



(12) **EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG**

(43) Veröffentlichungstag:
20.07.2005 Patentblatt 2005/29

(51) Int Cl.7: **B66B 11/08**

(21) Anmeldenummer: **04030856.1**

(22) Anmeldetag: **28.12.2004**

(84) Benannte Vertragsstaaten:
**AT BE BG CH CY CZ DE DK EE ES FI FR GB GR
HU IE IS IT LI LT LU MC NL PL PT RO SE SI SK TR**
Benannte Erstreckungsstaaten:
AL BA HR LV MK YU

(71) Anmelder: **INVENTIO AG
CH-6052 Hergiswil (CH)**

(72) Erfinder:
• **Liebetrau, Christoph
5737 Menziken (CH)**
• **Stocker, Ruedi
6033 Buchrain (CH)**

(30) Priorität: **07.01.2004 EP 04405010**

(60) Teilanmeldung:
05006056.5 / 1 553 039

(54) **Antrieb für eine Aufzugsanlage und Verfahren zum Umbau eines Antriebes in einer Aufzugsanlage**

(57) Die Erfindung bezieht sich auf einen modularen Antrieb für eine Aufzugsanlage und ein Verfahren zum Umbau und zur Befestigung eines Antriebes in einer Aufzugsanlage. Erfindungsgemäss sind Hauptantriebskomponenten wie Antriebsvorrichtung(13), Bremsvorrichtung(14) und Treibscheibe(12) zu einem Antriebsmodul(11) zusammengebaut, an welchem bedarfsentsprechend Anschlusssteile(16) zur Befestigung des Antriebes(7) innerhalb des Schachtes(5) oder im Maschinenraum(8) oder zur Einstellung eines Tragmittelabstandes angebracht sind.

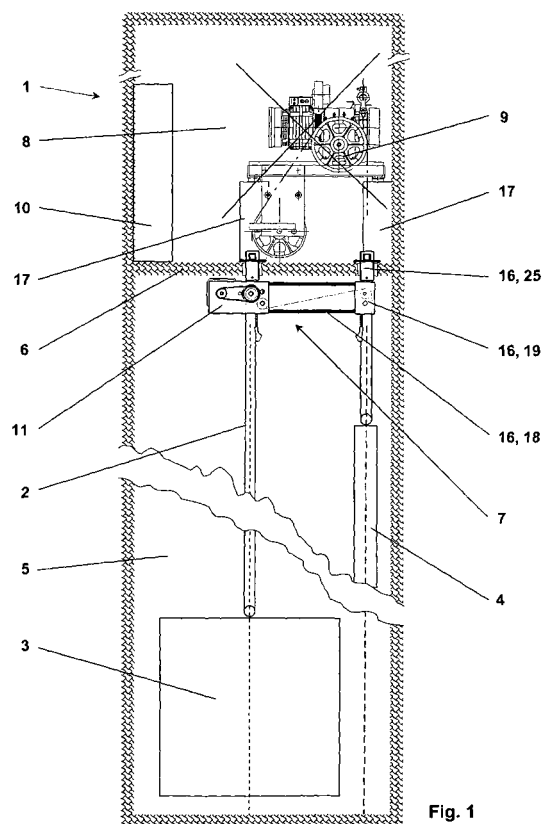


Fig. 1

Beschreibung

[0001] Die Erfindung betrifft eine Aufzugsanlage mit einem modularen Antrieb und ein Verfahren zum Umbau einer Aufzugsanlage gemäss Oberbegriff der unabhängigen Patentansprüche.

[0002] Eine Aufzugsanlage bezweckt den Transport von Personen und Gütern innerhalb eines Gebäudes zwischen Stockwerken. Eine Kabine dient zur Aufnahme der Personen und Güter.

Ein Antrieb treibt mittels Tragmittel die Kabine, die dadurch in einem sich vertikal erstreckenden Schacht auf und ab verfahren wird. Das Tragmittel verbindet die Kabine mit einem Gegengewicht. Es ist dabei über eine Treibscheibe geführt. Die Treibscheibe überträgt die zum Verfahren oder zum Halten erforderliche Kraft auf die Tragmittel. Die Treibscheibe wird dazu von einer Antriebsvorrichtung und / oder von einer Bremsvorrichtung getrieben oder gehalten.

Ein anderer Antriebstyp treibt die Kabine mittels hydraulischen Hubgeräten. Die Treib- und Haltekraft wird dabei von einem Pumpenaggregat direkt über einen Kolben wirkend, oder indirekt mittels einem Seil- oder Kettenzug wirkend, auf die Kabine übertragen.

[0003] Beide Antriebstypen weisen spezifische Nutzungseigenschaften auf, zudem sind sie Verschleiss unterworfen. Die Nutzungseigenschaften sind beispielsweise die Fahrgeschwindigkeit oder die Traglast für die die Aufzugsanlage ausgelegt ist. Verschleiss entsteht beispielsweise durch eine längerdauernde Benutzung der Aufzugsanlage, welches zu Abnutzungerscheinungen an Bauteilen der Aufzugsanlage führt. Ändern sich die Nutzungsanforderungen oder wird der Verschleiss zu gross muss der Antrieb oder allenfalls die gesamte Aufzugsanlage ersetzt oder erneuert werden.

[0004] Um ein möglichst weites Anwendungsfeld beim Ersatz bestehender Aufzugsantriebe oder gesamter Aufzugsanlagen mit wenigen Komponenten abzudecken sind universell oder modular einsetzbare Antriebsmaschinen erforderlich.

[0005] Aus bestehenden Schriften sind Antriebe bekannt, welche klein und kompakt sind, oder veränderbare Tragmittel-Abgriffe ermöglichen.

So zeigt EP0763495 eine Antriebsmaschine, welche durch Veränderung der Einbauneigung eine Veränderung des Tragmittelabstandes (a) bewirkt. Als Tragmittelabstand wird der Abstand zwischen dem auf die Antriebsmaschine auflaufenden Tragmittelstrang und dem ablaufenden Tragmittelstrang bezeichnet. Die gezeigte Antriebsmaschine weist den Nachteil auf, dass sie auf einen Maschinenraum mit speziell vorbereitete Auflagesockeln angewiesen ist und deswegen nicht für den Einbau in einen bestehenden Maschinenraum oder in einen Schacht geeignet ist, eine Veränderung des Tragmittelabstandes (a) eine Veränderung des Umschlingungswinkel (β) bewirkt und die Einheit gross ist, was sich beim Einbringen in ein bestehendes Gebäude nachteilig auswirkt. Der Umschlingungswinkel (β) be-

zeichnet den Winkel über den die Tragmittel die Treibscheibe umschlingen. Die von der Treibscheibe auf die Tragmittel übertragbare Kraft ist in der Regel abhängig vom Umschlingungswinkel (β).

[0006] Aus WO01/28911 ist eine Antriebsmaschine bekannt, welche kompakt gebaut ist und innerhalb des Schachtraumes montiert werden kann. Die Antriebsmaschine weist einen festen Tragmittelabstand auf. Der Nachteil dieser Lösung ist die mangelnde Flexibilität des Antriebes, da er keine Einstellung des Tragmittelabstandes erlaubt.

[0007] Aufgabe der Erfindung ist es nun einen Antrieb für eine Aufzugsanlage bereitzustellen welche für den Ersatz bestehender Antriebe geeignet ist, der optimal auf bestehende Gebäude adaptierbar ist, d.h. dass er soll ohne weitere baulichen Massnahmen in einem bestehenden Maschinenraum oder innerhalb des Schachtraumes angeordnet werden können. Der Tragmittelabstand soll einfach einstellbar sein und der Antrieb soll geringe Abmessungen aufweisen.

Im weiteren soll der Antrieb für umgehängte Aufzugsanlagen wie für direkt, 1:1 gehängte Aufzugsanlagen verwendbar sein. Selbstverständlich sind generelle Aspekte wie hoher Sicherheitsstandard, wirtschaftliche Herstellung und Montage mitzubersichtigen.

[0008] Die in den unabhängigen Patentansprüchen definierten Lösungen erfüllen diese Aufgaben.

[0009] Die Aufzugsanlage beinhaltet einem Antrieb, eine an Tragmitteln gehaltene Kabine und ein Gegengewicht. Die Kabine und das Gegengewicht sind in einem sich vertikal erstreckenden Schacht entgegengerichtet auf und ab verfahrbar angeordnet. Das Tragmittel verbindet die Kabine mit dem Gegengewicht und das Tragmittel wird vom Antrieb mittels mindestens einer Treibscheibe getragen und getrieben. Der Antrieb ist mit der Treibscheibe, mit mindestens einem zum Treiben der Treibscheibe erforderlichen Motor und mit einem Umlenkmodul versehen. Der Motor und die Treibscheibe sind zu einem Antriebsmodul zusammengebaut. Die Kernfunktion des Antriebes wird durch dieses Antriebsmodul wahrgenommen. In der Regel enthält das Antriebsmodul ebenfalls eine Bremsvorrichtung.

[0010] Gemäss der Erfindung ist das Antriebsmodul und das Umlenkmodul mittels einer Verlängerung miteinander verbunden, wobei das Antriebsmodul und das Umlenkmodul mit Schnittstellen versehen sind welche zusammen mit der Verlängerung eine Anpassung des Antriebes an eine erforderliche Tragmitteldistanz ermöglichen. Zugleich ist das Antriebsmodul und / oder das Umlenkmodul mit Anschlussteilen versehen, welche zur Befestigung des Antriebes innerhalb des Schachtes oder im Maschinenraum verwendet sind.

[0011] Mit dieser Lösung ist der der Antrieb in optimaler Weise für bestehende Gebäude adaptierbar und er kann - unter Verwendung der Anschlussteile - ohne weitere baulichen Massnahmen in einem bestehenden Maschinenraum oder innerhalb eines Schachtes angeordnet werden. Der Tragmittelabstand kann unter Verwen-

dung der Verlängerung und der Schnittstellen an Antriebs- und Umlenkmodul einfach an vorgegebene Tragseildistanzen angepasst werden. Der modulare Aufbau von Antriebsmodul und Umlenkmodul sowie deren Befestigungsmöglichkeit mittels eigener Anschlusssteile ermöglicht geringe Abmessungen, da Tragkräfte direkt in das Gebäude eingeleitet werden.

