

DER ARBEITS- UND SOZIALMINISTER
DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN

Genieur
technisch geprüft unter Nr. 200/71
Saarbrücken, den 20. 1. 72

Postanschrift: 4 Düsseldorf 1 - Postfach 1133 - Postfach 1133

Technischer Überwachungs-Verein
Saarland e.V. DÜSSELDORF, 10. April 1967

Firma
Bongers & Deimann

4. Düsseldorf
Lichtstraße 48

Naumann
Obering. Dipl.-Ing. Naumann

III A 2 - 8571

GESCH.-ZEICHEN (Bei Antwort bitte angeben)



Bescheinigung GB 08/4

über die Prüfung eines Geschwindigkeitsbegrenzers
(Bauteilprüfung nach § 13 der Aufzugsverordnung)

Auf Grund des § 13 Abs. 2 der Verordnung über die Errichtung und den Betrieb von Aufzugsanlagen (AufzV) vom 28.9.1961 (BGBl. I S.1763), geändert durch Verordnung vom 6.10.1965 (BGBl. I S.1576), wird bescheinigt, daß der von Ihnen hergestellte Geschwindigkeitsbegrenzer Type 2 einer Bauteilprüfung nach § 13 Abs. 1 AufzV unterzogen worden ist

Die Prüfung hat ergeben, daß der Geschwindigkeitsbegrenzer der Bauart und Ausführung nach den Anforderungen der Aufzugsverordnung genügt. Er darf jedoch nur bei Aufzugsanlagen mit Betriebsgeschwindigkeiten von 0,51 bis 1,5 m/s verwendet werden.

Dieser Bescheinigung liegen zu Grunde:

1. Gutachten des Technischen Überwachungs-Vereins Rheinland e.V. vom 17.1.1967 - D 4 - Abt. IV - Ap/Rd
2. Stellungnahme des Deutschen Aufzugausschusses vom 13.12.1966 - DAA 805/66 -
3. Antragsunterlagen:
 - a) Zeichnung Nr. I vom 21.1.1966
 - b) Zusammenstellungszeichnung Nr. Ia vom 21.1.1966
 - c) Stückliste Nr. Ib vom 21.1.1966
 - d) Zeichnung: Einzelteile, ohne Datum
 - e) Seilatteste der Firma Rhein-Ruhr, Düsseldorf, vom 31.8.1961, 4.3.1965 und 7.12.1965
 - f) Beschreibung des Geschwindigkeitsbegrenzers, Zeichnung Nr. 580/2, ohne Datum.

Der Geschwindigkeitsbegrenzer Type 2 erhält das Prüfkennzeichen
GB 08/4.

Auflagen

1. Jeder Geschwindigkeitsbegrenzer ist mit einem dauerhaften Schild zu versehen, das folgende Angaben enthält: Hersteller oder Herstellerzeichen, Typenbezeichnung, Prüfkennzeichen, Baujahr, Betriebs- und Auslösegeschwindigkeit sowie Mindestspannkraft.
2. Die Einstellung der Auslösegeschwindigkeit ist zu plombieren.
3. Die Drehrichtung für das Ansprechen der Fangvorrichtung ist am Geschwindigkeitsbegrenzer zu kennzeichnen.
4. Zum Antrieb des Geschwindigkeitsbegrenzers sind Drahtseile mit einem Durchmesser von 6 bis 8 mm nach DIN 655, 656 oder 657 zu verwenden.
5. Das Antriebseil ist mit einer Kraft von mindestens 44 kg zu spannen. Die Einrückkraft für die Fangvorrichtung darf hierbei 17 kg nicht überschreiten. Für größere Einrückkräfte ist die Technische Verordnung über Aufzugsanlagen, vom 6.10.1965 (BGBl. I S.1576) Anhang Nr. 254.3 zu beachten.
6. Zur Unterrichtung des Sachverständigen sind den Anzeigeunterlagen (§ 13 Abs. 2 AufzV) ein Abdruck dieser Bescheinigung, die Funktionsbeschreibung des Geschwindigkeitsbegrenzers (Zeichnung Nr. 580/2) sowie eine Bescheinigung des Herstellers, daß der eingebaute Geschwindigkeitsbegrenzer mit dem geprüften übereinstimmt, beizufügen.

Wir bestätigen, daß die gelieferten
Geschwindigkeitsbegrenzer der
geprüften und zugelassenen
Bauart gemäß Prüfkennzeichen
GB 08/4 entsprechen.

