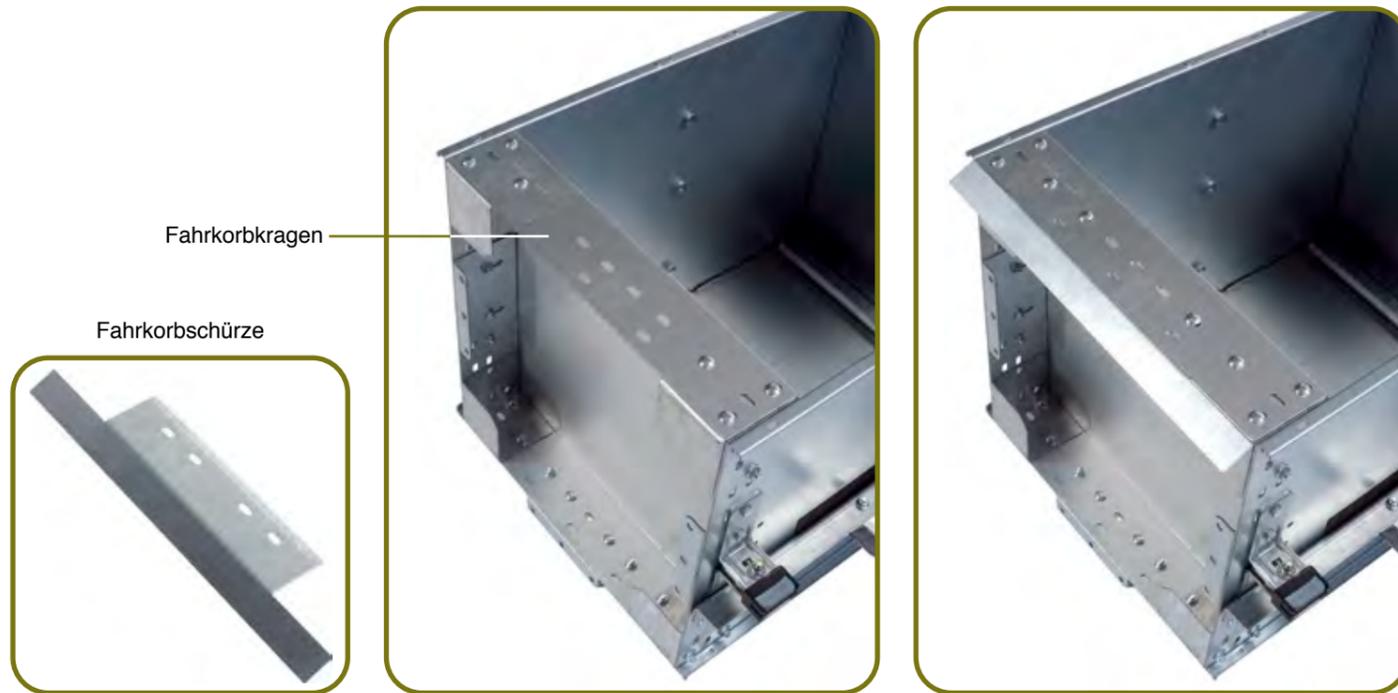


Entriegelungskurve zum Öffnen der Schachttüren

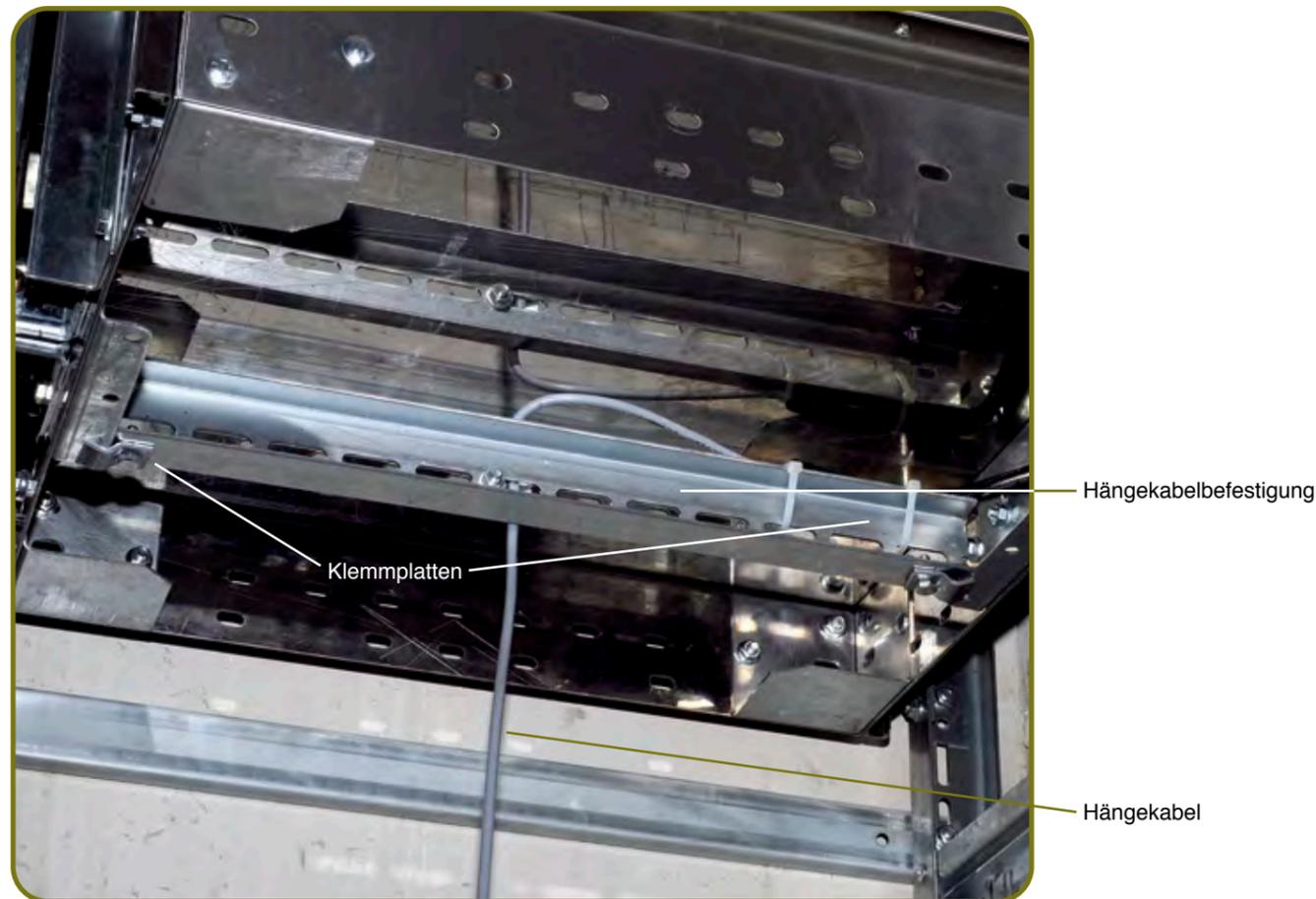
Seitlich am Fahrkorb wird ein Halteblech mit zwei einstellbaren Magneten eingesetzt.



Die Fahrkorbschürze wird mit den Flachrundschauben am unteren Fahrkorbkragen befestigt (entfällt bei Fahrkorbabschlusstür).

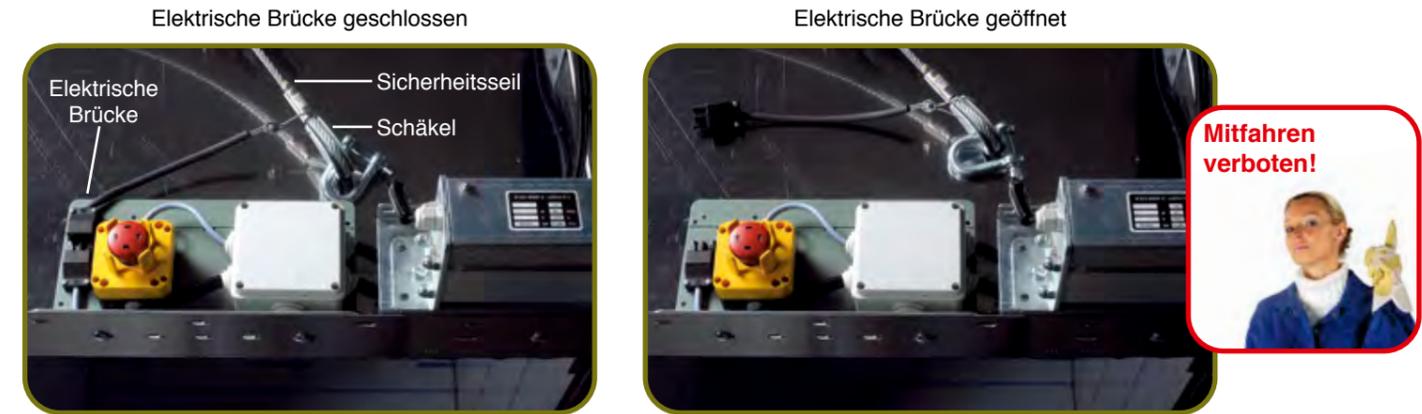


Die Hängekabelbefestigung wird mittig unter dem Fahrkorb montiert und mit den Klemmplatten an den seitlichen Winkeln befestigt.