Die Anschlusssteile sind entsprechend den Gebäudeanforderungen gestaltet. Das Antriebsmodul und das Umlenkmodul weisen die entsprechenden Schnittstellen auf. Die Teile werden dadurch rationell und in grossen Stückzahlen herstellbar. Dies ergibt wirtschaftlich optimale Herstellbedingungen. Durch die Aufteilung auf Module und Teile wird der Antrieb leicht transportierbar, er kann beispielsweise, innerhalb eines bestehenden Gebäudes, mit einer bestehenden Aufzugsanlage in die Nähe des Montageortes transportiert werden. Er ist damit hervorragend für den Umbau von Aufzugsanlagen in bestehenden Gebäuden geeignet.

Vorteilhaft wirkt sich ebenfalls aus, dass die Einbauhöhe des Antriebes, unabhängig vom Tragmittelabstand, nicht verändert wird, und damit keine Abhängigkeit des Höhen-Platzbedarfes von dem Tragmittelabstand besteht.

[0012] Weitere Vorteilhafte Lösungen sind in den abhängigen Ansprüchen beschrieben.

[0013] In einer vorteilhaften Weiterbildung ist das Antriebsmodul mit einer Führungsrolle versehen. Die Führungsrolle ist im Antriebsmodul derart platziert, dass sie, unabhängig von der Tragmitteldistanz, eine fest definierte Umschlingung der Treibscheibe ermöglicht. Dadurch entfallen aufwendige anlagebezogene Nachweise der genügenden Treibfähigkeit, da für die Nachweisrechnung wenige festdefinierte Umschlingungswinkel berücksichtigt werden können. Das Antriebsmodul kann dadurch besonders wirtschaftlich hergestellt werden.

[0014] In das Antriebsmodul und / oder das Umlenkmodul ist eine Befestigung zur Befestigung von Tragmittelenden integriert. Diese Befestigung wird bei umgehängten Aufzugsanlagen vorteilhaft verwendet. Sämtliche massgebenden Tragstellen des Antriebes sind damit im Antrieb selbst platziert. Durch die vom Antrieb vorgegebenen Tragstellen wird die gesamte Aufhängkraft der Aufzugsanlage aufgenommen. Die Antriebsmaschine ist damit hervorragend für die Anwendung in bestehenden Gebäuden geeignet, da die Einleitung der Kräfte im Gebäude auf wenige Stellen reduziert wird. Im Antriebsmodul ist vorteilhafterweise eine Überwachungseinrichtung angeordnet, welche die korrekte Übertragung der Treibkräfte auf die Treibmittel überwacht. Eine ungenügende Übertragung der Treibkräfte wird beispielsweise festgestellt, indem die Drehzahl der Führungsrolle mit der Drehzahl der Treibscheibe verglichen wird. Bei massgebender Abweichung werden vordefinierte Sicherheitsmassnahmen eingeleitet.

Dadurch wird die Sicherheit und Verfügbarkeit der Aufzugsanlage erhöht, da fallspezifisch die richtigen Massnahmen (Wartungsanforderung, Stillsetzung, etc.) in-

italisiert werden können.

[0015] In den folgenden Figuren Fig. 1 bis Fig. 13 sind vorteilhafte Ausführungen der Erfindung beispielhaft dargestellt.

- 5
- Fig. 1: Beispiel einer Aufzugsanlage mit einem erfindungsgemässen modularen Antrieb, zur möglichen Anwendung bei einem Umbau
- 10 Fig. 2: Eine 3-dimensionale Ansicht eines modularen Antriebes,
- Fig. 3: Eine weitere 3-dimensionale Ansicht eines modularen Antriebes,
- 15 Fig. 4: Eine 3-dimensionale Ansicht eines Antriebsmoduls,
- Fig. 4a bis 4c Umschlingungsbeispiele
- 20 Fig. 4d bis 4f Beispielhafte Tragmittelausführungen
- Fig. 5: Ein erstes Installationsbeispiel eines modularen Antriebes montiert auf einer Schachtdecke,
- 25 Fig. 6: Ein zweites Installationsbeispiel eines modularen Antriebes montiert auf einer Schachtdecke,
- 30 Fig. 7: Ein drittes Installationsbeispiel eines modularen Antriebes montiert unterhalb einer Schachtdecke,
- 35 Fig. 8: Eine Seitenansicht eines modularen Antriebes montiert unterhalb einer Schachtdecke,
- Fig. 9: Ein Beispiel eines Umlenkmoduls,
- 40 Fig. 10: Ein Beispiel eines Umlenkmoduls mit Verlängerungen,
- Fig. 11: Eine Querschnittsdarstellung eines Antriebsmoduls mit Riemenverbindung,
- 45 Fig. 12: Eine Querschnittsdarstellung eines Antriebsmoduls mit direktverbundener Antriebsvorrichtung,
- 50 Fig. 13: Darstellung eines Montageverfahrens.

[0016] Fig. 1 zeigt eine Aufzugsanlage 1 mit einer an Tragmittel 2 gehaltener Kabine 3, und Gegengewicht 4, die in einem sich vertikal erstreckenden Schacht 5, entgegengerichtet, auf und ab verfahrbar sind.

Ein unterhalb einer Schachtdecke 6 angebrachter Antrieb 7 trägt und treibt die Tragmittel 2 und die mittels

der Tragmittel 2 gehaltene Kabine 3 und Gegengewicht 4.

Im gezeigten Beispiel ist eine bestehende Aufzugsanlage 1 mit Maschinenraum 8 mit einem neuen Antrieb 7 versehen. Der ursprüngliche von der alten Antriebsmaschine 9 benötigte Raum wird für den neuen Antrieb 7 nicht mehr benötigt. Die alte Antriebsmaschine 9 kann, wie im Beispiel gezeigt, in montiertem Zustand belassen werden und zu einem späteren Zeitpunkt demontiert werden, oder der Raum kann für andere Aufgaben verwendet werden.

Eine für den neuen Antrieb 7 benötigte Steuerung 10 kann, wie im Beispiel erkennbar, im ehemaligen Maschinenraum 8, oder im Zugriffsbereich einer Etagentüre, oder an einer anderen Stelle, vorzugsweise in der Nähe des Antriebes 7, angeordnet sein.

[0017] Der neue Antrieb 7 ist, wie in den Fig.2 und 3 dargestellt, modular aufgebaut.

Ein Antriebsmodul 11 ist mit einer Treibscheibe 12 für die Tragmittel 2 der Kabine 3 und Gegengewicht 4, mit einem zum Treiben der Treibscheibe 12 erforderlichen Motor 21 und in dem gezeigten Beispiel mit einer zum Bremsen der Treibscheibe 12 erforderlichen Bremsvorrichtung 14 versehen. Die Antriebsvorrichtung 13 und die Treibscheibe 12 sind zu einem Antriebsmodul 11, wie in Fig. 4 beispielhaft dargestellt, zusammengebaut.

[0018] Erfindungsgemäss ist das Antriebsmodul 11 mit Schnittstellen 15 versehen. Diese Schnittstellen 15 ermöglichen den Anschluss von Anschlussteilen 16. Diese Anschlussteile 16 ermöglichen wahlweise eine Befestigung des Antriebsmoduls 11 innerhalb des Schachtes 5 beispielsweise an die Schachtdecke 6 wie in den Fig. 1, 7 und 8 ersichtlich oder auf den Boden eines herkömmlichen Maschinenraumes 8 wie in Fig. 5 dargestellt oder auf den Sockeln 17 einer vorgängig vorgängig demontierten alten Antriebsmaschine 9, wie in Fig. 6 gezeigt.

[0019] Die Schnittstellen 15 ermöglichen im weiteren den Anschluss einer Verlängerung 18, an welche ein Umlenkmodul 19 angeschlossen ist wie in den Fig 1, 2 und 3 dargestellt. Die Verlängerung 18 zusammen mit dem Antriebsmodul 11 und dem Umlenkmodul 19 ermöglicht eine Einstellung des Tragmittelabstandes entsprechend den Erfordernissen der Aufzugsanlage 1. Das Umlenkmodul 19 enthält seinerseits Schnittstellen 15 welche den Anschluss von Befestigungen wie sie beim Antriebsmodul 11 verwendet sind, ermöglicht.

[0020] Vorzugsweise sind die Schnittstelle 15 des Antriebsmoduls 11 und die Schnittstelle 15 des Umlenkmoduls identisch ausgeführt. Dies ermöglicht eine einfache Montage, da beim Anbringen der Verlängerung 18 keine Verwechslungsmöglichkeit besteht.

[0021] Die Verlängerung 18 und das Umlenkmodul 19 sind derart ausgeführt, dass die Bauhöhe des Antriebes 7 durch den Zusammenbau von Antriebsmodul 11, Verlängerung 18 und Umlenkmodul 19 nicht verändert wird.

[0022] Die Schnittstellen 15 sind funktionsgerecht gestaltet. Sie ermöglichen eine modulare Zusammenset-

zung des Antriebes 7 nach den Erfordernissen des Gebäudes.

[0023] Als Vorteil ergibt sich zusätzlich, dass die einzelnen Module und Teile separat zum Montageort transportiert werden können. Dadurch sind die Transporteinheiten klein und weisen ein geringes Einzelgewicht auf. Sie können beispielsweise mit einer alten, zum Umbau vorgesehenen Aufzugsanlage 9 in die Nähe des Installationsortes im Gebäude transportiert werden.

[0024] Der Vorteil dieser Erfindung ist darin zu erkennen, dass dieser Antrieb 7 zum Ersatz bestehender Antriebe 9 bestens geeignet ist, indem er optimal auf bestehende Gebäude adaptierbar ist, d.h. er kann sowohl innerhalb des Schachtes 5 wie in einem bestehenden Maschinenraum 8 angeordnet werden. Der Tragmittelabstand ist zudem einfach einstellbar. Die Einstellung des Tragmittelabstandes beeinflusst die Bauhöhe des Antriebes 7 nicht.

