



EU-BAUMUSTERPRÜFBESCHEINIGUNG

gemäß Anhang IV, Absatz A der Richtlinie 2014/33/EU

Bescheinigungs-Nr.:	EU-OG 229/1
Notifizierte Stelle:	TÜV SÜD Industrie Service GmbH Westendstr. 199 80686 München – Deutschland Kennnummer 0036
Bescheinigungsinhaber:	SLC - SCHLOSSER LUEZAR & CVR S.L. Pol. Malpica, C/ F, Grupo Quejido, nave 7 50016 Zaragoza – Spanien
Hersteller des Prüfmusters: (Hersteller Serienfertigung – siehe Anlage)	LUEZAR-ECO, S.L. Pol. Malpica C/ F, Grupo Quejido, nave 69 50016 Zaragoza – Spanien
Produkt:	Geschwindigkeitsbegrenzer, geschwindigkeitsdektierendes und auslösendes Element als Teil der Schutzeinrichtung für den aufwärtsfahrenden Fahrkorb gegen Übergeschwindigkeit und auslösendes Element gegen unbeabsichtigte Bewegung des Fahrkorbes
Typ:	SLC LM 18 __
Richtlinie:	2014/33/EU
Prüfgrundlage:	EN 81-20:2020 EN 81-50:2020
Prüfbericht:	EU-OG 229/1 vom 24.07.2020
Ergebnis:	Das Sicherheitsbauteil entspricht den wesentlichen Gesundheitsschutz- und Sicherheitsanforderungen der o.g. Richtlinie, sofern die Anforderungen des Anhangs zu diesem Zertifikat eingehalten sind.
Ausstellungsdatum:	24.07.2020


Achim Janocha
Notifizierte Stelle LCC



Anhang zur EU-Baumusterprüfbescheinigung Nr. EU-OG 229/1 vom 24.07.2020



Industrie Service

1 Anwendungsbereich

1.1 Allgemein

1.1.1 Antriebsart Stehender Zahnriemen
auf Zahnscheibe am Fahrkorb wirkend

1.1.2 Zahnriemen

Typ ISO 13050 R8M
Abmessung
Breite x Höhe 10,0 x 5,4 mm
Zahnhöhe 3,2 mm
Zahnabstand 8,0 mm
Bruchkraft ≥ 5415 N
Maximal zulässige Länge 131,1 m

1.1.3 Zahnscheibe

Werkstoff Polyamid (PA6)
Durchmesser 180 mm

1.1.4 Maximale Spannkraft des Zahnriemens

(Vorspannung des Zahnriemens jeweils an den Fixpunkten im Schachtkopf und in der Schachtgrube über Druckfedern) 100 N
Die Spannkraft bezieht sich nur auf den Betrieb und hat keinen Bezug zur Einrückkraft

1.1.5 Zugkraft im Zahnriemen bzw. Umfangskraft an der Zahnscheibe nach dem Ansprechen des Geschwindigkeitsbegrenzers (s. hierzu Hinweis 3.6) 450 - 500 N

1.1.6 Anordnung Unter- oder Oberseite des Fahrkorbes

1.1.7 Zulässiger Einsatz

Der Geschwindigkeitsbegrenzer darf nur im Zusammenwirken mit Sperrfangvorrichtungen, Bremsfangvorrichtung oder Bremsfangvorrichtung mit aufwärtswirkender Bremseinrichtung eingesetzt werden.

Einziehen der Fangvorrichtung in beiden Drehrichtungen zulässig.

Das Sicherheitsbauteil kann folgende drei Sicherheitsfunktionen erfüllen (1.2, 1.3 und 1.4).

1.2 Verwendung als Geschwindigkeitsbegrenzer - Zulässige Geschwindigkeiten

Zulässige Auslösegeschwindigkeit 0,43 – 3,27 m/s
Zulässige Nenngeschwindigkeit $\leq 2,84$ m/s

1.3 Verwendung als ein Element der Schutzeinrichtung für den aufwärtsfahrenden Fahrkorb gegen Übergeschwindigkeit

Der Geschwindigkeitsbegrenzer kann als ein Element der Schutzeinrichtung für den aufwärtsfahrenden Fahrkorb gegen Übergeschwindigkeit verwendet werden. Die Überwachung der Geschwindigkeit in Aufwärtsrichtung kann durch den Geschwindigkeitsbegrenzer selbst und das Auslösen (Einrücken) einer Bremseinrichtung über dessen elektrische Sicherheitseinrichtung oder mechanisch über den Einzug einer Bremsfangvorrichtung bewirkt werden.

