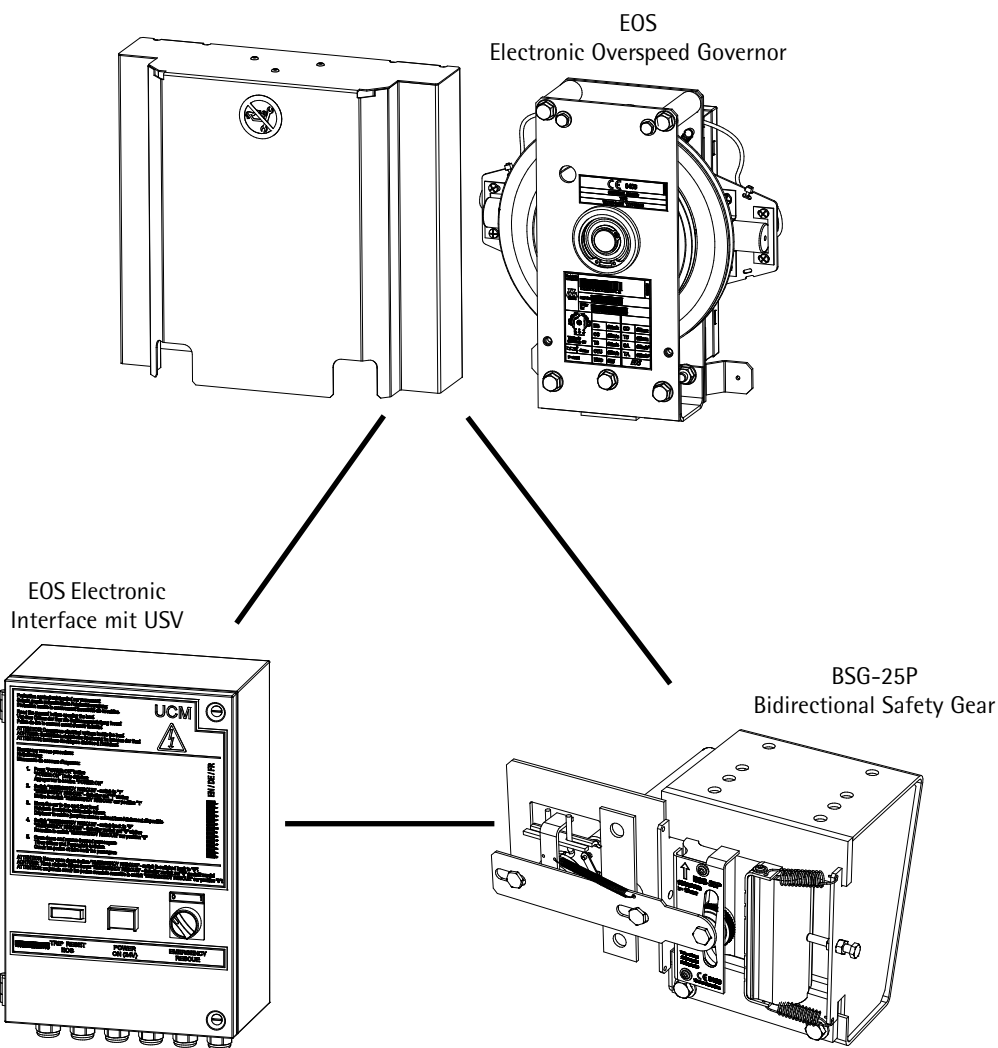




## EOS UCM Paket BSG-25P

### Beilage zur Betriebsanleitung PM.7.002883.DE



[www.wittur.com](http://www.wittur.com)

Der Produktionsstandort ist auf dem Produktypenschild ersichtlich.  
Bei weiteren Fragen kontaktieren Sie bitte ihre Verkaufsniederlassung.



Nachdruck, Übersetzung und Vervielfältigung in jeglicher Form – auch auszugsweise – bedürfen der schriftlichen Genehmigung von WITTUR. Änderungen gegenüber den in dieser Betriebsanleitung aufgeführten Angaben und Abbildungen behalten wir uns vor. Die Originalsprache dieser Betriebsanleitung ist Englisch.

Änderungen vorbehalten!

Subject to change without notice!



