



EU-BAUMUSTERPRÜFBESCHEINIGUNG

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

Bescheinigungs-Nr.:	EU-OG 233/1
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, 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 20 _ _
Richtlinie:	2014/33/EU
Prüfgrundlage:	EN 81-20:2020 EN 81-50:2020
Prüfbericht:	EU-OG 233/1 vom 01.03.2021
Ergebnis:	Das Sicherheitsbauteil entspricht den wesentlichen Gesundheitsschutz- und Sicherheitsanforderungen der o.g. Richtlinie, sofern die Anforderungen des Anhangs dieser EU-Baumusterprüfbescheinigung eingehalten sind.
Ausstellungsdatum:	01.03.2021

Achim Janocha

Notifizierte Stelle LCC



Anhang zur EU-Baumusterprüfbescheinigung Nr. EU-OG 233/1 vom 01.03.2021



Industrie Service

1 Anwendungsbereich

1.1 Allgemein

1.1.1 Antriebsseil

Art

Rundlitzenseil aus Stahldrähten

Durchmesser

6 – 6,5 mm

1.1.2 Spannkkräfte (vom Spanngewicht erzeugte auf die Umlenkrollenachse wirkende Kraft)

Spannkkräfte [N] im Versuch	Einzugskräfte in	
	Abwärtsrichtung [N]	Aufwärtsrichtung [N]
(Seil und Rille im Neuzustand)		
602	717	----
1203	1030	442

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 – 3,15 m/s

Zulässige Nenngeschwindigkeit

≤ 2,74 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 Bremsvorrichtung 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 angebaute Absinkverhinderung

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

Maximal möglicher Reaktionsweg*

142 mm

Theoretische Auslösegeschwindigkeit bei Erdbeschleunigung

1,67 m/s

*Reaktionsweg:

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

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 Seilabzugsrichtung beliebig (jedoch mindestens 180 Umschlingung).

2.4 Ausführung mit Absinkschutz

Anhang zur EU-Baumusterprüfbescheinigung Nr. EU-OG 233/1 vom 01.03.2021



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.LF20CA.00E“ mit Prüfvermerk vom 01.03.2021 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
- 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 81-20:2020 (D), Punkte 5.6.2.2.1.7, 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 233/1 vom 01.03.2021**



Industrie Service

Hersteller Serienfertigung – Produktionsstandorte (Stand: 01.03.2021):

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

- ENDE DOKUMENT -

1.- SLC LF 20 CA OVERSPEED GOVERNOR

The SLC LF 20 CA overspeed governor has been certified under the lift directive 2014/33/EU:

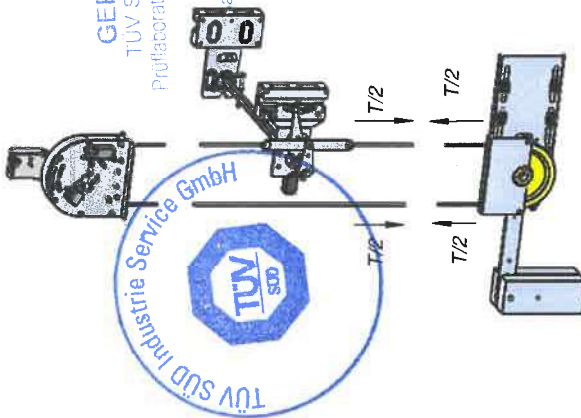
- SLC LF 20 CA overspeed governor is installed in the lift shaft, and it can be placed at the top or at the bottom.
- It is a centrifugal overspeed governor actuated by a rope, which activates mechanically the safety gears
- It can perform in both directions or only in one direction
- The tension in the rope is performed by means of a tension pulley and weights.
- The maximum rope diameter is 6,5mm

General description SLC LF 20 CA
 General assembly instructions SLC LF 20 CA
 Periodic control SLC LF 20 CA

DG.LF20CA.00E
 MM.LF20CA.00E
 CP.LF20CA.00E

31. MRZ. 2021

GEPRÜFT / APPROVED
 TÜV SÜD Industrie Service GmbH
 Prüflaboratorium für Produkte der Fördertechnik
 Westendstraße 199
 80586 München
 Fachverfahren: 089 30909-100
 E-Mail: expert@tuv-sud.de



3.- TENSION PULLEY

Although the overspeed governor SLC LF 20 CA is compatible with the most of the tension pulleys, the following points should be checked:

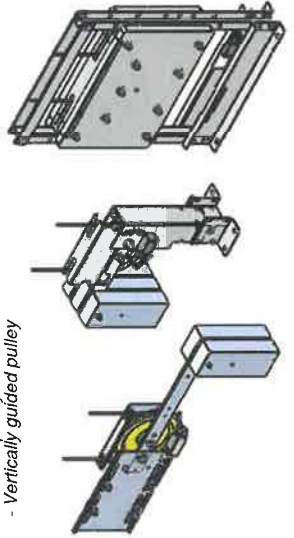
- The dimensions of the tension pulley should be compatibles with the rope diameter and the overspeed governor disc.
- It should have a system to detect the rope stretching or breakage in accordance to 5.6.2.2.1.6 c) EN81-20.
- The tension pulley should keep tensioning force on the rope enough to cause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

SLC LF 20 CA governor requires the following tensioning forces:

Tested tensioning force "T" (N) (New rope and groove)	Actuating force	
	In down direction (N)	In up direction (N)
602	717	442
1203	1030	442

Our tension pulleys compatible with our SLC LF 20 CA overspeed governor are:

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

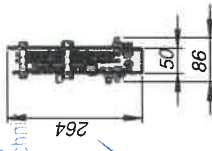
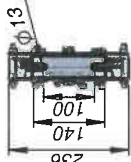


2.- OVERSPEED GOVERNOR ASSEMBLY

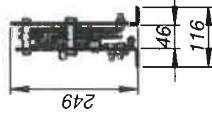
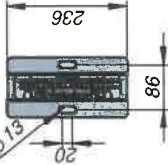
Depending on the car frame type and the shaft configuration, it can be placed:

- With an external support SLC LF 20 CAE.
- With an internal support SLC LF 20 CAI.
- Attached to the guide.
- At the top or at the bottom of the shaft.
- Standing or upside down.

SLC LF 20 CAI



SLC LF 20 CAE



4.- OVERSPEED GOVERNOR ACTIVATION

The overspeed governor SLC LF 20 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 actuating.
- Remote actuating.

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 $V_n > 1m/s$, 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 $V_n \leq 1m/s$, 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.

ELECTRICAL SWITCH



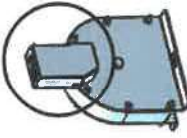
ELECTROMECHANICAL OVERSPEED SWITCH



ELECTRONIC OVERSPEED SWITCH



AD20



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
 Instructions
 General drawing

DG.AD20.06E
 MM.AD20.06E
 PG.AD20.02E

Nomenclatura: SLC LF 20 CA
 Fecha de aprobación: 16/02/2021

Revisión: 3
 Descripción: ISO 2768-m
 Formato: SE A3

Revisión: 3
 Descripción: ISO 2768-m
 Formato: SE A3

Revisión: 3
 Descripción: ISO 2768-m
 Formato: SE A3

OVERSPEED GOVERNOR
SLC LF 20 CA

Revisión: 3
 Descripción: ISO 2768-m
 Formato: SE A3



PG.LF20CA.00E