



# Minutes

## 7. XFEL Linac Installation Planning Meeting

17. November 2015  
13:30 - 14:30

24/200



**Chair: Markus Hoffmann**

**Draft: Armin Brand**

### Agenda

<https://indico.desy.de/conferenceDisplay.py?confId=12611>

1.	<b>Kühlwasserverrohrung des XTL auf den letzten 100m</b>	A.Block
2.	<b>Brandschutzwand am Ende des XTL</b>	N.Meyners
3.	<b>Verlegung des Lüftungskanals? Passen die Magnete, der Transportweg?</b>	M.Hoffmann
4.	<b>Verschiedenes</b>	
	<b>Protokoll (wird zu einem späteren Zeitpunkt eingestellt)</b>	A. Brand

### Dokumente

[XTL-XS1-Versorgung-2015-03-11.pdf](#)

[XTL-XS1-Versorgung-2015-03-31.pdf](#)

[XFEL-Ende XTL-2015-06-16.pptx](#)

[XTL-XS1-Versorgung-2015-08-21.pdf](#)

[2015-06-16 Minutes.pdf](#)

### Participants

Block (MKK 2), Brand (TC), Dietrich (MKK3), Hoffmann (TC), Käfer (40), Liebing (MDI), Lilje (08/19),

## **Allgemeines:**

Am Ende des XTLs zum Übergang in den XS1 müssen noch einige teils bauliche und konstruktive Dinge geklärt werden. Insbesondere der Lüftungskanal, die Kühlwasserverrohrung zu Magneten auf den Traggestellen der Beamlines, die Brandschutzwand müssen betrachtet werden. Außerdem müssen wir uns Gedanken zum Installationsablauf und weiterhin auch zu Magnetstromverkabelungen an die Magneten machen.

Dieses Meeting soll die vorgenannte Problematik noch einmal aufleben lassen, da noch kein Modell vorliegt, das alle notwendigen Angaben beinhaltet.

Das letzte Meeting mit der gleichen Thematik fand am 16.06.2015 statt und endete mit dem Hinweis, dass wir uns zu einem späteren Zeitpunkt mit neuen Ergebnissen einfinden wollen.

Diese Sitzung wurde aufgrund eines dringenden Wunsches der TC/M.Hüning kurzfristig einberufen.

**Die Sitzung wurde wegen zu geringer Beteiligung erforderlicher Kollegen ergebnislos abgebrochen. Trotz Einladung haben Kollegen von BAU, MEA, WTM und SAVE weder teilgenommen noch abgesagt. Die Anwesenden sinnierten (ob dieser Enttäuschung) dennoch über die Themenkreise, die besprochen werden konnten.**

**Im Folgenden die entsprechenden Zusammenfassungen.**

### **TOP 1: Kühlwasserverrohrung des XTL auf den letzten 100m**

- Die Kühlwasserarbeiten können unverzüglich starten, die letzten 100m der warmen beamline werden vermutl. nicht vor Januar 2016 installiert werden können.

### **Top 2: Brandschutzwand am Ende des XTL**

- Sollten in der Querwand weitere Bohrungen/Durchbrüche erforderlich sein, so sollten diese lt. M.Hoffmann gemacht werden.

*A.Block:* [Wenn Material vorhanden ist, können wir beginnen und uns in Richtung zum XSE vorarbeiten.](#)

### **Top 3: Verlegung des Lüftungskanals? Passen die Magnete, der Transportweg?**

- Die Arbeiten an der Lüftung sind soweit fertig. Das Umhängen des Blechkanals wird problemlos sein. Hingegen kann am Promatkanal nur solange gearbeitet werden, wie der fachkundige Dienstleister vor Ort ist, sonst nicht mehr.

## Nachtrag von Th.Dietrich per Mail vom: 27.11.2015

- Eine Veränderung des Promatkanal würde außerdem erneute, zeitintensive Abstimmungen mit dem Brandschutzgutachter und einen kostenintensiven Komplettabriss mit anschließender Neumontage bedeuten.
- Eine Veränderung der Position der Promatkanalwand (an der Tunnelmitte) würde außerdem, bedeuten, dass die Installationen unterhalb des Promatkanal nach unten (in Richtung Fußboden) ausweichen müssen.

*M.Hoffmann:* Zunächst sollten wir an dieser Stelle wie im alten Protokoll, vom 16.06.2015 festgehalten, weiter fortfahren.

Auszug: „M.Hoffmann teilte mit, das lt. S.Feuer (die heute nicht anwesend sein kann) es nicht wünschenswert sei, den Promatkanal zu versetzen. Dieser könnte u.U. jedoch eingekürzt werden. Die Lüftung über den Promatkanal ist parallel zu der Lüftung über den gemauerten Kanal, dient jedoch zusätzlich der schnelleren Entrauchung des Tunnels.

Der Blechkanal oberhalb der Brandschutztür kann jedoch leicht beliebig versetzt werden. Dieser Kanal dient dazu, die Abluft aus dem Dump in den Tunnel zu führen, damit diese über Bahrenfeld entlüftet wird.

N.Meyners schlug vor, den Ausschnitt der Tür zu vergrößern und mit einer Platte, die bei Transporten entfernt werden kann, zu versehen. Die Durchfahrtshöhe muss mind. 2,10m (gerne höher) betragen. Hier sollte für weitere Überlegungen die minimale Größenanforderung ermittelt werden“.

- M.Hoffmann fasste noch einmal zusammen:
  1. Wie die Anforderungen an die Wand sind ist noch nicht ganz geklärt.
  2. MEA wünscht sich für Transportzwecke eine entsprechend große Tür. Die genauen Spezifikationen liegen TC noch nicht vor.
  3. In wie weit Magnete passen ist ebenfalls noch nicht bekannt.
  4. Die Wand liegt im Verantwortungsbereich von WP31.
  5. Zunächst die Maschine so weiterbauen und sehen, wie die Komponenten letztlich liegen und ggf. die Wand an die örtlichen Gegebenheiten anpassen.

## Top 4: Verschiedenes

Keine Beiträge

**Nachträgliche Anmerkung M. Hoffmann:**

**zu TOP 2:**

***inzwischen wurde beschlossen (Siehe Protokoll der LINAC-Installationsbesprechung vom Freitag, dem 20.11.2015 9:00 Uhr), die bestehende Wand am XTL Ende am Donnerstag, dem 26.11. zu demontieren, da die Standsicherheit bei weiteren Löchern nicht mehr gegeben ist. Die Kühlwasserarbeiten sollen dann ungehindert fortschreiten. Die Abbrucharbeiten leitet Ralf Emmerich (BAU).***

Fazit: Vorerst so weiter machen wie es geht. WP31 wird aufgefordert, ein Konzept für eine neue Wand vorzulegen.