



1. Das Bedienfeld

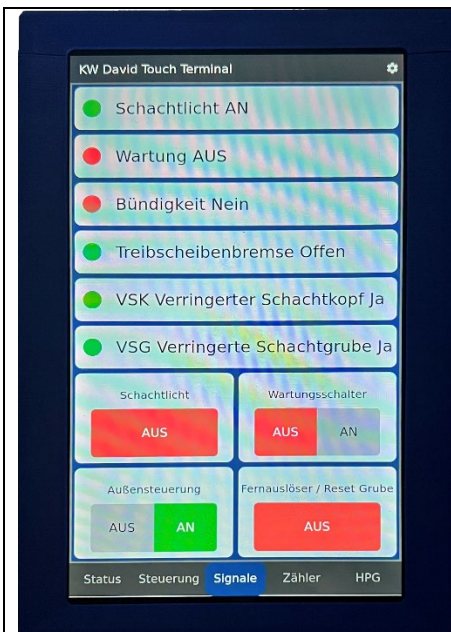
1.1 Erläuterung der Einbaugeräte

	<p>Display Fahrkorbbelegung – Etagenstand - Bündigkeit</p> <p>Das Display im Bedienfeld ersetzt die optische Überwachung der Treibscheibe bei Rückholfahrt (EN81-20/50) und dient der Notbefreiung von Personen. Das Display ist akkugepuffert und zeigt folgende Informationen an:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Etagenstand des Fahrkorbes 2) Bündigkeit des Fahrkorbes 3) Bewegungsrichtung des Fahrkorbes
	<p>S82A Bremstest A</p> <p>Der Schlüsseltaster S82A dient zum Test der Bremsspule A durch den Fachmonteur. Der Schlüssel ist nur in der Aus-Position abziehbar.</p>
	<p>S82B Bremstest B</p> <p>Der Schlüsseltaster S82B dient zum Test der Bremsspule B durch den Fachmonteur. Der Schlüssel ist nur in der Aus-Position abziehbar.</p>
	<p>S80 Notbefreiung</p> <p>Der Knebelschalter S80 dient dem Ein- und Ausschalten der Notstromversorgung. Die USV verfügt über eine eigene, interne Batterie. Um das Entladen der Batterien im Normalbetrieb zu verhindern, muss folgendes beachtet werden:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Die Notstromversorgung nur bei Bedarf über den Notbefreiungsschalter S80 zuschalten. 2) Vor dem Verlassen der Aufzugsanlage muss die Notstromversorgung über den Notbefreiungsschalter S80 ausschalten sein.
	<p>S81 Bremsöffnungstaster</p> <p>Der Bremsöffnungstaster S81 dienen dem manuellen Öffnen der Bremskreise des Antriebs. Die Notbefreiung von Personen kann dadurch durchgeführt werden. Die S81 Taster funktioniert nur beim eingeschaltetem Schalter S80.</p>
	<p>S61 Rückholsteuerung Ein / Aus (On / Off)</p> <p>Die Rückholsteuerung ermöglicht die Bewegung des Fahrkorbes in Handsteuerungs-Charakteristik bei Überbrückung des SiKr. zwischen U4 und U8 (Fangkontaktes).</p>
	<p>S61A Rückholfahrt Auf</p> <p>Bei aktiver Rückholfahrt S61 ON kann mit Betätigung des Tasters S61A Aufwärts gefahren werden.</p>
	<p>S61B Rückholfahrt Ab</p> <p>Bei aktiver Rückholfahrt S61 ON kann mit Betätigung des Tasters S61B Abwärts gefahren werden.</p>
	<p>S51 Taster Fernauslösung der Absinkverhinderung</p> <p>Falls eine Absinkverhinderung am GB verbaut kann mit dem Taster S51 diese ausgelöst werden.</p>
	<p>S53 Überbrückung der Absinkverhinderung</p> <p>Bei vorhandener Absinkverhinderung muss während der Notbefreiung die Spule der ABV über den Schalter S53 bestromt werden. Sollte S53 nach der Notbefreiung nicht ausgeschaltet werden, verhindert dies den Normalbetrieb.</p>
	<p>S10A Reset bei VSG (Verkürzte Schachtgrube)</p> <p>Falls ein VSG vorliegt kann mit dem Taster ein Reset bei geschlossenen Schachttüren ausgeführt werden.</p>
	<p>S10B Reset bei VSK (Verkürzter Schachtkopf)</p> <p>Falls ein VSK vorliegt kann mit dem Taster ein Reset bei geschlossenen Schachttüren ausgeführt werden.</p>

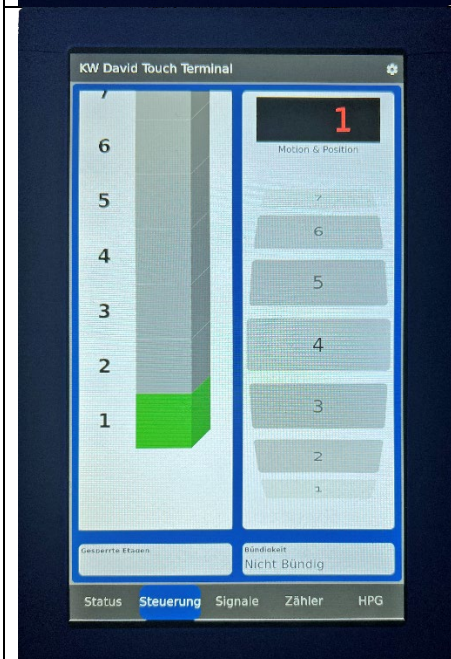
	<p>Bypass-Schalter S20 Der Bypass-Schalter S20 ermöglicht die Bewegung des Fahrkorbes mit offenen SiKr-Kabinentürkontakten (Kabinentür geschlossen) oder offener Schachttür in Handsteuerungs-Charakteristik in der Norm EN81-20/50. Die Funktion ist nur gegeben, bei funktionsfähigen Türendschaltern.</p>
	<p>Bündiganzeige H12 Die Anzeige H12 zeigt die Bündigkeit des Fahrkorbes an.</p>
	<p>Anschluß Handterminal HPG-60 Die 9 polige D-Sub-Buchse dient als Anschluß der Handterminals HPG-90. Damit haben Sie Zugriff auf alle Parameterebenen und Menüs der Steuerung, sowie der Regelung und Peripheriegeräten.</p>
	<p>Taster Sprechanlage Bei Betätigung des Tasters kann die Sprachmeldung in die Aufzugskabine und die Sprachmeldung aus Aufzugskabine übertragen werden.</p>
	<p>Q1 Hauptschalter Der Hauptschalter dient dem Aus- bzw. Einschalten der Aufzugsanlage, der Antriebsregelung, des Türantriebes und des Sicherheitskreises. Laut Europeanorm EN81 muss trotz ausgeschaltetem Haupt-schalter Q1 die Schacht- und Kabinenbeleuchtung in Funktion sein.</p>
	<p>F6 Steuerung Die Steuersicherung F6 sichert den gesamten Stromkreis L6 für das Prozessorsystem, sowie eventuell vorhandenes Zusatznetzteil NG24 mit B 10A ab.</p>
	<p>F7 Sicherheitskreis Die Sicherung F7 sichert den gesamten Sicherheitskreis mit B 2A ab.</p>
	<p>F20 Türantrieb Die Sicherung F20 sichert den 230V AC Türantrieb mit B 10A ab. Der Hauptschalter Q1 aktiviert die Spannungsversorgung von F20. Für 400V-Türantriebe muss ein optionaler Motorschutzschalter verwendet werden.</p>
	<p>F1A-C Hauptsicherungen Die Hauptsicherungen F1A bis F1C dienen zur Absicherung des Softstartgerätes SAG-90 und des Hauptantriebs.</p>



Fi01 Fehlerstromschutzschalter	Der Fehlerstromschutzschalter Fi01 befindet vor der Sicherung F4 / F5 und überwacht die Ableitströ-me über die Erde in diesem Stromkreis. Der Auslösestrom beträgt 30 mA.
Fi02 Fehlerstromschutzschalter	Der Fehlerstromschutzschalter Fi02 befindet vor den Sicherungen F6, F7 und F20 und überwacht die Ableitströme über die Erde in diesem Stromkreis. Der Auslösestrom beträgt 30 mA.
F4 Schachtlicht	Die Sicherung F4 sichert die Schachtbeleuchtung, die Steckdose im Bedienfeld, die Steckdose Schachtgrube und die Steckdose Fahrkorbdach standardmäßig mit B 10A ab.
F5 Fahrkorblicht & Notstromgerät	Die Sicherung F5 sichert den gesamten Licht-Stromkreis L5 mit der Fahrkorbbeleuchtung, dem Fahr-korbventilator, sowie dem Notstromgerät mit B 10A ab.




D613T Touchdisplay – Darstellung Signale	
Taster Schachtlicht S133	Der Schachtlichttaster S133 dient dem Ein- & Ausschalten des Schachtlichtes. H21 zeigt das aktivierte Schachtlicht.
Schalter Wartungsschalter S65	Der Wartungsschalter S65 dient zum Einschalten des Wartungsbetriebes. H65 zeigt den aktivierten Wartungsbetrieb.
Schalter Außensteuerung S36	Der Schalter Außensteuerung S36 dient zur Abschaltung der Außenrufe.
Taster S50 Fernauslöser / RESET	Der Taster S50 dient als Resetfunktion für den Inspektionsbetrieb in der Schachtgrube bei geschlossener Schachttür. Durch die Aktivierung im C4 Menü z.B. der Funktion des Fernauslösers kann durch den Taster die Auslösung der Spule des Fernauslösers erfolgen. Bitte beachten Sie die Anleitung im D613-Handbuch.




