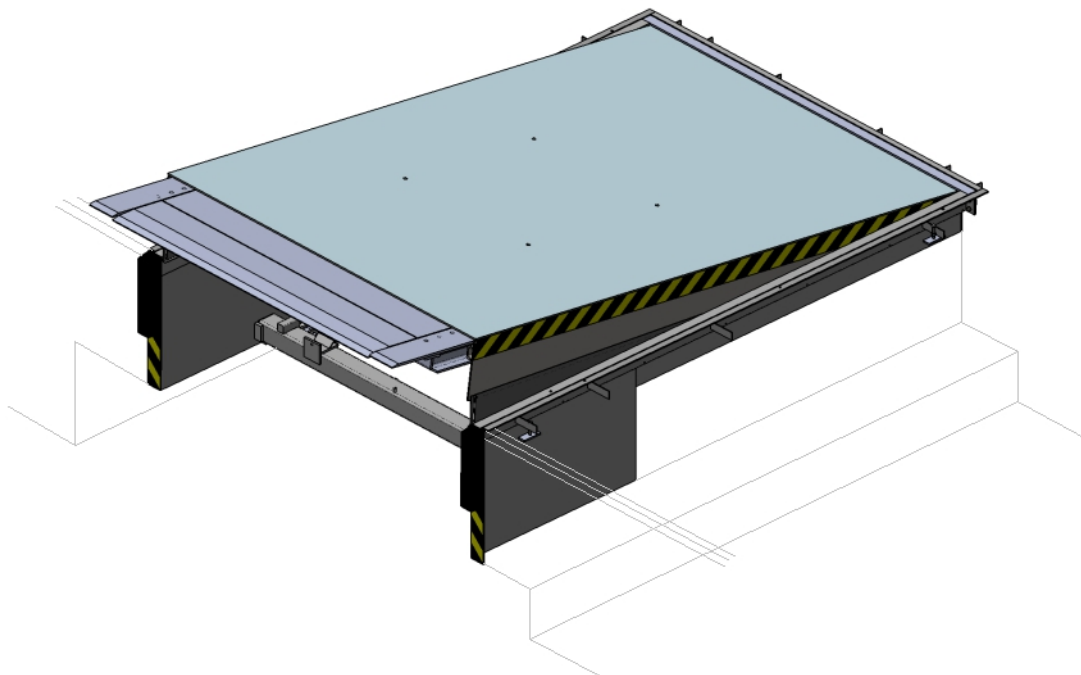




Produktdatenblatt

Hydraulische Überladebrücke mit Vorschub

Typ: PT

Tragfähigkeit: 60 kN

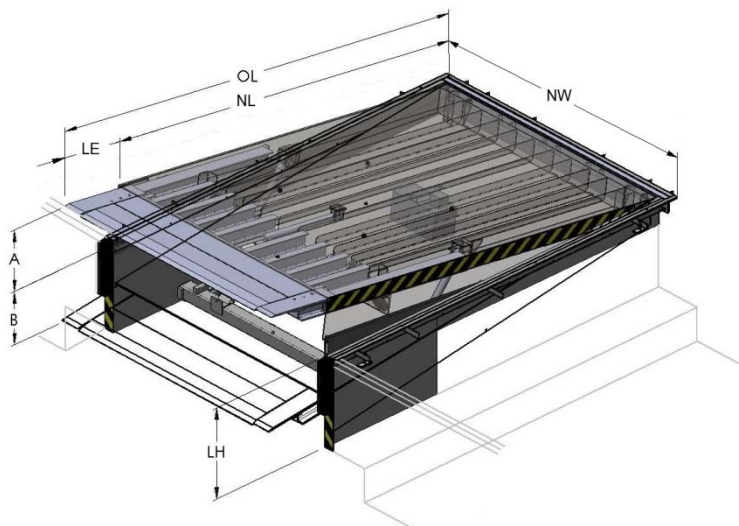
Inhalt

1.	Allgemeine Informationen	3
	Übersicht Nenngößen.....	3
	Standard.....	4
	Optionen.....	4
	Konstruktiver Aufbau	4
2.	Vorschub	5
	Standard-Vorschub.....	5
	Vorschuboptionen.....	5
3.	Plateau	6
	Stärke des Tränenbleches	6
	Fußschutz.....	6
	Brückenspaltabdichtung	7
	Antirutsch- und Antidröhnbeschichtung.....	7
	Sichtschutzplane	8
	Plateauisolierung	8
	Verladestellenisolierung ISO-KIT	8
4.	Oberfläche / Lackierung.....	8
5.	Hydraulik	8
6.	Rahmen/ Einbaustelle.....	9
	T- Brückenrahmen zum Einbetonieren.....	9
	W- Brückenrahmen (in Verbindung mit einem Vorabrahmen)	10
	F- Flachstahlrahmen (Brückenaustausch)	11
	P- Pitrahmen.....	12
	B- Boxrahmen.....	12
7.	Zubehör	13
	Radkeil	13
	Ampelanlage.....	13
	Verladeleuchte.....	13
	Einfahrhilfen.....	13
8.	Ihr Kontakt	14