[0025] Wie in Fig. 4 beispielhaft dargestellt ist das Antriebsmodul 11 wahlweise mit einer Führungsrolle 20 versehen, welche eine, von dem Tragmittelabstand unabhängige, Umschlingung der Treibscheibe 12 durch die Tragmittel 2 gewährleistet. Ist das Tragmittel 2 unter Verwendung der Führungsrolle 20 umgelenkt beträgt der Umschlingungswinkel(β) 90° bis 180° . Diese Umschlingung kann durch die Anordnung der Führungsrolle 20 verändert werden. In der Regel wird ein Umschlingungswinkel(β) in der Nähe von 180° angestrebt. Das Antriebsmodul 11 kann auch direkt, ohne Verwendung der Führungsrolle 20 verwendet werden. Dabei ergeben sich je nach Anordnung ein Umschlingungswinkel(β) von 90° oder 180° , wie in den Prinzipskizzen Fig. 4a, 4b und 4c dargestellt.

[0026] Der Vorteil dieser Anordnung ist darin zu erkennen, dass der Umschlingungswinkel(β) unabhängig von der Tragmitteldistanz definiert werden kann.

[0027] Das Antriebsmodul 11 ist vorzugsweise mit einer Überwachungseinrichtung (nicht dargestellt) versehen, welche die korrekte Treibkraftübertragung von der Treibscheibe 12 zum Tragmittel 2 und / oder die korrekte Spannung der Tragmittel 2 überwacht. Die in Fig 4 dargestellte Anordnung der Führungsrolle 20 ermöglicht eine Kontrolle der Treibkraftübertragung, indem beispielsweise die Drehzahl der Führungsrolle 20 mit der Drehzahl der Treibscheibe 12 verglichen wird. Unterscheiden sich die beiden Werte merkbar voneinander liegt eine nicht korrekte Übertragung der Treibkräfte vor.

[0028] Der Vorteil dieser Ausführung ist darin zu sehen, dass die korrekte Übertragung der Treibkraft direkt am Antrieb 7 überwacht werden kann. Dadurch wird die Sicherheit und Verfügbarkeit der Aufzugsanlage 1 erhöht, da fallspezifisch die richtigen Massnahmen (Wartungsanforderung, Stillsetzung, etc.) schnell initialisiert werden können.

[0029] Das Tragmittel 2 weist, wie in den Fig. 4d bis 4f dargestellt einen im wesentlichen runden Querschnitt auf oder es weist einen im wesentlichen flachen Querschnitt auf, wobei die der Übertragung der Antriebskraft

dienende Fläche glatt, längsstrukturiert, gezahnt, genoppt, gelocht oder von beliebig anderer Struktur ist oder, das Tragmittel 2 weist einen beliebigen Querschnitt auf. Die Treibscheibe ist derart ausgeführt, dass die Übertragung der Treibkraft von der Treibscheibe auf das Tragmittel 2 funktionsgerecht ermöglicht ist

[0030] Der Antrieb 7 ist nicht auf ein bestimmtes Tragmittel 2 begrenzt. Er eignet sich für eine Vielzahl von Tragprofilformen. Es ist vorteilhaft, wenn Tragmittel 2 verwendet werden, welche sich für kleine Umlenk radien eignen.

Dadurch kann der Antrieb 7 besonders klein ausgeführt werden.

[0031] In einer vorteilhaften Ausgestaltung des erfindungsgemässen Antriebes 7 ist, wie in Fig 11 dargestellt, der Motor 21 des Antriebsmoduls 11 parallelachsig zur Treibscheibe 12 angeordnet, wobei der Motor 21 durch einen Treibriemen 23 mit einer Riemenscheibe 22 verbunden ist, die koaxial zur Treibscheibe 12 angeordnet ist.

Diese Ausführung benötigt wenig Bauraum in der Breite des Antriebes 7 und die Übertragung des Antriebsmomentes erfolgt schwingungsarm.

[0032] Alternativ ist der Motor 21 direkt koaxial zur Treibscheibe 12 angeordnet.

Der Vorteil dieser Alternative ist darin zu sehen, dass die Baulänge des Antriebes 7 reduziert ist

[0033] Bei einer weiteren Alternative ist der Motor 21 mit einem Getriebe mit der Treibscheibenwelle 24 verbunden.

Der Vorteil dieser Alternative liegt in der Verwendung von marktüblichen Übersetzungseinrichtungen.

[0034] Wie in Fig. 11 und 12 dargestellt, ist die Bremsvorrichtung 14 vorteilhafterweise direkt auf die Treibscheibenwelle 24 oder die Treibscheibe 12 wirkend angeordnet. Diese Anordnung reduziert das Risiko eines Bremsversagens deutlich, da die Bremskraft direkt in die Treibscheibe 12 eingeleitet wird. Der Vorteil dieser Anordnung ist, dass ein sicherheitskonformes Bremssystem zum Stoppen und Halten einer Kabine 3 mit intaktem Tragmittel 2 kostengünstig realisiert werden kann. Alternativ ist die Bremsvorrichtung 14 direkt auf die Welle des Antriebsmotors 21 wirkend angeordnet. Diese Anordnung ist kostengünstig da eine Bremsvorrichtung 14 mit geringem Bremsmoment verwendet werden kann. Diese Anordnung erfordert in der Regel weitere, im Markt bekannte, Sicherheitsmassnahmen um ein Versagen der Verbindung von Antriebsmotor 21 zu Treibscheibenwelle 24 aufzufangen.

Alternativ kann die Bremsvorrichtung 14 oder eine weitere Bremseinrichtung auf dem Umlenkmodul 19 angeordnet sein.

[0035] Vorteilhafterweise ist die Treibscheibe 12 und / oder eine Treibscheibenwelle 24 und / oder die Riemenscheibe 22 einstückig ausgeführt.

Diese Ausführung ermöglicht eine herstellungsoptimierte und kostengünstige Ausführung des Antriebsmoduls 11.

[0036] Das Antriebsmodul 11 ist mit Schnittstellen 15 versehen, welche den Anbau von mehreren Anschlussstellen 16 ermöglicht.

[0037] Der Vorteil dieser Ausführung ergibt sich aus der universellen Anwendbarkeit des Antriebsmoduls 11. Die Schnittstellen 15 ermöglichen den Anbau der für eine bestimmte Aufzugsanlage 1 geforderten Anschlusssteile 16.

Die Schnittstellen 15 sind, wie in den Fig 3, 4, 9 und 10 ersichtlich, beispielsweise Schlitze oder Lochanordnungen oder Klemmbacken zur Aufnahme von Anschlussmitteln.

Die Anschlusssteile 16 sind wahlweise Verlängerung 18, Umlenkmodul 19, Hänge- oder Tragmodule 25,26, oder es sind Tragmittelendverbindungen 27 oder weitere Hilfsmittel. Die Ausführung des Antriebsmoduls 11 mit funktionsgerechten Schnittstellen 15 ermöglicht eine Verwendung des Antriebsmoduls 11 für viele Arten von Aufzügen, und dies ermöglicht eine rationelle und kostengünstige Herstellung des Produktes.

[0038] Ein erstes vorteilhaftes Anschlusssteile 16 ist eine Verlängerung 18, welche mit einem Endbereich an der Schnittstelle 15 des Antriebsmoduls 11 angeordnet ist, und an deren anderem Endbereich ein Umlenkmodul 19 befestigt ist. Das Umlenkmodul 19 weist zum Antriebsmodul identische Schnittstelle 15 auf. Mittels der Verlängerung 18 und der Gestaltung der Schnittstelle 15 zum Antriebs- und Umlenkmodul ist eine Anpassung des Antriebes 7 an die erforderliche Tragmitteldistanz ermöglicht.

Bestehende Aufzugsanlagen 1 weisen eine bestimmte Aufhängeform der Kabine 3 bzw. des Gegengewichtes 4 auf. Aus dieser Aufhängeform ergibt sich ein charakterisierender Abstand des Tragmittelstranges, der sich in der Regel von der Mitte der Kabine 3, in der vertikalen Projektion, bis zur Mitte des Gegengewichtes 4 erstreckt.

[0039] Der Vorteil der Verlängerung 18 ist, dass eine Einstellung des Tragmittelabstandes möglich ist. Damit können universelle Antriebs- und Umlenkmodule verwendet werden, was wiederum eine rationelle Herstellung des Antriebes ermöglicht.

Das Umlenkmodul 19 und das Antriebsmodul 11 weisen gleiche Schnittstellen 15 auf. Dies ist besonders vorteilhaft, da dadurch die Gestaltungsmöglichkeiten zunehmen. So können beispielsweise anstelle der Anordnung, Antriebsmodul 11 und Umlenkmodul 19, zwei Antriebsmodule 11 verwendet werden. Dadurch lässt sich die Leistung des Antriebssystems 7 deutlich steigern.

[0040] Die Schnittstelle 15 des Antriebsmoduls 11 und des Umlenkmoduls 19 zur Verlängerung 18 ermöglicht eine Fein-Einstellbarkeit der Tragmitteldistanz.

Diese vorteilhafte Ausführung erlaubt eine Einstellung auf die tatsächlich vorhandene Tragmitteldistanz. Es ergibt sich somit kein Schrägzug, wodurch ein Verschleiss der Tragmittel 2 reduziert wird.

[0041] Ein weiteres vorteilhaftes Anschlusssteile 16 ist ein Hängemodul 25, welches an der Schnittstelle 15 des

Antriebsmoduls 11 und / oder des Umlenkmoduls 19 angeordnet ist, welches die Aufhängung des Antriebes an eine Schachtdecke 6 ermöglicht, oder ein anderes Anschlusssteil 16 ist ein Tragmodul 26, welches an der Schnittstelle 15 des Antriebsmoduls 11 und / oder des Umlenkmoduls 19 angeordnet ist, welches die Befestigung des Antriebes 7 in einem Maschinenraum 8 oder an einer Schachtwand ermöglicht. Die Hänge- oder Tragmodule 25,26 sind vorteilhafterweise mit geräusch- oder vibrationsdämpfenden Materialien versehen.

Der Vorteil dieser Ausführung ist darin zu sehen, dass eine dem Gebäudetyp entsprechende Befestigung eingesetzt werden kann.

