

(19)



Europäisches Patentamt

European Patent Office

Office européen des brevets



(11)

EP 1 428 785 A1

(12)

## EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(43) Veröffentlichungstag:  
16.06.2004 Patentblatt 2004/25

(51) Int Cl. 7: B66B 13/30, E06B 7/23

(21) Anmeldenummer: 03027037.5

(22) Anmeldetag: 24.11.2003

(84) Benannte Vertragsstaaten:

AT BE BG CH CY CZ DE DK EE ES FI FR GB GR  
HU IE IT LI LU MC NL PT RO SE SI SK TR

Benannte Erstreckungsstaaten:

AL LT LV MK

(30) Priorität: 10.12.2002 EP 02406083

(71) Anmelder: INVENTIO AG  
6052 Hergiswil NW (CH)

(72) Erfinder:

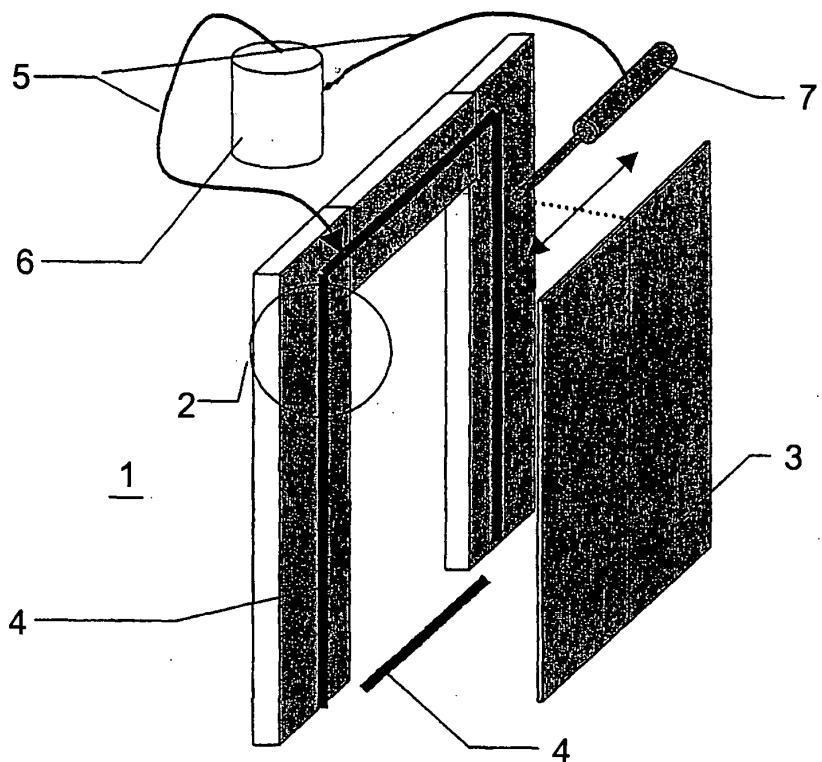
- Kuipers, Erwin Reinder  
6044 Urdigenwil (CH)
- Oberer, Alex  
6373 Ennetbürgen (CH)
- Augugliaro, Dario  
6003 Luzern (CH)

(54) **Einrichtung zum Abdichten eines Spaltes zwischen Kabinetür und Kabinenwand in einer Aufzugskabine**

(57) Einrichtung zum Abdichten eines Spaltes (11) zwischen Kabinetür (3) und Kabinenwand (2) einer Aufzugskabine (1) während der Kabinenfahrt, umfas-

send eine Dichtungsleiste (4), wobei die Dichtungsleiste (4) mindestens eine Wand (41, 42) aufweist, welche Wand (41, 42) vor dem Spalt (11) reversibel spannbar ist.

Fig. 1



EP 1 428 785 A1

## Beschreibung

**[0001]** Die Erfindung betrifft eine Einrichtung zum Abdichten eines Spaltes zwischen Kabinentür und Kabinenwand einer Aufzugskabine gemäss der Definition der Patentansprüche.

