



Declaración de Conformidad CE

Con arreglo a la Normativa EN81-1+A3

Nº del documento: NK 0152

Fabricante:
Manufacturer:

Nork-2, S.L
Pol. Ind. Gabiria, 48-52
20305 Irun
Spain

Declara que el siguiente producto descrito

Declares that the following product described

Producto:
Product:

FRENO DE SEGURIDAD
SECURITY BRAKE

Tipo:
Type:

CR200-CR236M-CR236
CR270-CR270G-CR290-CR290G

Nº de identificación:
Identification number:

fecha de fabricación-mes-año-4 cifras
production date-month-year-4 numbers

Cumple con los siguientes pares de frenado y tiempos de respuesta cuando el componente es nuevo:

Has the following brake torques and response times when it is a brand-new element:

Freno <i>Brake</i>	Par de frenado nominal* <i>Nominal brake torque*</i> [Nm]	Tiempo de respuesta máximo** <i>Maximum response time**</i> [ms]		
		T ₁₀	T ₅₀	T ₉₀
CR200	2 x 150 = 300	90	150	200
CR200 sobreexcitación <i>overexcitation</i>	2 x 200 = 400	100	160	230
CR236M	2 x 200 = 400	90	170	200
CR236	2 x 300 = 600	100	160	230
CR270	2 x 400 = 800	110	175	240
CR270G	2 x 500 = 1000	105	170	235
CR290	2 x 600 = 1200	95	175	220
CR290G	2 x 720 = 1440	115	180	245

Los valores intermedios se pueden interpolar
Interin values can be interpolated

- * Par de frenado nominal:
Nominal brake torque: Par de frenado asegurado para uso en instalación por el fabricante del componente de seguridad.
Brake torque assured for installation operation by the safety component manufacturer.
- ** Tiempos de respuesta:
Response times: El tiempo T_x se refiere al tiempo transcurrido entre la caída de la tensión del freno y la obtención del X% del par nominal del freno. El valor T₅₀ opcionalmente se puede calcular con $T_{50}=(T_{10}+T_{90})/2$ o tomando el valor del registro de la prueba.
T_x time difference between the drop of the braking power until establishing X% of the nominal brake torque. T₅₀ optionally calculated $T_{50}=(T_{10}+T_{90})/2$ or value taken from the examination recording.

1. Características de ejecución asignadas. *Assigned execution features*

Tipo de alimentación / desactivación <i>Type of powering / deactivation</i>	Corriente continua / fin de corriente continua <i>Continuous current / continuous current end</i>
Control del freno <i>Brake control</i>	Paralelo <i>Parallel</i>
Entrehierro máximo <i>Maximum airgap</i>	0.6mm
Elementos de amortiguación <i>Damping elements</i>	Sí <i>Yes</i>
Velocidad de activación máxima <i>Maximum tripping speed</i>	584rpm

2. Condiciones. *Conditions*

- 2.1 El componente de seguridad mencionado en este documento es solo parte del equipo de protección contra movimientos incontrolados de la cabina. Sólo en combinación con un elemento de detección y activación (o dos componentes separados), que debe ser sometido a su propio examen, puede el sistema creado cumplir los requerimientos de un componente de seguridad de acuerdo con el Anexo F.8, EN81-1:1998+A3:2009 (D).

The safety component mentioned in this document represents only part of a protective equipment against unintended movement of the elevator car. Only in combination with a detecting and triggering component (two separate components also possible), which must be subjected to an own type examination, can the system created fulfil the requirements for a safety component in accordance with Annex F.8, EN81-1:1998+A3:2009 (D).

- 2.2 El componente de seguridad se usa en combinación con el dispositivo de frenado como parte del sistema de protección contra sobrevelocidad en sentido ascendente y descendente y como freno de motor.

The safety component is used in combination with the brake device as part of the ascending and descending car overspeed protection means and as a drive brake.

- 2.3 El instalador debe crear unas instrucciones de examen según D.2 p) de EN81-1:1998+A3:2009 (D) para que el ascensor cumpla el concepto global, añadirlo a la documentación del ascensor y facilitar cualquier herramienta o aparato de medida necesaria, que permita un examen seguro (por ejemplo, con puertas de hueco cerradas).

