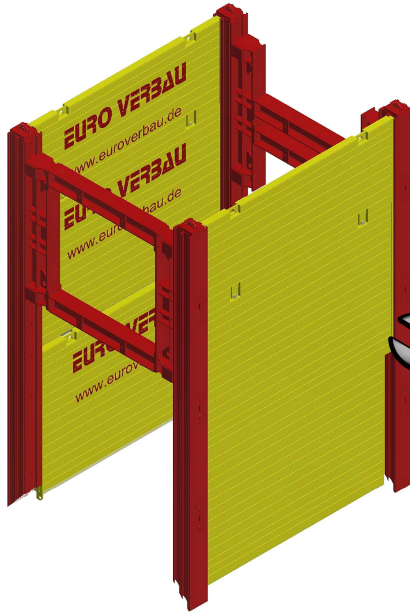


HANDLEIDING



PARALLEL GELEIDE BALK SYSTEM DG-PV

EURO VERBAU® GmbH

Hocksteiner Weg 30
Tel: +49 21 66-3 98 63 60
Site: www.euroverbau.de

D-41189 Mönchengladbach
Fax: +49 21 66-3 98 63 78
Mail: info@euroverbau.de

Verkoop
& Verhuur
Nederland:
Postbus 52
4300 AB Zierikzee
Tel: 00 31 1 11-64 73 10
Fax: 00 31 1 11-40 25 06



SPECIALISTEN IN SLEUFBEKISTINGSYSTEMEN

Trench shoring equipment

Produktion - Verkauf - Vermietung - Service

Deze gebruiksaanwijzing dient aan het leidinggevend en uitvoerend personeel te worden voorgelegd!

1. Algemeen gebruik

Extreem stabiel geleidebalksysteem met een buisdoorlaathoogte tot 2,60 meter. Bij gebruik van het systeem overeenkomstig de voorschriften gebeurt het bekisten nagenoeg zonder zettingen

2. Technische gegevens

Max. buisdoorlaat-hoogte:	3650 mm (4340 mm)
Rail-lengte:	6000 mm
Gewicht rail:	1225 kg
Gewicht slede:	394 kg
Gewicht afstandsdruk:	L= 500 71 kg
	L=1000 119 kg
	L=1500 160 kg
	L=2000 202 kg
Max. buig moment:	694,0 kNm

3. Veiligheidsbepalingen

ATTENTIE

Wij wijzen erop dat het bovengenoemde sleufbekistingssysteem uitsluitend voor het reglementaire gebruik gebruikt en in de onder de punten 4-7 genoemde volgorde gemonteerd, ingebouwd, uitgebouwd en gedemonteerd mag worden, met uitsluitende gebruikmaking van alle relevante „originele constructie-elementen“. Bekistingsplaten die worden gebruikt zijn geleideplaten van het type KRA/KRI VS 100 (Plaatdikte 105 mm), en KRA/KRI VS 120 (Plaatdikte 125 mm).

Bij niet-naleving vervalt de aansprakelijkheid en de garantie van de fabrikant. Let op de belastbaarheid van de sleufbekistingselementen.

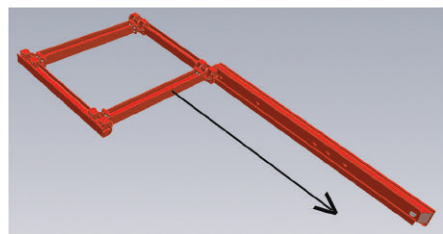
Opmerking:

Alle voorschriften van de BG-Bau (Ongevallenverzekering) en de DIN 4124 „Bouwputten en greppels, glooiingen, werkruimtebreedten, sleufbekistingen“ zijn van kracht. Deze zijn altijd bij ons opvraagbaar. Bij afwijkende omstandigheden dient een statische berekening te worden gemaakt.

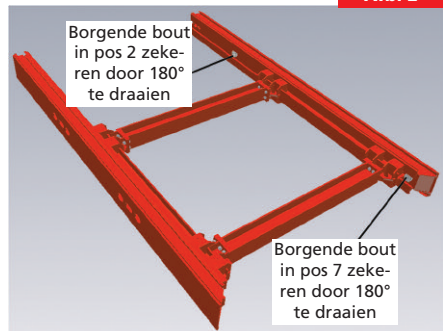
4. Montage:

Een traverse, bestaande uit twee sleden en de voor de sleufbreedte noodzakelijke tussenstukken, welke u volgens afbeelding 2 met schroeven DIN 6914 M24x85-10.9 HV, moeren DIN 6951 M24-10 en schijven DIN 6916 voldoende vastgeschroeft. Alle schroefverbindingen dienen na iedere uitbouw van de bekistingselementen te worden gecontroleerd en zo nodig te worden nagetrokken. Het aandraaimoment bedraagt 750 Nm, de sleutelwijdte van de HV-schroeven 41 mm. Traverse overeenkomstig afbeelding 2 in de geleiding van de liggende geleidebalk inschuiven. Er dient uitsluitend geschikt hijsmateriaal te worden gebruikt. De aanwezige hijsogen dienen te worden gebruikt.