D613T Touchdisplay – Darstellung Steuerung	<p>In der Darstellung bewegt sich die Aufzugskabine in nahe zu Echtzeit im Schacht und die Türbewegung werden mit angezeigt. In einem Ausgabefenster im oberen Teil wird die Fahrtrichtung und Kabinenposition angezeigt.</p> <p>Im mittleren Teil befindet sich ein Dreh-Button / Drehregler, um einen Innenruf setzen zu können.</p> <p>Im unteren Teil befinden sich zwei Ausgabefelder, welche zum einen den Status der Aufzugsanlage, bzw. gesperrte Etagen anzeigen, zum anderen die Meldung über die Bündigkeit der Aufzugskabine visualisieren.</p>
---	---

2.0 Notbefreiung

	<p>Achtung!</p> <p>Die folgenden beschriebenen Maßnahmen zur Notbefreiung von Personen dürfen nur von eingewiesenen Aufzugswärtern, bzw. Fachpersonal von Aufzugsfirmen durchgeführt werden!</p>
---	---

2.1 Notbefreiung mit Hilfe der Rückholsteuerung

- 1) Bewahren Sie Ruhe und über die Sprechanlage den eingeschlossenen Personen die Notbefreiungsfahrt ankündigen.
- 2) Die **Rückholsteuerung S61** einschalten (ON).
- 3) Mit der Rückholsteuerung den Fahrkorb in Auf- (**Taster S61 A**) bzw. Abwärtsrichtung (**Taster S61B**) bewegen und die Fahrbewegung der Kabine im Display des Bedienfeldes beobachten.
- 4) Es ist nur eine Fahrt zur nächsten Etage erlaubt.
- 5) Wird im Display des Bedienfeldes die Bündigkeit der Kabine angezeigt, dann die Kabine anhalten (los lassen des **Taster S61A** bzw. **S61B**) und den **Rückholschalter S61** ausschalten (OFF). Automatisch läuft die Tür auf, und die Personen können die Kabine verlassen.
- 6) Falls sich die Tür nicht öffnet, **Hauptschalter Q2** ausschalten (OFF).
- 7) In der angezeigten Etage mit Hilfe des Notentriegelungsschlüssels, die Schachttür- und Kabinentür entriegeln und aufschieben.
- 8) Die eingeschlossenen Personen befreien und die Schacht- und Fahrkorbtür wieder schließen.
- 9) Wartungsbetrieb verständigen.

	<p>Achtung!</p> <p>Lässt sich der Fahrkorb mit der Rückholsteuerung aufgrund eines Stromausfalles nicht bewegen, muss die Personenbefreiung mit Hilfe der manuellen Bremslüftaster durchgeführt werden.</p>
---	--

2.2 Notbefreiung mit Hilfe der manuellen Notbremsöffnung

- 1) Den Hauptschalter Q2 ausschalten (OFF).
- 2) Über die Sprechverbindung Kontakt zu den eingeschlossenen Personen aufnehmen, sie beruhigen und die Befreiung ankündigen.
- 3) Um den Absinkverhinderungskontakt am Geschwindigkeitsbegrenzer zu überbrücken, bitte den **Schalter S53 Überbrückung Absinkverhinderung** einschalten (ON).
- 4) Den **Notbefreiungsschalter S80** einschalten (ON).
- 5) **Bremsöffnungstaster S81** betätigen und dabei die Fahrbewegung der Kabine auf dem Display im Bedienfeld beobachten. Nur eine Fahrbewegung zur nächsten Etage durchführen.
- 6) Die **Bremsöffnungstaster S81** solange betätigen, bis die Bündigkeit des Fahrkorbes im Display des Bedienfeldes angezeigt wird.
- 7) Wird im Display des Bedienfeldes die Bündigkeit der Kabine angezeigt, die Kabine anhalten (**Taster S81** loslassen).
- 8) In der angezeigten Etage mit Hilfe des Notentriegelungsschlüssels, die Schachttür- und Kabinentür entriegeln und aufschieben.
- 9) Die eingeschlossenen Personen befreien und die Schacht- und Fahrkorbtür wieder schließen.
- 10) Wartungsbetrieb verständigen.

3.0 Service – Aufgaben

3.1 USV Notstromversorgung

Die Notstromversorgung erfolgt über eine USV die im Schaltschrank im Schacht hinter dem Bedienfeld integriert ist. Die USV wird über den internen Schalter aktiviert, die über die Sicherung F6 abgesichert ist. Der Notstrom der USV wird über den Notbefreiungsschalter S80 der Steuerung zur Verfügung gestellt.



Achtung!

Die USV verfügt über eine eigene, interne Batterie. Deshalb können die oben aufgeführten Komponenten auch bei Spannungsausfall stromführend sein.
Die Stromversorgung nur bei Bedarf über den Notbefreiungsschalter S80 zuschalten. Vor Verlassen der Anlage die Notstromversorgung unbedingt über den Notbefreiungsschalter S80 ausschalten.

Erstmaliges Einschalten

Beim erstmaligen Einschalten der USV folgendermaßen vorgehen:

- Die Betriebsanleitung der USV sorgfältig durchlesen.
- Die Steuersicherung F6 einschalten.
- Den Notbefreiungsschalter S80 ausschalten
- Die USV wird durch Drücken des „EIN/AUS“-Schalters direkt am USV-Gehäuse einmalig einschalten

Die USV quittiert den Einschaltvorgang mit einem Pfeifton und beide Leuchtdioden an der Gerätevorderseite leuchten für 2 Sekunden auf. Die USV ist betriebsbereit, wenn nach die Einschaltvorgang nur die grüne Leuchtdiode weiterleuchtet.



Achtung!

Die USV ist nicht betriebsbereit, wenn der Pfeifton nach einer kurzen Zeit nicht erlischt oder die grüne Leuchtdiode nicht leuchtet.

Die Steuersicherung F6 überprüfen und die Betriebsanleitung der USV durchlesen!

Erstmaliges Aufladen

Nach dem erstmaligen Einschalten der USV über den Schalter S39 müssen die Batterien der USV für mindestens 2 – 3 Stunden aufgeladen werden.
Während des Ladevorganges den Notbefreiungsschalter S80 nicht betätigen, so dass der USV kein Strom entnommen wird.

Wartung der USV-Batterien

Die Batterien der USV sind wartungsfrei und werden von der USV-Elektronik permanent überwacht. Eine Batteriefehlfunktion wird von der USV durch Ein akustisches Signal angezeigt. (3 Pfeiftöne alle 2 Sekunden).



Achtung!

Der eingebaute Blei-Gel-Akku ist der Alterung unterworfen. Bei der bestehenden Forderung nach höchster Verfügbarkeit ist ein Austausch nach einem Jahr anzuraten. Das Wechseln der Batterien ist von Fachpersonal mit Sachkenntnis über Batterien und USV-Anlagen unter Berücksichtigung der Vorsichtsregeln durchzuführen. Nähere Informationen finden Sie in der Betriebsanleitung der USV.

3.2 Rückholbetrieb

S61 Rückholsteuerung Die Rückholsteuerung ermöglicht die Bewegung des Fahrkorbes in Handsteuerungs-Charakteristik bei Überbrückung des SiKr-Fangkontaktes. Der Rückholschalter enthält folgende Funktionen:

Schaltstellung	Funktion
0: Rückholsteuerung S61 AUS	Normalbetrieb aktiv
1 und 2: Rückholsteuerung S61 EIN	Einschalten der Rückholsteuerung
AUF: Rückhofahrt AUF S61A	Fahrt des Fahrkorbes in Aufwärtsrichtung
AB: Rückhofahrt AB S61B	Fahrt des Fahrkorbes in Abwärtsrichtung



Achtung!

Während der Fahrt mit Rückholsteuerung dient das Display als optische Überwachung der Fahrbewegung der Kabine. Das Leuchtfeld „BÜNDIG“ erscheint, falls der Fahrkorb sich in der Entriegelungszone der Tür befindet. Bei der Fahrt mit Rückholsteuerung muss die Fahrkorbbewegung mit Hilfe des Displays überwacht werden.

