

SHU

OUTILS NÉCESSAIRES :

- Tournevis
- Clé Allen
- Perceuse
- Outil pour réaliser la rainure

INSTRUCTIONS D'ASSEMBLAGE

MONTAGE GUIDE COULISSEMENT/POUTRE ET MOTEUR

Le guide est fourni en deux tailles : 2,5 m pour le système à un vantail et 4 m pour le système à deux vantaux.

Couper le rail à la bonne dimension : environ 2 fois la largeur du vantail (système à un vantail) ou 2 fois la somme des largeurs des 2 vantaux (système à deux vantaux).

Fixer le rail comme indiqué sur la photo.

NB : le rail n'est pas pré-percé.



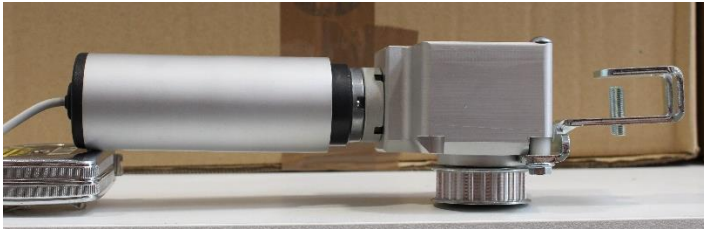
Positionner le moteur sur le côté droit/gauche, en fonction de la rainure appropriée dans le couvercle à installer à la fin du système.



Le moteur est fourni comme suit :



(dessus)



(côté / avec montage à gauche selon notre exemple)

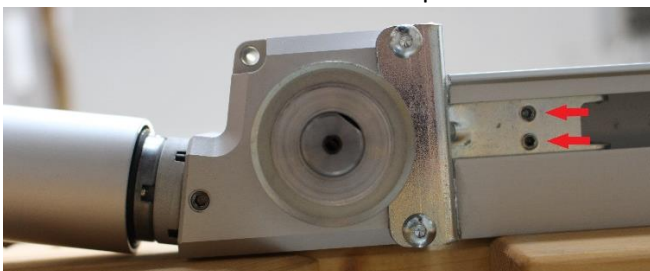
Pour positionner correctement le moteur, il faut l'insérer dans le carter comme indiqué sur la photo:



Voici à quoi il ressemblera une fois qu'il aura été correctement placé:



Serrez maintenant les vis sans tête pour le fixer fermement au rail:



(vue d'en dessous)

BOGIES ET TAMPONS

Les tampons, qui bloqueront le mouvement des vantaux en position ouverte et fermée, et les bogies, qui permettront aux vantaux de coulisser, doivent être insérés à l'intérieur du rail.

SYSTÈME À DEUX VANTAUX

Il faudra 2 bogies et 2 tampons par vantail, pour un total de 4 bogies et 4 tampons.

Pour commencer, tous les tampons et bogies doivent être insérés dans le rail, en respectant l'ordre indiqué sur le schéma.

Pour un système à deux vantaux, il faut insérer tous les tampons et les bogies dans l'ordre suivant :

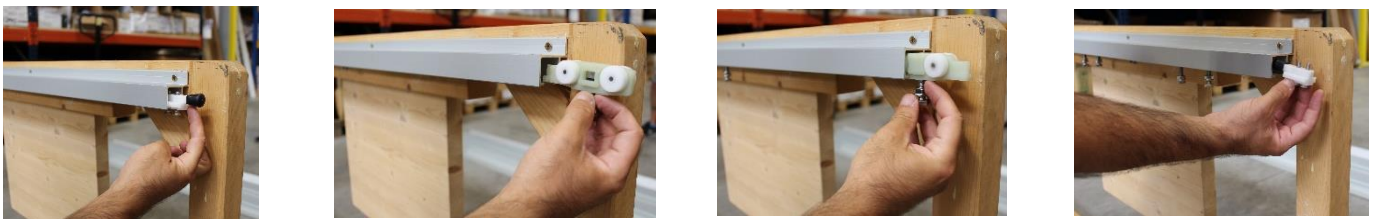
Tampon - bogie – bogie

tampon – tampon

bogie - bogie - tampon



Insertion composants 1er vantail:

