



Certificat d'examen UE de type

visés à l'annexe IV, paragraphe A de la directive 2014/33/UE

Numéro du certificat: EU-OG 273-2

L'organisme notifié: TÜV SÜD Industrie Service GmbH
Westendstr. 199
80686 München – Allemagne
Numéro d'identification 0036

Possesseur du certificat: SLC - SCHLOSSER LUEZAR & CVR S.L.
Pol. Malpica, C/ F, Grupo Quejido, nave 7
50016 Zaragoza – Espagne

Fabricant le modèle d'essai: LUEZAR-ECO, S.L.
(les fabricants de la production en série – voir annexe) Pol. Malpica C/ F, Grupo Quejido, nave 69
50016 Zaragoza – Espagne

Produit: Limiteur de survitesse, élément déclencheur et détecteur de vitesse faisant partie du dispositif de protection lors de la montée de la cabine contre toute vitesse excessive et élément déclencheur contre le mouvement involontaire de la cabine.

Type: SLC LM 12 _ _

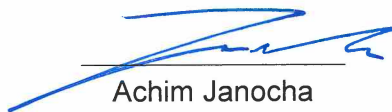
Directive: 2014/33/UE

Bases d'essai: EN 81-20:2020
EN 81-21:2022
EN 81-50:2020

Rapport d'examen: EU-OG 273-2 du 2025-05-12

Résultat: Le composant de sécurité remplit pour la domaine d'application donnée dans l'annexe, appartenant à ce certificat d'examen UE de type, les demandes essentielles de sécurité de la Directive.

Date d'émission: 2025-06-18


Achim Janocha
L'organisme notifié LCC



Annexe de Certificat d'examen UE de type
N° EU-OG 273-2 du 2025-06-18



Industrie Service

1 Domaine d'application

1.1 Généralités

Limiteur de vitesse, élément détectant et déclenchant la vitesse comme partie de l'appareil de protection pour la cabine de transport ascendant contre la vitesse excessive et élément déclencheur contre le mouvement involontaire de la cabine

1.1.1 Mode d'entraînement Courroie crantée fixe
agissant sur le disque denté au niveau de la cabine

1.1.2 Courroie crantée
Type ISO 13050 R8M
Dimensions
Largeur x hauteur 10,0 x 5,4 mm
Hauteur des dents 3,2 mm
Ecart entre les dents 8,0 mm
Force de rupture ≥ 5415 N
Longueur maximale autorisée 131,1 m

1.1.3 Disque denté
Matériau Polyamide (PA6)
Diamètre 70 / 120 mm

1.1.4 Effort de tension maximal de la courroie dentée
(Pré-tension de la courroie dentée au niveau des points fixes dans 100 N
la tête de cage et dans le fond via des ressorts de pression)
L'effort de tension se rapporte uniquement au fonctionnement et ne concerne pas la force d'embrayage.

1.1.5 Force de traction dans la courroie crantée ou force tangentielle au niveau du disque denté
450 - 500 N après le déclenchement du limiteur de survitesse
(voir remarque 3.6)

1.1.6 Disposition Côté supérieur et inférieur de la cabine

1.1.7 Utilisation autorisée
Le limiteur de survitesse peut uniquement être utilisé avec des parachutes à prise instantanée, un parachute à freinage ou un parachute à freinage avec dispositif de freinage en montée.
Rentrée du dispositif de retenue autorisée dans les deux sens de rotation.
Le composant de sécurité peut remplir les deux fonctions de sécurité suivantes (1.2 et 1.3).

1.2 Utilisation comme limiteur de survitesse - vitesses autorisées

Vitesse de déclenchement autorisée 0,27 – 1,50 m/s
Vitesse nominale autorisée ≤ 1,00 m/s

1.3 Utilisation sous forme d'élément de l'équipement de protection pour la montée de la cabine contre la vitesse excessive

Le limiteur de survitesse peut être utilisé comme élément du dispositif de protection pour la montée de la cabine contre la vitesse excessive. La surveillance de la vitesse lors de la montée peut être réalisée grâce au limiteur de vitesse lui-même et au déclenchement (couplage) d'un dispositif de freinage sur le dispositif de sécurité électrique correspondant.

Annexe de Certificat d'examen UE de type
N° EU-OG 273-2 du 2025-06-18



Industrie Service

1.4 Utilisation comme élément de l'appareil de protection contre le mouvement involontaire de la cabine de transport depuis l'arrêt, avec un dispositif de prévention de la descente intégré.