Ein Hängekabel ist nur vorhanden, wenn sich ein Sicherheitsschalter oder eine elektromagnetische Kurve (EMT14 oder EMT15) an der Kabine befindet. Siehe Schaltplan.

Das Mitfahren auf der Fahrkorbdecke ist verboten. Die Fahrkorbdecke darf lediglich betreten werden (siehe EN81-3 0.3.12.1). Dazu muss das Sicherheitsseil auf der Kabine um die Führungsschiene gelegt und mit dem Schäkel gesichert werden. Zwangsläufig wird dabei die elektrische Brücke neben dem Not-Aus-Taster geöffnet, so dass der Sicherheitskreis geöffnet ist.



Besonderheiten bei den verschiedenen Ausführungen

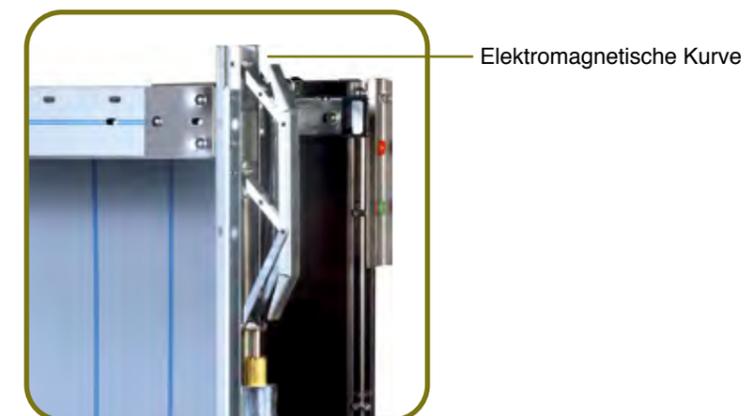
ISO-A (Schiebetüren auf Brüstung)

Die Türen werden über eine starre Kurve entriegelt. Es gibt zwei Arten der Türverriegelungen ohne Fehlschließesicherung: TV90 und TV3074.



ISO-C (Schiebetüren mit Brüstung unter 700 mm)

Die Türen werden über eine elektromagnetische Kurve (EMT15) betätigt. Die Türverriegelung mit Fehlschließesicherung heißt TV90a.



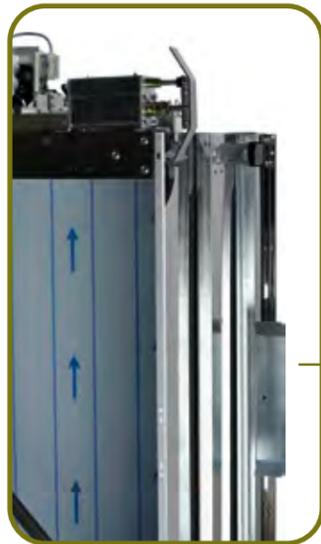
ISO-D (Drehtüren bodenbündig)

Die Türen werden über eine elektromagnetische Kurve (EMT14) betätigt.



Triebwerk mit Kettenrad oder Seiltrommel

Die Kabine hat eine zusätzliche Schalterbetätigungskurve für den Steuerstromnot-Endschalter. Dieser zusätzliche Sicherheitsschalter wird automatisch betätigt, wenn der Etagenendschalter versagt. Die Position (links oder rechts) des Steuerstromnot-Endschalters hängt von der Fahrkorbtiefe ab.



Betätigungskurve für den Steuerstromnot-Endschalter

Besonderheiten bei optionalen Ausstattungsmerkmalen

Zwischenboden

Die Zwischenböden werden auf die Kunststoffringe im Fahrkorb aufgelegt, so dass sie nicht verrutschen können.



Heizbarer Zwischenboden, Fahrkorbboden oder Deckenheizung

Beheizte Zwischenböden werden fest im Fahrkorb verschraubt und sind nicht herausnehmbar. Der oder die Schalter zum Ein- und Ausschalten befindet / befinden sich im vorderen Bereich der Fahrkorbdecke.

Gastronorm

Bei dieser Ausführung ist der Fahrkorb mit mehreren Einlegeschieben für Tablett ausgestattet.



Fahrkorbrollade

Die Fahrkorbrollade ist vormontiert und die Vorspannung eingestellt. Bei der Montage muss das Schließen der Rollade und die Funktion des Überwachungsschalters geprüft werden. Der Überwachungsschalter befindet sich unter der Abdeckung des Wickelpanzers. Die Spannung der Rolladenfeder kann seitlich eingestellt werden. Dazu die Feder halten, erst danach die Spannschrauben lösen.



