

MANUAL DE INSTALACIÓN Y USO

Sistema para el control de puertas cortafuegos de uso comercial. Respetar todas las garantías de seguridad que la normativa NBE-CPI-96 exige.

Su sistema de freno presenta una constitución mecánica tal que permite el giro libre de su polea de ataque en uno de sus sentidos, mientras que en el otro lo hace de forma controlada, asegurando una velocidad máxima de giro, impidiendo la aceleración de la puerta y que golpee al cierre.

Esta funcionalidad permite que en caso de emergencia, la puerta pueda cerrar de manera controlada por contrapeso (imprescindible en la constitución de este tipo de puertas), asegurando una velocidad máxima de 0,2 m/s (la norma exige una velocidad no inferior a 0,15 m/s ni superior a 0,5 m/s). Así mismo, queda cubierto el mínimo de 50 maniobras de cierre que debe permitir en caso de apertura manual de la puerta con el sistema de alarma activado.

El giro libre de la polea en el sentido de apertura, permite que desde ambos lados de la puerta, ésta se pueda abrir sin ningún tipo de dispositivo especial o conocimiento del sistema.

D A TOS TECNICOS	
Velocidad salida en eje	31 r.p.m.
Velocidad lineal en polea	0,2 m/s
Freno	24 V / 5 W (10% tolerancia)
Diámetro polea freno	86 mm
Carga máxima en freno-polea	200 N

INSTALACION

Fijar el conjunto del freno (A) en el lado de la puerta que mejor convenga por cuestión de espacio (en el ejemplo puede verse la instalación en el lado de puerta cerrada). La bancada debe fijarse con tornillos a la guía de desplazamiento de la puerta por la parte inferior (figuras 1 y 2).

La polea de salida del freno gira libremente en uno de los sentidos solamente. Por ello es preciso verificar que lo hace hacia el sentido de apertura de la puerta. En caso de hacerlo en el otro, simplemente retirar la arandela elástica que la sujeta y darle la vuelta, para luego volverla a sujetar con la arandela.

Fijar el pasamano con tensor (D) a la puerta y en función de su posición, colocar la polea (C) que deberá cerrar el circuito para obtener el recorrido completo de la puerta. Esta deberá anclarse a la guía de desplazamiento de la puerta por la parte superior (figura 3).

Unir el cable (E) por su lado acabado en lazo al pasamano, por su lado que contiene el muelle con gancho para tal efecto (figuras 4 y 5). Hacer pasar el cable por los topes de final de carrera (figuras 6 y 7), los cuales luego podrán desplazarse y fijarse para un ajuste del recorrido lo más preciso posible.

Hacer pasar el cable (E) por la polea del freno (A) y la otra polea (C), cerrando el circuito de nuevo en el pasamano (D), por su otro extremo, pasando el cable por los orificios ideados para ello (figura 8).

Apretar el tornillo que hará girar la barra contenedora de los orificios, haciendo la función de tensor del cable (figura 8).

Realizar las conexiones eléctricas entre el sistema freno y el cuadro de maniobras, siguiendo las **INSTRUCCIONES DE INSTALACION Y USO** del cuadro PCR.

Si se dispone del accesorio opcional para disminuir el golpe al final de la maniobra de cierre (H), fijarlo a la guía de desplazamiento de la puerta teniendo en cuenta su recorrido máximo de pistón amortiguador, y al mismo tiempo colocar también sobre la puerta, el tope que hará presión sobre el mismo (figura 9).