**[0002]** Bei schnelllaufenden Aufzugskabinen besteht das Problem der Schalldämmung, weil mit steigender Fahrgeschwindigkeit die im Schacht produzierten Fahr- und Luftgeräusche progressiv zunehmen, durch jede Öffnung in das Kabineninnere dringen und so den Fahrkomfort schmälern. Übliche Schalldämmungen mit Dämmstofffüllungen bei doppelwandigen Wänden und Türen, sowie leise arbeitende Lüftungssysteme vermögen zusammen mit Vibrationsdämpfungseinrichtungen eine entsprechende Wirkung zu erzielen. Akustikexperimente zeigen aber, dass kleinste Öffnungen sehr viel Schall durchlassen. Auf eine Tür bezogen heisst das, dass ein Türspalt von beispielsweise einem Prozent des ganzen Türöffnungsquerschnittes ein Drittel bis gegen die Hälfte eines ausserhalb dieser Tür erzeugten Schallvolumens auf die andere Seite, also in das Kabineninnere durchlässt. Bei einer automatischen Kabinentür hat es nun zwangsläufig eine Anzahl solcher Durchlässe in Form von kleinen Spalten zwischen bewegten und festen Teilen. Diese müssen vorhanden sein, um direkte Reibkontakte zu vermeiden. Solche Spalte sind an folgenden Stellen vorhanden: zwischen Türschwelle und unteren Türflügelkanten, seitlich zwischen Türflügelfläche und Eingangsseitenpfosten, zwischen zwei Türflügeln bei Teleskoptüren und zwischen Eingangskämpfer und Türflügeloberteil. Das Problem lässt sich teilweise lösen, indem mit engen Toleranzen und sehr genauer Fertigung und Montage gearbeitet wird, um diese Spalte auf ein Mindestmass zu reduzieren. Das ist eine teure Methode und befriedigt im Effekt nicht.

**[0003]** Aus der US-Patentschrift Nr. 3,425,162 ist ersichtlich, dass diesem Problem üblicherweise keine Beachtung geschenkt wird und demzufolge diese Spalte gar nicht abgedichtet werden. In den Figuren 1 bis 5 dieser Patentschrift sind die für Schall grossen Durchlässe bei den eingangs erwähnten Stellen gut erkennbar.

**[0004]** Das Patent EP 0418510 betrifft eine Vorrichtung für eine Türabdichtung gegen Schall bei Aufzugskabinen mit automatischen Türen. Diese Türen weisen zwischen Türpfosten und Türflügel, Kämpfer und Türflügel, innerem Türflügel und äusserem Türflügel bei Teleskoptüren, und zwischen Türflügelunterseite und Türschwelle normalerweise kleine Spalte auf, um bei Türbewegungen zwischen bewegten und festen Teilen eine Berührung zu vermeiden. Zum Dichten und Decken dieser Spalte sind an den Türflügeln im geschlossenen Zustand der Tür vertikale, einen Spalt schliessende Pfostenabdichtungen, auf der Oberseite der Türflügel gleitende Kämpferdichtungen, in der Türschwelle Schwellendichtungen und vertikale Türkantendichtungen an den Vorderkanten der Türflügel vorhanden. Diese Dichtungen schliessen alle Spalte bei geschlossener Tür rings-

herum ab und verhindern so weitgehend das Eindringen von Schall der ausserhalb der Kabine mechanisch erzeugten Geräusche.

**[0005]** Ein Nachteil dieser bekannten Einrichtung liegt 5 im grossen mechanischen Aufwand und den damit verbundenen grossen Herstellungskosten. Ein weiterer Nachteil ist der hohe Aufwand an Einstell- und Unterhaltsarbeiten.

**[0006]** Der vorliegenden Erfindung liegt nun die Aufgabe zugrunde, eine Vorrichtung zu schaffen, welche 10 die genannten Nachteile nicht aufweist und Spalte zwischen Tür und Kabine weitgehend eliminiert. Insbesondere soll eine Dichtungseinrichtung mit einfacherem Aufbau geschaffen werden, die unabhängig von der Türbewegung arbeitet.

