ZERTIFIKAT ◆ CERTIFICATE ◆ 認証証書 ◆ СЕРТИФИКАТ ◆ CERTIFICADO ◆ CERTIFICAT

Industrie Service

Certificat d'examen UE de type

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

Numéro du certificat:	EU-OG 229/1
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: (les fabricants de la production en série – voir annexe)	LUEZAR-ECO, S.L. 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 tout mouvements incontrôlés de la cabine.
Type:	SLC LM 18 _ _
Directive:	2014/33/UE
Bases d'essai:	EN 81-20:2020 EN 81-50:2020
Rapport d'examen:	EU-OG 229/1 du 24.07.2020
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:	24.07.2020

Achim Janocha
L'organisme notifié LCC

TÜV SÜD Industrie Service GmbH 00 36 Notified Body

TÜV®

Annexe de Certificat d'examen UE de type
N° EU-OG 229/1 du 24.07.2020

Industrie Service

1 Domaine d'application

1.1 Généralités

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	180 mm
1.1.4	Effort de tension maximal de la courroie dentée	
	(Pré-tension de la courroie dentée au niveau des points fixes dans la tête de cage et dans le fond via des ressorts de pression)	100 N
	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 trois fonctions de sécurité suivantes (1.2, 1.3 et 1.4).

1.2 Utilisation comme limiteur de survitesse - vitesses autorisées

Vitesse de déclenchement autorisée	0,43 – 3,27 m/s
Vitesse nominale autorisée	≤ 2,84 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 survitesse lui-même et au déclenchement (couplage) d'un dispositif de freinage et de l'équipement de sécurité électrique correspondant ou mécaniquement grâce à la rentrée d'un dispositif de freinage.

Supplément: Le texte ci-dessus en langue française est une traduction du document original en allemand. La version en langue allemande fait foi en cas de doute ou de litige.

1.4 Utilisation sous forme d'élément du dispositif de protection contre tout mouvements incontrôlés de la cabine hors de la position d'arrêt à l'aide du dispositif d'empêchement de descente monté

Utilisation **sans** détection (activation dans tous les arrêts)

1.4.1 Vitesse de déclenchement et trajets de réaction

Exécution type AD 10 :

Trajet de réaction maximal possible*	127,0 mm
Vitesse de déclenchement théorique en présence de l'accélération de la pesanteur	1,58 m/s

*Trajet de réaction correspond au trajet maximal pouvant être parcouru par l'installation d'ascenseurs à partir de la position d'arrêt, **après l'engagement du dispositif de blocage**, en fonction du retard de réponse et/ou d'autres trajets de perte au niveau du limiteur de survitesse jusqu'au début de l'établissement de la force de traction.

1.4.2 Caractéristiques attribuées

Type AD 10 :

Aimant de retenue	
Tension de service	24 – 190 V DC ou 230 V AC
Durée de marche	75 - 100 %

2 Conditions

2.1 Le composant de sécurité préalablement mentionné avec dispositif d'empêchement de descente ne représente qu'une partie du dispositif de sécurité pour la cabine en montée contre toute vitesse excessive et protection contre tout déplacement non autorisé de la cabine. Ce n'est qu'en liaison avec un composant à freiner ou détecteur selon la norme, et devant être soumis à un 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 est réalisée via l'interruption de l'alimentation électrique vers la bobine magnétique de l'unité de blocage. Après le déclenchement du dispositif de sécurité (procédure pas nécessairement mécanique, mais électrique ou électromagnétique), cette rentrée mécanique doit être garantie. Il est donc nécessaire, que lors de chaque arrêt, le dispositif soit automatiquement rentré et que le déplacement de l'unité de blocage soit contrôlé. Cela peut par exemple être réalisé à l'aide d'un détecteur de proximité ou d'un microrupteur. Lorsqu'un défaut est détecté, le prochain démarrage de l'ascenseur doit être empêché.

2.7 L'activation du composant de sécurité selon 1.4 a lieu lors de chaque arrêt de l'ascenseur et se traduit par une activation avec arrêt de la cabine.

2.8 Pour satisfaire aux concepts globaux des dispositifs de protection pour les installations d'ascenseur, l'atelier de montage (installation d'ascenseurs) est tenu d'établir des consignes de contrôle, de les joindre à la documentation de l'ascenseur et éventuellement de tenir à disposition les moyens d'exploitation ou les appareils de mesure nécessaires, permettant un contrôle sans danger (portes de la cage fermées par exemple).

Supplément: Le texte ci-dessus en langue française est une traduction du document original en allemand. La version en langue allemande fait foi en cas de doute ou de litige.

2.9 Des mesures techniques appropriées doivent permettre une libération rapide et sans danger des personnes, quelles que soient les conditions, et ces mesures doivent être documentées dans la notice d'utilisation 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° PG.LM18CD.00E avec timbre d'essai du 28.02.2020.

2.11 L'certificat d'examen UE de type ne peut être utilisée qu'en liaison avec l'annexe et l'appendice correspondants (liste des fabricants, production de série). Cette annexe est actualisée selon les indications du fabricant/fondé de pouvoir et la version éditée est la plus récente.

3 Remarques

3.1 Lorsque l'on considère les systèmes complets (dispositifs de protection), il convient de prendre en compte le temps nécessaire et l'impact pour l'établissement de la force de traction, sa diffusion et sa modification dans le temps, les trajets éventuels et/ou le retard dû aux détournements.

3.2 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.

3.3 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.

3.4 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.

3.5 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'entraine pas l'engagement du dispositif de retenue (agissant uniquement en descente).

3.6 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.

3.7 Le limiteur de survitesse peut être utilisé en respectant la vitesse de déclenchement, également au niveau du contrepoids.

