

**Tento doklad bol vyhotovený v zmysle NV č.235/2015
v platnom znení.**

ZÁKLADNÉ PARAMETRE

DRUH VÝŤAHU :	elektrický osobný so samoobsluhou
SKUPINA :	Ac1
NOSNOSŤ :	630 kg / 8osôb
MEN.RÝCHLOSŤ :	1,0 m/s
OBJEKT VÝŤAHU :	ZŠ Medzilaborecká
ZDVIH :	4,99 m
POČET STANÍC/NÁKL. :	2 / 2
VÝROBCA:	bude predmetom vyberového konania

1.TECHNICKÝ POPIS

1.1. VYHOTOVENIE VÝŤAHU

Navrhnutý je elektrický trakčný výťah využívajúci bez prevodový pohon synchronným elektromotorom s permanentnými magnetmi a ako nosné prostriedky kryté ploché oceľová laná. Výťah je vo svojej typovej rade vo vyhotovení novej generácie - modelový výťah *Certifikát ES (EC)*. Zariadenie pre uvoľňovanie brzdy využíva rezervný pomocný zdroj, ktorý je zabudovaný v rozvádzači a je využívaný pri ručnej núdzovej prevádzke.

1.2.MIESTO INŠTALÁCIE VÝŤAHU

Celý výťah je umiestnený vo výťahovej šachte rozmerov 1600 x 1750 mm (š x hl), prieľbež 1000 mm, hlava šachty 3400 mm. Materiál ohradenia šachty je murivo s kombináciou betónu. Stroj je umiestnený v hornej časti šachty, pod ním je umiestnený rozvádzač. Panel núdzovej jazdy je prístupný z nástupištia vo vrchnom podlaží v uzamykateľnej skrini, ktorá je súčasťou zárubni dverí. /vid'. dispozičný výkres /

1.3.STROJOVNĀ

- HLAVNÝ VYPÍNAČ

je súčasťou rozvádzača vo funkcii ističa proti preťaženiu pohonu výťahového stroja, zásuvka 230V, ističe osvetlenia šachty.

- VÝŤAHOVÝ STROJ

Synchronný elektromotor s permanentnými magnetmi má hriadeľ s trakčným kotúčom malého priemeru, takže môže byť inštalovaný na jednej bočnej stene v najvyššom mieste šachty . Hriadeľ motora je predĺžený do trakčného kotúča pre ploché laná a je uložený prostredníctvom ložiskového stojanu na ráme pohonu.

- Výťahový rozvádzač napr.GCS 222 LVA

Výťahový rozvádzač tvorí uzatvorenú jednotku situovanú v zárubni šachtových dverí v najvyššom nástupišti. Súčasťou rozvádzača je núdzový a inšpekčný panel. Núdzový a inšpekčný panel umožňujú všetky ovládania nevyhnutné pre vykonávanie núdzového vyprosenia a inšpekčných operácií

1.4.ŠACHTA

- **VODÍTKA KLIETKY** 2ks Typ : napr.T82A

- **VODÍTKA PROTIVÁHY** 2ks Typ : napr,T65A

Jednotlivé diely vodidiel sú zoskrutkované prostredníctvom spojov vodidiel. Konce vodidiel sú zaistené voči vzájomnému bočnému posunutiu zámkováním. Vodidlá sú k bočnej stene kotvené pomocou kotiev vodidiel, ktoré sú do bočnej steny priskrutkované hmoždinkovým systémom.

- PLOCHÉ NOSNÉ LANÁ

Ploché oceľové laná sú kryté v polyuretánovom obale a majú minimálnu pevnosť pri pretrhnutí 34 kN. Pre vyššie uvedenú nosnosť sú použité dve ploché oceľové laná.

- KABÍNA VÝŤAHU 1100 x 1400 mm (š x hl)

Je osadená v ráme kliečky nového prevedenia s lanovaním plochými lanami. Materiál kabíny oceľový plech. Hmotnosť kabíny 431kg. Kabína výťahu slúži na bezprostrednú dopravu osôb s jedným vstupom, danom prípade pre výťah nosnosti 630 kg t.j. 8 osôb a je vybavená v zmysle Vyhl.532/2002 Z.z. o preprave osôb so zníženou schopnosťou pohybu a orientácie.

- PROTIVÁHA

Je osadená v oceľovom ráme. Výplňový materiál protiváhy sú oceľové platne. Hmotnosť protiváhy 709kg. Protiváha spolu s kabínou výťahu tvorí vyvážený celok spojený lanami, prevesenými cez trakčný kotúč.