**[0007]** Diese Aufgabe wird durch die in den Ansprüchen 15 gekennzeichnete Erfindung gelöst.

**[0008]** Erfindungsgemäss umfasst eine Einrichtung zum Abdichten eines Spaltes zwischen Kabinentür und 20 Kabinenwand einer Aufzugskabine während der Kabinenfahrt eine Dichtungsleiste, die mindestens eine Wand aufweist, welche Wand vor dem Spalt reversibel spannbar ist.

**[0009]** Die durch die Erfindung erreichten Vorteile 25 sind im wesentlichen darin zu sehen, dass durch das Spannen der Wand die verschiedenen Spalte bei geschlossener Kabinentür nicht mehr vorhanden sind bzw. sich nicht mehr nachteilig auswirken und dass eine entsprechende Vorrichtung allenfalls noch nachträglich eingebaut werden kann. Vorteilhafterweise wird die Dichtungsleiste nur während der Fahrt aktiviert und die Wand vor dem Spalt gespannt.

**[0010]** Vorteilhafterweise ist die Dichtungsleiste ein 30 elastischer Hohlkörper, welcher Hohlkörper durch Druckluft und/oder Vakuum beaufschlagbar ist. Die durch diese Ausführung erreichten Vorteile bestehen darin, dass die Dichtung nur im geschlossenen Zustand aktiv gedichtet wird, dass sie bei der Türbewegung berührungslos ist, dass sie nur während der Fahrt im Eingriff ist (bei Bedarf nur ab einer bestimmten Geschwindigkeit) und dass sie somit keinen Einfluss auf die Türbewegung, den Schliessvorgang oder die Verriegelung der Türe hat.

**[0011]** Nach einem zweiten Ausführungsbeispiel 35 weist die Dichtungsleiste vorteilhafterweise Eisenstreifen und mindestens einen Elektromagnet auf, welcher elektrisch aktivierbar ist. Die durch diese Ausführung erreichten Vorteile sind darin zu sehen, dass durch den einfachen Aufbau der Dichtungseinrichtung grosse Ersparnisse an technischem Aufwand erzielt werden und dass durch den einfachen Aufbau eine minimale Störanfälligkeit gewährleistet ist. Ein weiterer Vorteil besteht darin, dass durch die Unabhängigkeit von der Türbewegung eine raschere Arbeitsweise der Dichtungseinrichtung möglich wird. Ein weiterer Vorteil besteht darin, dass die Wirksamkeit der Dichtungseinrichtung wesentlich verbessert wird.

**[0012]** Die Erfindung löst ein längst bestehendes Vor-

urteil der Fachwelt auf, nach welchem keine zusätzlichen Komponente an der Aufzugskabine angeordnet werden sollen, um Gewicht und Kosten zu sparen. In diesem spezifischen Fall werden aber Höhlkörper oder Elektromagnete um die Kabinenöffnung einer Aufzugskabine angeordnet. Ausserdem werden Druckluft- bzw. Vakuumleitungen benötigt. Es hat sich nun überraschend herausgestellt, dass diese Komponente leicht und kostengünstig sind, eine wesentliche Verbesserung des Fahrkomforts und eine merkwürdige Vereinfachung der mechanischen Aufbauten für Schalldämmung in Aufzugskabinen ermöglichen.

[0013] Im Folgenden wird die Erfindung anhand von zwei Ausführungsbeispiele näher erläutert.

[0014] Es zeigen:

Fig. 1 einen im Aufriss dargestellten Aufzugs-Ein-/Ausgang mit pneumatischer Dichtung,

Fig. 2 eine schematische Querschnittsansicht einer durch Druckluft betriebenen Dichtungsleiste in drucklosem und beaufschlagtem Zustand,

Fig. 3 einen im Aufriss dargestellten Aufzugs-Ein-/Ausgang mit elektromagnetischer Dichtung,

Fig. 4a eine schematische Querschnittsansicht einer durch Elektromagnete betriebenen Dichtungsleiste in dem entspannten Zustand.

Fig. 4b entspricht Fig. 4a in dem aktivierte Zustand.