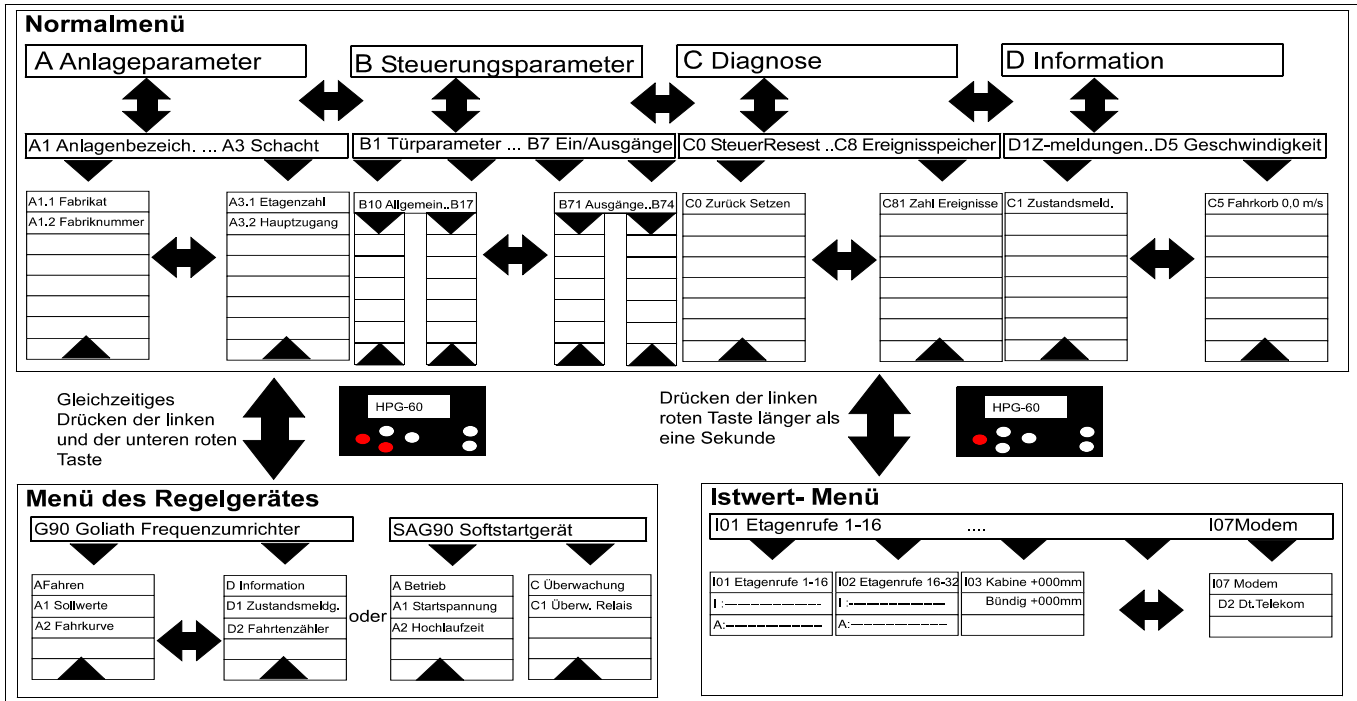
3.3 Bypass-Betrieb

S20 Bypass-Schalter Der Bypass-Schalter ermöglicht die Bewegung des Fahrkorbs mit offenen SiKr-Kabinentürkontakten (Kabinentür geschlossen) oder offener Schachttür in Handsteuerungs-Charakteristik in der Norm EN81-20/50. Der Bypass Schalter enthält folgende Funktionen:

Schaltstellung	Funktion
0: Bypass-Schalter S20 AUS	Normalbetrieb aktiv
A: Bypass-Schalter S20A	Fahrt des Fahrkorbes mit offener Schachttür
B: Bypass-Schalter S20B	Fahrt des Fahrkorbes mit offenen SiKr-Kabinentürkontakten, welche über den Bypass-Schalter überbrückt sind, bei geschlossener Kabinentür, welche wiederum über die Endschalterlage der Kabinentür überwacht werden.

4. TÜV-Abnahme - Menü C4

Das D613T Touchdisplay bietet in der HPG Ansicht sechs Tasten, welche in zwei Gruppen unterteilt sind. Zum einen bilden die vier roten Tasten eine Zweiachsensteuerung, d.h. mit der oberen und unteren Taste kann man in die Untermenüs wechseln und mit der rechten und linken Taste kann durch die einzelnen Untermenüpunkte geschritten werden. Es gibt vier Hauptmenüs, zwischen denen man mit den Tasten Pfeil RECHTS und Pfeil LINKS von „A“ bis „D“ und wieder zurückblättern kann.



Das TÜV-Abnahme-Menü befindet sich im Hauptmenü C, Untermenü C4:

<p>Im Hauptmenü C, Untermenü C4 Angekommen..</p>	<p>Pfeil Taste AB gelangt man zum ersten TÜV Parameter C40 Laufzeit test. Mit der Pfeil Taste AB...</p>	<p>..gelangt man durch mehrmaliges Drücken bis zum letzten TÜV Menüpunkt C427 Notlichttest.</p>

TÜV-Abnahme

4.0 Test der Laufzeitüberwachung

Im **Untermenü C40 Laufzeittest** des Prozessorsystems DAVID-613 ist es möglich, alle Laufzeiten für die nächste Fahrt auf 1,0 Sekunden zu begrenzen.

1	Den Fahrkorb in einer Haltestelle bündig stellen
2	Im Prozessorsystem DAVID-606 das Menü C-Diagnose/ TÜV-Abnahme, C40-Laufzeittest einstellen. Alle Laufzeiten werden auf eine Sekunde gesetzt
3	Rufeingabe, durch Oberster/ Unterster Ruf an der Oberseite der DAVID-606 Zentraleinheit oder im Menü C-Diagnose/ C1-Rufeingabe
4	Die Anlage sperrt sich mit Laufzeitfehler beim Wegfahren aus der Haltestelle
5	Entsperren der Anlage durch Ein-/ Ausschalten des Schalters S33 oder Auslösen des Resets im Menü C-Diagnose/ C0-Reset
6	Die Anlage befindet sich wieder im Normalbetrieb

4.1 Durchführung der Pufferfahrt Kabine

Im **Untermenü C41 Pufferfahrt Kabine** des Prozessorsystems DAVID-613 ist es möglich, mit der Rückholsteuerung abwärts ohne Zwangsverzögerung durch den Vorendschalter-Unten 13B auf den Kabinen-Puffen zu fahren, wenn der Endschalter-Unten durch Fachpersonal an der Klemmleiste X1 vorübergehend gebrückt wurde. Die Geschwindigkeit V3 ist für diese Fahrt ist in der Regelung eingestellt.

1	Die Rückholsteuerung S61 einschalten
2	Im Prozessorsystem DAVID-606 das Menü C-Diagnose/ TÜV-Abnahme, C41-Pufferfahrt einstellen. Der Vorendschalter-Unten S13B wird nicht beachtet
3	Über das Handterminal HPG-60 in die Parameter des Frequenzumrichters Goliath-60 umschalten und im Menü Sollwerte den Parameter Geschwindigkeit Vi auf den gewünschten Wert erhöhen.
4	Die Sicherung F7 ausschalten und den Notendschalter-Unten brücken. Sicherung F7 wieder einschalten
5	Den Fahrkorb mit der Rückholsteuerung in Abwärtsrichtung auf den Puffer fahren.
6	Nach erfolgter Prüfung den Fahrkorb nach oben aus dem Puffer fahren, Brücke aus dem Sicherheitskreis entfernen und die Geschwindigkeit Vi wieder auf den regulären Wert zurücksetzen
7	Die Rückholsteuerung S61 ausschalten. Die Steuerung kehrt in den Normalbetrieb zurück

4.2 Durchführung der Pufferfahrt Gegengewicht

Im **Untermenü C42 Pufferfahrt Gegengewicht** des Prozessorsystems DAVID-613 ist es möglich, mit der Rückholsteuerung aufwärts ohne Zwangsverzögerung durch den Vorendschalter 13B auf den Gegengewichtspuffen zu fahren, wenn der Endschalter Oben durch Fachpersonal an der Klemmleiste X1 vorübergehend gebrückt wurde. Die Geschwindigkeit V3 ist für diese Fahrt ist in der Regelung eingestellt.

1	Die Rückholsteuerung S61 einschalten
2	Im Prozessorsystem DAVID-613 das Menü C-Diagnose/ TÜV-Abnahme, C42-Sitzprobe einstellen. Der Vorendschalter Oben S13A wird nicht beachtet.
3	Über das Handterminal HPG-60 in die Parameter des Frequenzumrichters Goliath-90 umschalten und im Menü Sollwerte den Parameter Geschwindigkeit Vi auf den gewünschten Wert erhöhen.
4	Die Sicherung F7 ausschalten und den Notendschalter Unten brücken. Sicherung F7 wieder einschalten.
5	Den Fahrkorb mit der Rückholsteuerung in Aufwärtsrichtung fahren, bis das Gegengewicht auf dem Puffer aufsitzt.
6	Nach erfolgter Prüfung den Fahrkorb nach unten aus dem Puffer fahren, Brücke aus dem Sicherheitskreis entfernen und die Geschwindigkeit Vi wieder auf den regulären Wert zurücksetzen
7	Die Rückholsteuerung S61 ausschalten. Die Steuerung kehrt in den Normalbetrieb zurück.

4.3 Durchführung der Fangprobe der Aufzugskabine

Um die Fangprobe mit der Aufzugskabine auszuführen, muß der Fahrkorb in die Übergeschwindigkeit gelangen. Dies ist nur möglich, wenn der Kurzschlusschutz und die Überwachungsfunktion $V < 0,2$ m/s deaktiviert werden.