[0042] Das Hängemodul 25 benutzt beispielsweise bestehende Öffnungen in der Schachtdecke 6, bzw. im Boden des oberliegenden Maschinenraumes 8, um den Antrieb 7 an die Schachtdecke 6 zu hängen, wobei die im Maschinenraum 8 erforderlichen Gegenplatten lang und schmal ausgeführt sind, und zwischen den bestehenden Maschinensockeln 17 angeordnet sind. In Abhängigkeit der Ausführung des Maschinenraumes 8 können die Gegenplatten andere Formen aufweisen, wie sie sich für die Anordnung sinnvollerweise ergeben. Sie können im Bedarfsfalle beispielsweise rund ausgeführt sein.

[0043] Besonders vorteilhaft bei dieser Ausführung ist, dass allfällige Maschinensockel 17, welche zur Befestigung eines alten Antriebes 9 verwendet wurden, belassen werden können. Dies reduziert die Umbauzeit und die damit verbundenen Kosten.

[0044] Das Antriebsmodul 11 und / oder das Umlenkmodul 19 ist vorteilhafterweise mit Tragmittellendverbindungen 27 versehen. Von Vorteil ist dabei, dass die Schnittstellen zum Gebäude reduziert werden, da alle tragenden Kräfte aus Kabine 3 und Gegengewicht 4 auf die Antriebseinheit 7 geführt sind und über die Aufhängepunkte des Antriebes 7 in das Gebäude eingeleitet werden.

[0045] Die Anordnung der Aufhängungen ermöglicht die Verwendung einer 2:1 umgehängten Anordnung bei Aufzugsanlagen 1, welche in der alten Ausführung direkt, bzw. 1:1 aufgehängt waren. Diese Anordnung wird durch eine besonders vorteilhafte Gestaltung der Tragmittellendverbindungen ermöglicht.

[0046] In einer sinnvollen Ergänzung ist das Antriebsmodul 11 und / oder das Umlenkmodul 19 mit Schnittstelle 15 zur Befestigung eines Hilfshebezeug 28 versehen. Das Hilfshebezeug 28 dient zum montagebedingten Verfahren von Aufzugsmaterial und / oder Montagepersonal.

Diese Ergänzung erlaubt einen besonders effizienten Ablauf der Montage des erfindungsgemässen Antriebes 7, wie in der Fig. 13 beispielhaft dargestellt.

Der erfindungsgemässe Antrieb 7 wird mit Hilfe der alten Aufzugsanlage 1 in die Nähe des Installationsortes transportiert und dort mit den notwendigen Anschlusssteilen 16 komplettiert. Die alte Kabine 3 wird nun

in der Nähe des obersten Haltes festgesetzt und gesichert und die alten Tragorgane werden demontiert. Nun wird der erfindungsgemässe Antrieb 7 vorzugsweise unter Verwendung der bereits bestehenden Seildurchführungen und einer im Maschinenraum 8 angebrachten Zugeinrichtung 29, an die Schachtdecke 6 gehoben und mittels Hängemodul 25 befestigt. Ein Hilfshebezeug 28 wird jetzt an, am Antrieb 7 vorgesehener, Schnittstelle 15 angebracht. Mit Hilfe dieses Hilfshebezeuges 28 kann nun die Kabine 3 bewegt werden und allfällige Bestandteile der alten Maschinenraumausstattung, wie Antriebsmaschine, Steuerkästen, etc. können mit Hilfe des Hilfshebezeuges 28 transportiert werden. Ist die Erneuerung der übrigen Schachtausrüstung, je nach Umbauvereinbarung ersetzt, können die neuen Tragmittel 2 eingezogen werden, das Hilfshebezeug 28 kann entfernt werden und die Aufzugsanlage 1 ist nach kurzer Umbauzeit wiederum für den Kunden verfügbar. Dieser geschilderte Umbauablauf ist lediglich ein mögliches Beispiel. Es zeigt die vorteilhafte Verwendung des erfindungsgemässen Antriebes 7 auf.

[0047] Eine ergänzende Ausführung zieht vor, dass die Befestigung Tragmittellendverbindung 27 mit einer Überwachung zur Feststellung der Tragmittelspannung versehen ist.

Der Vorteil dieser Ausführung ist, dass bei einer Abweichung der Tragmittelspannung geeignete Massnahmen initialisiert werden können wie beispielsweise eine Anforderung eines Servicefachmannes oder ein Stillsetzen der Aufzugsanlage 1, bevor ein unsicherer Betriebszustand entsteht.

[0048] Die zum Aufzug zugehörnde Steuerung 10 und/oder Antriebsregelung ist vorteilhafterweise im Maschinenraum 8 angeordnet. Alternativ kann sie auch ganz oder teilweise im Schacht 5 oder an einem gut zugänglichen Ort, vorzugsweise in der Nähe des Antriebes, angeordnet werden.

Beim Umbau bestehender Aufzugsanlagen 1 ist vielfach ein Maschinenraum 8 vorhanden. Der Maschinenraum 8 kann in der Regel nicht anderweitig verwendet werden. Somit bietet sich eine Verwendung des Maschinenraumes 8 zur Anordnung der neuen Steuerung 10 und / oder Antriebsregelung an. Die elektrische Verbindung zum Antrieb 7 ist in der Regel einfach durch bestehende Durchbrüche in der Schachtdecke 6 möglich. Besonders vorteilhaft ist dabei, dass ein bestehender Maschinenraum 8 sinnvoll weitergenutzt wird. Abhängig von der bestehenden Anordnung oder Nutzungsmöglichkeit des Maschinenraumes 8 kann die beste Anordnung der Steuerung 10 und/oder der Antriebsregelung gewählt werden.

[0049] Die dargestellten Ausführungsformen und Verfahren sind Beispiele. Kombinationen sind möglich. So können beispielsweise die dargestellten Antriebs- und Umlenkmodule auch einzeln verwendet werden.

Patentansprüche

1. Aufzugsanlage mit einem Antrieb (7), mit Kabine(3) und einem Gegengewicht(4), welcher Antrieb(7) mit mindestens einer Treibscheibe(12), mit mindestens einem zum Treiben der Treibscheibe(12) erforderlichen Motor(21) und mit einem Umlenkmodul (19) versehen ist, wobei der Motor(21) und die Treibscheibe (12) zu einem Antriebsmodul(11) zusammengesetzt sind,
dadurch gekennzeichnet, dass
- das Antriebsmodul (11) und das Umlenkmodul (19) mittels einer Verlängerung (18) miteinander verbunden sind und
 - das Antriebsmodul (11) und das Umlenkmodul (19) mit Schnittstellen (15) versehen sind welche zusammen mit der Verlängerung (18) eine Anpassung des Antriebs(7) an eine erforderliche Tragmitteldistanz ermöglichen und
 - das Antriebsmodul (11) und / oder das Umlenkmodul (19) mit Anschlussteilen(16) versehen sind, welche zur Befestigung des Antriebs (7) innerhalb des Schachtes(5) oder im Maschinenraum(8) verwendet sind.
2. Aufzugsanlage gemäss Anspruch 1,
dadurch gekennzeichnet,
dass das Antriebsmodul(11) mit einer Führungsrolle(20) versehen ist, welche einen von dem Tragmittelabstand unabhängigen Umschlingungswinkel(β) der Treibscheibe(12) durch die Tragmittel(2) gewährleistet wobei der Umschlingungswinkel(β) 90° bis 180° beträgt.
3. Aufzugsanlage gemäss einem der vorgängigen Ansprüche,
dadurch gekennzeichnet,
dass das Antriebsmodul(11) mit einer Überwachungseinrichtung versehen ist, welche die korrekte Treibkraftübertragung von der Treibscheibe(12) zum Tragmittel(2) und / oder die korrekte Spannung der Tragmittel(2) überwacht.
4. Aufzugsanlage gemäss einem der vorgängigen Ansprüche,
dadurch gekennzeichnet,
dass der Motor(21) parallelachsig zur Treibscheibe (12) angeordnet ist und durch einen Treibriemen (23) mit einer Riemenscheibe(22) verbunden ist, die koaxial zur Treibscheibe(12) angeordnet ist oder,
dass der Motor(21) direkt koaxial zur Treibscheibe (12) angeordnet ist oder,
dass der Motor(21) mittels einem Getriebe mit einer Treibscheibenwelle(24) verbunden ist, die koaxial zur Treibscheibe(12) angeordnet ist.
5. Aufzugsanlage gemäss einem der vorgängigen Ansprüche,
dadurch gekennzeichnet,
dass die Schnittstelle(15) des Antriebs-(11) und des Umlenkmoduls(19) eine Fein-Einstellbarkeit der Tragmitteldistanz ermöglicht
6. Aufzugsanlage gemäss einem der vorgängigen Ansprüche,
dadurch gekennzeichnet,
dass das Anschlussteil(16) ein Tragmodul(26) ist, welches an der Schnittstelle(15) des Antriebsmoduls(11) und / oder des Umlenkmoduls(19) angeordnet ist, welches zur Befestigung des Antriebs (7) in einem Maschinenraum(8) oder an einer Schachtwand verwendet ist oder,
dass das Anschlussteil(16) ein Hängemodul(25) ist, welches an der Schnittstelle(15) des Antriebsmoduls(11) und / oder des Umlenkmoduls(19) angeordnet ist, welches zur Aufhängung des Antriebs(7) an einer Schachtdecke(6) verwendet ist, wobei das Hängemodul(25) unter Benutzung bestehender Öffnungen in der Schachtdecke(6), bzw. im Boden des obenliegenden Maschinenraumes(8), an die Schachtdecke(6) gehängt ist, wobei die im Maschinenraum(8) erforderlichen Gegenplatten lang und schmal ausgeführt oder von beliebiger Form sind, und zwischen bestehenden Maschinensockeln(17) angeordnet sind.
7. Aufzugsanlage gemäss einem der vorgängigen Ansprüche,
dadurch gekennzeichnet,
dass das Antriebsmodul(11) und / oder das Umlenkmodul(19) mit Aufhängungen zur Befestigung eines Hilfshebezeug(28) versehen ist und /oder
dass das Antriebsmodul(11) und / oder das Umlenkmodul(19) mit Aufhängungen zur Befestigung einer Tragmittellendbefestigung(27) versehen ist.
8. Aufzugsanlage gemäss einem der vorgängigen Ansprüche,
dadurch gekennzeichnet, dass die Tragmittellendverbindungen(27) mit einer Überwachung zur Feststellung der Tragmittelspannung versehen ist.
9. Aufzugsanlage gemäss einem der vorgängigen Ansprüche,
dadurch gekennzeichnet,
dass die zum Aufzugsanlage zugehörige Steuerung und Antriebsregelung(10) im Maschinenraum (8), im Schacht(5) oder an einem anderen Ort angeordnet ist.
10. Verfahren zum Umbau bestehender Aufzugsanlagen mittels einem Antrieb für eine Aufzugsanlage,

welcher mit mindestens einer Treibscheibe(12), mit einem zum Treiben der Treibscheibe(12) erforderlichen Motor(21) versehen ist, wobei der Motor(21) und die Treibscheibe(12) zu einem Antriebsmodul (11) zusammengebaut sind,

5

dadurch gekennzeichnet, dass

das Antriebsmodul (11) und das Umlenkmodul (19) mittels einer Verlängerung (18) miteinander verbunden werden und das Antriebsmodul (11) und das Umlenkmodul (19) mit Schnittstellen (15) versehen sind welche zusammen mit der Verlängerung (18) eine Anpassung des Antriebs(7) an eine erforderliche Tragmitteldistanz ermöglichen und das Antriebsmodul (11) und / oder das Umlenkmodul (19) mit Anschlussteilen(16) versehen sind, welche zur Befestigung des Antriebs (7) innerhalb des Schachtes(5) oder im Maschinenraum(8) verwendet werden,

10

15

wobei der Antrieb(7) in einzelnen Modulen oder Teilen in die Nähe des Installationsortes gebracht wird und dort zum gesamten Antrieb(7) zusammengebaut wird.