1. Allgemeine Informationen

Über 15 Jahre Erfahrung in Konstruktion und Fertigung von Verladetechnik sind in diesen Vorschubbrücken eingeflossen und machen sie zu einem Spitzenprodukt moderner Verladetechnik. Als elektrohydraulische Version wird sie per Knopfdruck bedient und folgt nach der passgenauen Positionierung des Auflagers den Höhenbewegungen des Fahrzeuges während des Verladevorganges (automatische Schwimmeinstellung). Der Vorteil dieses Überladebrückentyps liegt in der größtmöglichen Flexibilität der Auflagerlänge. Durch dieses Feature ist eine effektive Abfertigung auch von nicht 100% korrekt positionierten Fahrzeugen gewährleistet, aufwendiges Neupositionieren des LKWs entfällt. Die Überladebrücke wird einschließlich Rahmen geliefert und als Kompakteinheit in einem Arbeitsgang in die Rampendecke eingehängt, zusätzliche Abstützungen in der Einbaustelle werden nicht benötigt. Erhebliche Baukostenersparnisse und die Unterfahrbarkeit mit Ladebordwänden sind die Vorteile dieser Bauweise. Alternative Rahmenformen sind je nach Einbausituation erhältlich. Die Tragfähigkeit entspricht der Achslast unter Berücksichtigung des ungünstigsten Belastungsfalles. Die Überladebrücke erfüllt die neueste europäische Norm DIN EN 1398 und trägt das GS-Zeichen.

Übersicht Nenngrößen



- NL Nennlänge
- NW Nennbreite
- OL Gesamtlänge [NL + LE]
- LE Vorschublänge
- LH Bauhöhe
- A Obere Überbrückung
- B Untere Überbrückung

Gemäß DIN EN 1398 ist ein Betreiben der Überladebrücke außerhalb des erlaubten Neigungswinkels von $\pm 12,5\%$ (ca. $\pm 7^\circ$) nicht zulässig.
Der angegebene Wert darf nur überschritten werden, wenn der Betreiber jegliche Rutschgefahr ausschließt (z. B. durch trockene und saubere Oberflächen).

Überladebrücken		LE=500		LE=1000	
NL	LH	A	B	A	B
1750	700	250	350	-	-
2000	600	300	290	360	360
2000	700	315	405	390	480
2250	700	300	405	360	470
2500	600	350	270	410	310
2500	700	470	400	555	460
2750	700	450	400	520	450
3000	600	430	250	500	280
3000	700	450	400	520	450
3500	800	520	400	590	450
4000	800	500	410	560	450
4500	800	500	410	555	450

Nennbreite (NW) 1750, 2000, 2100, 2200, 2250, 2400 für alle Größen

Alle Maße in mm.

Tragkraft für alle Größen 60 kN (dynamisch), 84 kN (statisch)

Andere Tragkräfte und Größen auf Anfrage möglich.

Standard

Auflager (Stahl)	Vorschub: 500 mm Anschliff 40 mm Tränenblechstärke 13 mm/15 mm
Plateau	Tränenblechstärke 8 mm/10 mm
Rahmen	T-Rahmen (Brückenrahmen zum Einbetonieren) W-Rahmen (in Verbindung mit Vorabrahmen) Pit- Rahmen (nur für Ausführung „ohne Unterfahrbarkeit“) NL ≤ 3000 mm
Oberfläche	Lackierung RAL 5010, RAL 7016
Hydraulik	Hydraulikaggregat (1,5 kW) Zwei Plungerzylinder mit Notstopventil Ein Vorschubzylinder
Steuerung	Steuerung mit Autotaster

Optionen

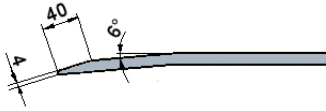
Auflager (Stahl)	Vorschub: 1000 mm (ab Nennlänge 2000 mm) Anschliff 100 mm Vorschub mit seitlichen 125 mm Schrägschnitt Vorschub mit seitlichen 150 mm Einstossungen (nur Vorschub 500 mm) mit Tränenblechstärke 13 mm/15 mm
Rahmen	F-Rahmen (für Brückenaustausch) Box-Rahmen Stufenversion
Oberfläche	Lackierung in verschiedenen RAL-Farben und Schichtdicken Feuerverzinkung
Hydraulik	Bio-Öl Niedrigtemperaturöl (- 30°C bis + 60°C)
Steuerung	Kombisteuerung
Sonstiges	Brückenspaltabdichtung EPDM Antirutsch-/ Antidröhnbeschichtung Plateauisolierung ISO-Paneele 40 mm, 60 mm ISO KIT 40 mm/ 60 mm/ 80 mm Sichtschutzplane

Konstruktiver Aufbau

Die Vorschubbrücke PT ist CE gekennzeichnet und entspricht der DIN EN 1398 in vollem Umfang und ist berechtigt das GS-Zeichen zu führen. Die Standardtragkraft von 60 kN (Achslast dynamisch) ist entsprechend der DIN EN 1398 für eine Radaufstandsfläche von je 100x150 mm ausgelegt. Höhere Punktlasten sowie größere Tragkräfte sind auf Anfrage kurzfristig lieferbar.

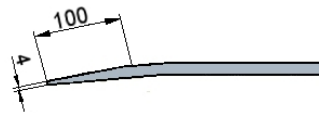
2. Vorschub

Standard-Vorschub



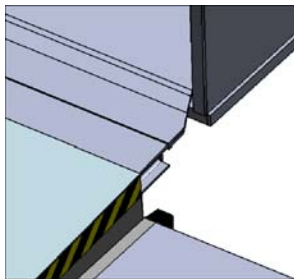
Der Vorschub besteht aus einem Tränenblech 13/15 mm. Aus ergonomischen Gründen ist der vordere Teil des Vorschubs im vorderen Bereich 6° abgewinkelt und verfügt über einen 40 mm Anschlag. Durch diese Maßnahme ist ein Beladen durch Fahrzeuge mit sehr geringer Bodenfreiheit ohne Probleme möglich.