Na het invoegen worden de veiligheidsbouten in de dienovereenkomstige openingen pos. 2 en pos. 7 van de rail gevoerd en door 180° draaien geborgd. Vervolgens wordt een tweede rail door middel van hijsogen op de rug van de rail in de traverse geschoven en als hierboven beschreven in pos. 2 en pos 7 met bouten geborgd. Na het oprichten van de rails moeten de bouten op hun borgende werking worden gecontroleerd.

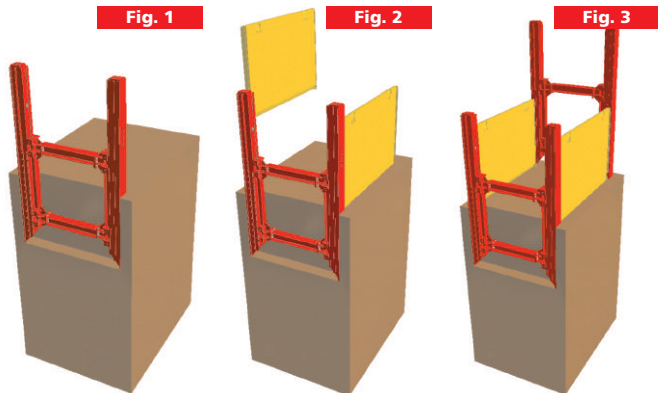


Afb. 2

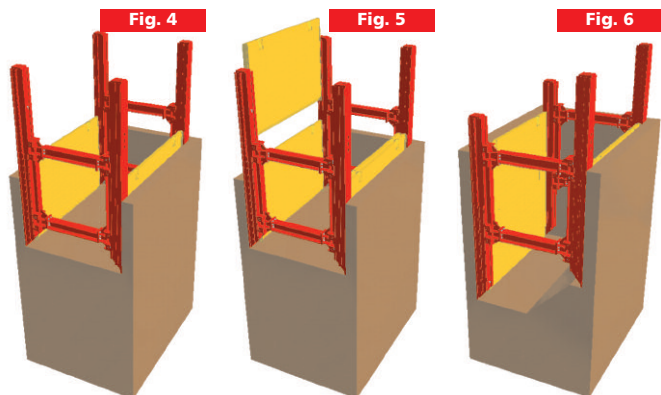


5. Inbouw

- a) Dwars ten opzichte van de sleufrichting een sleuf met een lengte gelijk aan de te bekisten breedte en een diepte van ca. 2,00 m uitgraven. In deze sleuf (Fig. 1) dient het gemonteerde geleidebalkpaar te worden geduwd zodat het niet meer kan omvallen. Bij een niet stabiele bodem, bijv. zand, dient het geleidebalkpaar door middel van een graafmachine en geschikte hijsmiddelen tegen omvallen te worden geborgd. De bouten van de rails in pos. 2 en pos. 7 beperken de slag van de sleden tot 800 mm. Tijdens deze gehele inbouwfase mag zich niemand in de gevarezone ophouden.
- b) Achtereenvolgens een bekistingsplaat met geschikt hefwerktuig opnemen, in de geleidingen van de geleidebalken voegen en uitlijnen. (Fig. 2).



- c) Een tweede, gemonteerde, geleidebalkpaar wordt over de vrije uiteinden van de platen geschoven, en door de geleiding neergelaten (Fig. 3).
- d) Naarmate de uitgraving vordert, worden zowel platen alsook geleidebalken beurtelings nageduwd. De mogelijke opheffing van de rails is door de veiligheidsbouten in pos. 2 en pos. 7 van de rails beperkt en bedraagt 100 mm (Fig. 4). Uiterlijk bij het bereiken van deze hoogte moet de traverse nageduwd worden, tot de beperking door de veiligheidsbouten in pos 7 van de rails bereikt is. Slaan met de bak van de graafmachine dient te worden voorkomen. Anders zijn beschadigingen aan de bouten of andere onderdelen onvermijdelijk.