Wickelpanzer



Spannschrauben

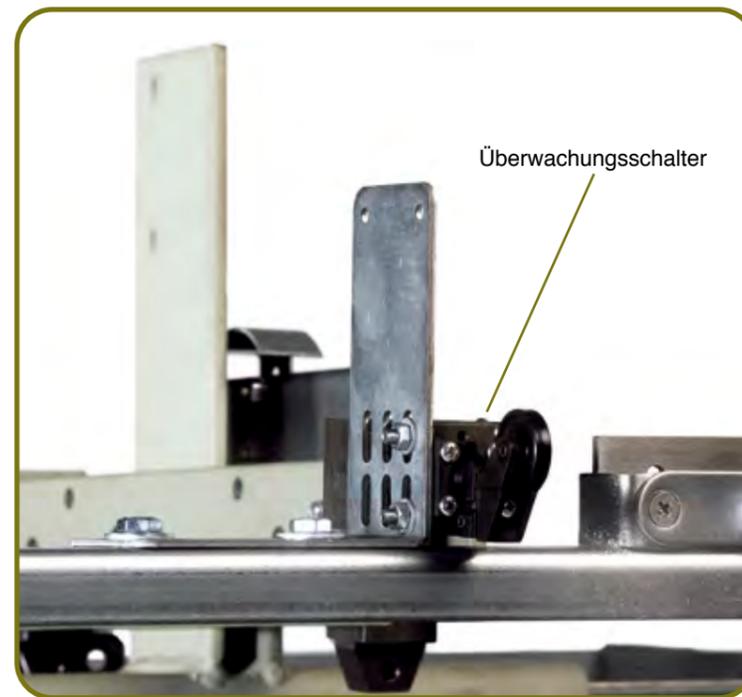
Feder



Schalter betätigt

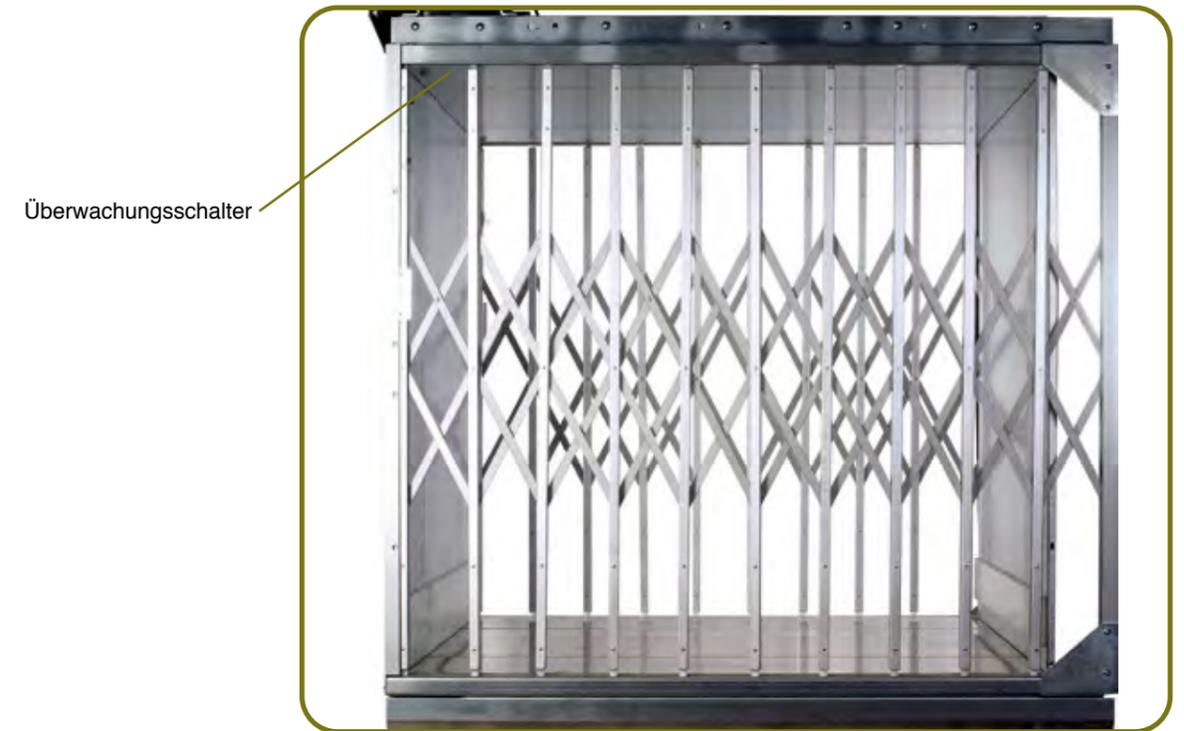
Fahrkorbabschlusstür

Die Fahrkorbabschlusstür wird mit den Schrauben M 6 x 16 am Fahrkorb befestigt. Bei der Montage muss das Schließen der Tür und die Funktion des Überwachungsschalters geprüft werden. Der Überwachungsschalter befindet sich oben am Fahrkorb.



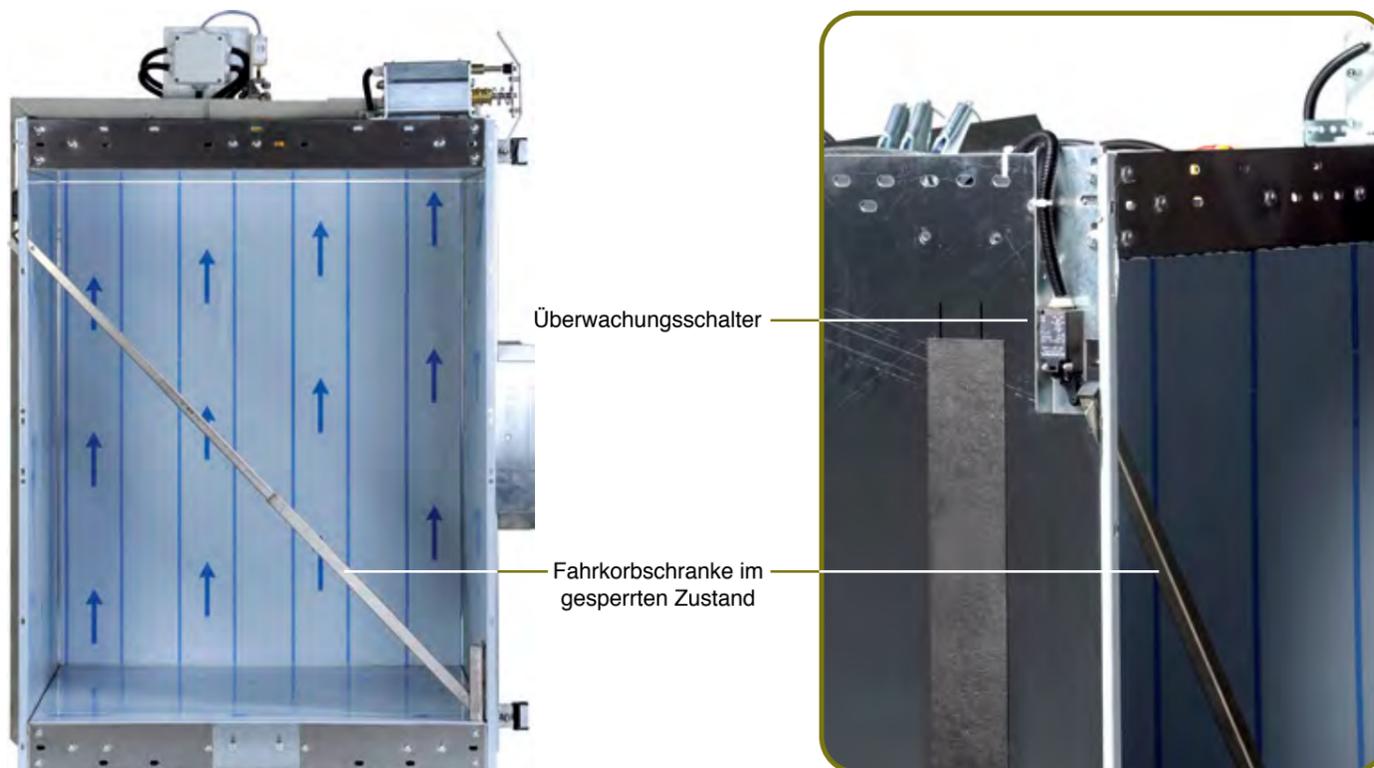
Fahrkorbscherengitter drehbar oder feststehend

Die Scherengitter sind vormontiert und eingestellt. Bei der Montage muss das Schließen des Gitters und die Funktion des Überwachungsschalters geprüft werden.



Fahrkorbschranke

Die Fahrkorbschranke ist vormontiert und eingestellt. Bei der Montage muss das Schließen der Schranke und die Funktion des Überwachungsschalters geprüft werden. Der Überwachungsschalter befindet sich außen am Fahrkorb hinter der Öffnung für die Schranke im gesperrten Zustand.



Lampe in der Kabine

Mechanisch ist die Lampe vormontiert. Die Verdrahtung entnehmen Sie bitte dem Schaltplan.



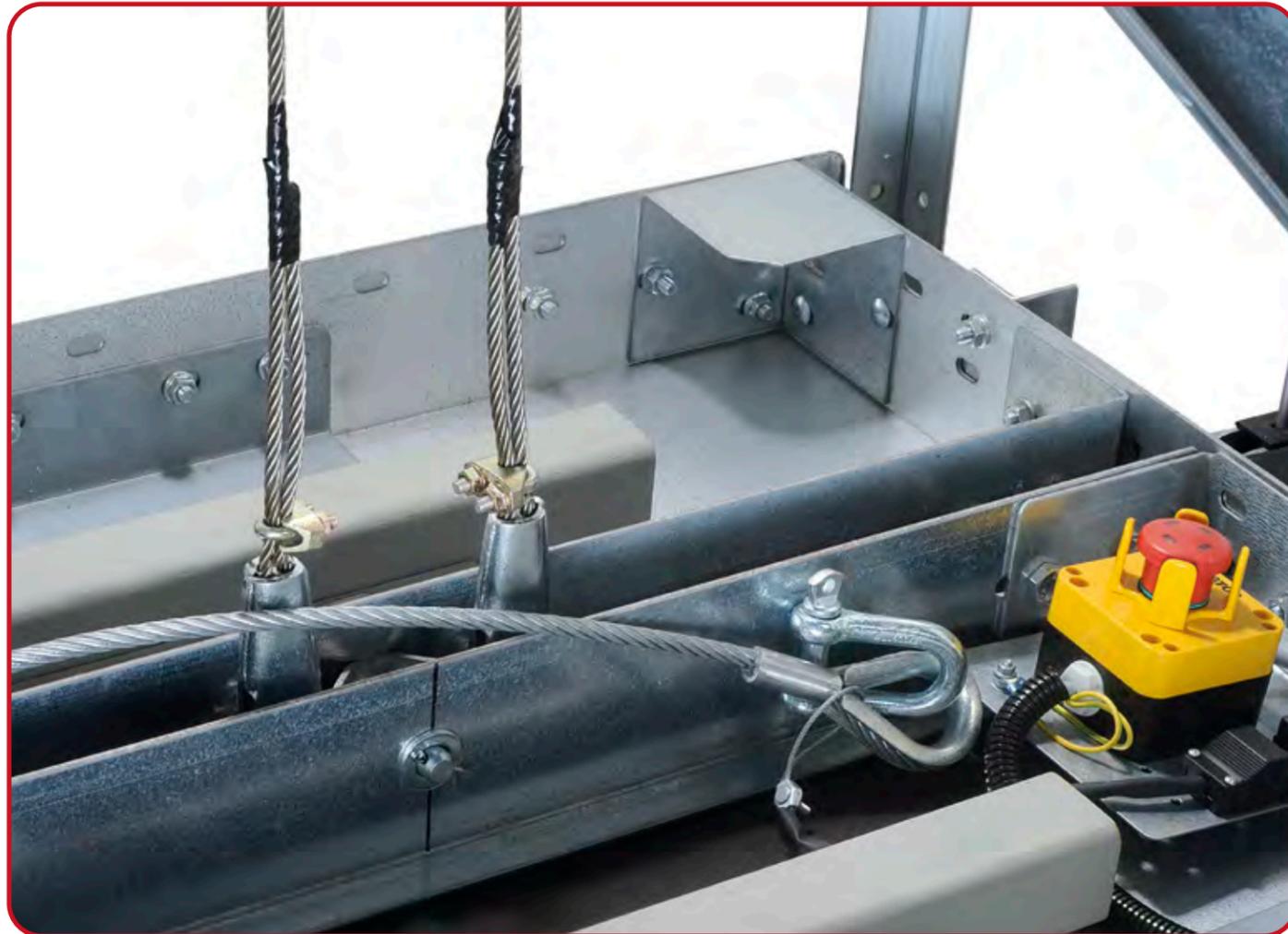
Treibrscheibe 1:1

Das obere Gerüstteil mit dem Triebwerk ist vormontiert. Die vorgeschriebenen Anzugsdrehmomente der Schraubverbindung sind zu prüfen. Der Umlenkrollenträger wird zwischen die beiden Querträger gelegt und anschließend mit ihnen verschraubt.