1	Den Fahrkorb in der Mitte bzw. in der oberen Hälfte des Schachtes bündig stellen.
2	Einladen der Prüfgewichte in die Aufzugskabine
3	Die Rückholsteuerung S61 einschalten
4	Im Prozessorsystem DAVID-613 das Menü C-Diagnose/ TÜV-Abnahme, C43-Fangprobe einstellen. Durch diesen Parameter wird der Kurschlusschutz im Frequenzumrichter der Baureihe Goliath-60 abgeschaltet und die Überwachungsfunktion, die die Bremsöffnung bei einer Geschwindigkeit größer 0,2 m/s verhindert, aufgehoben.
5	Den Notbefreiungsschalter S80 aktivieren und die Bremsöffnungstaste S81 betätigen, bis die Kabine gefangen hat.
6	Über das Handterminal HPG-60 in die Parameter des Frequenzumrichters Goliath-60 umschalten und im Menü Anfahren/ Anhalten den Parameter Fangbefreiung aktivieren. Dadurch wird für kurze Zeit der Motorstrom auf das 2,0Fache des Nennstromes gesteigert
7	Den Fahrkorb mit der Rückholsteuerung in Aufwärtsrichtung aus dem Fang ziehen.
8	Die Rückholsteuerung S61 ausschalten. Die Steuerung kehrt in den Normalbetrieb zurück.

4.4 Treibfähigkeitsprüfung mit aufgesetztem Gegengewicht

1	Den Fahrkorb in der obersten Haltestelle bündig stellen
2	Die Rückholsteuerung S61 einschalten
3	Im Prozessorsystem DAVID-613 das Menü C-Diagnose/ TÜV-Abnahme, C44-Geschwindigkeiten einstellen. In diesem Menü wird die Geschwindigkeit des Fahrkorbes und die Drehzahl des Antriebes ausgegeben.
4	Den Fahrkorb mit der Rückholsteuerung aufwärts bewegen. Wenn der Fahrkorb nach kurzer Zeit zum Stehen kommt, ersichtlich an der Geschwindigkeit von 0 m/s, aber die Drehzahl des Antriebes größer als 0 U/min ist, ist die Treibfähigkeit aufgehoben und die Prüfung erfolgreich beendet. Im Falle, dass die Geschwindigkeit nicht auf 0 m/s absinkt, ist die Treibfähigkeit zu hoch.
5	Den Fahrkorb mit der Rückholsteuerung in Abwärtsrichtung aus dem oberen Notendschalter bewegen.
6	Die Rückholsteuerung S61 ausschalten. Die Steuerung kehrt in den Normalbetrieb zurück.

4.5 Bremstest

Im **Untermenü C45 Bremstest** des Prozessorsystems DAVID-2005-613 ist es möglich, bei eingeschalteter Rückholsteuerung den Kurzschluss-Schutz und die Überwachungsfunktion $V < 0,2$ m/s zu deaktiviert. Zur Sicherheit wird die Überwachungsfunktion $V > V_{nenn}$ aktiviert, die den Bremstest bei Überschreiten der Nenngeschwindigkeit beendet (Beide Bremsspulen werden spannungslos).

	<p>Achtung!</p> <p>Die folgenden Tätigkeiten dürfen nur von befugtem Fachpersonal durchgeführt werden, dass alle Unregelmäßigkeiten und Störungen bei der Montage und beim Betrieb einer Aufzugsanlage erkennen und beheben kann, sowie ausreichende Kenntnis der einschlägigen Bestimmungen besitzt. (UVV, BGVA2)</p> <p>Ungeachtet der in dieser Anleitung genannten Sicherheitsbestimmungen, sind die im Einsatzland geltenden Gesetze, Verordnungen, Richtlinien und Normen einzuhalten!</p>
1	Der Fahrkorb muß sich mindestens zwei Stockwerke unterhalb der obersten Haltestelle befinden.
2	Bitte auf leeren Fahrkorb achten. Schalten Sie die Rückholsteuerung S61 ein und fahren Sie die Kabine außerhalb der Türzone, so dass die Türen geschlossen bleiben.
3	Im Prozessorsystem DAVID-2005-613 das Menü C-Diagnose/ TÜV-Abnahme, C45-Bremstest einstellen. Durch diesen Parameter wird der Kurschlusschutz im Frequenzumrichter der Baureihe Goliath-60 abgeschaltet und die Überwachungsfunktion, die die Bremsöffnung bei einer Geschwindigkeit größer 0,2 m/s verhindert, aufgehoben.
4	Geben Sie einen Innenruf mit dem HPG-60 oder drücken Sie an der Zentraleinheit (Obere Stirnseite) den Ruftaster für die unterste Haltestelle.
5	Nachdem sich der Fahrkorb in Bewegung gesetzt hat, aktivieren Sie den Bremstest-Schlüsseltaster S82 durch eine Drehung nach Links und drücken Sie den Taster S82A.
6	Betätigen Sie nun den Bremsöffnungstaster S81A. Der Sicherheitskreis wird unterbrochen, Die Bremsspule A wird weiter bestromt und bleibt offen, aber die Bremsspule B fällt ab.
7	Die zu prüfende Bremsspule B schließt, Bremsspule A bleibt bestromt. Der Mindestverzögerungswert für einen Bremskreis beträgt 0,4 m/s², bzw. der maximale Anhalteweg bei $V_{nenn} = 1,0$ m/s beträgt 1,8m, bzw. bei $V_{nenn} = 1,6$ m/s von 3,5m!
8	Prüfvorgang für den zweiten Bremskreis wiederholen!

9	Mit der Rückholsteuerung die Kabine bündig fahren und Rückholsteuerung S61 ausschalten. Die Türen öffnen sich und die Anlage befindet sich im Normalbetriebsmodus.
---	--

4.6 Aktivierung Fernauslöser Kabine

Im **Untermenü C46 Fernauslöser Kabine** des Prozessorsystems DAVID-613 ist es möglich, durch Einschalten der Funktion des Fernauslösers für die Kabine über den Taster S50 zu Betätigen. Nach Loslassen des Tasters S50 ist die Funktion wieder deaktiv.

4.7 Aktivierung Reset der Fernauslöser Kabine

Im **Untermenü C47 Reset Fernauslöser Kabine** des Prozessorsystems DAVID-613 ist es möglich, durch Einschalten der Funktion bei rastbaren Fernauslösern für die Kabine mit Rücksetzspule über den Taster S50 diesen zurückzusetzen. Nach Loslassen des Tasters S50 ist die Funktion wieder deaktiv.

4.8 Aktivierung Fernauslöser Gegengewicht

Im **Untermenü C48 Fernauslöser Gegengewicht** des Prozessorsystems DAVID-613 ist es möglich, durch Einschalten der Funktion des Fernauslösers für das Gegengewicht über den Taster S50 zu Betätigen. Nach Loslassen des Tasters S50 ist die Funktion wieder deaktiv.

4.9 Aktivierung Reset der Fernauslöser Gegengewicht

Im **Untermenü C49 Reset Fernauslöser Gegengewicht** des Prozessorsystems DAVID-613 ist es möglich, durch Einschalten der Funktion bei rastbaren Fernauslösern für das Gegengewicht mit Rücksetzspule über den Taster S50 diesen zurückzusetzen. Nach Loslassen des Tasters S50 ist die Funktion wieder deaktiv.

4.10 Durchführung der Endschalterfahrt Oben

Im **Untermenü C410 Endschalterfahrt Oben** des Prozessorsystems DAVID-613 ist es möglich, durch Einschalten der Funktion den oberen Bündig zu überfahren und so auf den oberen Endschalter zu fahren.

4.11 Durchführung der Endschalterfahrt Unten

Im **Untermenü C411 Endschalterfahrt Unten** des Prozessorsystems DAVID-613 ist es möglich, durch Einschalten der Funktion den unteren Bündig zu überfahren und so auf den unteren Endschalter zu fahren

4.12 Durchführung der Schaltschranktemperaturtest

Im **Untermenü C412 Schaltschranktemperaturtest** des Prozessorsystems DAVID-613 ist es möglich, durch Einschalten der Funktion den Schwellwert der Temperaturüberwachung so abzusenken, dass sofort ein Fehlereintrag erfolgt. Dies ist allerdings nur möglich bei aktiver Funktion der Temperaturüberwachung

4.13 Durchführung des Motorkaltleitertestes

Im **Untermenü C413 Motorkaltleitertest** des Prozessorsystems DAVID-613 ist es möglich, für eine Fahrt den Motorkaltleiter softwaretechnisch abzuschalten, um so eine Fehlerreaktion zu erzeugen. Voraussetzung ist natürlich, dass im Menü B600 Überwachungsfunktionen die Motorkaltleiterüberwachung aktiv ist.

4.14 Durchführung des Impulsgebertestes

Im **Untermenü C414 DSK-Impulsgebertest** des Prozessorsystems DAVID-613 ist es möglich, für eine Fahrt den Impulsgeber der Schachtkopierung softwaretechnisch abzuschalten, um so eine Fehlerreaktion zu erzeugen. Voraussetzung ist natürlich, dass im Menü B600 Überwachungsfunktionen die DSK-Überwachung aktiv ist.

4.15 Durchführung Absinkverhinderung Aus

Im **Untermenü C415 Test Absinkverhinderung Aus** des Prozessorsystems DAVID-613 ist es möglich, durch Einschalten der Funktion die Absinkverhinderung für die Kabine über den Taster S50 zu Betätigen. Nach Loslassen des Tasters S50 ist die Funktion wieder deaktiv.

4.16 Durchführung Simulation- Verlassen der Türzone bei geöffneter Tür EN81-20

Im Untermenü **C416 Test UCM-Zonenfahrts** des Prozessorsystems DAVID-613 ist es möglich, durch Einschalten der Rückholsteuerung und der Funktion UCM-Zonenfahrt, das Verlassen der Türzone bei geöffneter Tür nach EN 81-1/2 A3 - 9.13.2 zu simulieren.