Utilisation sans détection (activation à chaque arrêt).

1.4.1 Vitesse de déclenchement et distances de réaction.

Exécution Type AD 12 :

Distance de réaction maximale possible * 102,0 mm.

Vitesse de déclenchement théorique à l'accélération terrestre 1,41 m/s.*

Distance de réaction : c'est la distance maximale que peut parcourir le système d'ascenseur depuis l'arrêt, après l'engagement du dispositif de blocage, en raison du temps de réponse et/ou autres pertes le long du limiteur de vitesse jusqu'au début de l'établissement de la force d'attraction.

1.4.2 Caractéristiques d'exécution associées.

Type AD 12 :

Aimant de retenue. Tension de fonctionnement.

Tension de fonctionnement 24 - 190 V DC ou 230 V AC

Durée de fonctionnement 75 - 100 %

2 Conditions

- 2.1 Le composant de sécurité mentionné préalablement représente uniquement une partie du dispositif de protection pour la montée de la cabine contre toute vitesse excessive. Ce n'est qu'en liaison avec un composant à freiner selon la norme, et devant être soumis à examen de type spécifique que le système obtenu est conforme aux prescriptions relatives à un dispositif de sécurité.
- 2.2 La vitesse de déclenchement réglée et l'interrupteur de sécurité doivent être plombés pour éviter toute modification non autorisée du réglage (interrupteur de sécurité, par exemple grâce au scellement des vis de fixation).
- 2.3 Le déclenchement du limiteur de survitesse doit être réalisé par une commande à distance de l'extérieur de la cage.
- 2.4 La force d'embrayage doit pouvoir être contrôlée sur le lieu d'exploitation.
- 2.5 Dans le cas de la disposition au niveau du côté inférieur de la cabine, une possibilité d'accès sûre depuis le fond de la cage doit être garantie à des fins de contrôle et de maintenance (c'est-à-dire accessibilité du côté inférieur de la cabine lorsque celle-ci se trouve dans une position dans laquelle il est possible d'accéder et de quitter sans danger le fond de la cage).
- 2.6 L'activation du composant de sécurité selon 1.4 se fait par interruption de l'alimentation de la bobine du solénoïde de l'unité de blocage. Après le déclenchement de l'organisme de sécurité (processus non mécaniquement contraignant, mais électrique ou électromagnétique), il doit être garanti que cette rentrée mécanique est sécurisée. Il est donc nécessaire que l'appareil de rentrée soit automatiquement amené à chaque arrêt et que le mouvement de l'unité de blocage soit vérifié. Cela peut par exemple se faire par des micros ou des capteurs de proximité. Si une erreur est détectée, il faut empêcher un prochain démarrage opérationnel de l'ascenseur.
- 2.7 L'activation du composant de sécurité selon 1.4 se fait à chaque arrêt opérationnel de l'installation de l'ascenseur de telle manière que l'activation est déclenchée avec l'arrêt de la cabine. 2.8 L'opération de montage (installation de l'ascenseur) doit répondre à l'ensemble des concepts.
- 2.8 L'entreprise de montage (système d'ascenseur) doit élaborer un guide d'essai pour les dispositifs de protection des installations d'ascenseur afin de respecter les concepts globaux, l'ajouter à la documentation de l'ascenseur et éventuellement prévoir les outils ou appareils de mesure nécessaires qui permettent un contrôle sans danger (par exemple, en cas de portes de gaine fermées).

Annexe de Certificat d'examen UE de type N° EU-OG 273-2 du 2025-06-18



Industrie Service

- 2.9 Des mesures techniques appropriées doivent être mises en place pour assurer en toutes circonstances une évacuation rapide et sans danger des personnes, ce qui doit être documenté dans le manuel d'exploitation accompagnant l'ascenseur.
- 2.10 Pour l'identification et la fourniture d'informations sur le mode de fonctionnement, la construction et la limitation de l'échantillon contrôlé et autorisé, il convient de joindre l'certificat d'examen UE de type et son annexe, le dessin d'identification N° SLC.LM12CD.000 avec timbre d'essai du 12.05.2025.
- 2.11 Le certificat de conformité européen ne peut être utilisé qu'avec l'annexe correspondante et le dossier (liste des fabricants de production en série). Cette installation est mise à jour conformément aux instructions du fabricant / représentant et publiée avec une nouvelle version.