[0015] In den Fig. 1 bis 4 ist mit 2 eine Kabinenwand und mit 3 eine Kabinentür einer Aufzugskabine 1 bezeichnet. In Fig. 1 ist eine aus elastischem Material aufgebaute Dichtungsleiste 4 um die Kabinenöffnung angeordnet. Die Dichtungsleiste 4 besteht aus einem oberen Teil und einem unteren Teil (in der Schwelle), die einen in der Fig. 2 dargestellten Querschnitt aufweisen. Im Ausführungsbeispiel gemäss Fig. 2 besteht die Dichtungsleiste 4 aus einem ersten Wand 41 und einer zweiten Wand 42 aufweisenden Hohlkörper 8, der sich ballonartig ausdehnt. Der zur Ausdehnung des Hohlkörpers 8 nötige Druck wird über einen Druckbehälter 6 von einer Druckquelle 7 erzeugt. Die Druckluftspeisung erfolgt beispielweise über folgende vier Varianten:

1. Einen Kompressor, mit dem Vorteil des raschen Füllens des Behälters und mit dem Nachteil des Lärms.

2. Eine mechanische Pumpe, welche durch die Türbewegung betrieben wird, mit dem Vorteil der Lauf-ruhe und dass kein zusätzlicher Motor oder Antrieb nötig ist. Die Kräfte für den Türantrieb/Schlüsskraftbegrenzer werden verwendet, sodass pro Türbewegung nur ein Pumpvolumen zum Füllen

des Druckbehälters zur Verfügung steht und der Behälter nur über Türbewegungen gefüllt wird.

3. Ausnutzen der Druckdifferenz vor und nach der Kabine bei schnellfahrenden Kabinen bzw. Unterdruck zwischen Kabine und Schachttüren.

4. Doppelwirkenden Kolben, welcher durch die Beschleunigungskräfte beim Anfahren und Bremsen betätigt wird.

[0016] In Fig. 1 ist die zweite Variante dargestellt. Die von der Druckquelle 7 verdichtete Luft gelangt in den Druckbehälter 6.

[0017] Der in der Fig. 2 gezeigte Hohlkörper 8 ist in drucklosem Zustand derart bemessen, dass ein für die freie Öffnung und Schliessung der Kabinentüren notwendiger Abstand von der Kabinenwand 2 gewährleistet ist. Die während der Aufzugsfahrt über eine nicht dargestellte Öffnung im Hohlkörper 8 einströmende Druckluft 5 dehnt den elastischen Hohlkörper 8 gemäss Fig. 2 ballonartig aus, so dass er gegen die Kabinentür 3 gepresst wird und dabei den Spalt 11 zwischen der Kabinentür 3 und der Kabinenwand 2 druck- und schalldicht abdichtet.

[0018] Beim Halten der Aufzugskabine 1 an der Haltestelle wird der Hohlkörper 8 entlüftet. Die dem Material des Hohlkörpers 8 anhaftende Elastizität bringt diesen dabei wieder in die Ausgangsform gemäss der Fig. 2 zurück. Dadurch ist der Spalt zwischen Kabinentür und Kabinenwand wieder vorhanden, der eine einwandfreie und berührungsreiche Bewegung der Türflügel bei der Türöffnung und — Schliessung ermöglicht.

[0019] Sobald die Aufzugskabine 1 auf der Haltestelle eingefahren ist, bringt die Aufzugssteuerung Wegeventile elektromagnetisch von einer ersten, die Dichtungsleiste 4 mit dem Speisedruck beaufschlagende Stellung in eine zweite, die Dichtungsleiste 4 entlüftende Stellung. Die Aufzugssteuerung gibt die Türöffnung und — Schliessung der Aufzugskabine 1 bei der Haltestelle erst dann frei, wenn alle Druckschalter den Abschluss der Entlüftung melden.

[0020] In einem weiteren Ausführungsbeispiel kann anstelle der Entlüftung zur Atmosphäre die Dichtungsleiste 4 vakuiert werden. In diesem Fall ist die Auslassöffnung der Wegeventile an die Saugleitung einer Vakuumpumpe anzuschliessen. Die Vakuierung bewirkt eine raschere Abfahrbereitschaft der Dichtungsleiste 4.

[0021] Ein weiteres vorteilhaftes Ausführungsbeispiel der Erfindung wird in Fig. 3 erläutert, wobei die Dichtungsleiste 4 nicht pneumatisch durch Druckluft, sondern elektromagnetisch durch einen Elektromagnet 9 betrieben wird.