Vorschuboptionen



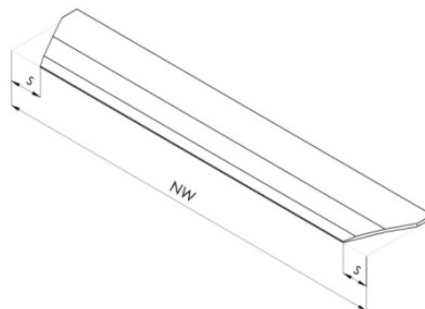
Anschlag 100 mm

Durch die Verlängerung des Anschliffs ergibt sich ein noch komfortabler Übergang vom Vorschub zur LKW-Ladefläche.



Seitlicher Schrägschnitt

Durch die Option beidseitiger Schrägschnitt wird die Auflagefläche des Vorschubs reduziert. Dadurch können auch schmale oder nicht genau positionierte LKW be- und entladen werden. Empfohlen für Nennbreite > 2200 mm.

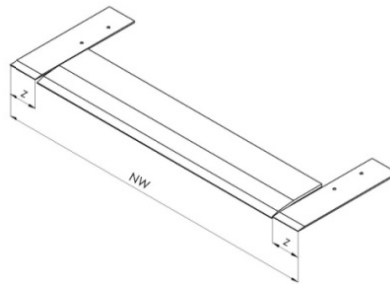


s (abgeschrägt; s = 125 mm)

Seitliche Einstossungen

Optional ist die Überladebrücke auch in einer Ausführung mit seitlichen Einstossungen lieferbar.

Das Auflager besteht dann aus einem mittleren Teil und links bzw. rechts je einem Außenteil. Die Außenteile fahren unabhängig von dem mittleren Teil nach hinten. Die Auflageflächenbreite wird dadurch selbsttätig verkleinert, so dass auch LKWs mit schmalen Ladeflächen abgefertigt werden können. Beim vollständigen Einfahren des Vorschubes, rasten die Außenteile automatisch in die Ursprungsposition ein. Das mittlere Teil und die beiden Außenteile werden so beim nächsten Verladevorgang wieder gemeinsam ausgefahren. Empfohlen für Nennbreite >2200 mm.



Einstossungen
 $z = 150\text{mm}$
(nur für Vorschub 500)

3. Plateau

Stärke des Tränenbleches

Das Plateau der Vorschubbrücke besteht aus hochwertigem Tränenblech (Material S235JRG2) und wird in 8/10 mm geliefert. Es wird verstärkt durch spezielle Unterzüge, die sowohl eine optimale Festigkeit als auch eine ausreichende Querverwindbarkeit von bis zu 10% der Plateaubreite gewährleistet.

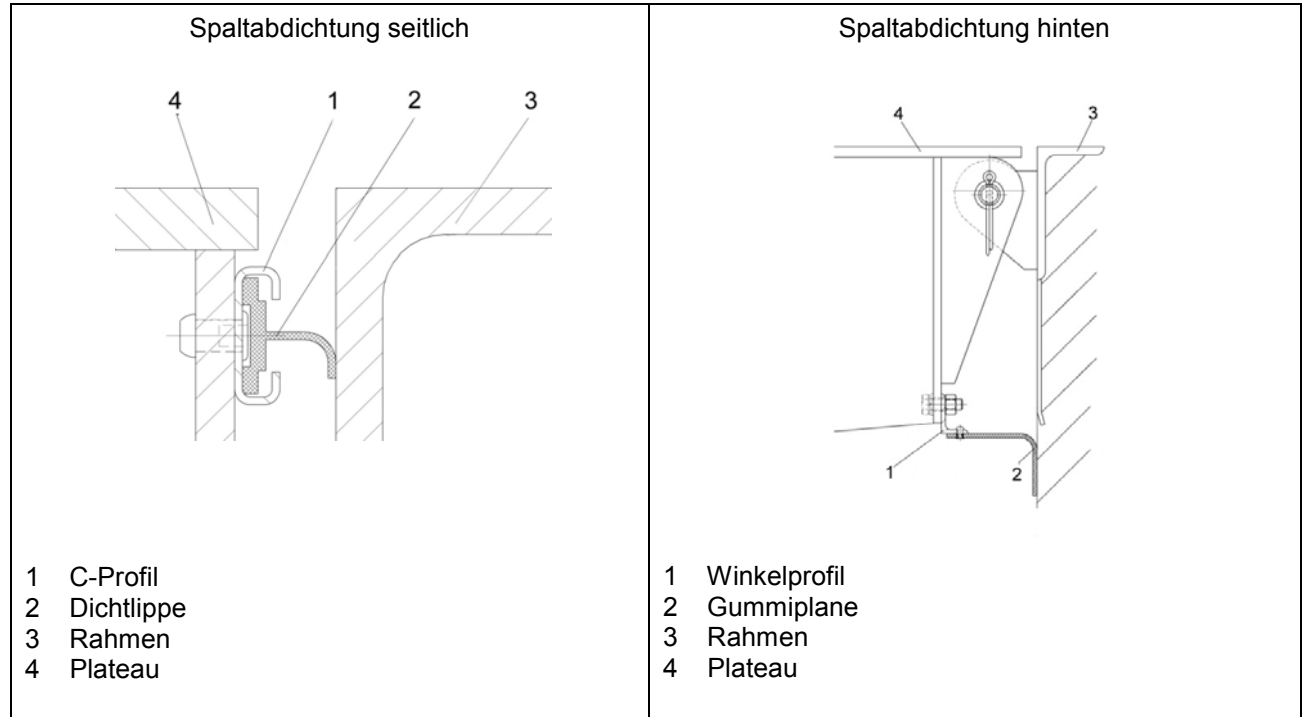
Fußschutz

Die Überladebrücke verfügt standardmäßig über seitliche Schutzbleche und verhindern das Einquetschen der Füße beim Absenken der Brücke.