Zum Einleiten der Fahrt aus der Zone ist folgendes zu beachten:

- 1. Abstellen der Aufzugskabine bündig in der untersten Haltestelle (obersten Haltestelle).**
- 2. Einschalten der Rückholsteuerung-> Schließen der Türen.**
- 3. Funktion „UCM-Zonenfahrt“ im TÜV-Menü C416 aktivieren.**
- 4. Taster Rückholsteuerung AUF (AB) drücken, bis die Sicherheitsschaltung SIS16-101 die Fahrt unterbricht.**
- 5. Vor Ort die Schachttür öffnen und Anhalteweg messen.**
- 6. Schachttür schließen**
- 7. Im C0-RESET-Menü Fehler „F60 A3-Fall“ zurücksetzen**
- 8. Mit Rückholsteuerung Kabine nach unten (oben) bündig fahren.**
- 9. Rückholsteuerung ausschalten -> Tür öffnet -> Normalbetrieb!**
- 10. Vorgang für oberste Haltestelle mit Zonenfahrt nach unten wiederholen -> () Eintragungen beachten!**

Allgemein

Nach EN 81-1/ 2 – A3 Schutz vor unbeabsichtigter Fahrbewegung mit Offner Tür“ muss nach Verlassen der Türzone die Kabine innerhalb des gesetzlichen Anhaltewegs zum Stehen kommen.

Als Worst-Case-Szenario wird hierbei das „Motorisch angetriebene Verlassen“ der Zone mit offner Tür bei Beschleunigungswerten des Normalbetriebes angesehen.

Grundsätzlich sollte die Simulation des Vorgangs niemals mit offener Tür erfolgen!

Um dies zu ermöglichen, ist in den Steuerungen ein Simulationsrelais „K69“ vorhanden, das den Sicherheitskreis von der Türüberbrückung der SIS16-101 / Vorsteuerung Schütze im Simulationsfall trennt. Um den Aufzug den Fahrtbeginn zu ermöglichen, wird über eine Softwarefunktion im TÜV-Menü der Steuerungsrechner der Baureihe D613 und D2005 die Sicherheitsschaltung für eine Fahrt aktiviert, so dass die Fahrt- und Bremsselementeschütze bis zum Verlassen der Zone bestromt werden können. Nach dem Verlassen der Zone wird der Antrieb stromlos und damit kommt die Kabine zum Anhalten. Man kann nun vor Ort die Schachttür mit der Notentriegelung öffnen und den Anhalteweg, bezogen von der Schachttürschwelle zur Kabinentürschwelle ermitteln.

Ablauf

Die Aufzugskabine wird in der untersten Haltestelle bündig abgestellt und die Rückholsteuerung eingeschaltet. Dadurch werden die Schacht- und Kabinentür geschlossen und eine Rufgabe über Innen- und Außensteuerung ist unterbunden. Bitte hören Sie mit der örtlichen Sprechanlage in die Kabine hinein, ob sich darin Personen befinden. Mit dem Handterminal HPG-60 im TÜV Menü C416 „UCM-Zonenfahrt“ aktivieren. Die UCM-Zonenfahrt wird auf EIN gestellt. Nun kann man mit dem Rückholtaster AUF die Fahrt beginnen, die beim Verlassen der Zonen endet. Automatisch wurde die Geschwindigkeit auf Nenngeschwindigkeit und die Beschleunigung auf 100% erhöht (in Verbindung mit GOLIATH-Umrichter).

Der Anhalteweg wird in mm im Display angezeigt. Die Anlage ist gesperrt mit dem Fehler „F60 A3-Fall“. Optional kann man die unterste Schachttür mit der Notentriegelung öffnen und den Anhalteweg messen (Schachttürschwelle zur Kabinentürschwelle).

Nach dem UCM-Zonenfahrt-Test kann im C0 RESET-Menü der „F60 A3-Fehler“ zurückgesetzt werden.

Danach kann man mit dem Rückholtaster AB die Aufzugskabine in der untersten Haltestelle bündig fahren.

Wiederholung

Der gleiche Vorgang muss jetzt für die oberste Haltestelle wiederholt werden. Daher wird die Aufzugskabine in die oberste Haltestelle bündig gestellt und die Zonenfahrt nach unten vollführt. Der komplette Vorgang muss mit leerer Kabine und mit Nennlast vollzogen werden.

4.17 Durchführung Simulation- Versagen des Bremseselementes-1 nach EN81-20

Im **Untermenü C417 Test Bremseselement Bremse-1** des Prozessorsystems DAVID-613 ist es möglich, für eine Fahrt die Überwachung des Bremseselementes des Antriebs-1 softwaretechnisch abzuschalten, um so eine Fehlerreaktion zu erzeugen. Dies entspricht einer physikalischen Unterbrechung der Leitung des jeweiligen Bremseselementes. Dies wird benötigt bei überwachungspflichtigen Bremseselementen, um so ein Versagen eines Bremseselementes nach EN 81-20 zu simulieren.

4.18 Durchführung des Bremstestes

Im **Untermenü C418 Test Bremstest** des Prozessorsystems DAVID-613 ist es möglich, für eine Fahrt den Bremstest zu aktivieren. Nach Betätigung der entsprechenden Schlüsseltaster S82A oder S82B wird nach Anhalten der Aufzugskabine der Bremsweg in mm angezeigt. Diese Funktion ist nur im Zusammenwirken mit einem GOLIATH-90 Umrichter anwendbar.

4.19 Test Richtungswechselzähler

Im **Untermenü C419 Test Richtungswechselzähler** ist es möglich, durch Test-Aktivierung eine Auslösung des Richtungswechselzählers für die Tragseile / Tragriemen zu simulieren.

4.20 Test Seilverschleisszähler

Im **Untermenü C420 Test Seilverschleisszähler** ist es möglich, durch Test-Aktivierung eine Auslösung des Seilverschleisszählers für die Tragseile / Tragriemen zu simulieren.

4.21 Test Bremseselement Bremse-2

Im **Untermenü C421 Test Bremseselement Bremse-2** des Prozessorsystems DAVID-613 ist es möglich, für eine Fahrt die Überwachung des Bremseselementes des Antriebs-2 softwaretechnisch abzuschalten, um so eine Fehlerreaktion zu erzeugen. Dies entspricht einer physikalischen Unterbrechung der Leitung des jeweiligen Bremseselementes. Dies wird benötigt bei überwachungspflichtigen Bremseselementen, um so ein Versagen eines Bremseselementes nach EN 81-20 zu simulieren.

4.22 Durchführung des Resets Geschwindigkeitsbegrenzer-Vorabschaltung

Im **Untermenü C422 Test Reset GB-Vorabschaltung** des Prozessorsystems DAVID-613 ist es möglich, durch Einschalten der Funktion bei rastbarer Vorabschaltung des Gb für die Kabine mit Rücksetzspule über den Taster S50 diesen Zurückzusetzen. Nach Loslassen des Taster S50 ist die Funktion wieder deaktiv.



**SAFE-Schachtkopierungssysteme:
Bei Verwendung einer SAFE-Schachtkopierung können die
Einstellungen im Menü D9 betrachtet werden.**

4.23 Durchführung des Tests des Rohrbruchventils bei Hydraulik Aufzügen

Im **Untermenü C423 Test Rohrbruch Hydraulik** des Prozessorsystems DAVID-613 ist es möglich, durch Einschalten der Funktion bei der Nächsten Fahrt mit der Rückholsteuerung in Abwärtsrichtung die schnelle Geschwindigkeit (V2) auszugeben. Dadurch kann die Funktion des Rohrbruchventils getestet werden. Die Fehlermeldung „Übergeschwindigkeit“ wird ignoriert und es erfolgt kein Fahrtabbruch.

4.25 Durchführung des Tests der elektromagnetischen Fangvorrichtung (eFANG)

Im **Untermenü C425 Test eFANG** des Prozessorsystems DAVID-613 ist es möglich, durch Einschalten der Funktion die elektromagnetischen Fangvorrichtung auszulösen.

4.26 Durchführung des Resets an der elektromagnetischen Fangvorrichtung (eFANG)

Im **Untermenü C426 Reset eFANG** des Prozessorsystems DAVID-613 ist es möglich, durch Einschalten der Funktion einen Reset an der elektromagnetischen Fangvorrichtung auszulösen.

4.27 Durchführung des Test des Notlichtes

Im **Untermenü C427 Notlichttest** des Prozessorsystems DAVID-613 ist es möglich, durch Einschalten der Funktion das Notlicht einzuschalten.

5.0 Menü D - Information

D9 Safekopierung

Das Menü-D9 dient dazu, um sich schnell einen Überblick über die Funktion sowie die Konfiguration des angeschlossenen SAFE-Systems zu verschaffen. Es können dort keine Parameter eingestellt werden.