1.4 Verwendung als ein Element der Schutzeinrichtung gegen unbeabsichtigte Bewegung des Fahrkorbes aus der Haltestelle mittels angebauter Absinkverhinderung

Einsatz **ohne** Detektion (Aktivierung in jeder Haltestelle)

1.4.1 Auslösegeschwindigkeit und Reaktionswege

Ausführung Typ AD 10:

Maximal möglicher Reaktionsweg* 127,0 mm

Theoretische Auslösegeschwindigkeit bei Erdbeschleunigung 1,58 m/s

*Reaktionsweg: ist der maximal zurücklegbare Weg der Aufzugsanlage aus der Haltestelle, **nach dem Einrücken der Blockierungseinrichtung**, bedingt durch den Ansprechverzögerung und / oder weitere Verlustwege am Geschwindigkeitsbegrenzer bis Beginn Aufbau der Einzugskraft

1.4.2 Zugeordnete Ausführungsmerkmale

Typ AD 10:

Rückhaltmagnet

Betriebsspannung

24 – 190 V DC oder 230 V AC

Einschaltdauer

75 - 100 %

2 Bedingungen

- 2.1 Vorgenanntes Sicherheitsbauteil mit Absinkverhinderung stellt nur ein Teil der Schutzeinrichtung für den aufwärtsfahrenden Fahrkorb gegen Übergeschwindigkeit und Schutz gegen unbeabsichtigte Bewegung des Fahrkorbes dar. Erst in Kombination mit einem bremsenden bzw. detektierenden Bauteil nach Norm, welche einer eigenen Baumusterprüfung unterzogen sein müssen, kann das entstandene System die Vorgaben an eine Schutzeinrichtung erfüllen.
- 2.2 Die eingestellte Auslösegeschwindigkeit und der Sicherheitsschalter sind gegen unbefugtes Verstellen zu plombieren (Sicherheitsschalter z. B. durch Farbversiegelung der Befestigungsschrauben).
- 2.3 Das Auslösen des Geschwindigkeitsbegrenzers muss durch eine Fernbedienung von außerhalb des Schachtes erfolgen.
- 2.4 Die Einrückkraft muss am Betriebsort geprüft werden können.
- 2.5 Erfolgt die Anordnung an der Unterseite des Fahrkorbes, muss von der Schachtgrube aus eine sichere Zugänglichkeit zu Prüf- und Wartungszwecken gewährleistet sein (d. h. Erreichbarkeit der Fahrkorbunterseite bei einer Fahrkorbstellung bei der die Schachtgrube gefahrlos betreten und verlassen werden kann).
- 2.6 Die Aktivierung des Sicherheitsbauteiles nach 1.4 erfolgt durch Unterbrechung der Stromzufuhr zur Magnetspule der Blockiereinheit. Nach dem Auslösen der Sicherheitseinrichtung (Vorgang nicht mechanisch zwangsläufig, sondern elektrisch bzw. elektromagnetisch) muss dieses mechanische Einrücken sicher gewährleistet sein. Es ist deshalb erforderlich, dass automatisiert bei jedem Halt die Vorrichtung zum Einrücken gebracht und dabei die Bewegung der Blockiereinheit überprüft wird. Dies kann beispielhaft durch Mikro- oder Näherungsschalter erfolgen. Wird ein Fehler erkannt muss ein nächstes betriebsmäßiges Anfahren des Aufzuges verhindert werden.
- 2.7 Die Aktivierung des Sicherheitsbauteiles nach 1.4 erfolgt mit jedem betrieblichen Halt der Aufzugsanlage in der Form, dass die Aktivierung mit Stillstand des Fahrkorbes eingeleitet ist.
- 2.8 Der Montagebetrieb (Aufzugsanlage) hat zur Erfüllung der Gesamtkonzepte Schutzeinrichtungen für die Aufzugsanlage(n) eine Prüfanleitung zu erstellen, der Aufzugsdokumentation beizufügen und eventuell notwendige Hilfsmittel oder Messgeräte, die eine gefahrlose Prüfung (z. B. bei geschlossenen Schachttüren) erlauben, bereit zu halten.
- 2.9 Durch geeignete technische Maßnahmen muss unter allen Bedingungen eine schnelle und gefahrlose Personenbefreiung möglich sein, welche in der aufzugsbegleitenden Betriebsanleitung zu dokumentieren ist.