Brückenspaltabdichtung

Um den Spalt zwischen der Überladebrücke und der Einbaustelle abzudichten empfehlen wir die Verwendung unserer Brückenspaltabdichtung.

Der Vorteil dieser Bauweise ist, dass die Zugluft im Gebäude reduziert, die Arbeitsbedingungen verbessert und die Energieeinsparungen gesteigert werden. Die Brückenspaltabdichtung EPDM verläuft dreiseitig umlaufend.

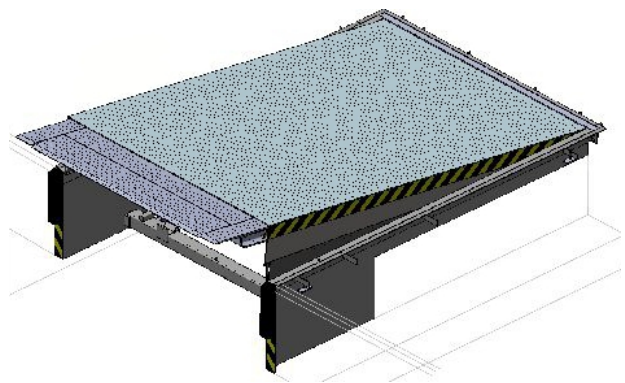


Antirutsch- und Antidröhnbeschichtung

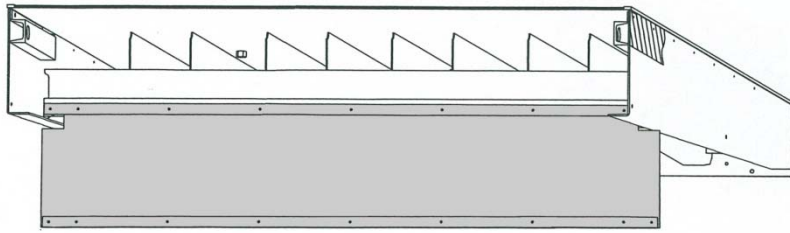
Optional ist es möglich das Plateau und den Vorschub zu beschichten. Das Material besteht aus hochelastischer und lösemittelfreier Polyurethan-Beschichtung in einer Materialstärke von 3-4 mm, gefüllt mit scharfkantigem Basaltbruch der Körnung 1-1,6 mm.

Die Beschichtung bietet eine hohe Rutsicherheit und garantiert eine lärmreduzierende Wirkung.

Die Antirutschbeschichtung wird auf profiliertem Material aufgebracht. So bleiben selbst bei einer Beschädigung die Anforderungen der DIN EN 1398 an Rutschhemmung gewährleistet.



Sichtschutzplane



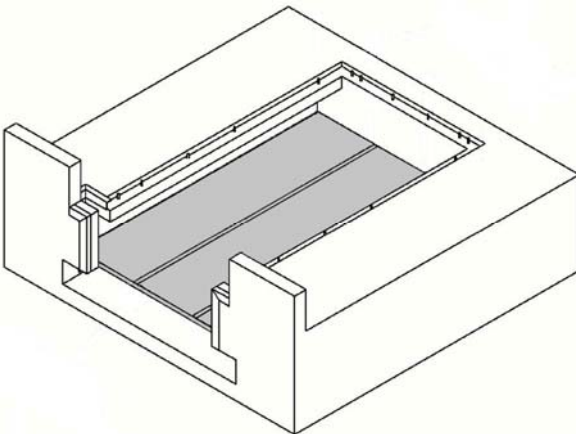
Die Sichtschutzplane aus PVC verhindert, dass unter die Überladebrücke Zugluft und Schmutz gelangen.

Plateauisolierung

In Zeiten von Energieeinsparungen ist es besonders wichtig den Ladezonenbereich optimal abzudichten. Liegt die Überladebrücke außerhalb der Toröffnung, so verhindert die Plateauisolierung das Eindringen von Warm-/ bzw. Kaltluft in den Innenbereich.

Die Isolierung besteht aus 40 mm bzw. 60 mm starker Isolierpaneele.

Verladestellenisolierung ISO-KIT



Trotz innenliegender Überladebrücke, außen montierter Torabdichtung und isoliertem Sektionaltor entweicht viel Energie über die Verladebrücke aus dem Gebäude.

Durch die Abdichtung mit ISO-Paneele unterhalb der Verladebrücke wird der Wärme- oder Kälteverlust, gerade in temperaturregeführten Hallen und Tiefkühlagarn minimiert.

Die ISO-Paneele wird aus zwei Stahldeckschalen mit dazwischenliegendem PUR-Hartschaum hergestellt und verfügt über hervorragende Dämmwerte. Sie ist in den Stärke 40 mm, 60 mm und 80 mm lieferbar.

4. Oberfläche / Lackierung

Die einzelnen Baugruppen der Überladebrücke werden vor dem Zusammenbau sandgestrahlt und mit einem Zweikomponentenlack beschichtet. Standardmäßig werden die Brücken in den Farben RAL 5010 bzw. RAL 7016 und einer Schichtdicke von 80 µm geliefert. Weitere RAL-Farben und Schichtdicken bis zu 160 µm sind optional möglich.

Um den Korrosionsschutz zu erhöhen kann die Überladebrücke mit feuerverzinkten Stahlteilen geliefert werden.