	<p>D9 Status:</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>D9 Status: Normalbetrieb Normalbetrieb Menü</p> </div> <p>Anzeige des Zustandes der Safe-Kopierung. Folgende Zustände sind möglich:</p>	<p>Normalbetrieb: ANTSSAFE funktioniert fehlerfrei Warten Reset: ANTSSAFE hat sich aufgrund eines Fehler gesperrt. Reset dur. Neustart Das ANTSSAFE wurde noch nicht konfiguriert Der erste Teil der Grundkonfiguration wurde durchgeführt Der zweite Teil der Grundkonfiguration wurde durchgeführt. Es wurden noch KEINE Etagen eingelernt. ANTSSAFE nicht Zustand während des Einschaltens Zustand während des Einschaltens</p>
	<p>D9 Relais</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>D9 Relais: SiKr:* Zone:* Tür:- Normalbetrieb Menü</p> </div> <p>* =: Geschlossen/ Aktiv - =: Offen / Deaktiv</p>	<p>Anzeige der Schaltstellung folgender Relais SiKr, Türzone & Türüberbrückung. SiKr:*/- Wenn „*“ dann ist der Sicherheitskreis geschlossen, die Anlage ist fahrbereit Zone: */- Wenn „*“ dann wird der Zonenbereich ausgegeben, die Kabine befindet sich im Türzonenbereich Tür: */- Wenn „*“ dann wurde die Sicherheitsrelais für die Türüberbrückung aktiviert</p>
	<p>D9 Zustandbits</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>D9 Zustandbits: -* - - - - - - - - - - * - Normalbetrieb Menü</p> </div> <p>Anzeige der internen Kommunikation zwischen der SAFE-Kopierung und der D613-Steuerung.</p>	<p>Hier werden die internen PSU-Statusbits, welche mit Hilfe des CANopen-Lift Protokolls von der SAFE-Kopierung an die Steuerung übertragen werden, angezeigt. Diese dienen nur zu internen Dokumentationszwecken und können bei Bedarf unserer Hotline durchgegeben werden.</p>
	<p>D9 ANTSSAFE - Zonen</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>D9 Zone: Länge: 400mm Normalbetrieb Menü</p> </div> <p>Anzeige der Türzonenlänge in mm.</p>	<p>Hier wird die Zonenlänge angezeigt, die während der Konfiguration in der SAFE-Kopierung gespeichert wurde.</p>
	<p>D9 ANTSSAFE - Inspektion</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>D9 Inspektion: nur Geschw.überwach. Normalbetrieb Menü</p> </div> <p>Anzeige der Überwachung der Inspektionsgeschwindigkeit. Folgende Anzeigen sind möglich:</p>	<p>„keine Überwachung“: Die Inspektionsüberwachung ist deaktiviert „nur Geschwindigkeitsüberwachung“: Im Inspektionsbetrieb wird die max. Geschwindigkeit überwacht (0,6m/s) „Endschalter oben“: Die Funktion „Inspektionsendschalter-oben“ zur Schutzraumüberwachung im Schachtkopf ist aktiviert „Endschalter unten“: Die Funktion „Inspektionsendschalter-unten“ zur Schutzraumüberwachung in der Schachtgrube ist aktiviert „Endschalter oben+unten“: Beide Schutzraumüberwachungen sind aktiviert</p>

	<p>Überwachung Nenngeschw.</p> <p>Überwachung Nenngeschwindigkeit.: 5,000m/s Normalbetrieb</p> <p>Menü</p> <p>Anzeige der überwachten Nenngeschwindigkeit in m/s.</p>	<p>Hier wird die Geschwindigkeitsschwelle im m/s angezeigt, welche bei der Konfiguration der SAFE-Kopierung gespeichert wurde.</p>
	<p>Endschalter OBEN</p> <p>Endschalter-OBEN Position: xxx,000m Normalbetrieb</p> <p>Menü</p> <p>Anzeige der Endschalterposition Oben in m.</p>	<p>Position: xx,xxxm Hier wird die absolute Position des oberen, eingelernten Endschalters angezeigt.</p>
	<p>Endschalter UNTEN</p> <p>Endschalter-UNTEN Position: xxx,000m Normalbetrieb</p> <p>Menü</p> <p>Anzeige der Endschalterposition Unten in m.</p>	<p>Position: xx,xxxm Hier wird die absolute Position des unteren, eingelernten Endschalters angezeigt.</p>
	<p>Verzögerungskontrolle Unten</p> <p>Verz-Kontrolle-UNTEN Kontroll.oben: Aus/Ein Normalbetrieb</p> <p>Menü</p> <p>Anzeige, ob die Verzögerungskontrolle Unten aktiviert wurde.</p>	<p>Aus / Position: xx,xxxm Hier wird angezeigt, ob die Verzögerungskontrolle unten bei der Konfiguration der SAFE-Kopierung deaktiviert oder aktiviert wurde. Falls diese aktiviert wurde, steht dort die absolute Position des Überwachungspunktes.</p>
	<p>Verzögerungskontrolle Oben</p> <p>Verz-Kontrolle-OBEN Kontroll.oben: Aus/Ein Normalbetrieb</p> <p>Menü</p> <p>Anzeige, ob die Verzögerungskontrolle Oben aktiviert wurde.</p>	<p>Aus / Position: xx,xxxm Hier wird angezeigt, ob die Verzögerungskontrolle oben bei der Konfiguration der SAFE-Kopierung deaktiviert oder aktiviert wurde. Falls diese aktiviert wurde, steht dort die absolute Position des Überwachungspunktes.</p>
	<p>Etagen – ANTSSAFE/Limax</p> <p>Etagen ANTSSAFE: 04 Etagen D613: 04 Normalbetrieb</p> <p>Menü</p> <p>Hier wird im Vergleich die Etagenanzahl der SAFE-Kopierung und die Etagenanzahl der Steuerung D613 angezeigt.</p>	<p>Hier wird die Anzahl der eingelernten Etagen der SAFE-Kopierung nach der Lernfahrt sowie die vorgegebene Anzahl der Etagen im Schacht dargestellt. Beide Etagenwerte müssen nach der Inbetriebnahme den gleichen Wert aufweisen!</p>



D9 ANTSAFE / Limax - Software

ANTS/Limax- Software: CRC: xxxxxxxx Normalbetrieb
Menü

Hier wird die CRC -Summe des sicheren Kerns der Sil-3 Software angezeigt. Anbei die Folgende Unterscheidung zwischen Variotech ANTS SAFE und ELGO Limax 33 CP:

Anzeige bei ELGO LIMAC 33 CP

```

LIMAX33CP-Konfig:
CRC: 25E52A88
Normalbetrieb
Menü

LIMAX33CP-Software:
CRC: 0B55D094
Normalbetrieb
Menü
    
```

Diese CRC ist abhängig von der Grundkonfiguration, welche entweder bei uns einprogrammiert wird (dazu der Konfigurationsausdruck, welcher bei CRC-Summen enthalten sollte) oder auch vor Ort konfiguriert werden kann.

In der Datei BES_ELGO_EU-ESD 030-1_20190617 steht die neue CRC-Summe der Firmware für die aktuelle LIMAX33CP-Version.

Seite 2 von 2
Unsere Zeichen/Erstelldatum: IS-FTT-STG/17, Juni 2019



Industrie Service

System Component	Identification
HW version	-LIMAX33CP.03.3 -LIMAX33CP.03.3 und LIMAX33SGC.00.0 -LIMAX33CP.03.3 und LIMAX33SGC.00.1
SW version	2.3 R5
CRC	0x0B55D094

Identifikation von LIMAX33 CP

Dieses Schreiben ergänzt die beiden EU-Baumusterprüfbescheinigungen EU-ESD 030 vom 29.01.2018 bzw. Nr. EU-ESD 030/1 vom 31.07.2018
Die übrigen Festlegungen der Bescheinigungen gelten unverändert weiter.

Mit freundlichen Grüßen

Zertifizierungsstelle
für Aufzüge und Sicherheitsbauteile

Der Sachverständige

Achim Janocha

Peter Retzbach

Anzeige bei ELGO LIMAC 33 CP

Gebersysteme - Auslieferung ab 1. November 2020SW2.4

```

LIMAX33CP-Konfig:
CRC: 744EC631
Normalbetrieb
F09-Sicherheitsk.U8

LIMAX33CP-Software:
CRC: E1E79812
Normalbetrieb
F09-Sicherheitsk.U8
    
```

Diese CRC ist abhängig von der Grundkonfiguration, welche entweder bei uns einprogrammiert wird (dazu der Konfigurationsausdruck, welcher bei CRC-Summen enthalten sollte) oder auch vor Ort konfiguriert werden kann.

In der Datei BES_ELGO_EU-ESD 030-1_20190617 steht die neue CRC-Summe der Firmware für die aktuelle LIMAX33CP-Version.

Seite 2 von 2
Unsere Zeichen/Erstelldatum: IS-FTT-STG/06, Juli 2020



Industrie Service

System Component	Identification
HW version	-LIMAX33CP.03.3 -LIMAX33CP.03.3 und LIMAX33SGC.00.0 -LIMAX33CP.03.3 und LIMAX33SGC.00.1
SW version	2.4 R1
CRC	0xE1E79812

Identifikation von LIMAX33 CP

Dieses Schreiben ergänzt die beiden EU-Baumusterprüfbescheinigungen EU-ESD 030 vom 29.01.2018 bzw. Nr. EU-ESD 030/1 vom 31.07.2018
Die übrigen Festlegungen der Bescheinigungen gelten unverändert weiter.

Mit freundlichen Grüßen

Zertifizierungsstelle
für Aufzüge und Sicherheitsbauteile

Der Sachverständige

Achim Janocha

Peter Retzbach

Anzeige bei ELGO LIMAC 33 CP **Gebersysteme - Auslieferung ab Januar 2021 SW2.5**

<pre> LIMAX33CP-Konfig: CRC: 744EC631 Normalbetrieb F09-Sicherheitsk.U8 </pre>	Diese CRC ist abhängig von der Grundkonfiguration, welche entweder bei uns einprogrammiert wird (dazu der Konfigurationsausdruck, welcher bei CRC-Summen enthalten sollte) oder auch vor Ort konfiguriert werden kann.
<pre> LIMAX33CP-Software: CRC: EAEEFF74 Normalbetrieb F09-Sicherheitsk.U8 </pre>	In der Datei BES_ELGO_EU-ESD 030_030-1_201202 steht die neue CRC-Summe der Firmware für die aktuelle LIMAX33CP-Version.