# EOS / BSG-25P Paket

Beilage zur Betriebsanleitung

Blatt/sheet PM.7.002891.DE.2  
Datum/date 07.03.2013  
Stand/version D-23.03.2016  
Geprüft/approved WAT/KKr

Inhaltsverzeichnis	Seite
<b>1 Allgemeines</b>	
1.1 Allgemeine Hinweise	PM.7.002891.DE.3
<b>2 Einsatzgebiet für EOS mit BSG-25P</b>	
2.1 Voraussetzungen	PM.7.002891.DE.3
2.2 Erfüllte Bedingungen	PM.7.002891.DE.4
<b>3 Typenschild, Kennzeichnung, Identifizierung</b>	
3.1 Beschriftung	PM.7.002891.DE.5
<b>4 Grenzwerte beim Test der UCM-Funktion</b>	
4.1 Zulässige Bremswege im UCM Testfall	PM.7.002891.DE.6

## Beilage zur Betriebsanleitung

# 1 Allgemeines

## 1.1 Allgemeine Hinweise

Diese Beilage dient als Ergänzung zur allgemeinen Betriebsanleitung des EOS (D200 und D300) mit EOS Elektronik Interface als Schutz gegen unkontrollierte Fahrkorbbewegungen (PM.7.002883.DE).

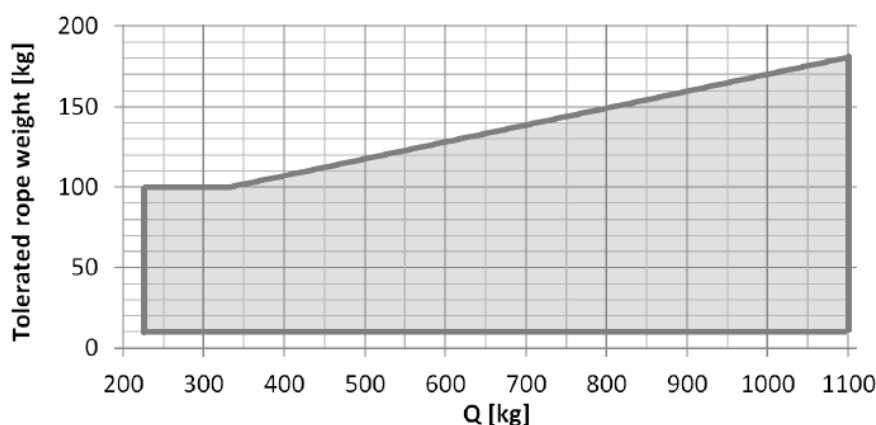
Alle hier angeführten Parameter beziehen sich auf Beschreibungen und Prüfmethode in der oben angeführten Betriebsanleitung.

# 2 Einsatzgebiet für EOS mit BSG-25P

Werden die angegebenen Voraussetzungen eingehalten, so wird per Zertifikat garantiert, dass die angegebenen Bedingungen erfüllt werden.