5. Hydraulik

Angetrieben wird die Überladebrücke von einem hydraulischem Unterölggregat (1,5 kW), dass sich in der Vergangenheit 1000-fach bewährt hat. Das geschlossene System arbeitet zuverlässig auch in schwierigen Bedingungen und zeichnet sich durch seine Unempfindlichkeit gegen Staub

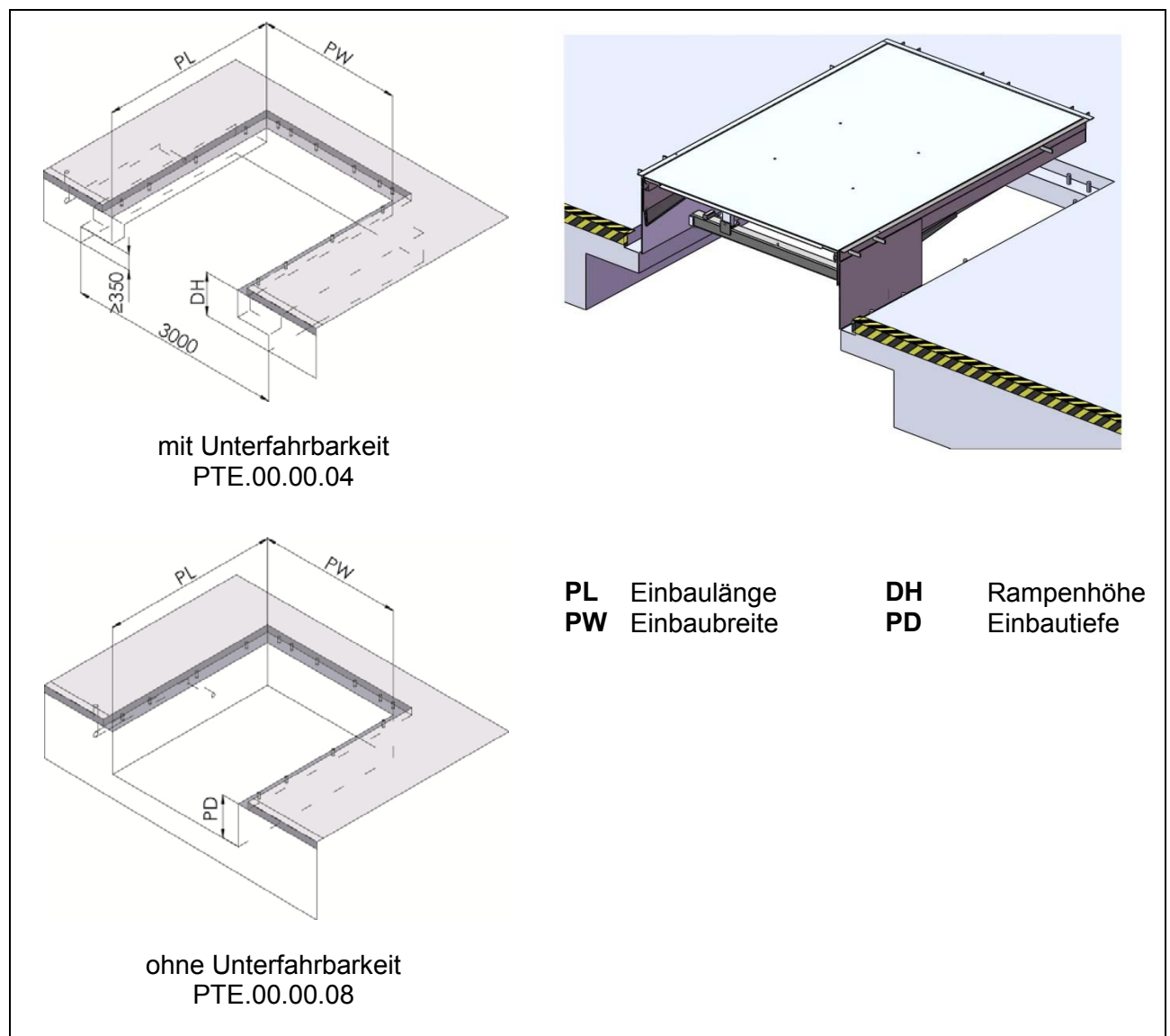
und Schmutz aus. Für den Einsatz in Kühlzonen bieten wir ein speziell für diese niedrigen Temperaturen ausgelegtes Hydrauliköl an.

Die Überladebrücke wird durch zwei Hubzylinder (Ø35 mm) angehoben, die einen sicheren horizontalen Stand der Brücke garantieren, falls der LKW während des Verladens die Verladestelle verlässt. Gewährleistet wird in diesem Fall das erforderliche Stoppen der vertikalen Abwärtsbewegung durch speziell für diesen Zweck entwickelte Notstopppventile in den Hubzylindern. Das Vorfahren des Vorschubes erfolgt durch einen Vorschubzylinder (Kolbenstangen- Ø 22 mm)