The installer must create an examination instruction in accordance with D.2 p) of EN81-1:1998+A3:2009 (D) for lift(s) to fulfil the overall concept, add it to the lift document and provide any necessary tools or measuring devices, which allow safe examination (e.g., with closed shaft doors).

- 2.4 La configuración de dimensiones del ascensor debe diseñarse de acuerdo con los pares de frenado de modo que el valor de deceleración permisible no exceda $1g_n$ en ninguna de las direcciones. Quedan excluidas las deceleraciones causadas por paracaídas instantáneos a una velocidad tasada del sistema de 0.63m/s, por ejemplo.

The dimension configuration of the lift system must be designed as regards the brake torques in such a way that the permissible value of deceleration does not exceed $1g_n$ in either direction. Excluded are decelerations, which are caused by an instantaneous roller safety gear up to a rated speed of the lift system of 0.63m/s for instance.

- 2.5 La tracción y su variación deben tomarse en cuenta en relación a su distancia de frenado (par / potencia transferible) y debe incluirse en el cálculo.

The traction and its variance must be taken into account as regards its braking distance (transferable power / torque) and included in the calculation.

- 2.7 La evaluación de la información del autocontrol debe prevenir el inicio operativo del ascensor en caso de fallo.

The information evaluation of self-monitoring must prevent an operational starting of the lift in the event of a fault.

- 2.8 Según los requerimientos de la norma, el elemento de frenado de un dispositivo de protección debe impactar directamente en la polea de tracción o en el mismo eje inmediatamente al lado de la polea de tracción.

Si el elemento de frenado no impacta inmediatamente al lado de la polea de tracción, en el mismo eje en el que la polea de tracción también se monta, existe una desviación de la norma. Un fallo del eje en el área entre la polea de tracción y el elemento de frenado debe descartarse usando los correspondientes diseños de construcción y medidas suficientes. El fabricante del motor completo debe probar la seguridad suficiente en la

conexión elemento de frenado-eje y polea de tracción-eje, así como el eje en sí en cálculos. Esta prueba debe añadirse a la documentación técnica del ascensor.

According to the norm requirements, the brake element of the protective device must impact directly on the traction sheave or on the same shaft in the immediate vicinity of the traction sheave. If the element does not impact in the immediate vicinity of the traction sheave on the same shaft, on which the traction sheave is also arranged, a deviation from the norm exists. A failure of the shaft in the area between the traction sheave and the brake element must be ruled out using corresponding construction designs and sufficient measurements. The manufacturer of the entire drive must prove the sufficient safety of the connection brake element- shaft and traction sheave- shaft as well as the shaft itself in calculations. This proof must be added to the technical documentation of the lift.

3. Observaciones. Remarks

- 2.1 El elemento de frenado tiene un diseño redundante y su correcto funcionamiento se monitoriza mediante sensores.

El examen del cumplimiento de todos los requisitos bajo la sección 12.4 (EN81-1:1998+A3:2009 (D)), deterioro de los pares / fuerzas de frenado por desgaste y deterioro y los cambios en la capacidad del motor relacionados con el uso no son parte de este examen.

Este documento se refiere a los requisitos parciales para el dispositivo de protección contra movimientos incontrolados de la cabina según EN81-1:1998+A3:2009 (D), sección 9.11.

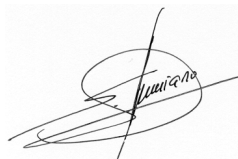
The brake element has a redundant design and the correct function is monitored by sensors. The examination compliance with all requirements under Section 12.4 (EN81-1:1998+A3:2009 (D)), deterioration of the brake torques / breaking forces due to wear and tear and the operational related change of the drive capability are not part of this examination. This document refers to the partial requirements for the protection device against unintended car movement only according to EN81-1:1998+A3:2009 (D), section 9.11.

- 2.2 El elemento de frenado puede actuar contra la sobrevelocidad de la cabina en sentido ascendente y descendente

The safety component can act against the ascending and descending car overspeed.

IRUN, 01.02.2013

Director General. General Director
SANTIAGO AMIANO SALABERRIA



Nork-2, S.L
Pol.Ind.Gabiria 48-52
20305 Irun
Spain

Tel: 943 63 35 61
Fax: 943 63 36 77
www.nork-2.com
nork-2@nork-2.com