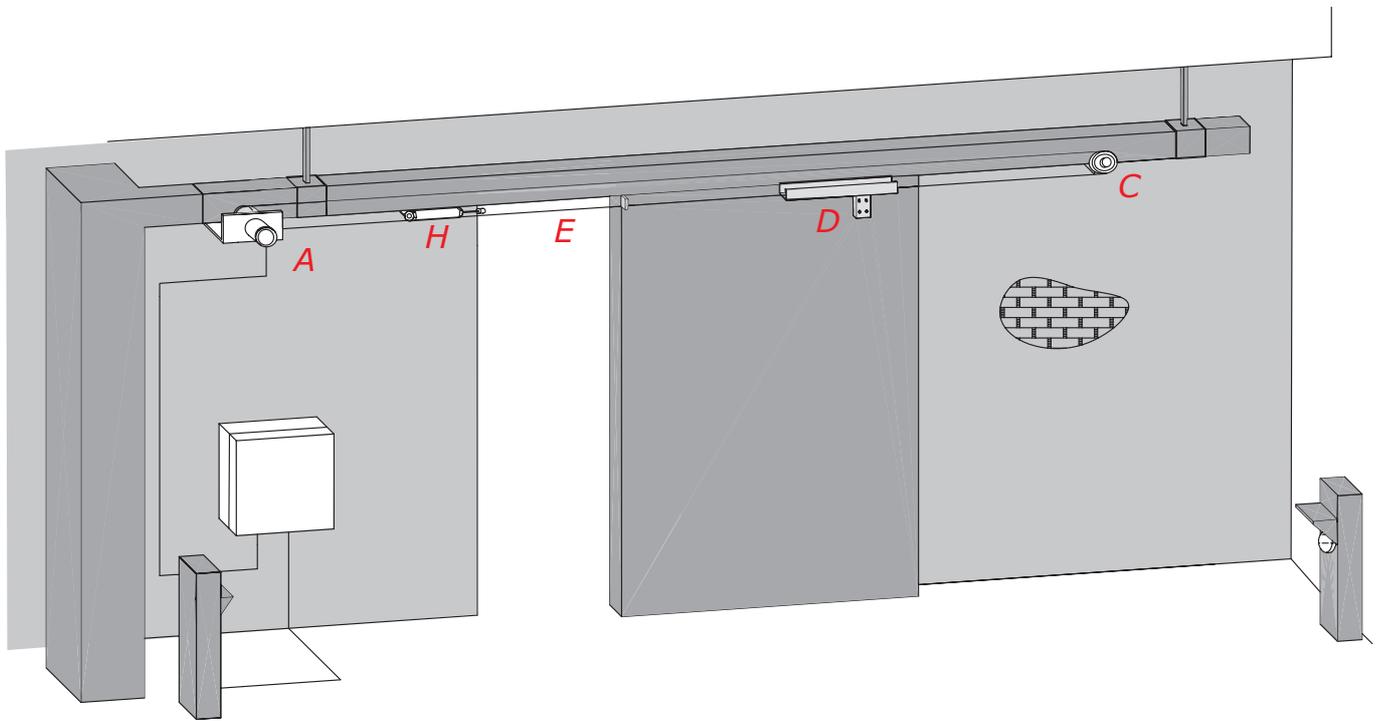


FIGURA 1

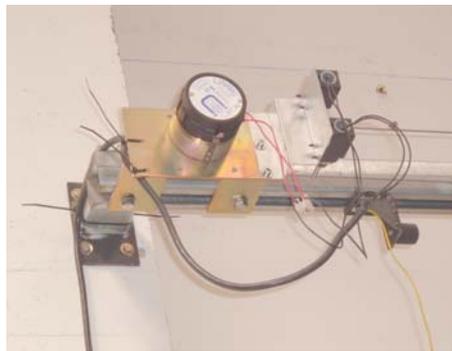


FIGURA 2



FIGURA 3



FIGURA 4



FIGURA 5



FIGURA 6



FIGURA 7



FIGURA 8



FIGURA 9

MANUAL DE INSTALACIÓN USO Y MANTENIMIENTO

ADVERTENCIAS GENERALES

- Leer detenidamente este manual antes de instalar y utilizar el producto. Es obligatorio que el instalador y el usuario lo lean y comprendan en todas sus partes.
- Este manual es parte integrante del accionador y debe obligatoriamente ser guardado para futuras referencias.
- El fabricante declina toda responsabilidad de eventuales daños a personas, animales y cosas, causados por un uso del accionador que difiera para el que está orientado o que supere los límites indicados en este manual.

DESCRIPCION

Cuadro de maniobras para el control de puertas cortafuegos contrapesadas y con limitación de velocidad de cierre mediante sistema de freno PCR, se adapta a una señal de alarma para realizar el cierre controlado de la puerta, así como llevar un control de seguridad frente a posibles obstáculos en su camino. Funcionamiento autónomo con ausencia de corriente, garantizando un número mínimo de 50 maniobras de cierre.

ESPECIFICACIONES TECNICAS	
Alimentación	monofásica 230 Va.c.
Baterías	2 x 12 V 7,2 Ah
Cargabaterías	incorporado
Dimensiones	300 x 220 x 180 mm

INSTALACION

Desconectar la alimentación antes de efectuar cualquier manipulación de instalación en el cuadro.

El cuadro está compuesto por dos piezas distintas: una tapa frontal y una caja contenedora. Destornillar los cuatro puntos de sujeción y extraer la tapa frontal. Perforar la caja contenedora por la parte inferior y pasar los cables.