6. Rahmen/ Einbaustelle

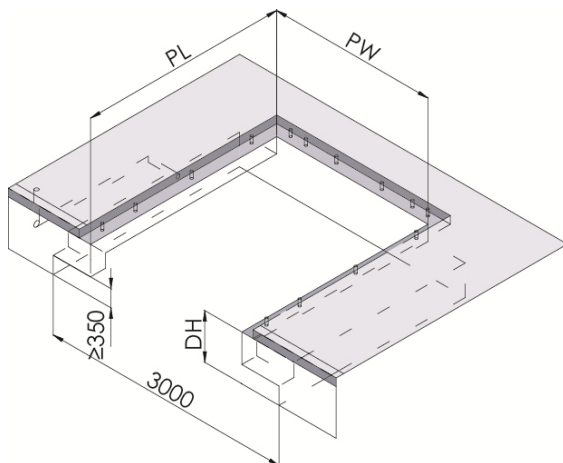
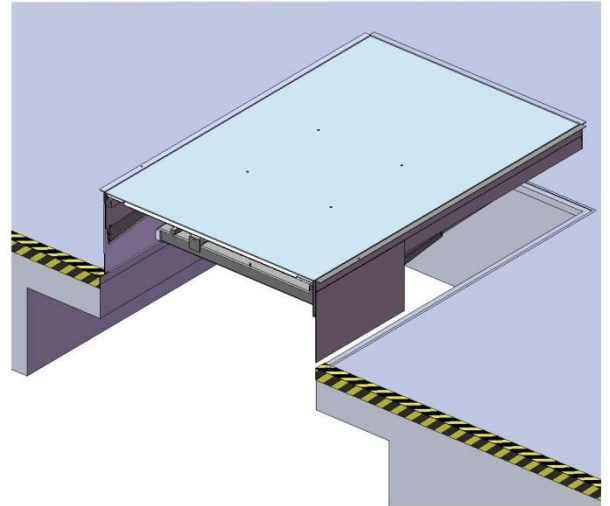
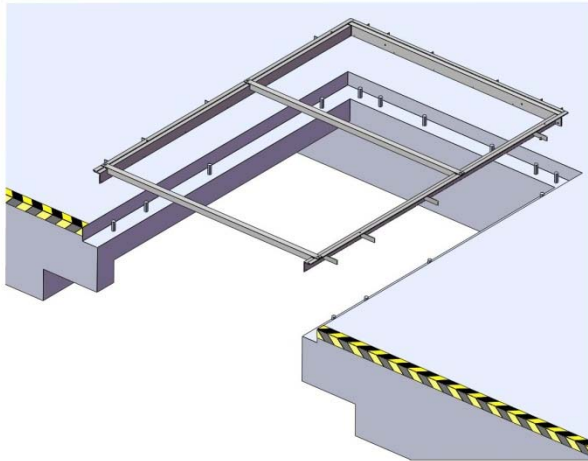
T- Brückenrahmen zum Einbetonieren

Die Überladebrücke wird direkt in Beton eingegossen - schnelle und saubere Montage in einem Arbeitsgang.

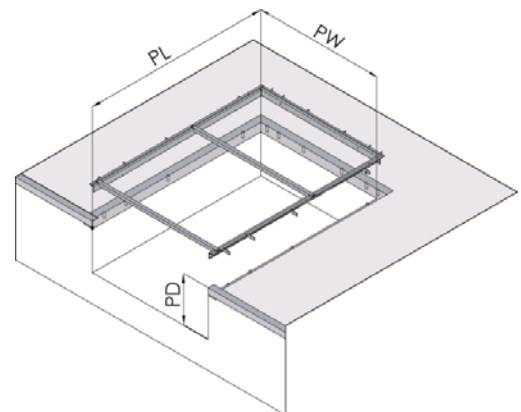


W- Brückenrahmen (in Verbindung mit einem Vorabrahmen)

Der Vorabrahmen kann bereits vor der Montage der Überladebrücke in die Bodenplatte eingebaut werden. Die Überladebrücke wird anschließend nur noch am Vorabrahmen verschweißt. Die Grubenvorbereitung ist identisch mit der T-Rahmen Grubenvorbereitung, um eine größtmögliche Flexibilität zu garantieren.