In dem „Technical Report“ mit Report No.: ER91576T Version 1.9 vom 01.12.2020 von TÜV SÜD Rail GmbH, wurden die neue SW-Version v2.5r0 geprüft und freigegeben.

Anstelle wie in den oben genannten Bescheinigungen unter Ziffern 2.4 bzw. 2.5 genannt, ist das System durch Hardware- und Software-Version wie folgt zu kennzeichnen:

System Component	Identification	
HW version	LIMAX33CP.03.3 LIMAX33SGC.00.0 LIMAX33SGC.00.1	
SW version	v2.4r1	V2.5r0
CRC	0xE1E79812	0xEAEEFF74

Identifikation von LIMAX33 CP

Sitz: München
Amtsgericht München HRB 96 869
USt-IdNr. DE129484218
Informationen gemäß § 2 Abs. 1 DL-InfoV
unter www.tuvsud.com/impressum

Aufsichtsrat:
Reiner Block (Vors.)
Geschäftsführer:
Ferdinand Neuwieser (Sprecher),
Thomas Kainz

Telefon: +49 711 7005-754
Telefax: +49 711 7005-588
www.tuvsud.com/de-is
TÜV®

TÜV SÜD Industrie Service GmbH
Zentralbereich Fördertechnik
Abteilung New Technologies
Gottlieb-Daimler-Str. 7
70794 Filderstadt
Deutschland

Anzeige bei ELGO LIMAC 33 CP **Gebersysteme - Auslieferung ab September 2022 SW2.6r2**

<pre> LIMAX33CP-Konfig: CRC: 76CC087A Inspektionsbetrieb Lernfahrt un9Ültig </pre>	Diese CRC ist abhängig von der Grundkonfiguration, welche entweder bei uns einprogrammiert wird (dazu der Konfigurationsausdruck, welcher bei CRC-Summen enthalten sollte) oder auch vor Ort konfiguriert werden kann!
<pre> LIMAX33CP-Software: CRC: 64DBF970 Inspektionsbetrieb Lernfahrt un9Ültig </pre>	In der Datei U4g-BES_ELGO_LIMAX33CP_220427 steht die neue CRC-Summe der Firmware für die aktuelle LIMAX33CP-Version.

In dem „Technical report“ mit Report No.: ER91576T Version 1.10 vom 19.02.2022 von TÜV SÜD Rail GmbH, wurden die bestehenden und neue SW-Version v2.6r2 geprüft und freigegeben.

In den unter Ziffer 2.4 bzw. Ziffer 2.5 der oben genannten Bescheinigungen, ist das System durch Hardware- und Software-Version wie folgt gekennzeichnet:

System Component	Identification		
HW version	LIMAX33CP.03.3 LIMAX33SGC.00.0 LIMAX33SGC.00.1		
SW version	v2.4r1	v2.5r0	v2.6r2
CRC	0xE1E779812	0xEAEEFF74	0x64DBF970

Identifikation von LIMAX33 CP

Sitz: München
Amtsgericht München HRB 96 869
USt-IdNr. DE129484218
Informationen gemäß § 2 Abs. 1 DL-InfoV
unter www.tuvsud.com/impressum

Aufsichtsrat:
Reiner Block (Vors.)
Geschäftsführer:
Ferdinand Neuwieser (Sprecher),
Thomas Kainz, Simon Kellerer

Telefon: +49 711 7005-754
Telefax: +49 711 7005-588
www.tuvsud.com/de-is
TÜV®

TÜV SÜD Industrie Service GmbH
Zentralbereich Fördertechnik
Abteilung New Technologies
Gottlieb-Daimler-Str. 7
70794 Filderstadt
Deutschland

6.0 Prüfanweisungen

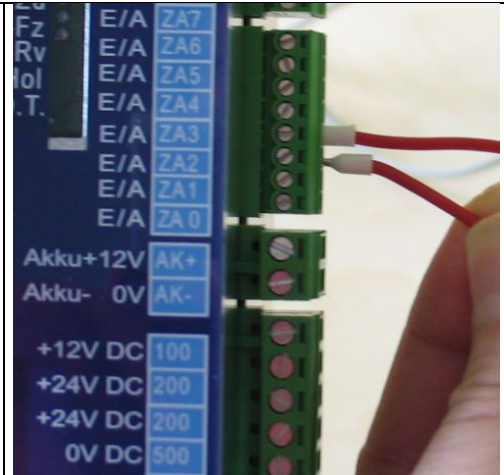
101 Funktionsprüfung – Bremsenüberwachung EN81-20/50:2014

Allgemein

Aufgrund der Weiterentwicklung der Software, ist die Funktion der Bremsenüberwachung werksintern bei KW Aufzugstechnik GmbH im Prüffeld, wie auch bei der Inbetriebnahme vor Ort an der Aufzugsanlage zu prüfen. Die Beschreibung der Funktionsprüfung ist Teil der Betriebsanleitung.

Test Kabelbruch - Überwachungseingang 1

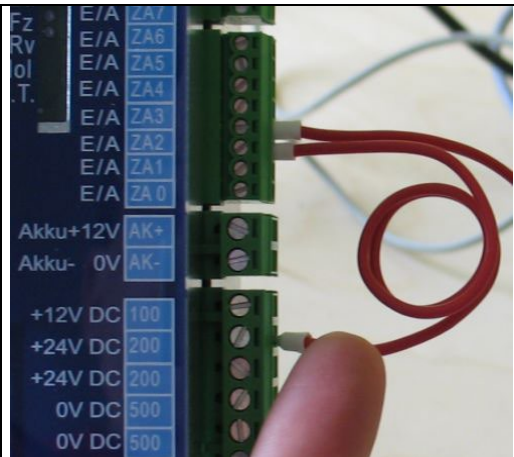
- 1.) Signalleitung am Bremsenüberwachungseingang 1 abklemmen.
- 2.) Mit der Rückholsteuerung bitte Fahrt einleiten.
- 3.) Die Steuerung gibt die Fehlermeldung "F54 - Bremsenüberwachung Gleichlauf" aus und verriegelt sich. Weitere Fahrten sind nicht möglich!
- 4.) Signalleitung am Bremsenüberwachungseingang 1 wieder anklemmen.
- 5.) Mit der Rückholsteuerung versuchen eine Fahrt einzuleiten. Eine Fahrt darf nicht möglich sein!
- 6.) Im Menü C0 kann die Steuerung DAVID-606/ 613/ 2005 durch Reset entsperrt werden. Die Aufzugsanlage ist wieder fahrbereit.



Entfernen des Überwachungskanals 1

Test Brücke - Überwachungseingang 1

- 1.) Signalleitung am Bremsenüberwachungseingang 1 abklemmen und eine Brücke zur Klemme 200 (+24V DC) einlegen.
- 2.) Mit der Rückholsteuerung bitte Fahrt einleiten.
- 3.) Die Steuerung gibt die Fehlermeldung "F51 - Bremsenüberwachung Funktion" aus und verriegelt sich. Weitere Fahrten sind nicht möglich!
- 4.) Brücke zwischen Klemme 200 und dem Bremsenüberwachungseingang 1 entfernen. Signalleitung am Überwachungseingang EA1 wieder anklemmen.
- 5.) Mit der Rückholsteuerung versuchen eine Fahrt einzuleiten. Eine Fahrt darf nicht möglich sein!
- 6.) Im Menü C0 kann die Steuerung DAVID-606/ 613/ 2005 durch Reset entsperrt werden. Die Aufzugsanlage ist wieder fahrbereit.



Setzen der Brücke zwischen 200 und Kanal 1



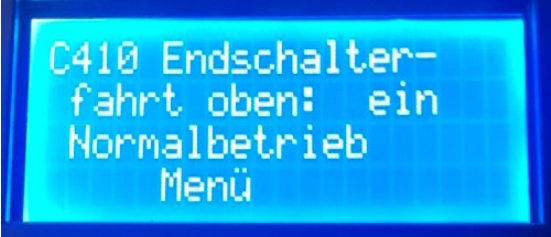

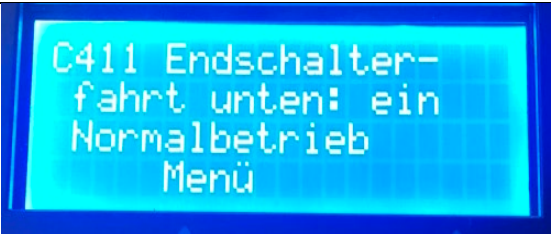
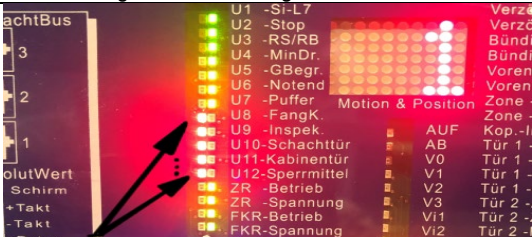


Wiederholung der Testschritte

Die beiden Testschritte wurden nun für die Bremsenüberwachung 1 durchgeführt. Für alle weiteren Bremskreise müssen nun äquivalent die Prüfschritte durchgeführt werden!