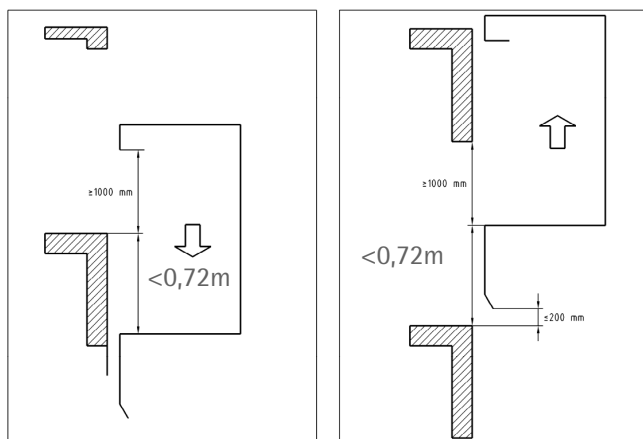
## 2.1 Voraussetzungen

- Die verwendeten Komponenten (EOS und BSG) sind jeweils innerhalb ihrer Spezifikation zu betreiben.
- Dieses Paket ist nur für Seilaufzüge nach EN81-1:1998-A3:2009 oder EN81-20:2014 einzusetzen.
- Gewichtsausgleich 40 % bis 50%. Der Gewichtsausgleich gibt an, bei welcher Beladung (als Prozentsatz der maximalen Nennlast) das Gegengewicht die Kabine plus Beladung genau ausgleicht.
- Die Beträge der Systembeschleunigungen müssen  $\leq 2,5 \text{ m/s}^2$  (laut EN81-50:2014) bleiben. Die Systembeschleunigung gibt an, welche maximale Beschleunigung der Kabine durch die ungünstigsten Verhältnisse von Beladung und unkontrollierter Antriebskraft auftreten kann.
- Die äquivalente Masse des Antriebs (mit Treibscheibe), alle Rollen, die Kompensationsseile und die kompensierten Hubseile  $m_{EQ}$  müssen zwischen 10 kg und  $0,75 \times Q$  (Nennlast) betragen. Die Masse  $m_{EQ}$  ist jene Masse, welche auf der Kabine angebracht die selbe kinetische Energie speichern würde wie die rotierende Masse der Antriebselemente (Motor, Getriebe, Treibscheibe).
- Für die Kombination der BSG-25P mit EOS Typ 1 werden die Filtereinstellungen nach Par 4 verwendet (siehe TC.7.002894.DE, Kapitel 2.8). Falls andere Filtereinstellungen verwendet werden sind diese vom Hersteller überprüfen zu lassen.
- Das gesamte Gewicht der unausgeglichene Tragseile muss innerhalb der schraffierten Fläche im unteren Diagramm sein.



## 2.2 Erfüllte Bedingungen

- Die Verzögerungen bleiben innerhalb des in der EN 81 geforderten Bereichs.
- Die Bewegung wird innerhalb eines Weges von  $\leq \pm 0,72$  m gestoppt. Die weiteren erforderlichen Abmessungen sind mittels der im Kapitel 9.11.5 der EN81-1:1998-A3:2009 oder im Kapitel 5.6.7.5 der EN81-20:2014 angegebenen Skizze zu bestimmen:



- Der Aufbau des UCM-Systems erfüllt die Forderungen der EN81-1:1998-A3:2009, Kap 9.11 oder der EN81-20:2014, Kapitel 5.6.7.

Diese Werte werden bei einem bis zu 100% Nennlast beladenen Fahrkorb eingehalten. (100% von Q)



Die Türhöhe muss mindestens 2 m hoch und die Fahrkorbschürze gemäß EN81 750 mm betragen.



Die Anforderungen für das Gesamtsystem nach EN81-20:2014 müssen vor Ort geprüft werden.

## 3 Typenschild, Kennzeichnung, Identifizierung





### 3.1 Beschriftung

Zusätzlich zum CE- und Typenschild gibt es auf jedem zertifizierten Teil des UCM Paketes auch ein Packetaufkleber für das komplette UCM Schutzsystem laut LD 2014/33/EU.

Das Paket Etikett muss klar ersichtlich auf der Aufzugssteuerung angebracht sein.

Die Kennzeichnung gibt folgende Daten an:

- Name und Adresse des Herstellers
- Type des UCM Schutzsystems
- Prüfungsnummer
- Herstellungsdatum
- Seriennummer (als Text und Barcode)
- CE-Kennzeichnung

Prod. Date: YYYY/MM/DD 	Type: <b>Package Type</b> <div data-bbox="520 1294 651 1429">  </div> Serial Number: UCM/123456-010\$001	<div data-bbox="1002 1193 1216 1406">  </div> Traceability
1020939PXX	Cert. No.: <b>Certificate Number</b> Manufacturer: WITTUR Austria GmbH Sowitschstrasse 1 AT-3270 Scheibbs	 <b>0408</b>

## 4 Grenzwerte beim Test der UCM-Funktion

### 4.1 Zulässige Bremswege im UCM Testfall

Die UCM-Funktionalität des EOS / BSG-25P Paketes muss regelmäßig überprüft werden. Wird der EOS in Kombination mit der BSG-25P und dem EOS Elektronik Interface verwendet, kann dazu die allgemeine Betriebsanleitung verwendet werden (siehe PM.7.002883 Kapitel 5).

Bei unbekannten Systembeschleunigungen wird empfohlen bei der Abnahmeprüfung die Beschleunigung mittels ADIAS zu messen und für die wiederkehrenden Tests in der Liftdokumentation aufzubewahren.