mit Unterfahrbarkeit
PTE.00.00.04



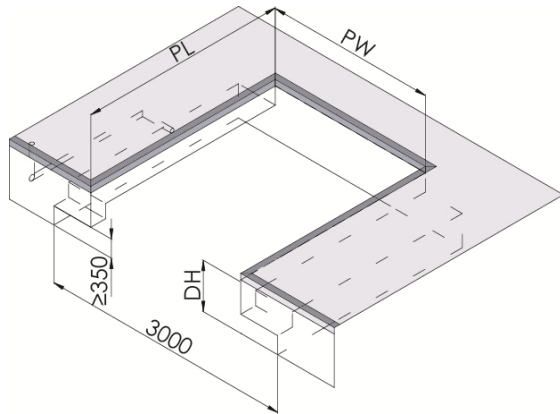
ohne Unterfahrbarkeit
PTE.00.00.08

PL Einbaulänge
PW Einbaubreite

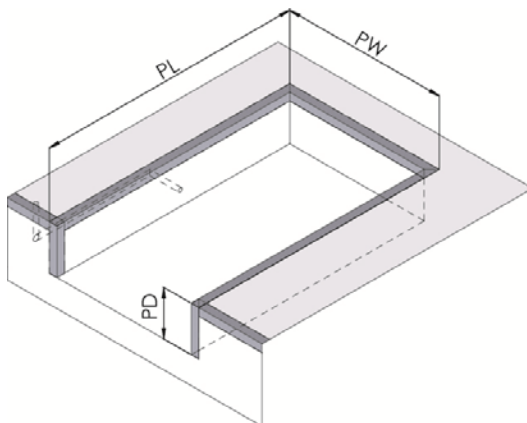
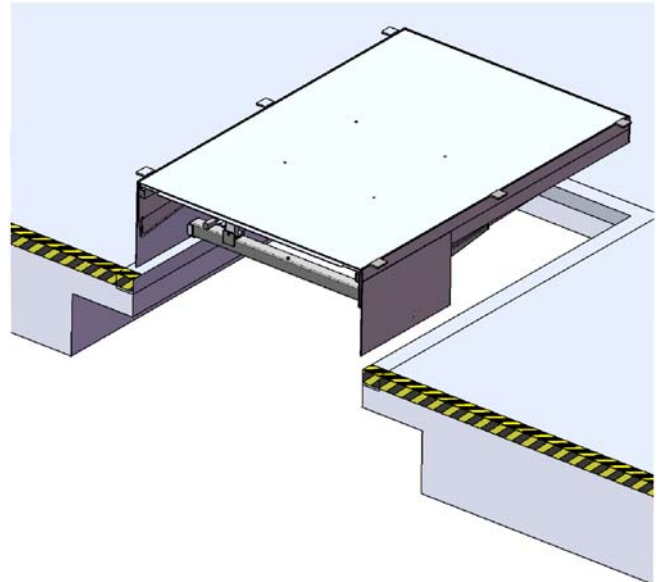
DH Rampenhöhe
PD Einbautiefe

F- Flachstahlrahmen (Brückenaustausch)

Problemloses Auswechseln der Überladebrücke. Beim F-Rahmen wird die existierende Brücke aus der Grube geschnitten und durch eine entsprechende neue Brücke ersetzt. Der Bestandsrahmen wird weiter verwendet. Voraussetzung ist, dass der Rahmen entsprechend tragfähig ist. Auf diese Weise können aufwendige Betonarbeiten entfallen.