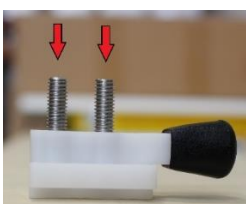


Insertion composants 2ème vantail :

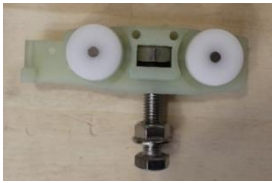


ATTENTION - POUR UN MONTAGE CORRECT DE L'AUTOMATISME

1 -avant d'insérer les tampons, desserrer les vis de manière à pouvoir les bloquer ultérieurement dans la zone nécessaire au blocage des vantaux en ouverture et en fermeture. Il est conseillé d'insérer le tampon avec la butée en caoutchouc (qui peut être blanche ou noire) tournée vers les bogies et avec les têtes de vis tournées vers le bas.



2- les bogies doivent être placés comme indiqué sur le schéma, le premier avec l'appui au tampon tourné vers la gauche et le second avec l'appui au tampon tourné vers la droite.



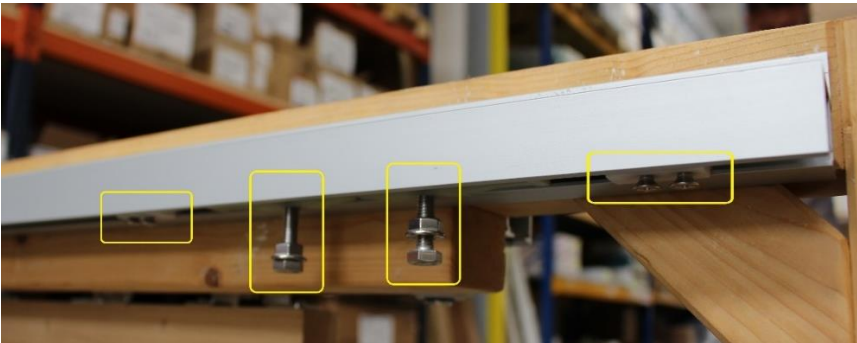
(gauche)



(droite)

Faire glisser tous les tampons et bogies le long du rail. Disposer les éléments, en particulier les tampons, dans les positions approximatives où ils seront fixés ultérieurement.

Une fois que tous les tampons et les bogies nécessaires ont été insérés, en observant le rail par le bas, on devrait remarquer que les vis de fixation des tampons et les pieds des bogies dépassent



NB: cette image montre les pièces pour un seul vantail - pour le système à deux vantaux, il faut disposer deux fois plus de pièces le long de la poutre.

Une fois que tous les tampons et les bogies ont été insérés dans l'ordre correct, insérer l'unité de déviation de la courroie à l'extrémité opposée du moteur sans la fixer :

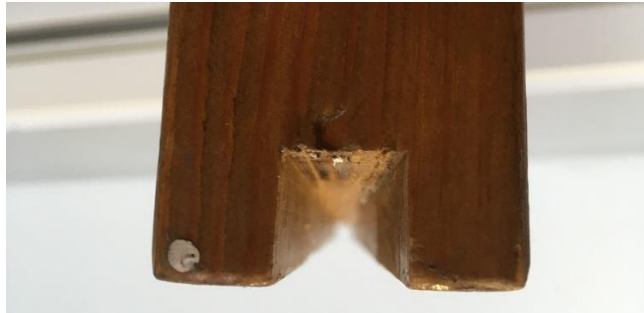


VANTAUX

PRÉPARATION DU VANTAIL/DES VANTAUX

vant de procéder à l'assemblage des différents composants, il est nécessaire de réaliser une rainure dans la base du vantail : une fois l'automatisme assemblé, cette rainure permettra le coulisement du support du vantail (voir la section « GLISSIÈRE »).