Umlenkrollenträger



Die Seile werden vom Gegengewicht über die Treibrscheibe und den Umlenkrollenträger auf den Fahrkorb geführt.



Dort werden sie durch die Seilflaschen geführt und mit den Seilklemmen festgeklemmt.

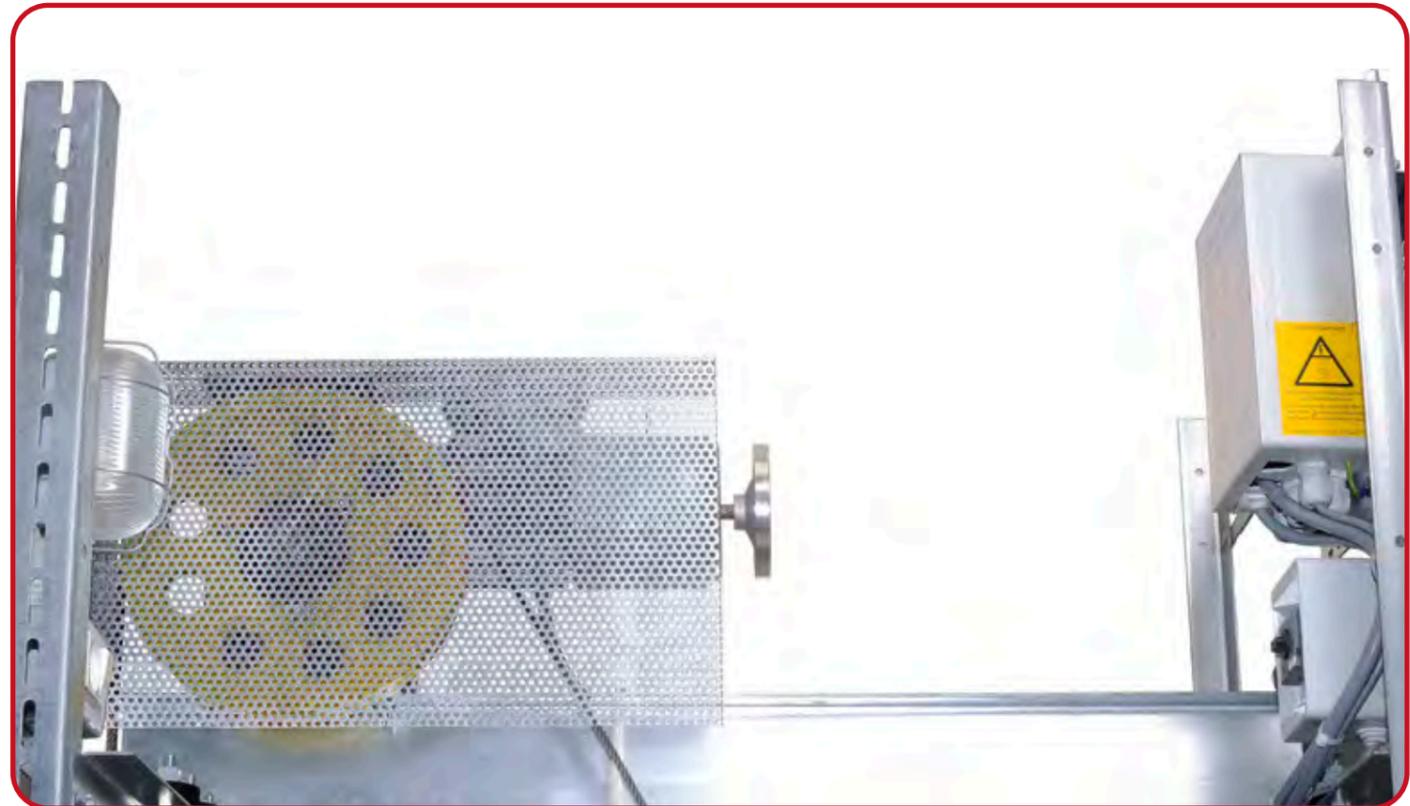
Seilflaschen und Seilklemmen



Seilwippe



Das Schutzgitter aus Lochblech wird so auf das Triebwerk montiert, dass die Treibrscheibe abgedeckt ist.



Treibrscheibe 2:1

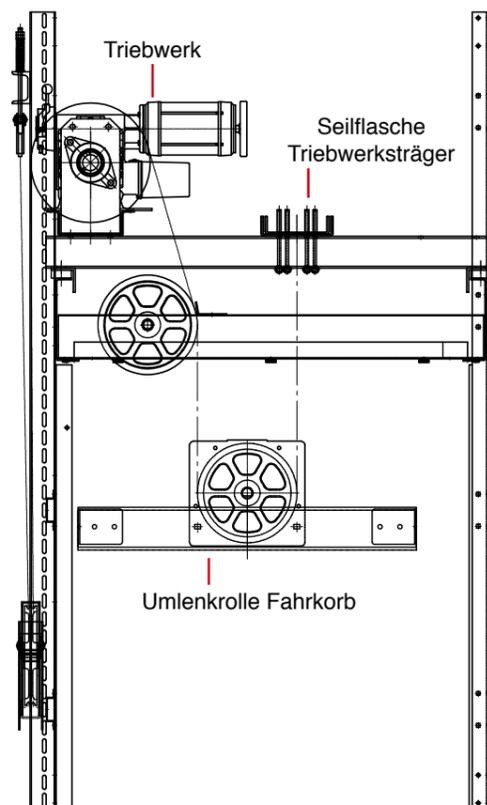
Der Triebwerksträger ist vormontiert. Er wird mittig auf die Pufferauflage montiert. Die Treibrscheibe muss vorne sein, der Motor hinten.

Der Umlenkrollenträger wird zwischen die beiden Querträger gelegt und anschließend mit ihnen verschraubt.

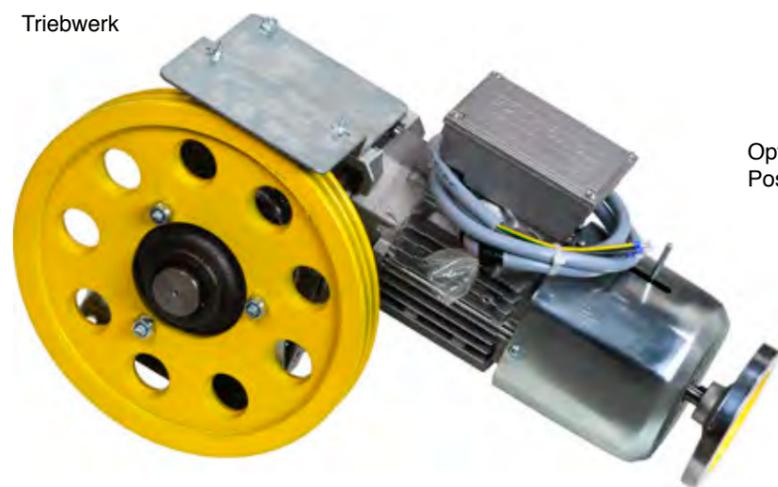
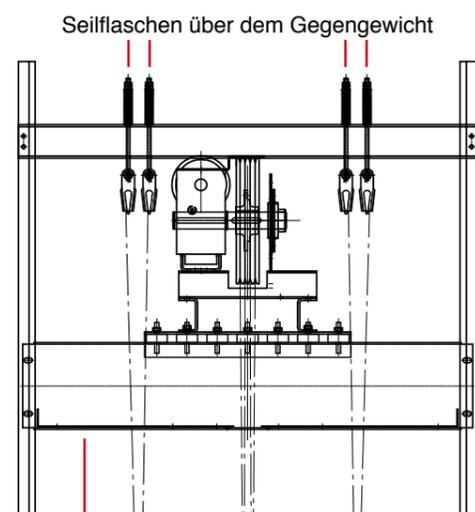
Der Triebwerksraumboden wird an dem Querträger und dem Umlenkrollenträger befestigt. Die dafür benötigten Klemmbleche sind am Triebwerksraumboden vormontiert.