PLACA BASE



CONEXIONADO

1.- NEUTRO (N)
2.- FASE (F)
3.- TIERRA (T)

4-5.- SALIDA 24 Vdc (+4 , - 5)
6-7.- ENTRADA FOTOCELULA (N.C.)

8-9.- SALIDA FRENO
10-11.- ENTRADA ALARMA (N.C.)
12-13.- ENTRADA PULSADOR REARME (N.A.)
14-15.- ENTRADA FINAL CARRERA ABRIR (N.A.)
16-17.- ENTRADA FINAL CARRERA CERRAR (N.C.)
18-19.- SALIDA ALARMA OBSTACULO (N.A.)



DESCRIPCION DE BORNES Y FUNCIONAMIENTO

— **Bornes 1 y 2 (alimentación):** conexión para la alimentación del cuadro a tensión monofásica 230 V.

— **Borne 3 (toma tierra):** 1 borne para facilitar la conexión a la toma de tierra de la instalación eléctrica.

— **Bornes 4 y 5 (salida 24 Vdc):** salida de 24 V en corriente continua para alimentar la fotocélula de seguridad. El borne 4 es el polo positivo y el 5 el negativo.

— **Bornes 6 y 7 (entrada fotocélula):** entrada normalmente cerrada. Con puerta cerrada o abriendo su activación no obtiene ninguna respuesta; con puerta abierta, si existe una señal de alarma y la fotocélula está activada, no cerrará, lo hará inmediatamente cuando ésta quede libre. Cerrando, una activación de la fotocélula detendrá la puerta, y una vez libre reanudará el cierre.

— **Bornes 8 y 9 (freno):** conexión para freno de sistema PCR (24 Vdc).

— **Bornes 10 y 11 (entrada alarma incendio):** entrada normalmente cerrada, cuya finalidad de su activación es la de dar una orden de cierre inmediato de la puerta. Esta puede ser impulsional o mantenida. El cierre se realizará por el contrapeso de la puerta, a velocidad controlada por el sistema PCR, y con la protección de la entrada de fotocélula frente a un posible obstáculo.. Su activación no inhibe la apertura manual de la puerta, tras la cual, se volverá a provocar un cierre (la puerta no queda fija en la posición abierta).

— **Bornes 12 y 13 (entrada pulsador rearme):** entrada para conectar un pulsador normalmente abierto, cuya finalidad es la de rearmar el funcionamiento normal de la puerta, es decir, una vez finalizada la situación de alarma, es preciso activar este pulsador para que la puerta se pueda mantener fija en su posición de abierta cuando se lleve hasta allí de forma manual. Una activación de este pulsador con la señal de alarma activa, no tendrá ninguna efectividad.

— **Bornes 14 y 15 (entrada final carrera apertura):** entrada normalmente abierta. Su activación durante la apertura de la puerta provoca la detención de la misma y la activación del freno para mantenerla en esa posición (siempre y cuando no exista activación de la alarma de incendio).

— **Bornes 16 y 17 (entrada final carrera cierre):** entrada normalmente cerrada. Su activación durante el cierre de la puerta provoca la detención de la misma, dejándola libre para permitir la maniobra manual de apertura.

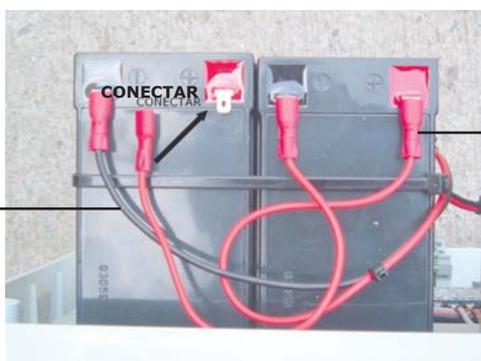
— **Bornes 18 y 19 (alarma obstáculo):** salida por contacto normalmente abierto, cuya finalidad es la de dar aviso de la presencia de un obstáculo en el campo de acción de la fotocélula.

Salida solo operativa si la alarma de incendio está activa.

— **CONEXION BATERIAS:** el cuadro incluye 2 baterías de 12 V. Su conexión debe ser la de la figura siguiente. Se suministra con el cable que une ambas baterías desconectado para evitar su descarga.

ATENCION: UNA CONEXION EQUIVOCADA PUEDE PROVOCAR LA DESTRUCCION DEL CIRCUITO CARGABATERIAS O DE LAS BATERIAS.

CABLE NEGRO



CABLE ROJO