Die Nutzung der Rückholsteuerung oder des Handrades zum Testen der vollen Bremskraft ist in Aufwärtsrichtung nicht zulässig. Bremsen oder Führungsschienen könnten beschädigt werden.



Nach dem Test ENM1 und ENM2 wieder anschließen und alle Überbrückungen die für den Test benötigt wurden entfernen!



Während des Tests muss die BSG-25P das einzige bremsende Element sein. Motorbremsen oder andere Systeme, die den Bremsweg beeinflussen können, sind zu lüften oder überbrücken.



Der genannte Test ist ein dynamischer Test nur für die UCM-Funktion. Daher sind alle anderen Tests, die EOS oder BSG-25P betreffen, nach deren Betriebsanleitungen zu erledigen.



Die gemessenen Bremswege basieren auf der in der Steuerung angegebenen Beschleunigung und dürfen die Werte in den Diagrammen auf der nächsten Seite nicht überschreiten. Aufgrund unterschiedlicher Einrückwege gibt es ein Diagramm für EOS D200 und eines für EOS D300.

Da diese Diagramme auf „worst case“ Fällen (maximale Abfallzeiten, Vernachlässigung des Schachtwirkungsgrades und interner Motorbremseffekte) basieren, müssen die vor Ort gemessenen Werte niedriger sein.