Die Seile laufen von den Seilflaschen am Triebwerksträger zur Umlenkrolle auf den Fahrkorb. Vom Fahrkorb zum Triebwerk, dort teilen sich die Seile auf. Je zwei Seile auf eine Umlenkrolle am Gegengewicht. Von dort zu den Seilflaschen über dem Gegengewicht.

Das Schutzgitter aus Lochblech wird so auf das Triebwerk montiert, dass die Treibrscheibe abgedeckt ist.

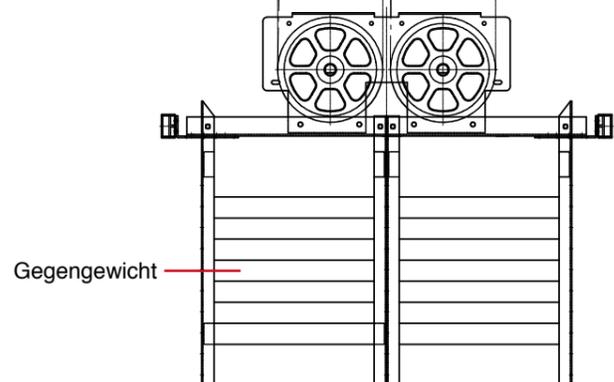


Schutzgitter



Triebwerk

Optional:
Position Dehnungsaufnehmer

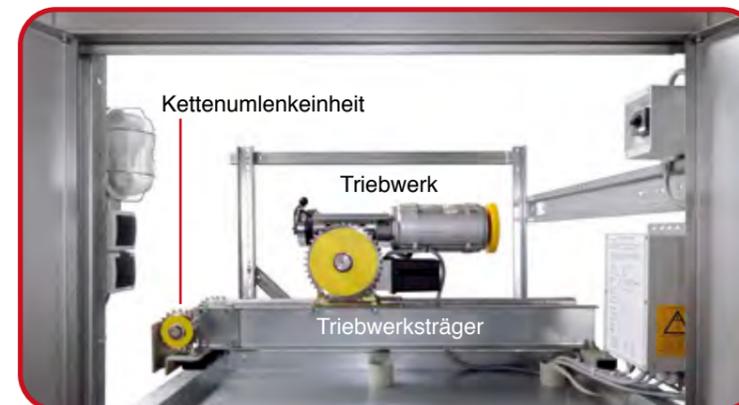


Gegengewicht

Kette

Der Triebwerksraumboden wird oben auf den Querträger gelegt. Im Triebwerksraumboden befinden sich zwei Kettendurchführungen und eine Kabeldurchführung. Die Bohrungen zur Befestigung am Querträger müssen bauseitig erfolgen.

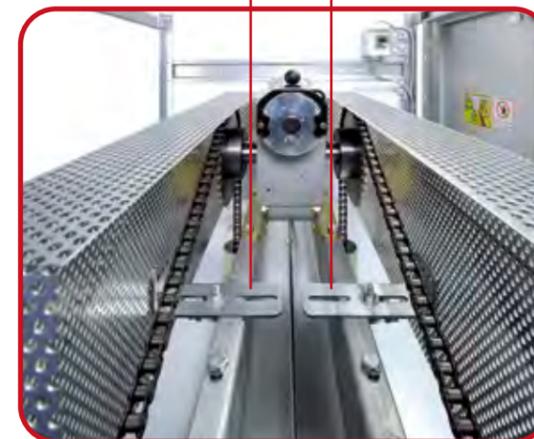
Der Triebwerksträger mit der Kettenumlenkeinheit wird mittig auf die Querträger des oberen Gerüstteils montiert. Auf dem Triebwerksträger wird das Triebwerk befestigt. Die Ketten werden vom Ausgleichsgewicht über die kleinen Kettenräder und dem Triebwerk auf den Fahrkorb geführt.



Kettenumlenkeinheit

Triebwerk

Triebwerksträger



Halterwinkel für
Lochblechabdeckung

Die Ketten werden mit den Kettenschlüssern an den Endstücken befestigt. Die Kettenwippen auf dem Fahrkorb und dem Ausgleichsgewicht müssen waagrecht stehen. Sollten die Ketten zu lang sein, müssen diese mit einem Kettentrenner gekürzt werden. Vor Verwendung des Kettentrenners ist das Abschleifen der Nietköpfe (Schutzbrille tragen!) am Außenglied der Kette notwendig. Das Schutzgitter aus Lochblech wird so auf das Triebwerk montiert, dass die Kettenräder abgedeckt sind.



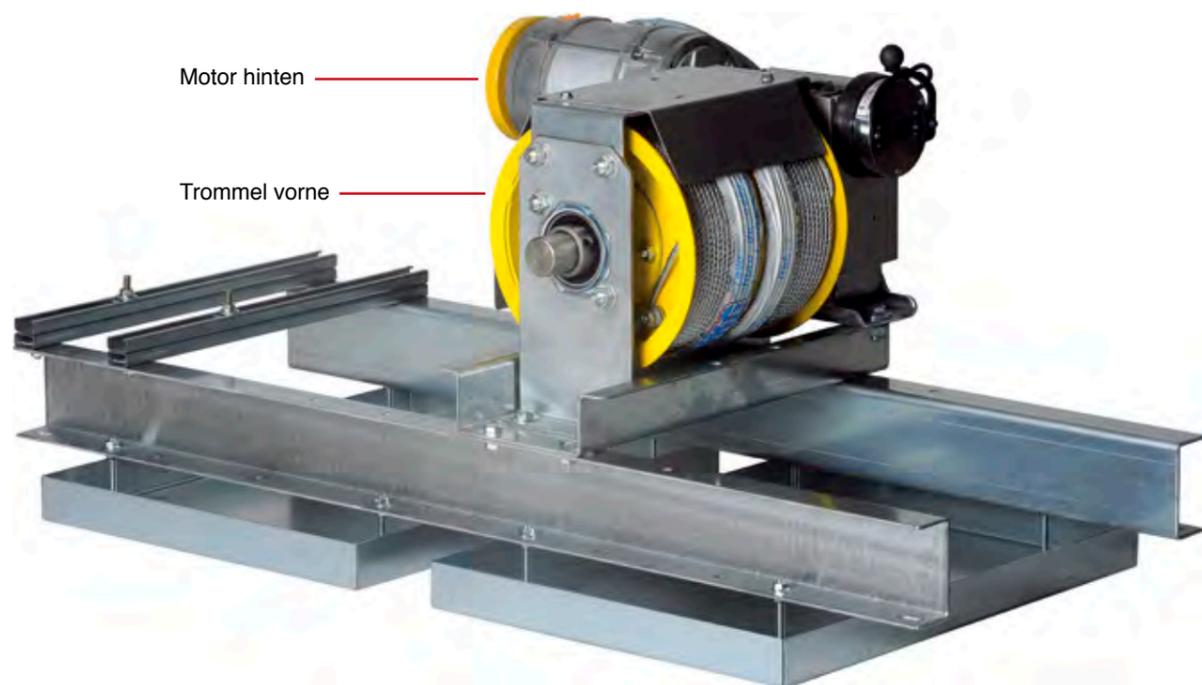
Die Kettenwippen auf dem Fahrkorb und dem Ausgleichsgewicht müssen waagrecht stehen.



Kettenwippe

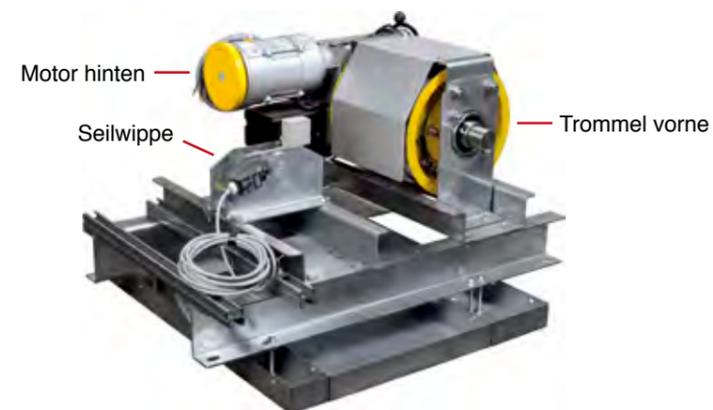
Trommel oben 1:1

Der Triebwerksträger ist vormontiert. Er wird mittig auf die Pufferauflagewinkel montiert. Das Triebwerk muss dabei vorne sein, der Motor hinten.