[0022] In diesem Ausführungsbeispiel wird die flexible Dichtungsleiste 4 nicht an der Kabinenwand 2, sondern an der Kabinentür 3 angeordnet. In der Dichtungsleiste 4 sind zusätzlich Eisenstreifen 10 eingebettet, die in Wechselwirkung mit dem in dem Kabinentürrahmen

angeordneten stabförmigen Elektromagnet 9 stehen, wenn die Kabinetturen 3 geschlossen sind.

**[0023]** Wenn die Kabinetturen 3 bei der Wegfahrt der Aufzugskabine 1 geschlossen werden, wird der Elektromagnet 9 durch eine elektrische Spannung aktiviert, so dass attraktive elektromagnetische Kräfte zwischen dem Elektromagnet 9 und den Eisenstreifen 10 entstehen. Die Dichtungsleiste 4 wird dadurch dicht schliessend an die Kabinenwand 2 gezogen. Fig. 4b zeigt die Dichtungsleiste 4 in der aktivierte Stellung, wenn eine Spannung an dem Elektromagnet 9 angelegt wird, die Kabinetturen 3 geschlossen sind und die Aufzugskabine fährt. Fig. 4a zeigt die Dichtungsleiste 4 in der deaktivierte Stellung, wenn keine Spannung an dem Elektromagnet 9 angelegt wird und die Kabinetturen 3 geschlossen oder geöffnet werden während die Aufzugskabine am Stockwerkthalte steht.

**[0024]** Der stabförmige Elektromagnet 9 kann durch mehrere punktförmige Elektromagnete ersetzt werden. Durch den Eisenstab in der Dichtungsleiste 4 wird die Dichtungsleiste 4 steif genug um auf der ganzen Länge dicht anzuliegen. Der Elektromagnet 9 kann auch in den Türen sitzen und die Dichtungsleiste in der Kabinenwand. Die Steuerung des Elektromagneten erfolgt vor teilhafterweise über die Türsteuerung.

Bei Kenntnis der vorliegenden Erfindung stehen dem Fachmann vielfältige Möglichkeiten der Variation der gezeigten Ausführungsbeispiele zur Verfügung. So ist es beispielweise möglich anstelle eines Elektromagneten auch ein Piezoelement zu verwenden, um die Dichtungsleiste elektrisch zu betreiben.

### Patentansprüche

1. Einrichtung zum Abdichten eines Spaltes (11) zwischen einer Kabinetür (3) und einer Kabinenwand (2) einer Aufzugskabine (1) während der Kabinenfahrt umfassend eine Dichtungsleiste (4), **dadurch gekennzeichnet, dass** die Dichtungsleiste (4) mindestens eine Wand (41, 42) aufweist, welche Wand (41, 42) vor dem Spalt (11) reversibel spannbar ist.

2. Einrichtung nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Dichtungsleiste (4) ein elastischer Hohlkörper (8) ist, welcher Hohlkörper (8) durch Druckluft (5) und/oder Vakuum beaufschlagbar ist.

3. Einrichtung nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Dichtungsleiste (4) Eisenstreifen (10) und/oder mindestens einen Elektromagnet (9) aufweist, welche Eisenstreifen (10) und Elektromagnet (9) aktivierbar sind.

4. Einrichtung nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet, dass** in der Dichtungsleiste (4) Eisenstreifen (10) eingebettet sind und in einem Kabinen-

türrahmen mindestens ein Elektromagnet (9) angeordnet sind.

5. Verfahren zum Abdichten eines Spaltes (11) zwischen einer Kabinetür (3) und der Kabinenwand (2) einer Aufzugskabine (1) während der Kabinenfahrt durch eine Dichtungsleiste (4), **dadurch gekennzeichnet, dass** die Dichtungsleiste (4) mindestens eine Wand (41, 42) aufweist, welche Wand (41, 42) vor dem Spalt (11) gespannt wird.
6. Verfahren nach Anspruch 5, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Dichtungsleiste (4) pneumatisch durch Druckluft (5) und/oder Vakuum beaufschlagt wird.
7. Verfahren nach Anspruch 5, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Dichtungsleiste (4) magnetisch mit mindestens einem Elektromagnet (9) und/oder Eisenstreifen (10) aktiviert wird.
8. Aufzug mit Einrichtung gemäss Ansprüchen 1 bis 4.

