



Industrie Service

EU-BAUMUSTERPRÜFBESCHEINIGUNG

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

Bescheinigungs-Nr.: EU-OG 244

Zertifizierstelle der Notifizierten 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: LUEZAR-ECO, S.L.
(Hersteller Serienfertigung – siehe Anlage)
Pol. Malpica C/ F, Grupo Quejido, nave 69
50016 Zaragoza – Spanien

Produkt: Geschwindigkeitsbegrenzer, geschwindigkeitsdetektierendes und auslösendes Element als Teil der Schutzeinrichtung für den aufwärtsfahrenden Fahrkorb gegen Übergeschwindigkeit und auslösendes Element gegen unbeabsichtigte Bewegung des Fahrkorbes

Typ: SLC LF 30 _ _

Richtlinie: 2014/33/EU

Prüfgrundlage: EN 81-20:2014
EN 81-50:2014
EN 81-1:1998+A3:2009
EN 81-2:1998+A3:2009

Prüfbericht: EU-OG 244 vom 01.03.2016

Ergebnis: Das Sicherheitsbauteil entspricht den wesentlichen Gesundheitsschutz- und Sicherheitsanforderungen der o.g. Richtlinie, sofern die Anforderungen des Anhangs zu diesem Zertifikat eingehalten sind.

Ausstellungsdatum: 01.03.2016

Gültigkeitsdatum: ab 20.04.2016

Werner Rau

Werner Rau
Zertifizierstelle der Fördertechnik



Anhang zur EU-Baumusterprüfbescheinigung Nr. EU-OG 244 vom 01.03.2016



Industrie Service

1 Anwendungsbereich

1.1 Allgemein

1.1.1 Antriebsseil

Art

Rundlitzenseil aus Stahldrähten

Durchmesser

6 – 8 mm

1.1.2 Zugkraft und minimale Spannkraft (vom Spanngewicht erzeugte, auf die Umlenkrollenachse wirkende Kraft)

Empirisch ermittelte Spannkraft
(Seil und Rille im Neuzustand)

667 N

Zugkraft in Abwärtsrichtung bei minimaler Spannkraft

≥ 300 N

Zugkraft in Aufwärtsrichtung bei minimaler Spannkraft

≥ 300 N

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

0,80 – 2,05 m/s

Zulässige Nenngeschwindigkeit

≤ 1,78 m/s

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

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

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

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

Maximal möglicher Reaktionsweg*

184,9 mm

Theoretische Auslösegeschwindigkeit bei Erdbeschleunigung

1,90 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

2 Bedingungen

2.1 Vorgenanntes Sicherheitsbauteil mit Absinkverhinderung stellt nur ein Teil der Schutteinrichtung 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 Schutteinrichtung erfüllen.

2.2 Die eingestellte Auslösegeschwindigkeit und der Sicherheitsschalter sind gegen unbefugtes Verstellen zu plombieren (Sicherheitsschalter z. B. durch Farbversiegelung der Befestigungsschrauben).

2.3 Seilabzugsrichtung beliebig (jedoch mindestens 180 Umschlingung).

2.4 Ausführung mit Absinkschutz

Anhang zur EU-Baumusterprüfbescheinigung Nr. EU-OG 244 vom 01.03.2016



Industrie Service

- 2.5 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.
- 2.6 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.
- 2.7 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.
- 2.8 Durch geeignete technische Maßnahmen muss unter allen Bedingungen eine schnelle und gefahrlose Personenbefreiung möglich sein, welche in der aufzugsbegleitenden Betriebsanleitung zu dokumentieren ist.
- 2.9 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 „PG.LF30CA.00E“ mit Prüfvermerk vom 01.03.2016 beizufügen.
- 2.10 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:
 - Ausführung in schmaler und breiter Variante möglich
 - Variante nur in Abwärtsrichtung wirkend möglich. Die Drehrichtung zum Einziehen der Fangvorrichtung ist dann am Geschwindigkeitsbegrenzer zu kennzeichnen
 - Wahlweise Abschaltung vor Erreichen der Auslösegeschwindigkeit (Vorabschaltung, wahlweise mit elektrischer Rückstellung des Sicherheitsschalters)
 - Ausführung mit und ohne Fernauslösung möglich
 - Ausführung mit und ohne Prüfrille möglich
- 3.3 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 5.6.2.2.1.7, 5.6.6.11 und 5.6.7.13
 - EN 81-50:2014 (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 EG-Baumusterprüfbescheinigung
Nr. EU-OG 244 vom 01.03.2016**



Industrie Service

Hersteller Serienfertigung – Produktionsstandorte (Stand: 01.03.2016):

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

- ENDE DOKUMENT -

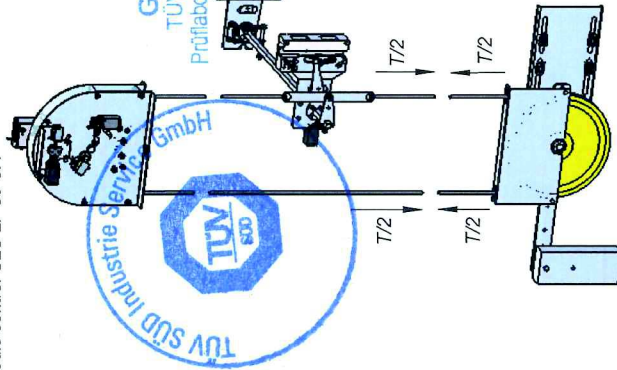
1.- SLC LF 30 CA OVERSPEED GOVERNOR

The SLC LF 30 CA overspeed governor has been certified under the lift directive 2014/33/EU.