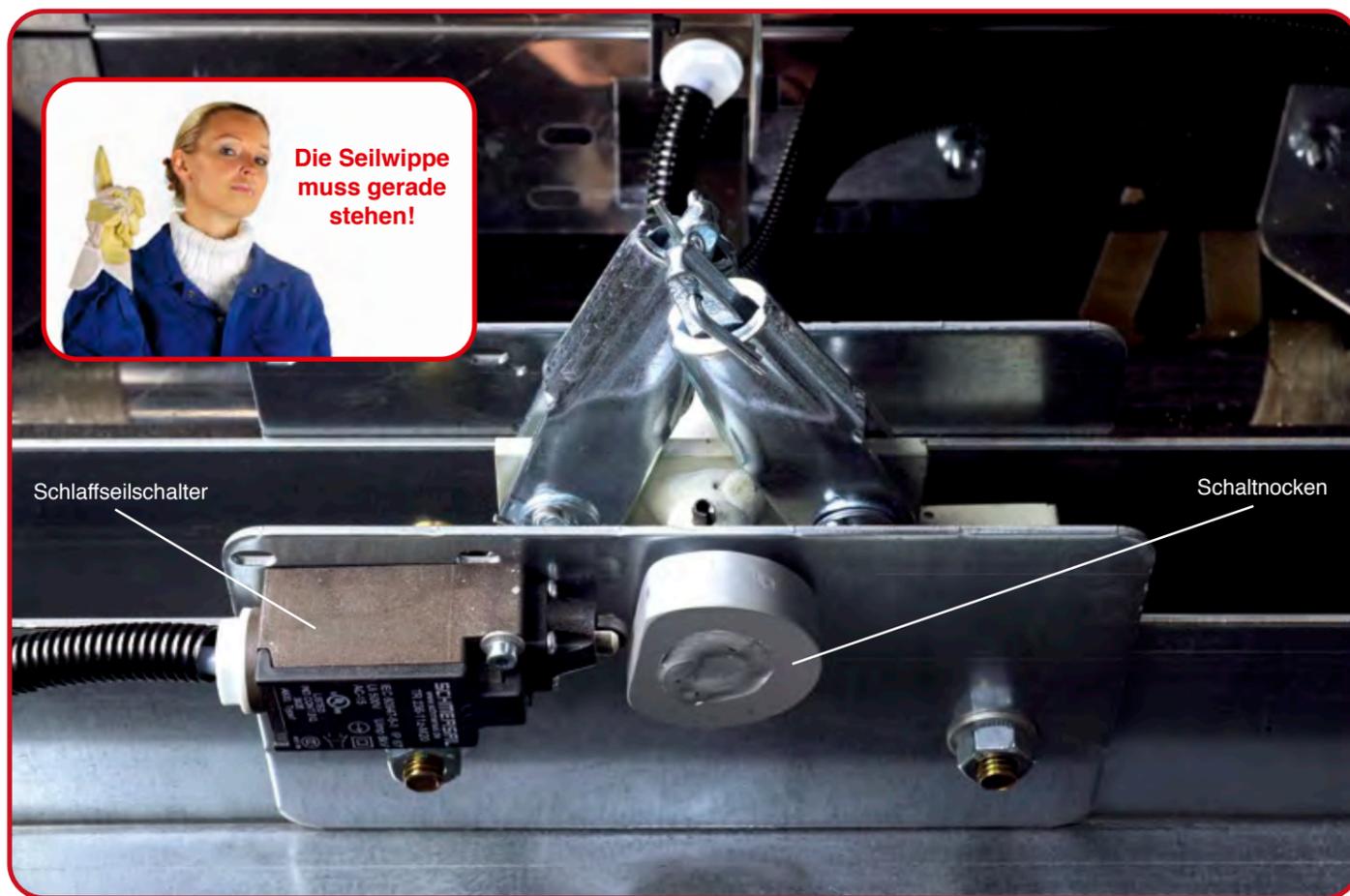


Trommel oben 2:1

Der Triebwerksträger ist vormontiert. Er wird mittig auf die Pufferauflagewinkel montiert. Die Trommel muss dabei vorne sein, der Motor hinten. Die Seile werden vom Triebwerksträger auf den Fahrkorb geführt, unter der Umlenkrolle hindurch wieder zum Triebwerksträger. Dort werden sie durch die Seilflaschen geführt und mit den Seilklemmen festgeklemmt. Achten Sie darauf, dass die Seilwippe gerade steht. Der Schlaufseilschalter darf nicht vom Schaltnocken betätigt werden.



Die Seile werden vom Triebwerksträger auf den Fahrkorb geführt. Dort werden sie durch die Seilflaschen geführt und mit den Seilklemmen festgeklemmt. Achten Sie darauf, dass die Seilwippe gerade steht, der Schlaufseilschalter darf nicht vom Schaltnocken betätigt werden.

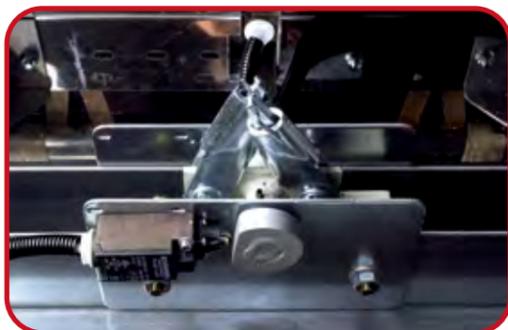


Trommel unten 1:1

Der Umlenkrollenträger wird mit den Querträgern verschraubt. Die Aluminiumringe Ø 30 mm x 20 mm dienen dabei als Abstandshalter zwischen Umlenkrollenträger und Querträger. Das Triebwerk mit der Seiltrommel wird mit dem Triebwerksträger verschraubt.



Die Seile werden nach oben über die beiden Umlenkrollen auf den Fahrkorb und dort durch die Seilflaschen geführt und mit den Seilklemmen festgeklemmt. Achten Sie darauf, dass die Seilwippe gerade steht, der Schlaffseilschalter darf nicht vom Schaltnocken betätigt werden.



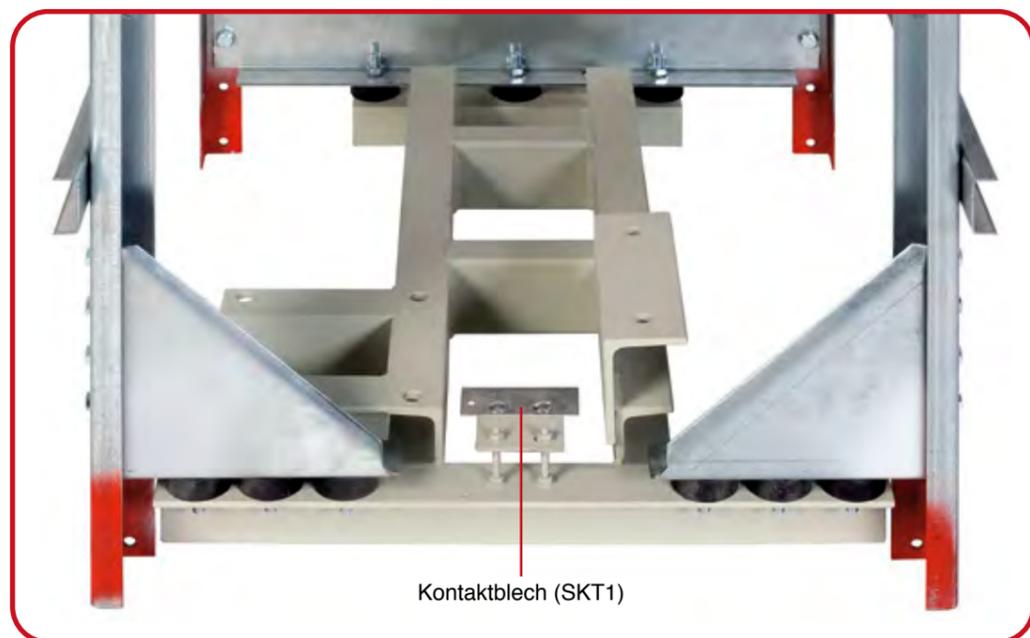
Die Seilwippe muss gerade stehen!



Die Abdeckung für den Triebwerksraum wird auf die L-Profile aufgelegt und mit den Klemmplatten festgeklemmt.