3 Remarques

- 3.1 Dans une réflexion sur les systèmes globaux (dispositifs de protection), il est nécessaire d'intégrer le temps requis et l'impact pour l'établissement de la force d'aspiration, ainsi que sa variation dans le temps, et les éventuels chemins et / ou délais causés par des déviations.
- 3.2 Les modifications des caractéristiques dans le domaine d'application au cours du temps ne sont pas prises en compte dans cet examen UE de type.
- 3.3 Equipements supplémentaires possibles, également en combinaison :
 - Variante active uniquement dans le sens de la descente. Le sens de rotation pour la rentrée du dispositif de retenue de la cabine doit alors être indiqué au niveau du limiteur de survitesse.
 - En option, le limiteur de survitesse peut être accompagné d'une protection contre la descente.
- 3.4 La force de serrage de 100 N est obtenue lorsque la manette se trouve au niveau du guidage (pas de jeu). L'écart par rapport à l'actionnement de l'interrupteur est alors d'env. 2 mm.
- 3.5 La roue dentée, le disque à rochet (= parties du limiteur de vitesse) et l'arbre de la sécurité peut être relié à un centre de rotation commun (la barre de transmission passe à travers le limiteur de vitesse) ou au moyen d'une tige (l'arbre du parachute est relié de manière positive à la disque à rochet). Par conséquent, la force de la courroie crantée est à considérer comme la force d'engagement agissant sur le levier de l'axe du parachute.
- 3.6 Comme le limiteur de vitesse et le parachute sont solidement fixés et agissent comme un seul et même élément, un seul contact de sécurité électrique est nécessaire.

Cela signifie que l'équipement de sécurité électrique provoque un arrêt de l'entraînement, également lorsque

 - l'engagement des organes de retenue n'est pas provoqué par le limiteur de survitesse ou lorsque
 - le blocage du limiteur de survitesse (en montée par exemple) n'entraîne pas l'engagement du dispositif de retenue (agissant uniquement en descente).
- 3.7 La force générée par l'accouplement à friction est réglée dans l'usine du fabricant et ne peut pas être réglée sur le lieu d'utilisation.
- 3.8 Le limiteur de survitesse peut également être utilisé au niveau du contrepoids en respectant la vitesse de déclenchement autorisée.

Annexe de Certificat d'examen UE de type
N° EU-OG 273-2 du 2025-06-18



Industrie Service

3.9 L'certificat d'examen UE de type a été établie à partir/sur la base des normes harmonisées suivantes :EN 81-20:2014 (D), points 5.6.2.2.1.7 et 5.6.6.11

- EN 81-20:2020 (D), point 5.6.2.2.1.7
- EN 81-21:2022 (D)
- EN 81-50:2020 (D), point 5.4

En cas de modifications ou de compléments des normes ci-dessus ou en cas de changement de l'état de la technique, l'certificat d'examen UE de type doit être modifiée.

3.10 L'organisme de certification TÜV SÜD Industrie Service GmbH pour les technologies de manutention est un organisme de certification accrédité par DAkkS selon DIN EN ISO 17065. L'accréditation est valable uniquement pour le domaine d'accréditation indiqué dans l'annexe du certificat D-ZE-14153-03-00

**Annexe attestation d'examen CE de type
N° EU-OG 273-2 du 2025-06-18**



Industrie Service

Fabricant production en série – sites de production (version : 2025-03-14) :

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

- FIN DU DOCUMENT -

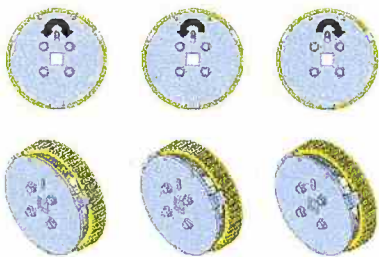
Référence : Demande de la société Schlosser, Luezar & CVR, S.L. (S.L.C.) du 06.11.2018

The SLC LM 12 CD overspeed governor, which travels along the lift shaft on the lift car, consists of a toothed disc which engages on a toothed belt arranged along the lift shaft, and fixed in both sides through a tensioner.

The toothed disc is connected through a clutch to the centrifugal masses. The overspeed governor gets operated because of the blockage of the centrifugal masses against the disc, which causes the movement of the safety gear's steering linkage. The clutch allows the toothed disc to keep turning, and restricts the effort on the toothed belt and the linkage while the braking movement of the lift car.