- e) Nadat de definitieve sleufdiepte bereikt is, worden de veiligheidsbouten van het frame van pos. 2 in pos. 1 omgezet. Het geleidebalkpaar met geschikte hefmiddele omhoogtrekken, de onderste veiligheidsbouten van pos. 7 in pos. 5 of pos. 6 (buisdoorlaat 2600 mm of 1950 mm) omzetten. Het omzetten van de onderste bouten dient steeds met een tegen omlaag glijden geborgde traverse te gebeuren. De werkpositie voor het leggen van de buis is nu bereikt (Fig. 8).
- f) Als de bovenkant van de plaat de bovenkant van de sleuf bijna heeft bereikt, dan word een nieuwe plaat in de binnenste geleidingen geschoven (Fig. 7). Er word verder gegraven overeenkomstig d. (Fig. ?)
- g) Is de plaatkop ca. 0,10 m voor het bereiken van de bovenkant van de sleuf (Fig. 4), dan kan telkens een opzetplaat in de buitenste geleidingen van de geleidebalken worden gebracht (Fig. 5). De verbinding met de grondplaat dient door de passende, met borgclips geborgde bouten tot stand te worden gebracht. De verdere uitgraving geschiedt zoals onder d. beschreven (Fig. 6).
- h) Heeft de plaatkop van de opzetplaten de bovenkant van de sleuf nagenoeg bereikt, dan worden de verbouwplaten in de binnenste geleidingen van de geleidebalken gebracht (Fig. 7). Verdere handelwijze zoals onder d. (Fig. 8).
- i) Nadat de definitieve sleufdiepte bereikt is, dan worden de veiligheidsbouten van de geleidebalken van pos. 2 in pos. 1 omgezet. Traverse met geschikte hefmiddele omhoogtrekken, onderste veiligheidsbouten van pos. 7 in pos. 5 of pos. 6 (buisdoorlaat 2600 mm of 1950 mm) omzetten. Het omzetten van de onderste bouten dient steeds met tegen afglijden geborgde traverse te gebeuren. De werkpositie voor het leggen van de buis is nu bereikt (Fig. 8).

Fig. 7

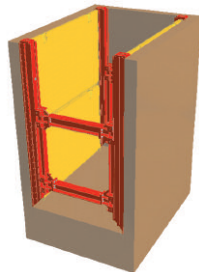
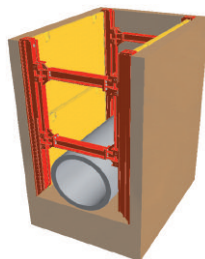


Fig. 8



6. Uitbouw

- Aanvulmateriaal per laag inbrengen. (Verdichtingsdikte in acht nemen)
- De onderste veiligheidsbout (Pos. 5) van het geleidebalkpaar (het geleidebalkpaar in kettingen hangen en met de graafmachine vasthouden) van pos. 5 in pos. 6 omzetten en door 180 °draaien borgen.
- De binnenste plaat optrekken. Max. mogelijke opheffing 650 mm (al naar gelang verdichtingsdikte van het materiaal). Aanvulmateriaal tegen de bestaande grond verdichten.
- Geleidebalken beurtelings trekken. Opvulmateriaal tegen de bestaande bodem verdichten. Na het bereiken van de slag door de onderste veiligheidsbouten in pos. 6 moet de traverse omhooggetrokken worden (max. opheffing = 650 mm).
- Ook buitenste plaat optrekken, ingebracht aanvulmateriaal tegen de bestaande grond verdichten. Trekken van de geleidebalken zoals reeds onder d. beschreven.

7. Demontage

Voor het afvoeren van het sleufbekistingssysteem verloopt de demontage logischerwijs in omgekeerde volgorde van de montage. Bij een passende breedte kan van het demonteren van de traversen worden afgezien. Voor ieder nieuw gebruik dient gecontroleerd te worden of de borgingen goed vastzitten.

8. Onderhoud / Service

Bij iedere demontage dient de sleufbekisting te worden gereinigd. De rollen dienen met passende smeermiddelen gangbaar te worden gehouden. Aanwezige hijsogen dienen op onvolkomenheden te worden gecontroleerd. De totale sleufbekisting dient tegen corrosie, veroorzaakt door het gebruik, door passende maatregelen te worden beschermd.

9. Transport

Bij het afladen dienen de meegeleverde houtblokken en rubberen platen te worden bewaard. Deze onderdelen moeten bij het retourtransport beslist weer teworden gebruikt. Als transporteur bent u medeverantwoordelijk voor het reglementair laden en vervoeren van het materiaal.



Manufacturer Certification in Compliance
with DIN EN 1090-2