25

30

35

40

45

50

55

Fig. 1

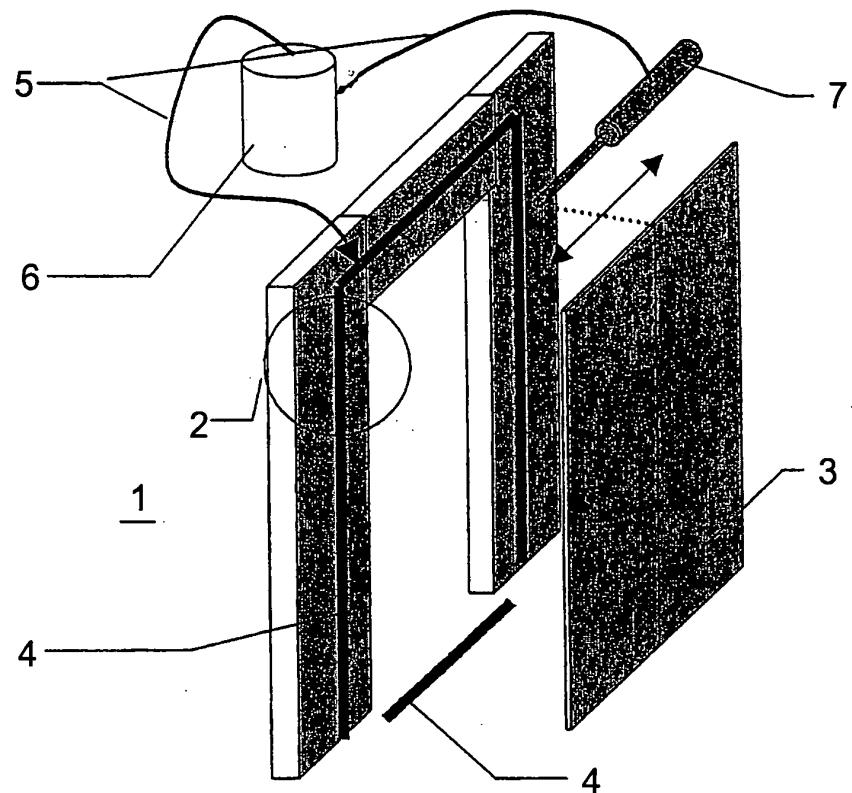


Fig. 2

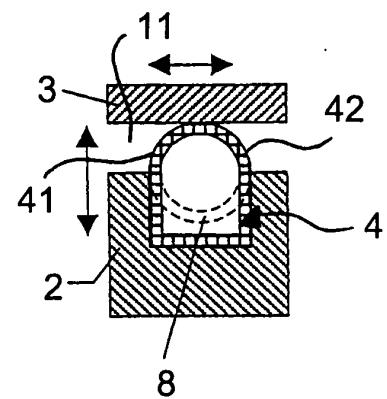


Fig. 3

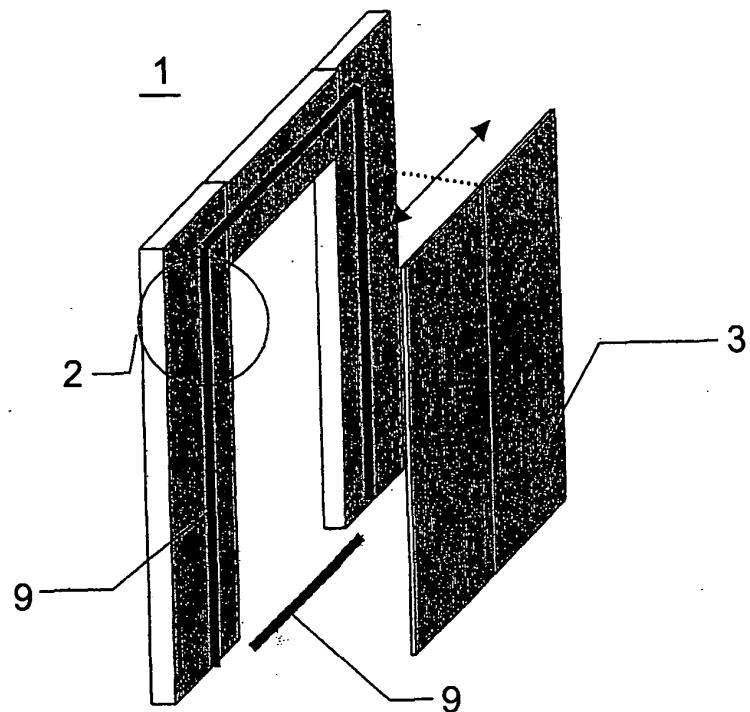


Fig. 4a

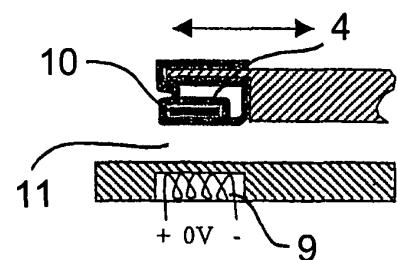
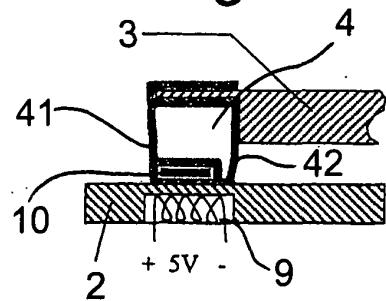


Fig. 4b





EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betreff Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int.Cl.7)
X	PATENT ABSTRACTS OF JAPAN vol. 2002, no. 02, 2. April 2002 (2002-04-02) -& JP 2001 294388 A (MITSUBISHI ELECTRIC CORP), 23. Oktober 2001 (2001-10-23) * Zusammenfassung; Abbildungen 1-10 *	1,2,5,6, 8	B66B13/30 E06B7/23
X	PATENT ABSTRACTS OF JAPAN vol. 016, no. 395 (M-1299), 21. August 1992 (1992-08-21) & JP 04 129990 A (MITSUBISHI ELECTRIC CORP), 30. April 1992 (1992-04-30) * Zusammenfassung *	1,2,5,6, 8	
X	PATENT ABSTRACTS OF JAPAN vol. 1998, no. 08, 30. Juni 1998 (1998-06-30) -& JP 10 077186 A (TOSHIBA ELEVATOR ENG KK;TOSHIBA CORP), 24. März 1998 (1998-03-24) * Zusammenfassung; Abbildungen 1-7 *	1,3-5,7, 8	
A	US 5 085 293 A (AIME MICHAEL) 4. Februar 1992 (1992-02-04) * Zusammenfassung; Abbildungen 1-7 *	1,5,8	B66B E06B