Anhang zur EU-Baumusterprüfbescheinigung Nr. EU-OG 229/1 vom 24.07.2020



Industrie Service

- 2.10 Zur Identifizierung und Information über die prinzipielle Bau- und Wirkungsweise und Abgrenzung des geprüften und zugelassenen Baumusters ist der EU-Baumusterprüfbescheinigung und deren Anhang, die Identifikationszeichnung mit Nr. PG.LM18CD.00E mit Prüfvermerk vom 28.02.2020 beizufügen.
- 2.11 Die EU-Baumusterprüfbescheinigung darf nur zusammen mit dem dazugehörigen Anhang und der Anlage (Liste der Hersteller Serienfertigung) verwendet werden. Diese Anlage wird nach den Angaben des Herstellers / Bevollmächtigten aktualisiert und mit neuem Stand herausgegeben.

3 Hinweise

- 3.1 In einer Betrachtung über die Gesamtsysteme (Schutzeinrichtungen) ist der Zeitbedarf und Auswirkung für den Aufbau der Einzugskraft, deren Streuung und Änderung über der Zeit, eventuell entstehende Wege und / oder Zeitverzug durch Umlenkungen einzubinden.
- 3.2 Mögliche zusätzliche Ausrüstungen auch in Kombination:
- Variante nur in Abwärtsrichtung wirkend möglich. Die Drehrichtung zum Einziehen der Fangvorrichtung ist dann am Geschwindigkeitsbegrenzer zu kennzeichnen
 - Optional kann der Geschwindigkeitsbegrenzer mit Absinkschutz ausgeführt werden.
- 3.3 Die Spannkraft von 100 N ist gegeben, wenn die Schalterwippe an der Wippenführung anliegt (kein Spalt). Der Abstand zur Schalterbetätigung beträgt dann ca. 2 mm.
- 3.4 Zahnscheibe, Einrückzscheibe (= Teil des Geschwindigkeitsbegrenzers) sowie Fangwelle weisen einen gemeinsamen Dreh- bzw. Mittelpunkt auf und die Fangwelle ist formschlüssig mit der Einrückzscheibe verbunden. Es ist deshalb die Zugkraft im Zahnriemen, als die am Hebel der Fangwelle angreifende Einrückkraft zu betrachten.
- 3.5 Da die Fangvorrichtungswelle formschlüssig mit der Einrückzscheibe des Geschwindigkeitsbegrenzers verbunden ist und beide einen gemeinsamen Drehpunkt aufweisen, ist nur eine gemeinsame elektrische Sicherheitseinrichtung erforderlich.
- Das bedeutet, durch die elektrische Sicherheitseinrichtung erfolgt ein Stillsetzen des Antriebes auch dann, wenn
- das Einrücken der Fangorgane nicht vom Geschwindigkeitsbegrenzer bewirkt wird oder
 - das Blockieren des Geschwindigkeitsbegrenzers (z. B. in Aufwärtsrichtung) nicht das Einrücken der (nur in Abwärtsrichtung wirkenden) Fangvorrichtung bewirkt.
- 3.6 Die von der Rutschkupplung erzeugte Kraft wird im Herstellerwerk eingestellt und ist am Betriebsort nicht verstellbar.
- 3.7 Der Geschwindigkeitsbegrenzer kann unter Einhaltung der zulässigen Auslösegeschwindigkeit auch am Gegengewicht eingesetzt werden.
- 3.8 Diese EU-Baumusterprüfbescheinigung wurde in Anlehnung und / oder auf Basis folgender harmonisierter Norm(en) erstellt:
- EN 81-1:1998 + A3:2009 (D), Anhang F.4, F.7 und F.8
 - EN 81-2:1998 + A3:2009 (D), Anhang F.4 und F.8
 - EN 81-20:2014 (D), Punkte 5.6.2.1.1.2, 5.6.6.11 und 5.6.7.13
 - EN 81-50:2014 (D), Punkt 5.4, 5.7 und 5.8
 - EN 81-20:2020 (D), Punkte 5.6.2.1.1.2, 5.6.6.11 und 5.6.7.13
 - EN 81-50:2020 (D), Punkt 5.4, 5.7 und 5.8