20

25

30

35

40

45

50

55

Figuren

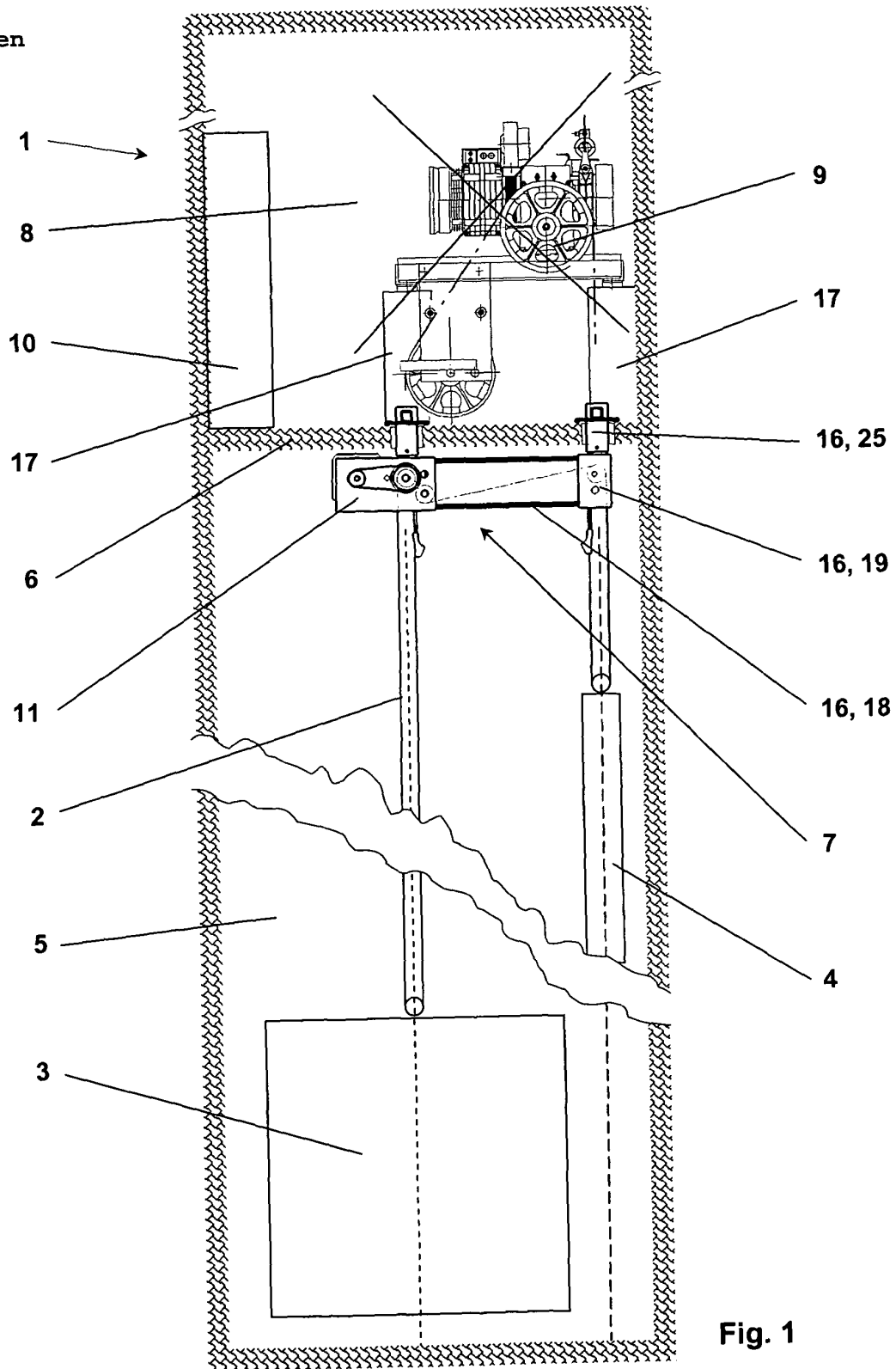


Fig. 1

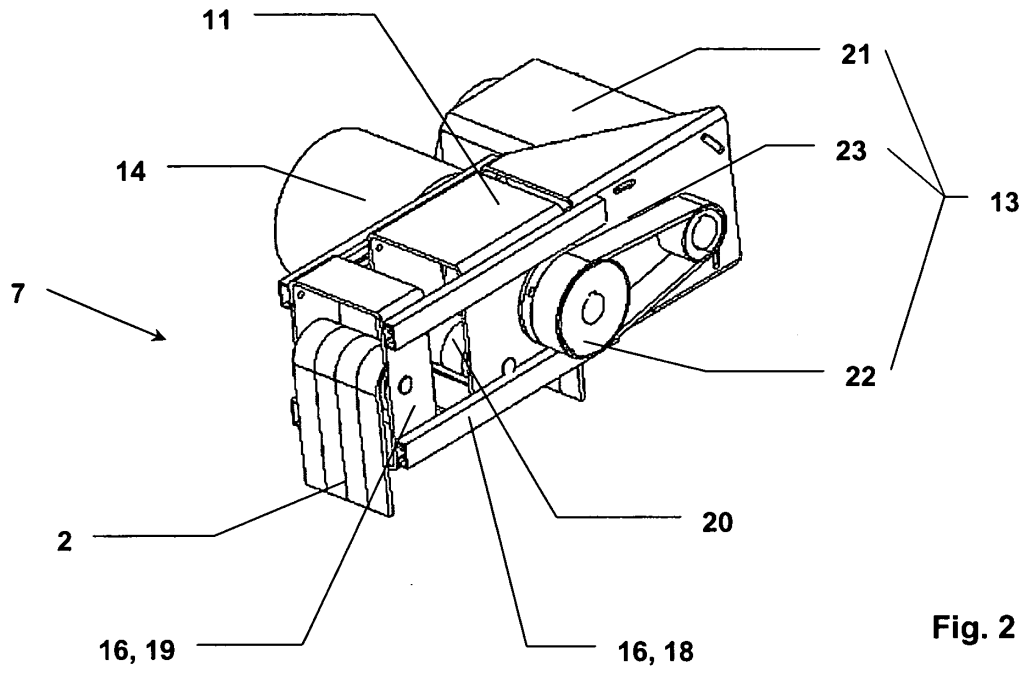


Fig. 2

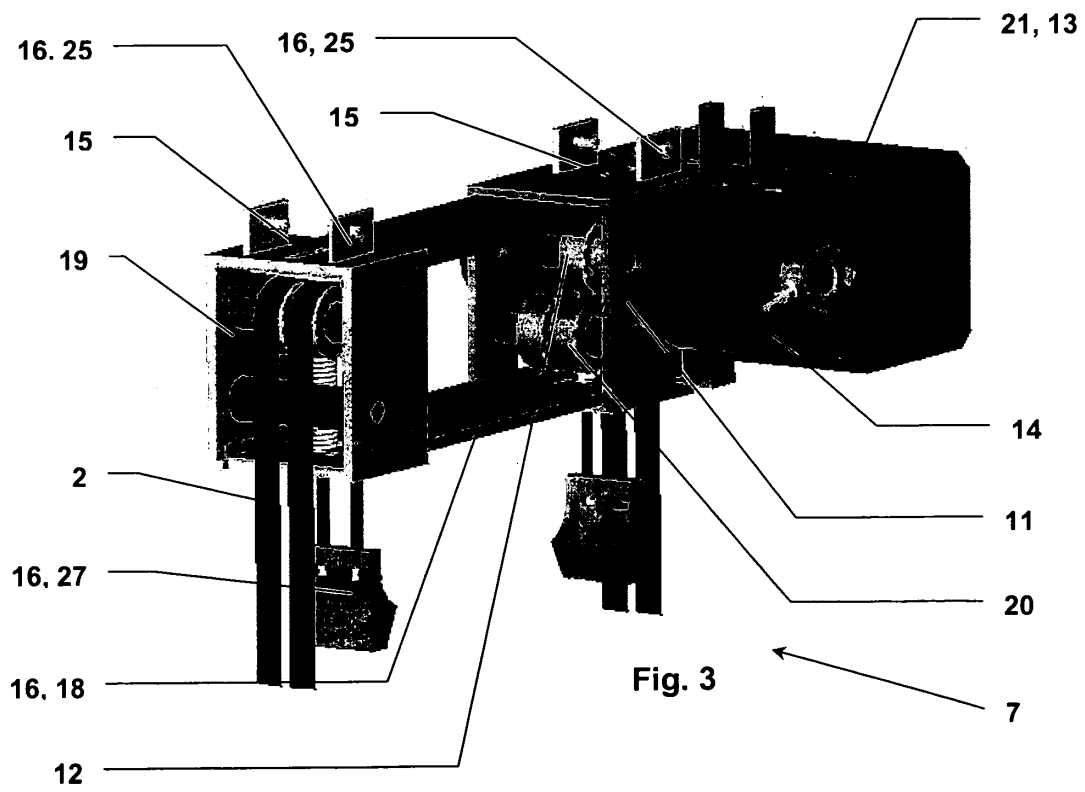


Fig. 3

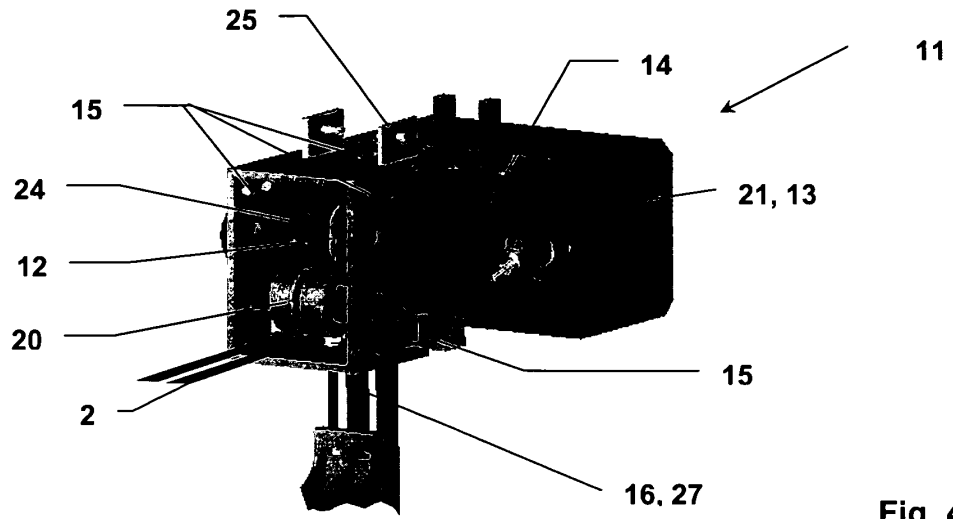


Fig. 4