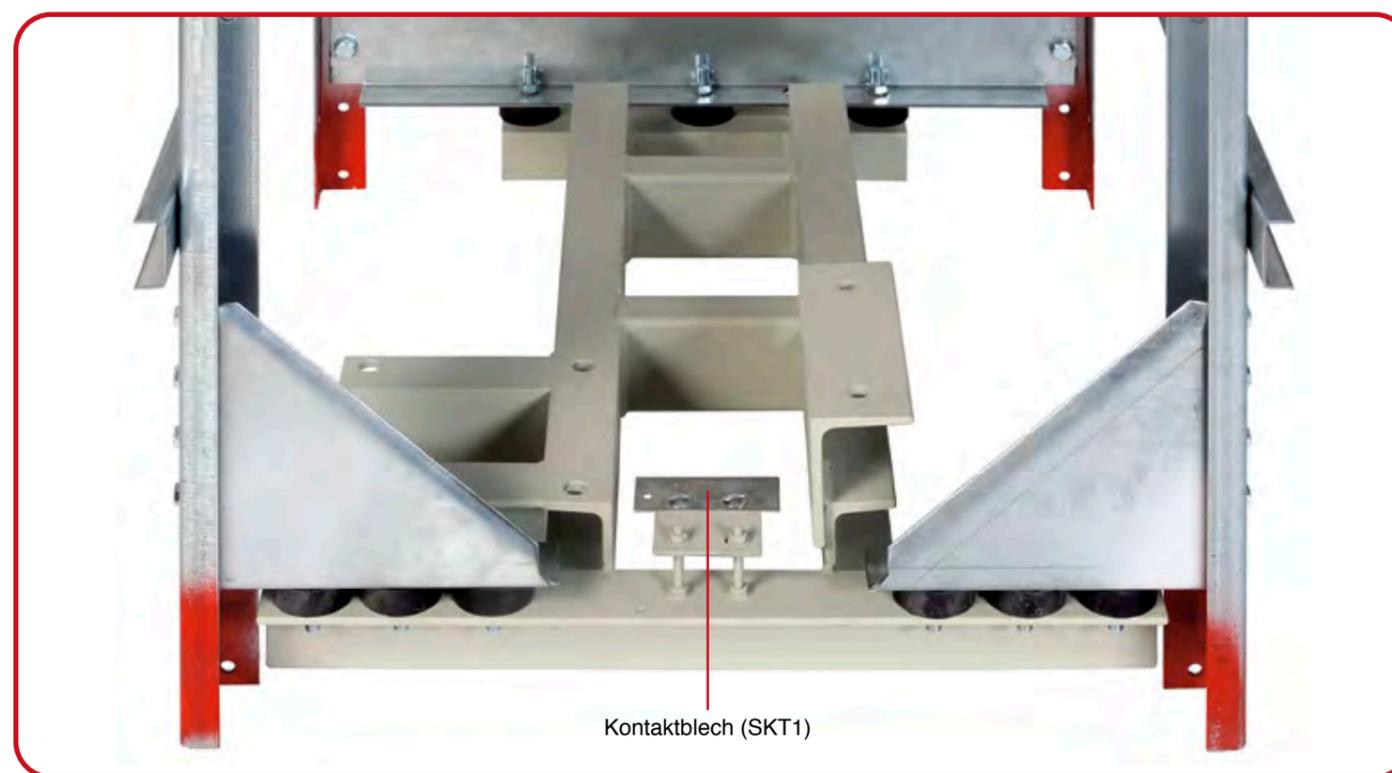


Unter der Seiltrommel befindet sich ein Kontaktblech. Sollte sich das Seil von der Trommel abwickeln und dieses Blech berühren, setzt sich die Anlage sofort still. Die Verkabelung entnehmen Sie bitte dem Schaltplan.



Trommel unten 2:1

Der Umlenkrollenträger wird mit den Querträgern verschraubt. Die Aluminiumringe $\varnothing 30$ mm x 20 mm dienen dabei als Abstandshalter zwischen Umlenkrollenträger und Querträger. Das Triebwerk mit der Seiltrommel wird mit dem Triebwerksträger verschraubt. Die Seile werden nach oben über die beiden Umlenkrollen im Rollenträger zu der Umlenkrolle auf dem Fahrkorb geführt. Von dort laufen die Seile zu der Seilwippe am Rollenträger und werden an den Seilflaschen befestigt. Achten Sie darauf, dass die Seilwippe gerade steht, der Schlaffseilschalter darf nicht vom Schaltnocken betätigt werden. Die Abdeckung für den Triebwerksraum wird auf die L-Profile aufgelegt und mit den Klemmplatten festgeklemmt. Unter der Seiltrommel befindet sich ein Kontaktblech. Sollte sich das Seil von der Trommel abwickeln und dieses Blech berühren, setzt sich die Anlage sofort still. Die Verkabelung entnehmen Sie bitte dem Schaltplan.



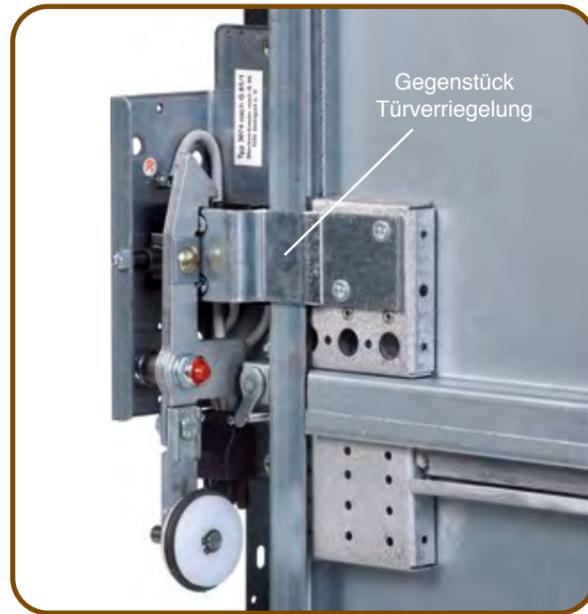
Schiebetüren

Die Schachttüren werden in den entsprechenden Höhen mit den Gerüstverbindern an das Gerüst geklemmt, bzw. mit dem Gerüst verschraubt. In den installationsseitigen Zargen befinden sich die Not-Entriegelungslöcher für die Türen. Sie sind mit Blindstopfen abgedeckt. Die Türverriegelungen werden auf den Rückseiten der Türen mit dem Türrahmen verschraubt. Die Gegenstücke der Türverriegelungen werden mit den Türflügeln verschraubt. Die Türverriegelungen befinden sich in einem separaten Karton. Die Türen dürfen sich nur öffnen lassen, wenn sich der Fahrkorb in der entsprechenden Etage befindet. Die Schachttür muss so eingestellt werden, dass sich der Türkontakt bei geschlossener und verriegelter Schachttür nicht öffnen kann. Anderenfalls wird das Kontaktprellen zum Ausfall der Steuerung führen.

Prüfen des elektrischen Türkontaktes:

1. Den Fahrkorb zwischen den Etagen parken.
2. Die Schachttür schließen,
3. Das obere Türblatt versuchen zu öffnen, das Türblatt darf sich ca. 1 bis 2 mm bewegen.
4. Die Anzeige in der Anzeigeneinheit darf sich nicht verändern (Türkontakt darf nicht öffnen).

Bei der AS Steuerung darf das X nicht erscheinen und bei der Relaissteuerung darf das Besetztlicht nicht leuchten.

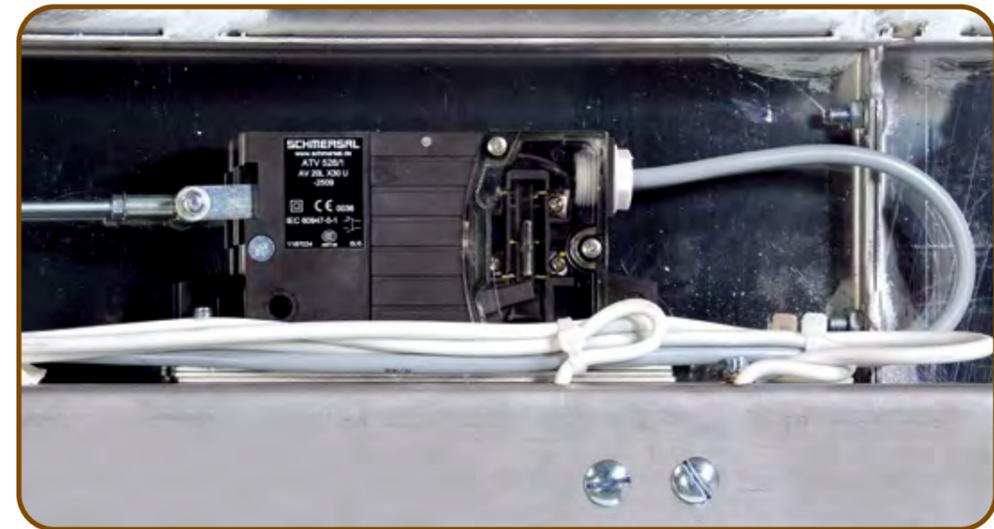


Drehtüren

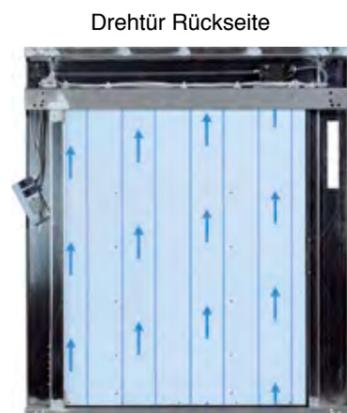
Die Schachttüren werden mit dem Schwellenwinkel auf dem Boden aufgesetzt und ausgerichtet. Durch Klemmplatten werden die Schachttüren an der Installationsseite befestigt. Auf der Gegengewichtsseite werden die Türen mit dem Gerüst verschraubt.