- NÁRAZNÍK AKUMULUJÚCI ENERGIU

Umiestnený pod kabínou 2ks 300 401 a pod protiváhou 1 ks 300 401 zabezpečuje tlmený dojazd na doraz.

- OBMEDZOVAČ RÝCHLOSTI OTIS (NAPR.TBA20602A)

Zabezpečuje sledovanie rýchlosti pohybu kabíny smerom nadol. Pri prekročení rýchlosti / vybavovacia rýchlosť / vybavuje zachytávače. V danom prípade je umiestnený v šachte bude vybavovaný z panela núdzovej jazdy diaľkovo cez rozvádzač. Údržba bude vykonávaná zo šachty z kabíny.

- LANKO OR

Priemer 6,3mm, je pripevnené k páke zachytávačov.

- ZACHYTÁVAČE

Druh : kĺzavé valčekové , spôsob vybavenia : prekročením rýchlosti. Zabraňujú nekontrolovanému pohybu kľetky smerom nadol.

- BRZDNÉ ZARIADENIE (TYP: 27076GT)

Zariadenie proti nekontrolovateľnej rýchlosti kľetky smerom nahor:

Spôsob vybavenia : prekročením rýchlosti kľetky smerom nahor. Zabraňujú nekontrolovanému pohybu kľetky smerom nahor.

- KONCOVÝ VYPÍNAČ (XCKP521)

Tvorí súčasť zariadenia šachty je vybavovaný prejazdom kľetky cez hornú /dolnú/ krajnú polohu, zabezpečuje hornú /dolnú / krajnú polohu jazdy kľetky.

-ŠACHTOVÉ DVERE PRIMA P (TLD 900 mm)

Druh dverí : automatické teleskopické z oceľového plechu, tvoria komplet zároveň s kabínovými dverami

- DVERNÁ UZÁVIERKA (FAA23400L)

Zabezpečuje neotvorenie dverí, pokiaľ za nimi nestojí kabína výťahu.

- RIADENIE VÝŤAHU

DCL- jednosmerné zberné -SIMPLEX, ovládačová kombinácia v antivandalnom vyhotovení s ukazovateľom polohy a smeru jazdy kabíny umiestnená v kabíne výťahu s tlačítkami všetkých staníc + s tlačítkom otvárania dverí, tlačítkom pre zvukovú signalizáciu privolania dozorcovi výťahu pre prípad zaseknutia výťahu, tlačítkom pre otvorenie - zatvorenie dverí. Súčasťou ovládacej kombinácie je kľúčikový ovládač ISC1-parkovanie v stanici s otvorenými dverami, signalizácia preťaženia a obojstranné komunikačné zariadenie výťahu pre prípad zaseknutia výťahu aktivuje sa stlačením tlačítka so symbolom zvončeka, tým sa do 5-ich sekúnd vytočí tel. číslo na stálu vyslobodzovaciu službu, ktorá zabezpečí vyslobodenie.

V jednotlivých staniaciach je umiestnené tlačítko v antivandalnom vyhotovení slúžiace na privolanie výťahu do stanice.

- REVÍZNA JAZDA

Ovládačová kombinácia na tento druh jazdy je umiestnená na streche kabíny a slúži pre jazdu pri servisnej činnosti.

- SKLOPNÝ REBRÍK

Je umiestnený v priehlbni šachty, v prevedení ako sklopný z dôvodu, že jeho min. hĺbka stupňa musí byť min 180mm, túto vzdialenosť nebolo možné dodržať pri pevnom vyhotovení, je vo vyhotovení sklopnom. Pri odklopenom stave sú napnuté pružiny, ktoré pri odľahčení vrátia rebrík do sklopenej polohy. V priehlbni - šachte v mieste dosahu od šachtových dverí je umiestnený vypínač STOP a vypínač osvetlenia šachty.

1.5.ELEKTROINŠTALÁCIA

- Výtah je pripojený na trojfázovú sústavu 3x230V/400V, 50Hz
- Elektroinštalácia šachty je umiestnená v elektrokanáloch
- Pripojenie kabíny na sieť je cez ohybné káble
- Osvetlenie kabíny je LED svietidlom

V Bratislave,2.4.2020

Vypracoval: Ing. Martin Tikl
Ing. Peter Sivoň, PhD.