102 – Prüfanweisung - ELGO LIMAX CP33 SAFE

Das Schachtkopiersystem ELGO LIMAX CP33 ist eine sichere Positionsauswertung nach SIL-3 zur Umsetzung der Funktionen von Endschaltern, Inspektions-Endschaltern, Verzögerungsendschaltern, Unintended Car Movement (UCM) sowie zur sicheren Brückung des Sicherheitskreises im Bereich der Türen bei vorzeitiger Türöffnung / Nachholung von Aufzugsanlagen gemäß EN81-20.

Das Gesamtsystem besteht aus der Zentraleinheit LIMAX CP33 und dem entsprechenden Magnetband. Im Gegensatz zu einer herkömmlichen Schachtkopierung mit Sicherheitsendschaltern, sowie redundanten Zonenschaltern mit einer Sicherheitschaltung zur Türüberbrückung gibt es bei einer Safe-Kopierung nicht mehr! Die Positionserfassung erfolgt ausschließlich über ein kodiertes Band, sowie einer redundanten Auswerteeinheit. **Somit ist es auch nicht möglich, nicht vorhandene Schalter zu testen!** In einer Lernsequenz müssen die Positionen der Endschalter sowie der Etagen eingelernt werden. Danach werden die eingelernten Endschalterpositionen sowie die Zonen um die eingelernten Etagen emuliert. **Die Funktionsweise der emulierten Schalter wird nicht getestet, da das sichere System (SIL-3) bereits alle Selbsttest eigenständig und permanent durchführt und somit z.B. die erlaubte Türüberbrückung normgerecht ausführt.**

<p>SCHRITT-0</p> <p>System Neustart Einige Prüfungen zur Selbstdiagnose des LIMAX33CP-00 werden nur beim Neustart des Systems durchgeführt. Daher ist es zwingend erforderlich, den LIMAX33CP-00 bei der jährlichen Prüfung neu zu starten. Dies kann entweder über die RESET-Taste, durch einen RESET-Befehl von CAN oder durch Trennen/ Wiedereinschalten der Hauptstromversorgung erfolgen.</p> <p>Magnet Band Bezüglich des Magnetbandes, der Bandführung und des Band-Präsenz-Sensors sind die Wartungshinweise des Handbuchs für das Magnetband zu beachten.</p> <p>Konfigurationssatz Die konfigurierbaren Parameter/Features des LIMAX33CP-00 sind auf dem Info-Blatt, welches der Aufzugsdokumentation beigelegt ist vermerkt. Sie müssen den Bedingungen des Aufzugs entsprechen.</p>	<p>SCHRITT-1</p>  <p>Überprüfung der Öffnung des Sicherheitskreises: Um sicherzustellen, dass ein Fehler des LIMAX CP33 den Sicherheitskreis auch wirklich öffnet kann am FKR der Stecker 22-3 abgezogen werden.</p>  <p>Am LIMAX CP33 wird der Sicherheitskreis am Ausgang OC / Klemme 2Z – 3 SiKr geöffnet. An der Steuerung D613 leuchten nun alle LEDs des Sicherheitskreises ab U8 rot.</p>
<p>SCHRITT-2</p>  <p>Überprüfung der Endschalter oben: In der Steuerung D613 kann über das Menü „C410 Endschalter-fahrt oben“ die Endschalterposition angefahren werden.</p>  <p>Beim Überfahren dieser Position wird am LIMAX CP33 der Sicherheitskreis am Ausgang OC / Klemme 2Z – 3 SiKr geöffnet. An der Steuerung D613 leuchten nun alle LEDs des Sicherheitskreises ab U8 rot. Gleichzeitig erscheint ein Fehlereintrag in der Steuerung.</p>	<p>SCHRITT-3</p>  <p>Überprüfung der Endschalter unten: In der Steuerung D613 kann über das Menü „C411 Endschalter-fahrt unten“ die Endschalterposition angefahren werden.</p>  <p>Beim Überfahren dieser Position wird am LIMAX CP33 der Sicherheitskreis am Ausgang OC / Klemme 2Z – 3 SiKr geöffnet. An der Steuerung D613 leuchten nun alle LEDs des Sicherheitskreises ab U8 rot. Gleichzeitig erscheint ein Fehlereintrag in der Steuerung.</p>
<p>SCHRITT-4+5</p>  <p>Überprüfen der Zonenschalter: Als erstes kann im Menü-D9 Etagen ANTSSAFE: xy“ / „Etagen D613: xy“ überprüft werden, dass das ANTSSAFE sowie die Steuerung D613 die gleiche Anzahl an Etagen eingelernt haben</p>  <p>Die Zonenbereiche kann man am D613 anhand der beiden grünen ZONEN-LEDs erkennen. Nur im Bereich der Zonen um die entsprechenden Etagen dürfen diese LEDs leuchten. Die Zoneninformation stammt von dem LIMAX CP33.</p>	

<p>SCHRITT-6+7)</p>	<p>Die Funktion der Türüberbrückung kann durch Aktivierung im Menü „B16-Einfahren mit offener Türe“ überprüft werden. Bei einer Fahrt in die Etage wird erst im Zonenbereich die Türüberbrückung aktiviert, welche durch schnelles Blinken der LED „Einf.O.T im D613 dargestellt wird.</p>	<p>Zusätzlich (OPTIONAL) kann in jeder Etage die Funktion „C416 Test UCM-Zonenfahrt“ überprüft werden, dass beim Verlassen der Zone bei aktivierter Türüberbrückung der UCM-Fall ausgelöst wird.</p>
<p>SCHRITT-8</p>	<p>Die Funktion der Überprüfung der Inspektionsfahrtrichtung wird durch Aktivierung der Inspektion eingeleitet. Der Prüfer fährt den Aufzug einen halben Meter nach oben und unten, um zu prüfen, ob er sich in die richtige Richtung bewegt. Bei Abweichungen in dieser Prüfung wird die Verdrahtung der Inspektionskontrolle überprüft und ggf. korrigiert. Wenn sich der Aufzug zunächst in die richtige Richtung bewegt, aber dann durch ein offenes OC gestoppt wird, sind die Signale UP und DOWN falsch an den LIMAX33CP-00 angeschlossen.</p>	<p>Am LIMAX CP33 wird der Sicherheitskreis am Ausgang OC / Klemme 2Z – 3 SiKr geöffnet. An der Steuerung D613 leuchten nun alle LEDs des Sicherheitskreises ab U8 rot.</p>
<p>SCHRITT-9</p>	<p>Die Funktion der Überprüfung der Inspektions-Endschalter wird durch Aktivierung der Inspektion eingeleitet. Bei Annäherung an die Inspektions-Endschalter mit normaler Inspektions-Geschwindigkeit sollte die Kabine – aufgrund des offenen OC – zum Stillstand kommen, bevor das Vorausgelöste Anhaltesystem auslöst. Sonst wäre ein Mann auf dem Dach oder in der Grube gefangen. Der Prüfer führt eine Inspektionsfahrt mit normaler Inspektionsfahrtrichtung nach oben durch. OC öffnet, wenn die obere Inspektionsendschalterposition überfahren wird und das Fahrzeug zum Stillstand kommt. Kontrolle: Stillstand ist erreicht, bevor die Position der Das gleiche geschieht in Abwärtsrichtung. Nachdem die Kabine zum Stillstand gekommen ist, sollte es möglich sein, das Fahrzeug zum Drücken der richtigen Richtungstaste in die sichere Richtung zu bewegen.</p>	<p>Am LIMAX CP33 wird der Sicherheitskreis am Ausgang OC / Klemme 2Z – 3 SiKr geöffnet. An der Steuerung D613 leuchten nun alle LEDs des Sicherheitskreises ab U8 rot.</p>
<p>SCHRITT-10</p>	<p>Funktion der Übergeschwindigkeit V-Nenn (Vorauslösung)</p> <p>Der Prüfer stellt die Aufzugssteuerung/den Umrichter so ein, dass eine Übergeschwindigkeit erreicht werden kann. Er fährt jeweils in Aufwärts- und Abwärtsrichtung und mit einer Geschwindigkeit knapp über der Vorauslösegeschwindigkeit. Zu prüfen: OC öffnet bei Erreichen der Vorauslösegeschwindigkeit und die Triebwerksbremse stoppt den Aufzug.</p>	<p>Am LIMAX CP33 wird der Sicherheitskreis am Ausgang OC / Klemme 2Z – 3 SiKr geöffnet. An der Steuerung D613 leuchten nun alle LEDs des Sicherheitskreises ab U8 rot.</p>
<p>SCHRITT-11</p>	<p>Funktion der Übergeschwindigkeit V-Inspektion</p> <p>Der Prüfer führt eine Inspektionsfahrt mit einer Inspektionsgeschwindigkeit durch, die höher ist als die Vorauslösegeschwindigkeit in Inspektion des LIMAX33CP-00. Zu prüfen: OC öffnet bei Erreichen der „Vorauslösegeschwindigkeit Inspektion“ und die Triebwerksbremse stoppt den Aufzug.</p>	<p>Am LIMAX CP33 wird der Sicherheitskreis am Ausgang OC / Klemme 2Z – 3 SiKr geöffnet. An der Steuerung D613 leuchten nun alle LEDs des Sicherheitskreises ab U8 rot.</p>