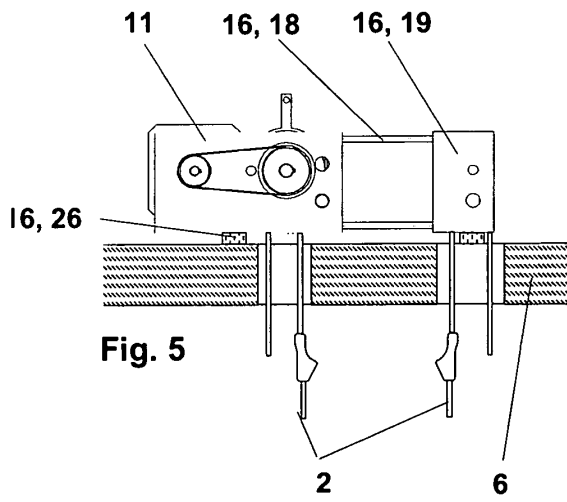
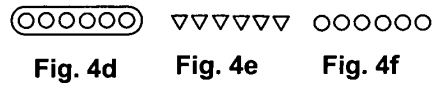
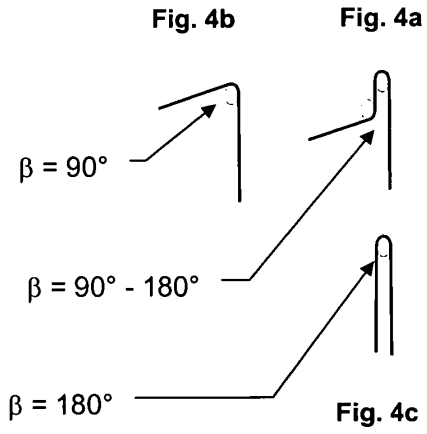


Fig. 5

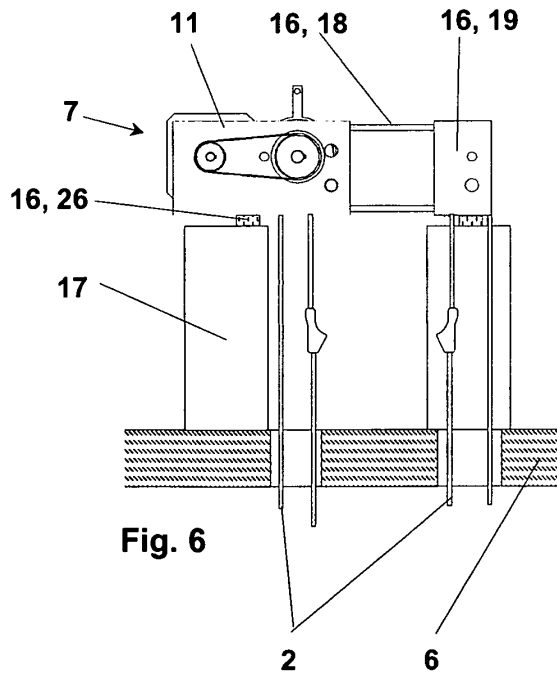


Fig. 6

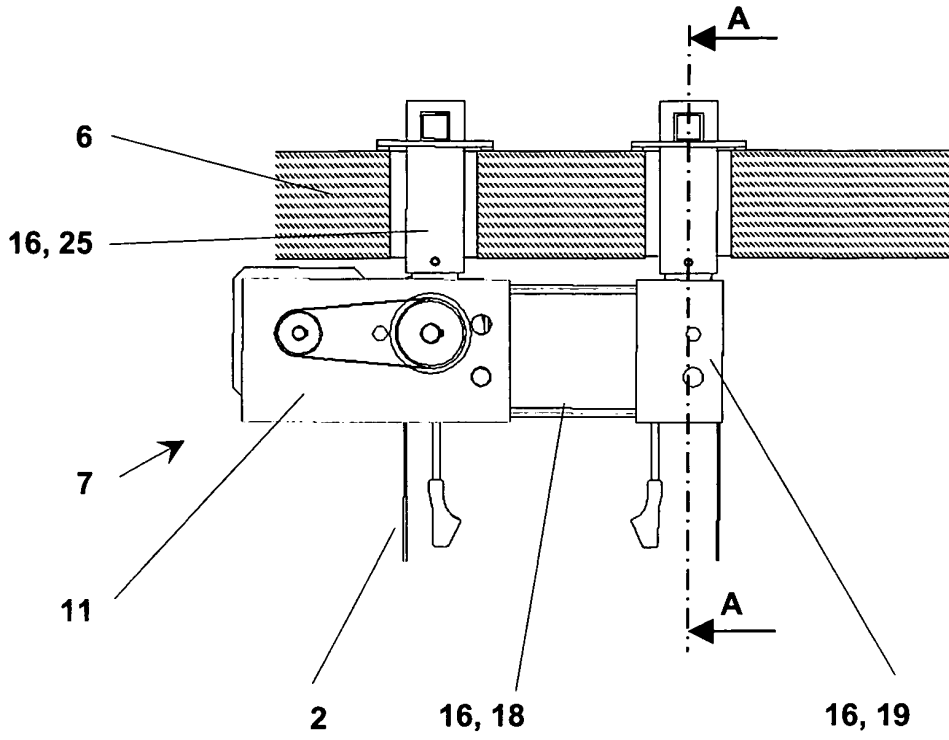
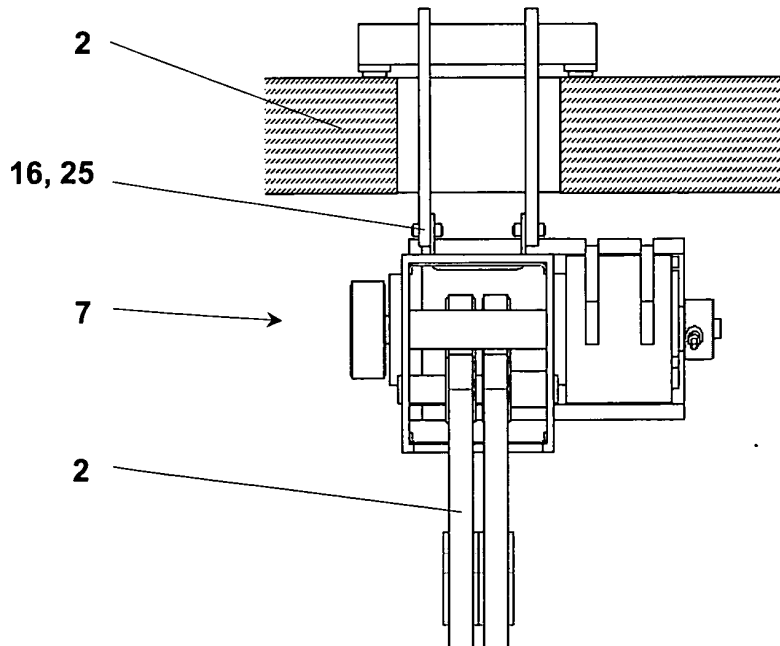