mit Unterfahrbarkeit
PTE.00.00.22



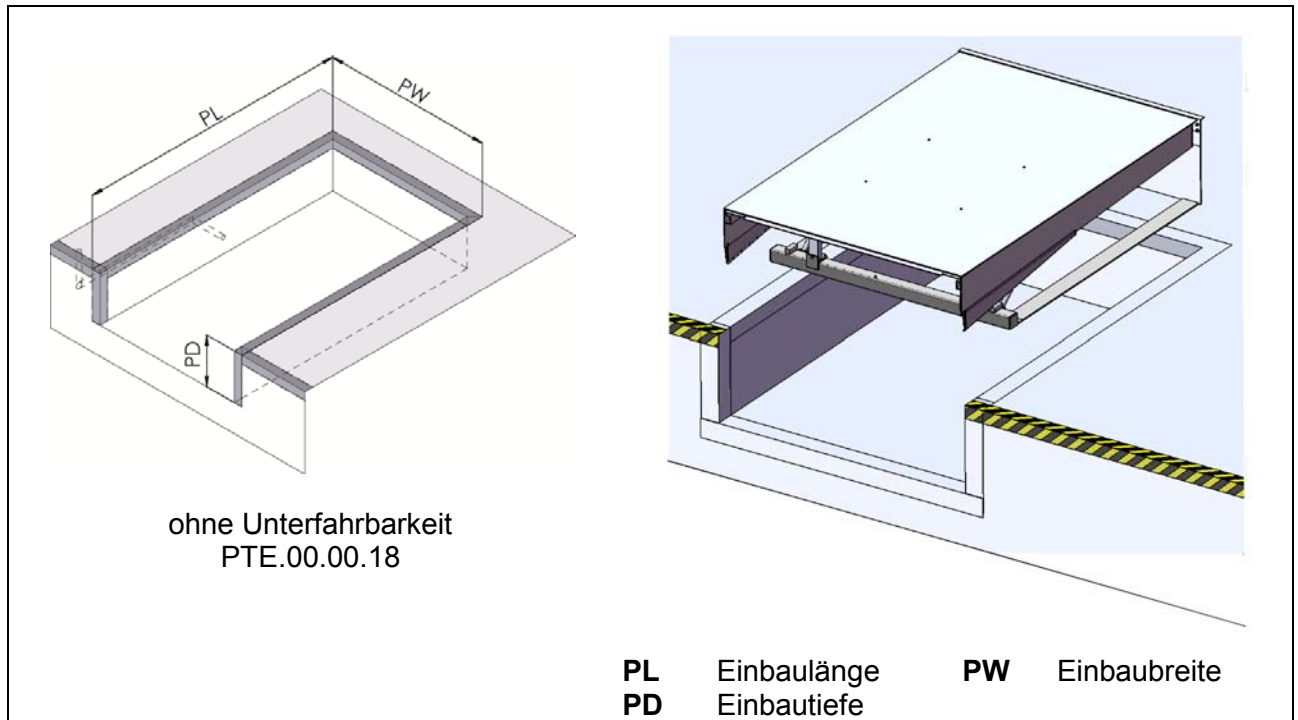
ohne Unterfahrbarkeit
PTE.00.00.19

PL Einbaulänge
PW Einbaubreite

DH Rampenhöhe
PD Einbautiefe

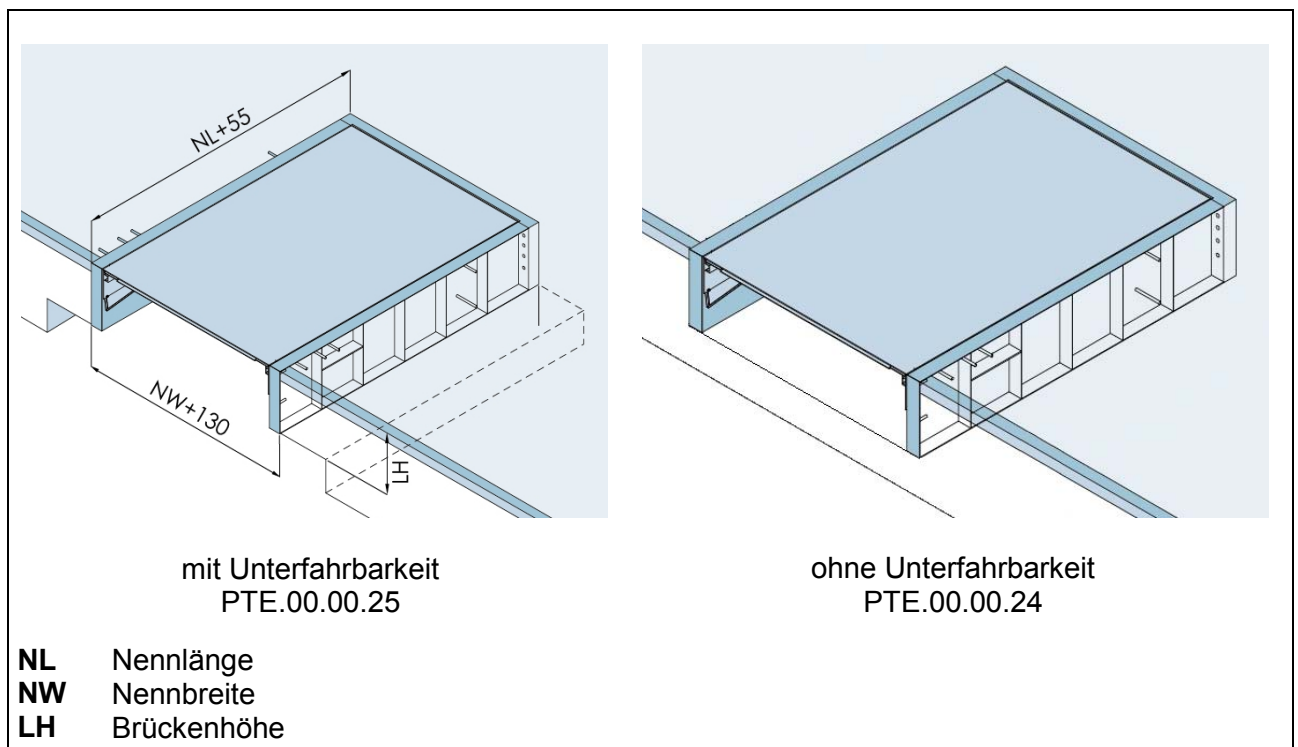
P- Pitrahmen

Schnelle und kostengünstige Montage der Überladebrücke.
Einsetzbar nur für Einbaustellen ohne Unterfahrbarkeit.



B- Boxrahmen

Die sonst übliche Grubenerstellung entfällt. Es werden keine Betonfertigteile benötigt, die in der Herstellung oft aufwendig sind.
Die Bauvorbereitung der Hallenbodenplatte ist wesentlich einfacher, da keine Einschalarbeiten notwendig sind.



7. Zubehör

Radkeil



Der Sicherheits-Radkeil PZK gewährleistet ein durchgehendes Sicherheitskonzept beim Be- und Entladen von LKW an der Laderampe. Er ist mit einem lageabhängigen Ultraschall-Sensor versehen und über ein robustes Kabel mit der Brückensteuerung verbunden. Sobald eines der LKW-Hinterräder mit dem Sicherheits-Radkeil abgesichert ist, wird die Brückensteuerung „freigeschaltet“ - die Überladebrücke kann erst jetzt betätigt werden.

Ampelanlage



Ampelanlagen sind im Innen- und Außenbereich der Verladestation eine sinnvolle Ergänzung. Es ist zu empfehlen die Verladestelle nicht nur mit einem Radkeil, sondern zusätzlich mit einer Ampelanlage auszurüsten.

Die Ampelanlage Typ PBEA sorgt in der Verladestelle für eine Kommunikation zwischen Fahrer und Verladepersonal. Sie zeigt, wann gefahrlos die Verladestelle angefahren und wieder verlassen werden kann und ist individuell mit unserer Steuerung an ihre betrieblichen Anforderungen anpassbar.

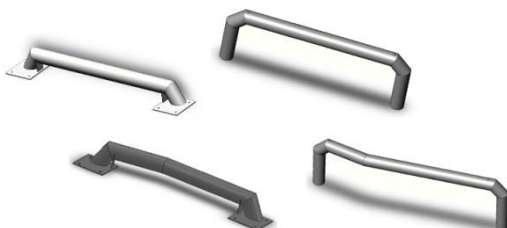
Verladeleuchte



Im Verladebereich entstehen beim Be- und Entladen eines LKWs häufig Gefahrenbereiche durch geringe Ausleuchtung der Verladestellen.

Die Verladeleuchten PV sind die ideale Lösung für die optimale Ausleuchtung der Verlade-zone und der LKW-Ladefläche.

Einfahrhilfen



Die Einfahrhilfen führen den rückwärtsfahrenden LKW ohne genaues und aufwendiges Rangieren an die Verladestelle heran. Die sichere Verankerung, sei es durch Einbetonieren (Köcherversion) oder durch die Montage mit Zugankern (Flanschversion), ist eine kostengünstige und sinnvolle Investition für die sichere Verladung.

8. Ihr Kontakt

PÖTTINGER Entsorgungstechnik GmbH
Moos 31, 4710 Grieskirchen
AUSTRIA

eMail: Manfred.bachstaedter@poettinger.at

Tel.: 07248 9001 2551

Mobil: 0664-80380 2551



DI (FH) Manfred Bachstädter
Leiter Service