Bei Änderungen bzw. Ergänzungen der oben genannten Normen bzw. bei Weiterentwicklung des Standes der Technik wird eine Überarbeitung der EU-Baumusterprüfbescheinigung notwendig.

**Anlage zur EU-Baumusterprüfbescheinigung
Nr. EU-OG 229/1 vom 24.07.2020**



Industrie Service

Hersteller Serienfertigung – Produktionsstandorte (Stand: 06.11.2018):

Firma **LUEZAR-ECO, S.L.**
Adresse Pol. Malpica C/ F, Grupo Quejido, nave 69
 50016 Zaragoza – Spanien

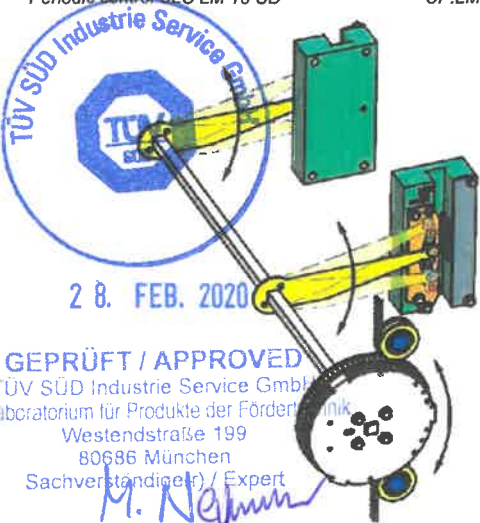
- ENDE DOKUMENT -

1.- SLC LM 18 CD OVERSPEED GOVERNOR

The SLC LM 18 CD overspeed governor has been certified under the lift directive 2014/33/UE.

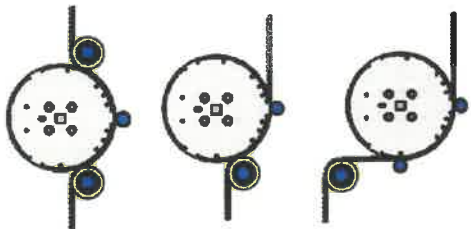
- It's fixed on the car sling.
- It can perform in both directions or only in one direction.
- It is a centrifugal overspeed governor actuated by a toothed belt, which activates mechanically the safety gears.
- The effort transmitted to the steering linkage is limited by the governor's clutch, which allows the governor rotation after the safety gear interlocking.
- The toothed belt is fixed to the top and to the bottom of the lift shaft by two tensioners.
- The tensile force in the belt should be about 100N
- The overspeed governor can be provided with a recovery system which turns the governor to its standby position.

General description SLC LM 18 CD DG.LM18CD.00E
 General assembly instructions SLC LM 18 CD MM.LM18CD.00E
 Periodic control SLC LM 18 CD CP.LM18CD.00E



2.- BELT ARRANGEMENT

- A minimum of 12 belt teeth should engage with the governor toothed disc.
- The belt can be diverted and guided using rollers with a minimum diameter of 50mm.
- Rope retainers should be used for preventing the belt from leaving the disc.