Fig. 7

Fig. 8
A - A



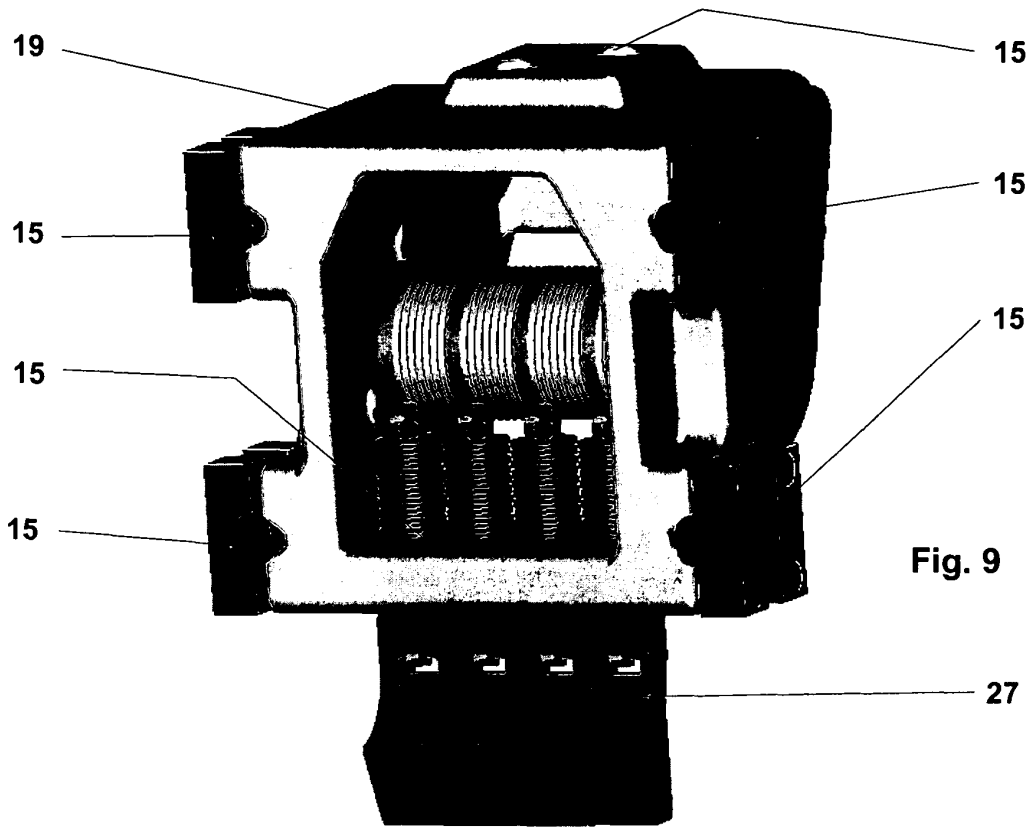


Fig. 9

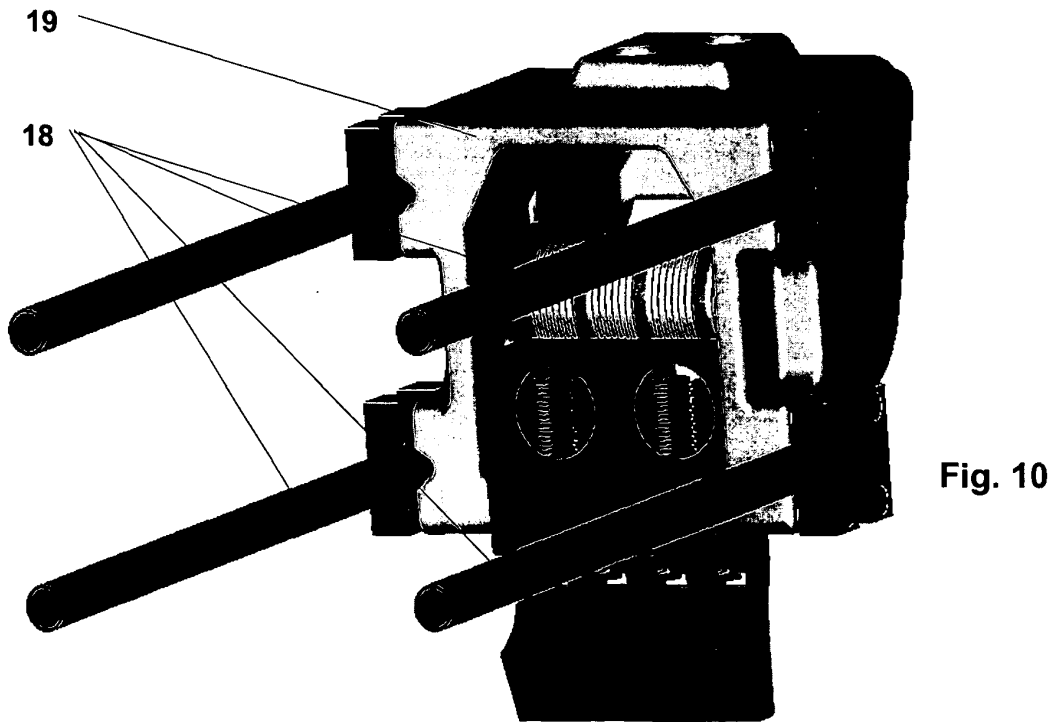


Fig. 10

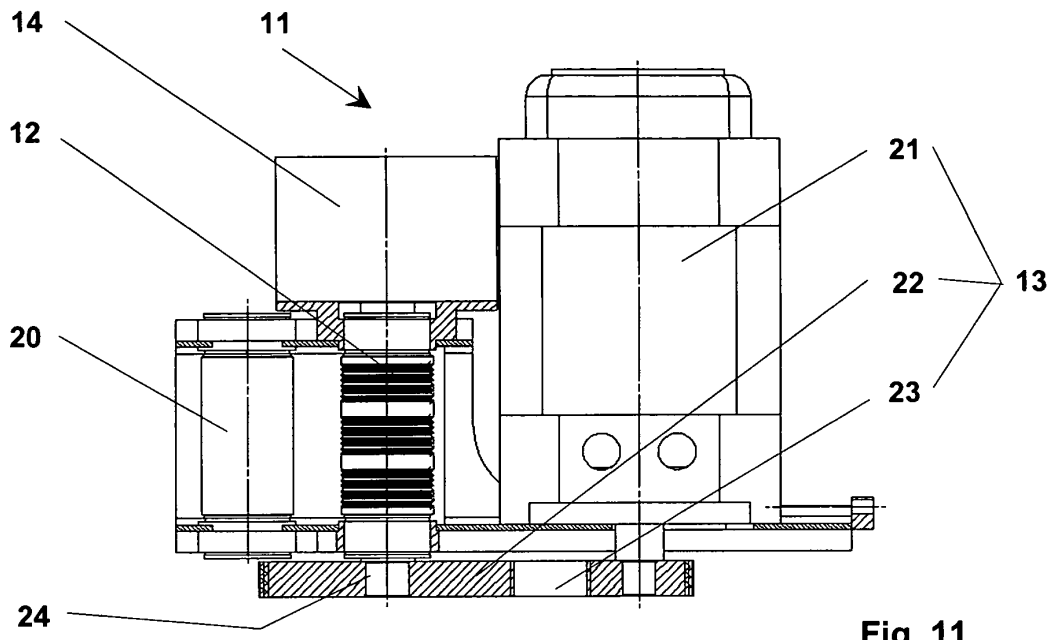


Fig. 11

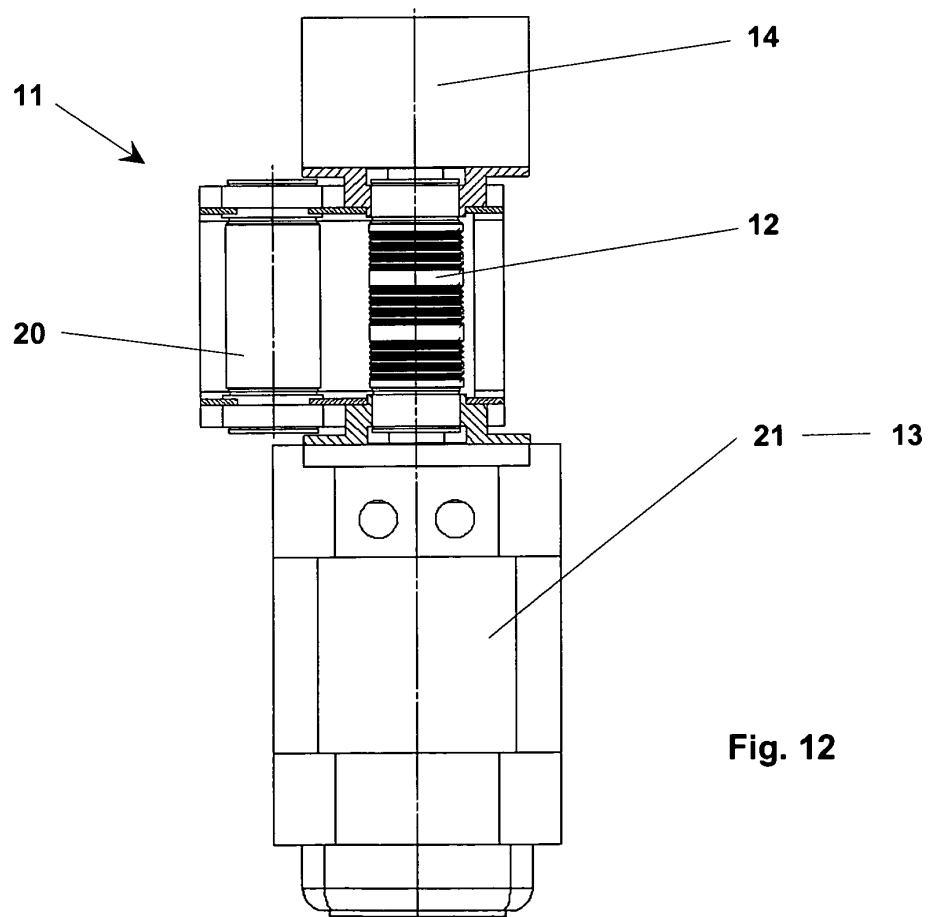
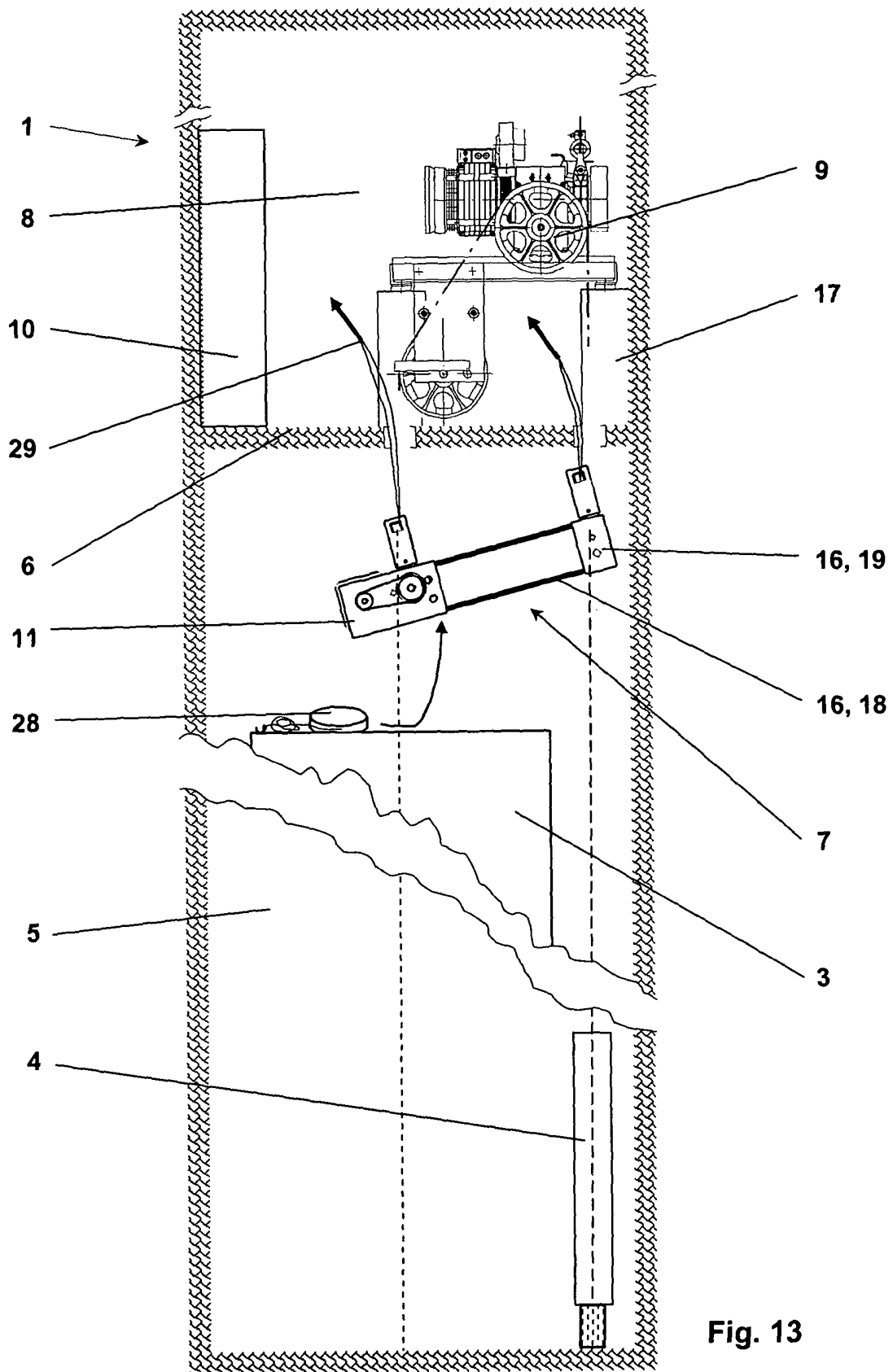