A	PATENT ABSTRACTS OF JAPAN vol. 1997, no. 03, 31. März 1997 (1997-03-31) -& JP 08 296377 A (MATSUSHITA ELECTRIC WORKS LTD), 12. November 1996 (1996-11-12) * Zusammenfassung; Abbildungen 1-7 *	4,6,7	
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			
Recherchenort	Abschlußdatum der Recherche	Prüfer	
DEN HAAG	9. März 2004	Janssens, G	
KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE		T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmelde datum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus anderen Gründen angeführtes Dokument ..... & : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument	
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			

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

EP 03 02 7037

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.

09-03-2004

Im Recherchenbericht angeführtes Patentdokument		Datum der Veröffentlichung		Mitglied(er) der Patentfamilie		Datum der Veröffentlichung
JP 2001294388	A	23-10-2001		KEINE		
JP 04129990	8	A		KEINE		
JP 10077186	8	A		KEINE		
US 5085293	A	04-02-1992	AT CA DE EP ES HK JP JP	74105 T 1320454 C 58901022 D1 0353424 A1 2030939 T3 52493 A 2075593 A 2677679 B2	15-04-1992 20-07-1993 30-04-1992 07-02-1990 16-11-1992 04-06-1993 15-03-1990 17-11-1997	
JP 08296377	8	A		KEINE		