Der Türschalter mit der Türverriegelung ist vormontiert und befindet sich in der oberen Türzarge.



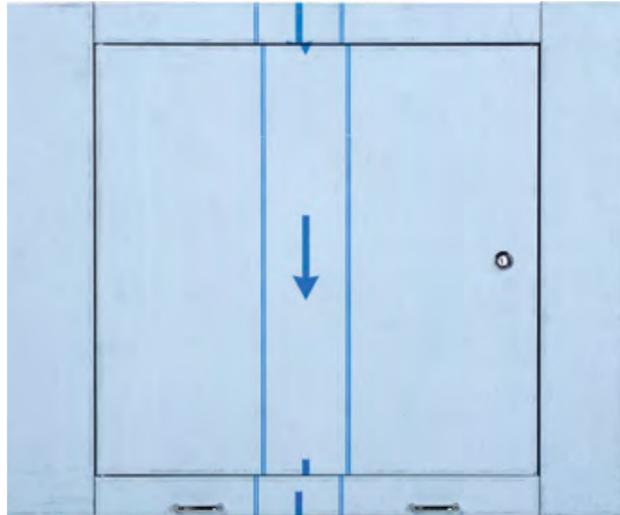
Bei geöffneter Tür sind die Verriegelung und der Türkontakt sichtbar. Die Kupplung des Türkontaktes befindet sich in der Zarge. Der Stecker am Türkontakt ist einstellbar. Die Türkontakt-Brücke muss auf den Türflügel montiert werden. In den oberen Zargen befinden sich die Not-Entriegelungslöcher für die Türen. Sie sind mit Blindstopfen abgedeckt. Das Halteblech für die Stecker der Türverriegelung wird am Gerüst festgeklemmt.



Triebwerksraumtür

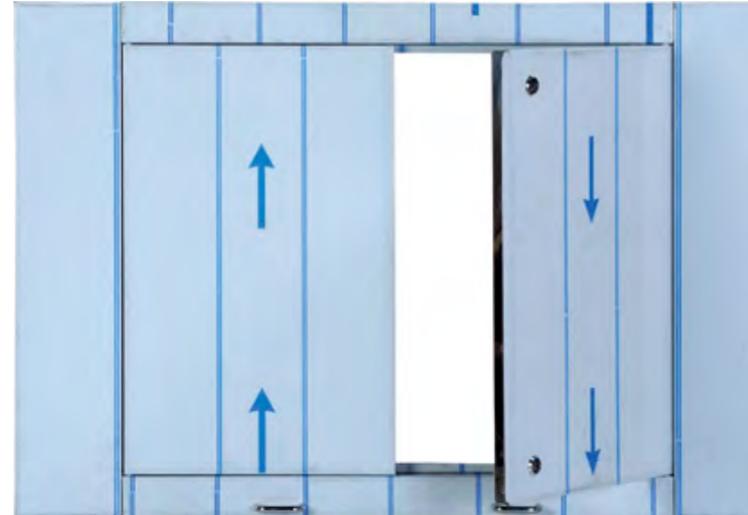
Die Triebwerksraumtür wird auf der Gegengewichtsseite mit den Schrauben und Nutensteinen mit dem Gerüst verschraubt. Auf der Installationsseite wird die Triebwerksraumtür mit den Klemmplatten an das L-Profil geklemmt.

Triebwerksraumtür einflügelig



Verschraubung Installationsseite

Triebwerksraumtür zweiflügelig



Verschraubung Gegengewichtsseite



Nutenstein

Treibscheibe

Die Installation der Elektrokomponenten muss durch eine Elektrofachkraft erfolgen!



Die Steuerung ist auf einer Steuertafel montiert. Diese Steuertafel wird mit den Klemmplatten am Eckstiel befestigt. Der Hauptschalter und die Triebwerksraumbeleuchtung werden ebenfalls an geeigneter Stelle an einem Eckstiel befestigt.



Hauptschalter



Steuerung

Der Not-Aus-Schalter muss gut erreichbar an den Eckstiel geklemmt werden. Er muss in Höhe der unteren Schachttür am Gerüst befestigt sein. Zum Erreichen des Not-Aus-Schalters darf nicht über spannungsführende Bauteile gegriffen werden.

Zum Erreichen des Not-Aus-Schalters nicht über spannungsführende Bauteile greifen!



Die Etagenschalter werden in den Schienen befestigt und sind in diesen vertikal einstellbar. Die Schienen werden an die Hutprofile in den Gerüstleitern geklemmt. Die Etagenschalter sind so einzustellen, dass der Fahrkorb bündig in der Etage hält. Die Schalter werden von den Betätigungseinrichtungen am Fahrkorb geschaltet und müssen dementsprechend fluchtend eingebaut werden.



Die Elektrokomponenten am Fahrkorb sind vorinstalliert. Es muss lediglich das Hängekabel montiert werden. Dazu das Hängekabel durch die seitliche Führung auf der Gegengewichtsseite des Fahrkorbs verlegen und an der Hängekabelbefestigung unter dem Fahrkorb klemmen. Das Hängekabel im oberen Drittel des Gerüsts in den Kabelkanal laufen lassen. Die Länge so bemessen, dass es nicht auf dem Schachtboden schleift, wenn sich der Fahrkorb in der unteren Etage befindet.



Das Druckknopfelement (DK) in den Zargenausschnitt einsetzen. Mit den vier Schrauben gleichmäßig die Klemmplatten anziehen. Die DK müssen in den entsprechenden Etagen eingebaut werden. Sie sind von unten nach oben, beginnend mit der Nummer 1, gekennzeichnet. Diese Benennung ist nicht identisch mit der Etagenbezeichnung auf der Anlagenzeichnung.

Befinden sich in einer Etage zwei Ladestellen (Durchlader), wird der Etagenschalter in das DK mit dem Index A eingesteckt.

Die genaue Verkabelung der Anlage entnehmen Sie bitte dem Schaltplan und dem Begleitheft der AS 3 Steuerung.

Besonderheiten bei Kettentriebwerk

Bei Kettenaufzügen muss ein zweites Hängekabel für den Schlaffkettenschalter des Ausgleichsgewichts montiert werden. Das Hängekabel durch die seitliche Führung am Fahrkorb verlegen und an der Hängekabelbefestigung festklemmen. Das Hängekabel unter dem unteren Hutprofil hindurchlegen und durch die Verschraubung von unten in das Ausgleichsgewicht führen. Das Kabel am Holm entlang befestigen und durch das Rohr zur Kettenwippe führen. Achten Sie darauf, dass das Hängekabel weder auf dem Schachtboden noch an dem Hutprofil schleift.

Die Steuerstromnotendschalter werden in der unteren und in der oberen Haltestelle montiert. Die Schalter werden in den Schienen befestigt und sind in diesen vertikal einstellbar. Die Schienen werden an die Hutprofile in den Gerüstleitern geklemmt. Die Betätigungseinrichtung für die Steuerstromnotendschalter befindet sich seitlich am Fahrkorb. Bei einer Fahrkorbtiefe von weniger als 800 mm ist die Betätigungseinrichtung auf der Gegengewichtsseite. Die Steuerstromnotendschalter werden nach den Etagenendschaltern betätigt. Sie sind zusätzliche Sicherheitsschalter, welche betätigt werden, wenn die Etagenendschalter versagen.

Besonderheiten bei Trommeltriebwerk

Die Steuerstromnotendschalter werden in der unteren und in der oberen Haltestelle montiert. Die Schalter werden in den Schienen befestigt und sind in diesen vertikal einstellbar. Die Schienen werden an die Hutprofile in den Gerüstleitern geklemmt. Die Betätigungseinrichtung für die Steuerstromnotendschalter befindet sich seitlich am Fahrkorb. Bei einer Fahrkorbtiefe von weniger als 800 mm ist die Betätigungseinrichtung auf der Gegengewichtsseite.

Die Steuerstromnotendschalter werden nach den Etagenendschaltern betätigt. Sie sind zusätzliche Sicherheitsschalter, welche betätigt werden, wenn die Etagenendschalter versagen.

Geschafft!