3.8 L'certificat d'examen UE de type a été établie à partir/sur la base des normes harmonisées suivantes :

- EN 81-1:1998 + A3:2009 (D), annexe F.4, F.7 et F.8
- EN 81-2:1998 + A3:2009 (D), annexe F.4 et F.8
- EN 81-20:2014 (D), points 5.6.2.1.1.2, 5.6.6.11 et 5.6.7.13
- EN 81-50:2014 (D), point 5.4, 5.7 et 5.8
- EN 81-20:2020 (D), points 5.6.2.1.1.2, 5.6.6.11 et 5.6.7.13
- EN 81-50:2020 (D), point 5.4, 5.7 et 5.8

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.

Supplément: Le texte ci-dessus en langue française est une traduction du document original en allemand. La version en langue allemande fait foi en cas de doute ou de litige.

l'appendice de Certificat d'examen UE de type N° EU-OG 229/1 du 24.07.2020

Industrie Service

Fabricant production en série – sites de production (version : 06.11.2018) :

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

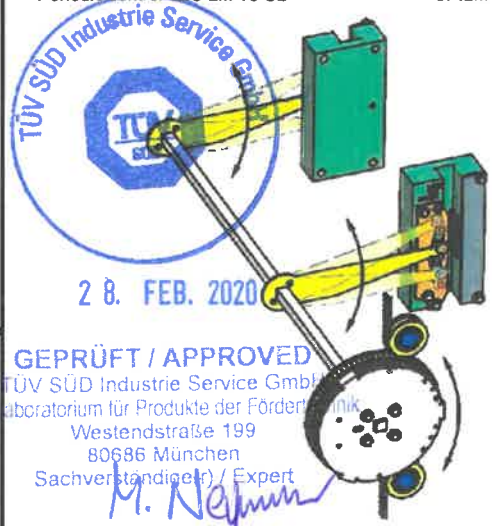
- FIN DU DOCUMENT -

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

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 actioned 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 turnsthe governor to its standby position.

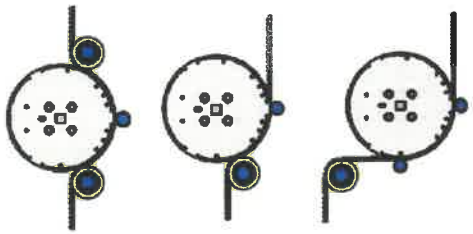
General description SLC LM 18 CD	DG.LM18CD.00E
General assembly instructions SLC LM 18 CD	MM.LM18CD.00E
Periodic control SLC LM 18 CD	CP.LM18CD.00E



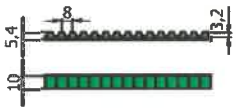
TÜV SÜD Industrie Service GmbH
2 8. FEB. 2020
GEPRÜFT / APPROVED
TÜV SÜD Industrie Service GmbH
Prüflaboratorium für Produkte der Förder[illegible]nik
Westendstraße 199
80686 München
Sachverständige(r) / Expert
M. Nejmun

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.



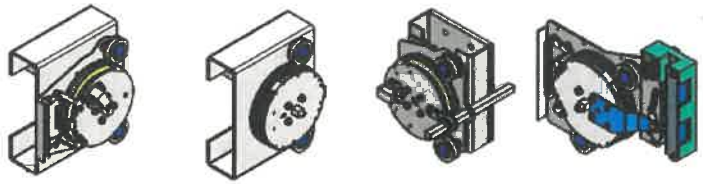
TOOTHED BELT
Type ISO13050 R8M-10
Tensile strength ≥ 5415 N



3.- OVERSPEED GOVERNOR ASSEMBLY

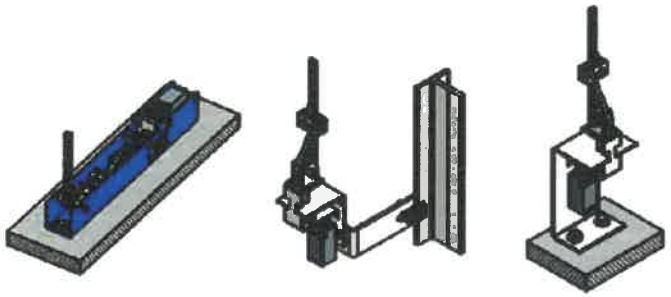
Depending on the car frame type and the shaft configuration,it can be placed:

- 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.

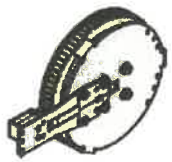


5.- REMOTE ACTIVATION

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:
a) Internal.
b) 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.

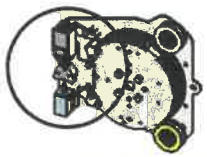
For Vn> 1m/s, the device must operate before the tripping speed. This device is called "overspeed switch" which consists of:
Option A
- An electromechanical system.

Option B
- An electronic system.

For Vn ≤ 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.

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 tolerance: Freimaßtoleranz:	ISO 2768-m	Revisión: Revision: Änderung:	2
Superficie: Surface: Oberfläche:		Material: Material: Werkstoff:	
Escala: Scale: Maßstab:	Formato: Size: Papierformat: SE A3	Dibujado: Editor: Bearbeiter:	26/03/2019 Dibujante
		Revisado: Checked: Geprüft:	I+D
		Revisado: Checked: Geprüft:	Producción
		Revisado: Checked: Geprüft:	Comercial

SLC
Polígono malpica C/F oeste nave nº7 50016 Zaragoza-España

Aplicación: Field of application: Verwendungsbereich:

OVERSPEED GOVERNOR
SLC LM 18 CD

Dibujo número: Drawing nº: Zeichnung nº: PG.LM18CD.00E