Depending on the parts configuration, the SLC LM12CD overspeed governor can engage in both directions, or only in one direction, and can be used with progressive safety gears, instantaneous safety gears, or a combined system (progressive in down direction and instantaneous in up direction).

The SLC LM 12 CD overspeed governor can work in a bidirectional way or only in down direction. There are two models, standard or low speed.



LOW SPEED

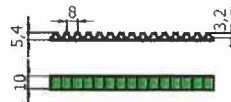
BIDIRECTIONAL / ANTICLOCKWISE / CLOCKWISE BIDIRECTIONAL / ANTICLOCKWISE / CLOCKWISE
SLC.LM12CD.001 / SLC.LM12CD.003 / SLC.LM12CD.002 SLC.LM12CD.004 / SLC.LM12CD.006 / SLC.LM12CD.005

Depending on the type of installation, the overspeed governor and its peripheral accessories can be assembled in different ways. In the instructions manual MI.LM12CD.00ES, all the delivery, assembly, plugging, adjustment and maintenance operations are explained.

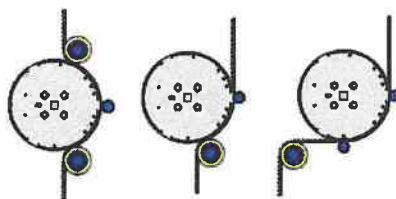


The toothed belt used is model ISO 13050 R8M with the following features:

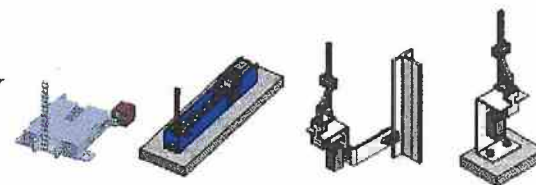
Breaking force: 5415N
Maximum length: 131,1m



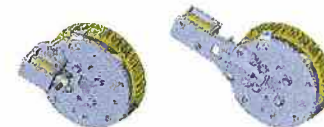
The toothed belt can engage on the overspeed governor by using guiding rollers of $\varnothing 50\text{mm}$ and anti-releasing bushes. There should have at least 10 teeth engaged.



On each side of the lift shaft one belt tensioner should be placed, in order to fix the belt to a 100N force, whose stretching is controlled by means of safety switches. These tensioners can be fixed to the roof/ pit or to the guide rail.



In compliance with point 5.6.2.2.1.4 c) 1) in EN81-20, the overspeed governor has been provided with a remote activating system consisting on an electromagnet which operates on the centrifugal masses and causes the overspeed governor's tripping. This device can be provided assembled on the disc or external.



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.

Option A:
This device is called "overspeed switch" and it is an electronic system.

Option B:
As the maximal rated speed is 1m/s, the safety gear's switch orders the stop of the lift machine when the overspeed governor tripping speed is reached, in compliance with point 5.6.2.2.1.6 a) in EN81-20.



The overspeed governor and the transmission bar are jointly attached, so when the safety gear gets unengaged, the overspeed governor goes back to the working position. Thus, the safety gear witch guarantees the compliance of point 5.6.2.2.1.6 b) in EN81-20.

Optionally, the overspeed governor can include an anti-slip protection system as a protection against uncontrollable movements.

this is an electro-mechanical device that locks the overspeed governor when the lift car is stopped. The system can be set in two directions (upwards and downwards)



12. Mai 2025

 Polygona milbuna CCI sepih name n°7 Socita Zaengga Seppin	Tabulanta: General telekone: Formaplikante:		Revisado: Revisado: Revisado:		Aplicatis: Field of application: Verwendungsbezie:	
	ISO 2768-m		02		LIMITADOR DE VELOCIDAD SLC LM12CD OVERSPEED GOVERNOR SLC LM12CD	
			Material: Material: Werkstoff:			
	Superficie: Surface: Oberfläche:		Fecha / Date / Datum: Nombre / Name / Name:		PLANO GENERAL SLC LM 12 CD GENERAL DRAFT SLC LM 12 CD	
			26/02/2025 Dibujante			
Escala: Scale: Maßstab:		Formato: Size: Papierformat:		I+D		
S/E A3		Revisado: Checked: Geprüft:		Producción		
		Revisado: Checked: Geprüft:		Comercial		
		Revisado: Checked: Geprüft:		Dibujo número: Drawing n°: Zeichnung n°:		
				SLC.LM12CD.000		