# EOS / BSG-25P Paket

Beilage zur Betriebsanleitung

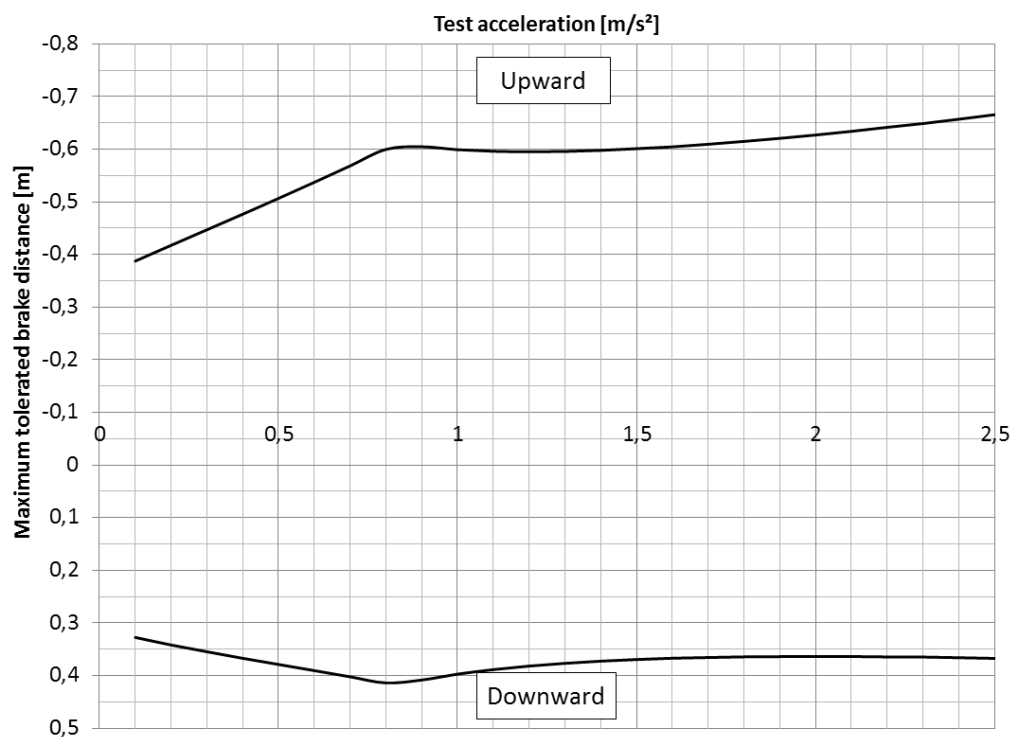
Blatt/sheet PM.7.002891.DE.7

Datum/date 07.03.2013

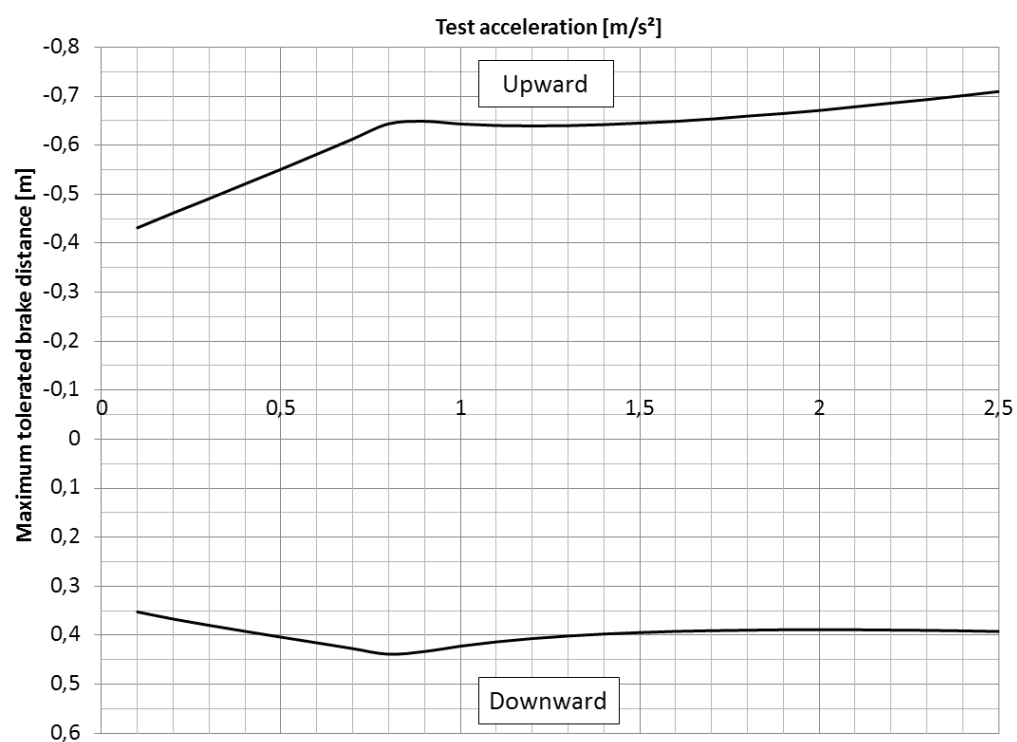
Stand/version D-23.03.2016

Geprüft/approved WAT/KKr

Erlaubte, maximale Bremswege für EOS D200:



Erlaubte, maximale Bremswege für EOS D300:





## WITTUR Produktionsstandorte

Der Produktionsstandort ist auf dem Produkttypenschild ersichtlich.

### ARGENTINIEN

WITTUR S.A.  
Av. Belgrano 2445  
Sarandi - Pcia. de Buenos Aires, Argentinien

### ITALIEN

WITTUR S.P.A.  
Via Macedonio Melloni no 12  
43052 Colorno, Italien

### ÖSTERREICH

WITTUR Austria GmbH  
Sowitschstrasse 1  
3270 Scheibbs, Österreich

### INDIEN

WITTUR Elevator Components India Pvt. Ltd.  
Survey nos 45/1B, 3 & 4, Pondur Village  
Sriperumbudur – 602 105  
Tamil Nadu, Indien

### BRASILIEN

WITTUR LTDA  
Rodovia Celso garcia Cid  
1406 Cambé Parana, Brasilien

### SLOWAKEI

WITTUR S.R.O.  
Priemyselná ulica 2747/7  
963 01 Krupina, Slowakei

### CHINA

WITTUR Elevator Components (Suzhou) Co. Ltd.  
18 Shexing Road, FOHO Economic Development Zone,  
Wujiang City, Jiangsu Province,  
P.R. China 215214

### SPANIEN

WITTUR ELEVATOR COMPONENTS S.A.U.  
Polig. Ind. Malpica, Calle E - Parcela 8  
50016 Zaragoza, Spanien

### DEUTSCHLAND

WITTUR ELECTRIC DRIVES GMBH  
Offenburger Str. 3  
01189 Dresden, Deutschland

### TÜRKEI

WITTUR Asansör San. ve Tic. A.S.  
Y Dudullu Organize – Sanayi Bolgesi n° 13  
34776 Istanbul, Türkei