- SLC LF 30 CA overspeed governor is installed in the lift shaft, and it can be placed at the top or at the bottom.
- It is a centrifugal overspeed governor actuated by a rope, which activates mechanically the safety gears.
- It can perform in both directions or only in one direction
- The tension in the rope is performed by means of a tension pulley and weights.
- Ropes from $\phi 6\text{mm}$ to $\phi 8\text{mm}$ can be used

General description SLC LF 30 CA
General assembly instructions SLC LF 30 CA
Periodic control SLC LF 30 CA

DG.LF30CA.00E
MM.LF30CA.00E
CP.LF30CA.00E

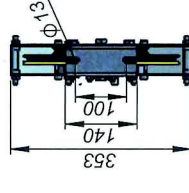


2.- OVERSPEED GOVERNOR ASSEMBLY

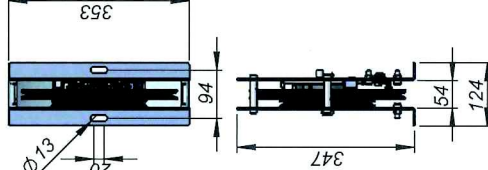
Depending on the car frame type and the shaft configuration, it can be placed:

- With an external support SLC LF 30 CAE.
- With an internal support SLC LF 30 CAI.
- Attached to the guide.
- At the top or at the bottom of the shaft.
- Standing or upside down.

SLC LF 30 CAI



SLC LF 30 CAE



3.- TENSION PULLEY

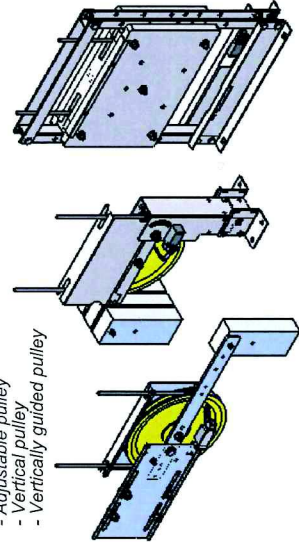
Although the overspeed governor SLC LF 30 CA is compatible with the most of the tension pulleys, the following points should be checked:

- The dimensions of the tension pulley should be compatibles with the rope diameter and the overspeed governor disc.
 - It should have a system to detect the rope stretching or breakage in accordance to 5.6.2.2.1.6 c) EN81-20.
 - The tension pulley should keep tensioning force on the rope enough to cause an actuating force in accordance to 5.6.2.2.1.6 c) EN81-20.
- SLC LF 30 CA governor requires the following tensioning forces:

Tested tensioning force "T" (N)	Actuating force
(New rope and groove)	
667	In down direction (N)
	In up direction (N)
	382

Our tension pulleys compatible with our SLC LF 30 CA overspeed governor are:

- Standard pulley
- Adjustable pulley
- Vertical pulley
- Vertically guided pulley



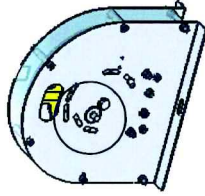
4.- OVERSPEED GOVERNOR ACTIVATION

The overspeed governor SLC LF 30 CA 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.

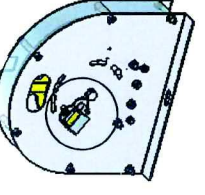
The system can be:

- Manual activating.
- Remote activating.

MANUAL ACTUATING



REMOTE ACTUATING



5.- 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.

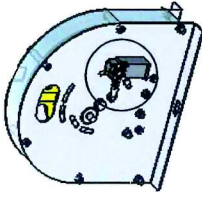
For $V_n > 1\text{m/s}$ the device must operate before the tripping speed.

This device is called "overspeed switch" which consists of:

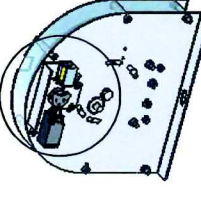
- A mechanical system.
 - An electrical safety switch according to the standard 5.11.2 EN81-20.
 - A remote reset solenoid (optional).
- For $V_n \leq 1\text{m/s}$ the device must operate as latest as the moment when the tripping speed of the governor is reached. This function is often carried out by the electrical switch of the steering linkage of the safety gear. But an overspeed switch could be also used.

Description DG.CSLIM.03E
Instruction MM.CSLIM.03E
General drawing PG.CSLIM.03E

ELECTRICAL SWITCH



OVERSPEED SWITCH

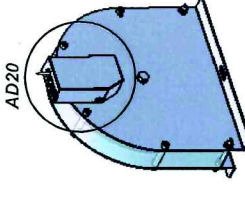


6.- ANTI-SLIDING PROTECTION (AD)

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 AD20 system can be used.

AD20 system
Description DG.AD20.06E
Instructions MM.AD20.06E
General drawing PG.AD20.03E



OVERSPEED GOVERNOR SLC LF 30 CA

PG.LF30CA.00E