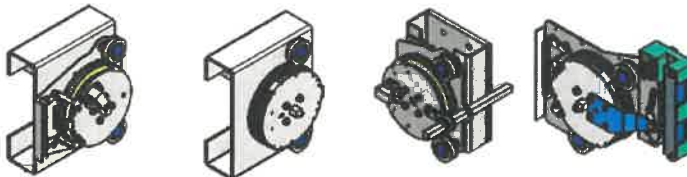


TOOTHED BELT
 Type ISO13050 R8M-10
 Tensile strength ≥ 5415 N

3.- OVERSPEED GOVERNOR ASSEMBLY

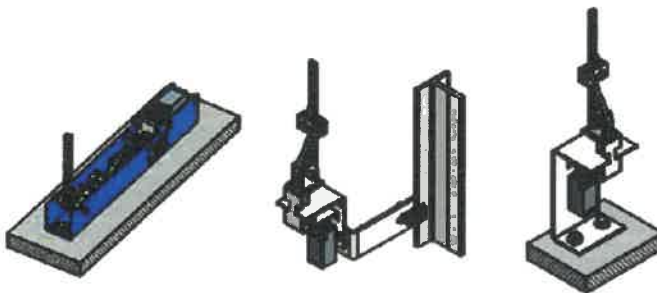
Depending on the car frame type and the shaft configuration, it can be placed:

- On a support specially designed for the governor, including guide rollers and belt retainers, to be fixed to the sling.
- Fixing every part (overspeed governor, rollers, retainers, etc) direct on the sling.
- Attaching the overspeed governor to the safety gear.



4.- BELT TENSIONERS

- The tensioners keep the tension in the belt and control the stretch / breakage of the belt by a safety switch.
- The tensioners are placed at the top and at the bottom of the lift shaft or fixed to the guide.



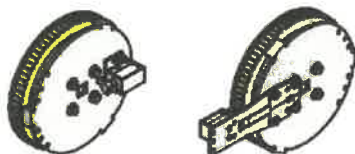
5.- REMOTE ACTIVATION

The overspeed governor SLC LM 18 CD include an activating system according to 5.6.2.2.1.5 EN81-20, which causes the opening of the centrifugal masses and the interlocking of the overspeed governor.

- The system can be:
- Internal.
 - External.

INTERNAL

EXTERNAL



6.- ELECTRICAL CONTROL

In conformity with point 5.6.2.2.1.6 of EN81-20, the overspeed governor, or another device, shall initiate the stopping of the machine before the car reaches the tripping speed of the governor by means of an electric safety device.

For $V_n > 1$ m/s, the device must operate before the tripping speed. This device is called "overspeed switch" which consists of:

- Option A
 - An electromechanical system.
 Option B
 - An electronic system.

For $V_n \leq 1$ m/s, the device must operate as latest as the moment when the tripping speed of the governor is reached. This function is often carried out by the electrical switch of the steering linkage of the safety gear. But an overspeed switch could be also used.

Modification report IM.CSLIM.00E
 Description DG.CSLIM.00E
 Instruction MM.CSLIM.00E
 General drawing PG.CSLIM.00E

ELECTROMECHANICAL OVERSPEED SWITCH



ELECTRONIC OVERSPEED SWITCH



7.- ANTI-SLIDING PROTECTION (AD)

Optionally, the overspeed governor can include an anti-sliding protection system as a protection against uncontrolled car movements. This is an electro-mechanical device that locks the overspeed governor when the lift car is stopped. The system performs in both directions (upwards and downwards).

On this overspeed governor only the AD10 system can be used.

AD10 system
 Performance report IF.AD10.00E
 Description DG.AD10.00E
 Instructions MM.AD10.00E
 General drawing PG.AD10.00E

AD10H



AD10V



	Tolerancia: General tolerances: Ficha/Referenz:	Revisión: Revision: Änderung:	2	Aplicación: Field of application: Verwendungsbereich:
	ISO 2768-m	Materia: Material: Werkstoff:		
Superficie: Surface: Oberfläche:	Fecha / Date / Datum:	Elaborador: Editor: 26/03/2019	Elaborador: Editor: Dibujante	
Escala: Scale:	Formato: Size: Papierformat:	Revisión: Revision: Änderung:	1+D	
Magatzaf: Magatzaf:	SE A3	Revisión: Revision: Änderung:	Producción	
			Comercial	
<p align="center">OVERSPEED GOVERNOR SLC LM 18 CD</p>				Dibujo número: Drawing n°: Zeichnung n°:
				PG.LM18CD.00E