Bongers & Deimann
Anz. u. Apparatebau
Düsseldorf, Lichtstr. 43



Im Auftrag:

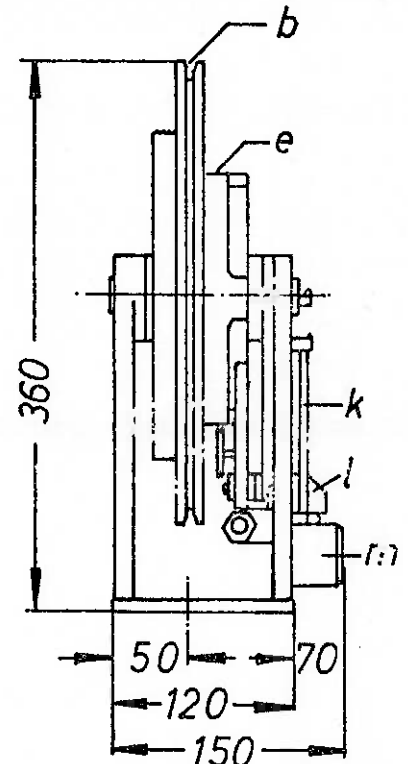
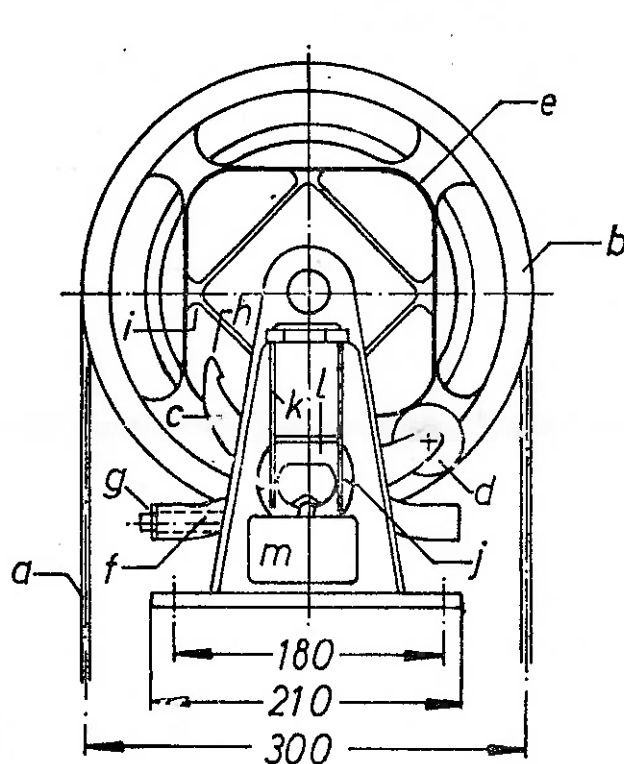
[Handwritten signature]
(L a s k a)

Wir bestätigen, daß der vorstehend beschriebene Geschwindigkeitsbegrenzer eingebaut wurde.

R. S T A H L
Stuttgart

[Handwritten signature] v. Wunisch

GESCHWINDIGKEITSBEGRENZER FÜR AUFZÜGE



Beschreibung

Das am Fanghebel des Fahrkorbes befestigte Drahtseil (a) mit 6, 6,5 oder 8 mm ϕ treibt vermittels eingedrehter unterschrittener Keilrille das Reglerad (b). Ein Fangpendel (c) wird über eine kugelgelagerte Rolle (d) durch den am Rad angebrachten 4-Kurven-Kranz (e) in auf- und abschwingende Bewegung versetzt und durch eine Druckfeder (f) je nach Wahl der Geschwindigkeit mehr oder minder stark gegen den Kurvenkranz gedrückt. Mit einer auf die Feder wirkenden Gewindestellung (g) wird die Geschwindigkeit des Reglers eingestellt und plombiert.

Erhält das Reglerad durch zu hohe Fahrkorbgeschwindigkeit eine größere Drehzahl, so wird die Pendelspitze (h) aufgrund der verstärkten Fliehkraft in eine der 4 Radnocken (l) getrieben, blockiert nach einem kurzen radialen Ausschlag bis zum Anschlag des Seitenteiles (j) das Rad, wodurch aufgrund der Treibfähigkeit der Keilrille die Fangvorrichtung betätigt wird. Der Ausschlag wird durch eine Stahl-Gabelfeder (k) gedämpft.

Durch dieses Ausschlagen wird von der Lasche (l), die als Lager für das Pendel dient, gleichzeitig ein angebauter Sicherheitsschalter (m) unterbrochen, so daß der Steuerstrom der Anlage getrennt wird.

Zeichn. Nr.:

580/2

BONGERS & DEIMANN

Typ 2

0,51 - 1,5 m/s