Fig. 12





EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int.Cl.7)
D,X	EP 0 763 495 A (INVENTIO AG) 19. März 1997 (1997-03-19) * das ganze Dokument *	1,4-6	B66B11/08
X	US 6 006 865 A (AMMON URS) 28. Dezember 1999 (1999-12-28) * Zusammenfassung; Abbildungen 1-7 *	1,4-6	
X	US 2003/155188 A1 (CHOLINSKI ANDRZEJ ET AL) 21. August 2003 (2003-08-21) * Absätze [0011] - [0016]; Ansprüche 1-5; Abbildungen 1,2 *	1,4,6,7,10	
A	DE 39 12 575 A (KONE ELEVATOR GMBH) 26. Oktober 1989 (1989-10-26) * Zusammenfassung *	1,3,4	
A	WO 02/08108 A (OTIS ELEVATOR CO) 31. Januar 2002 (2002-01-31) * Spalte 2, Zeilen 1-36 * * Spalte 3, Zeilen 35-41; Abbildung 3 *	1,6	
A	PATENT ABSTRACTS OF JAPAN Bd. 2000, Nr. 23, 10. Februar 2001 (2001-02-10) & JP 2001 171954 A (MITSUBISHI ELECTRIC CORP), 26. Juni 2001 (2001-06-26) * Zusammenfassung *	1,6	RECHERCHIERTES SACHGEBIETE (Int.Cl.7) B66B B66D
A	WO 99/43597 A (ADIFON LEANDRE ; OTIS ELEVATOR CO (US)) 2. September 1999 (1999-09-02) * Zusammenfassung; Abbildungen 1-8 *	1,7	
A	WO 02/079067 A (MITSUBISHI ELECTRIC CORP) 10. Oktober 2002 (2002-10-10) * Absatz [0034]; Abbildung 6 *	1,7	
2 Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			
Recherchenort München		Abschlußdatum der Recherche 12. April 2005	Prüfer Strodel, K-H
KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : nichtschriftliche Offenbarung P : Zwischenliteratur		T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus anderen Gründen angeführtes Dokument & : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument	

EPO FORM 1503 03 82 (P04003)

**ANHANG ZUM EUROPÄISCHEN RECHERCHENBERICHT
 ÜBER DIE EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG NR.**

EP 04 03 0856

In diesem Anhang sind die Mitglieder der Patentfamilien der im obengenannten europäischen Recherchenbericht angeführten Patentdokumente angegeben.
 Die Angaben über die Familienmitglieder entsprechen dem Stand der Datei des Europäischen Patentamts am
 Diese Angaben dienen nur zur Unterrichtung und erfolgen ohne Gewähr.

12-04-2005

Im Recherchenbericht angeführtes Patentdokument		Datum der Veröffentlichung	Mitglied(er) der Patentfamilie		Datum der Veröffentlichung
EP 0763495	A	19-03-1997	CA	2185314 A1	16-03-1997
			EP	0763495 A1	19-03-1997
			JP	9124253 A	13-05-1997
			US	5957242 A	28-09-1999

US 6006865	A	28-12-1999	AT	273916 T	15-09-2004
			AT	237550 T	15-05-2003
			CA	2220582 A1	11-05-1998
			DE	59709841 D1	22-05-2003
			DE	59711862 D1	23-09-2004
			EP	1118575 A2	25-07-2001
			EP	1471027 A1	27-10-2004
			EP	0841283 A1	13-05-1998
			ES	2197280 T3	01-01-2004
			JP	10139321 A	26-05-1998

US 2003155188	A1	21-08-2003	CN	1439594 A	03-09-2003
			EP	1338546 A1	27-08-2003

DE 3912575	A	26-10-1989	FI	881811 A	19-10-1989
			AU	616955 B2	14-11-1991
			AU	3306589 A	19-10-1989
			CA	1312391 C	05-01-1993
			DE	3912575 A1	26-10-1989
			GB	2217285 A ,B	25-10-1989
			US	4936136 A	26-06-1990

WO 0208108	A	31-01-2002	US	6619433 B1	16-09-2003
			BR	0112673 A	01-07-2003
			CN	1446173 A	01-10-2003
			EP	1311452 A2	21-05-2003
			JP	2004504239 T	12-02-2004
			WO	0208108 A2	31-01-2002

JP 2001171954	A	26-06-2001	KEINE		

WO 9943597	A	02-09-1999	US	2002000346 A1	03-01-2002
			US	6739433 B1	25-05-2004
			BR	9908227 A	31-10-2000
			BR	9908228 A	31-10-2000
			BR	9908230 A	31-10-2000
			BR	9908303 A	04-09-2001
			BR	9908304 A	31-10-2000
			BR	9908305 A	31-10-2000
			CN	1234362 A	10-11-1999
			CN	1229764 A ,C	29-09-1999

EPC FORM P0461

Für nähere Einzelheiten zu diesem Anhang : siehe Amtsblatt des Europäischen Patentamts, Nr.12/82

**ANHANG ZUM EUROPÄISCHEN RECHERCHENBERICHT
 ÜBER DIE EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG NR.**

EP 04 03 0856

In diesem Anhang sind die Mitglieder der Patentfamilien der im obengenannten europäischen Recherchenbericht angeführten Patentdokumente angegeben.

Die Angaben über die Familienmitglieder entsprechen dem Stand der Datei des Europäischen Patentamts am
 Diese Angaben dienen nur zur Unterrichtung und erfolgen ohne Gewähr.

12-04-2005

Im Recherchenbericht angeführtes Patentdokument	Datum der Veröffentlichung	Mitglied(er) der Patentfamilie	Datum der Veröffentlichung	
WO 9943597	A	CN 1292051 A	18-04-2001	
		CN 1291960 A	18-04-2001	
		CN 1313827 A	19-09-2001	
		CN 1342130 A	27-03-2002	
		CN 1298367 A	06-06-2001	
		CN 1299333 A	13-06-2001	
		DE 69908908 D1	24-07-2003	
		DE 69908908 T2	19-05-2004	
		DE 69914577 D1	11-03-2004	
		DE 69914577 T2	05-01-2005	
		EP 1391413 A2	25-02-2004	
		EP 1028911 A1	23-08-2000	
		EP 1064216 A2	03-01-2001	
		EP 1056676 A1	06-12-2000	
		EP 1056679 A2	06-12-2000	
		EP 1056675 A1	06-12-2000	
		EP 1060305 A1	20-12-2000	
		EP 1042209 A2	11-10-2000	
		EP 1042210 A2	11-10-2000	
		EP 1042211 A1	11-10-2000	
		EP 1037847 A2	27-09-2000	
		EP 1023236 A1	02-08-2000	
		EP 1066213 A1	10-01-2001	
		EP 1097101 A1	09-05-2001	
		EP 1097102 A1	09-05-2001	
		ES 2188296 A1	16-06-2003	
		ES 2199611 A1	16-02-2004	
		ES 2196781 T3	16-12-2003	
		ES 2211130 T3	01-07-2004	
		JP 2002504469 T	12-02-2002	
		JP 2002504470 T	12-02-2002	
		JP 2002504471 T	12-02-2002	
		JP 2002504472 T	12-02-2002	
JP 2002504473 T	12-02-2002			
JP 2002505240 T	19-02-2002			
PT 1056679 T	28-11-2003			
PT 1023236 T	30-06-2004			
RU 2211888 C2	10-09-2003			
TW 378194 B	01-01-2000			
TW 479050 B	11-03-2002			
-----	-----	-----	-----	
WO 02079067	A	10-10-2002	WO 02079067 A1	10-10-2002
			EP 1405812 A1	07-04-2004
-----	-----	-----	-----	

EPC FORM P0461

Für nähere Einzelheiten zu diesem Anhang : siehe Amtsblatt des Europäischen Patentamts, Nr.12/82