La rainure doit avoir une largeur d'environ 10 mm, c'est-à-dire le diamètre de l'axe de la glissière



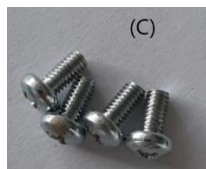
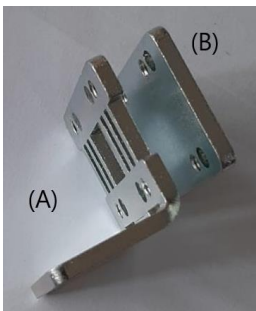
Sur chaque vantail, les 2 crochets de fixation du bogie et la plaque de fixation de la courroie doivent être fixés à l'aide de vis.

Les plaques sont livrées non assemblées. Chaque pièce se compose de :

(A) plaque (en forme de L, composée d'une base et d'un dos)

(B) le dos de la plaque

(C) 4 vis pour fixer le dos de la plaque au dos du système



Fixer la base de la plaque (A) à la partie supérieure du vantail à l'aide de deux vis. Cette pièce doit être montée au centre du vantail.



ATTENTION : la plaque de fixation de la courroie doit être montée différemment sur les deux vantaux : sur un vantail, elle doit avoir le dos tourné vers l'extérieur (c'est-à-dire vers la personne qui installe l'automatisme) et sur l'autre, elle doit être montée dans le sens inverse, c'est-à-dire avec le dos tourné vers l'intérieur, « caché ».

.Vantail 1

(dos vers l'extérieur, face à l'opérateur)

Vantail 2

(dos vers l'intérieur, « caché »)



Utiliser 6 vis pour fixer les crochets aux bogies, en suivant les points indiqués par les flèches. Veiller à monter la pièce avec la rainure qui s'engagera dans le bogie dans le bon sens.



À la fin de l'assemblage, la partie supérieure du vantail doit ressembler à ceci :



NB : l'image montre l'installation du vantail avec la plaque à l'arrière, avec le dos « caché ».

Pour le deuxième vantail, la plaque doit être montée dans la position opposée, comme indiqué précédemment.

Une fois terminé, les deux vantaux devraient ressembler à ceci :



MONTAGE DU VANTAIL/DES VANTAUX SUR L'AUTOMATISME

Insérer les crochets de fixation dans les pieds des bogies qui dépassent du rail, en insérant la rainure en haut de la fixation (boîte jaune) dans le pied du bogie (flèche jaune).



Serrer le boulon pour fixer le vantail



Une fois terminé, il devrait ressembler à ceci :

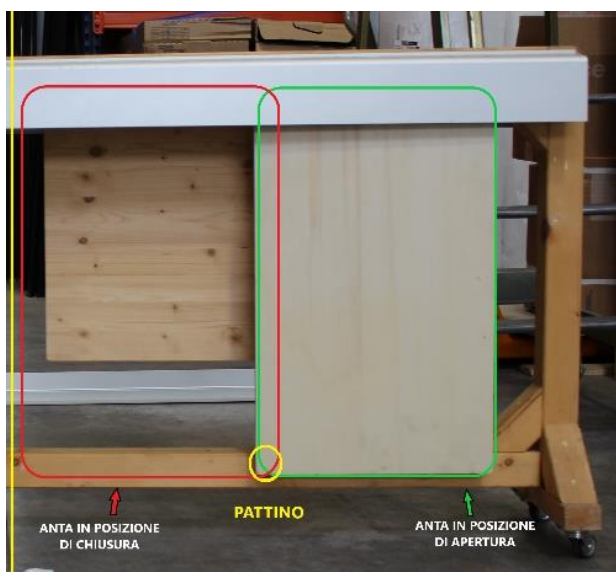


Faire glisser le vantail le long de la poutre pour vérifier qu'il est correctement monté sur les bogies et que les tampons sont bien positionnés.

A l'aide du tournevis, fixer les tampons dans les positions correctes d'ouverture (tampons extérieurs) et de fermeture des vantaux (tampons centraux) en prenant soin de bien les mesurer.

L'espace entre le tampon en position d'ouverture et le tampon en position de fermeture doit être d'environ 2 fois la largeur du vantail.

ATTENTION : il est correct de laisser une petite zone de « chevauchement » entre le vantail en position d'ouverture et de fermeture, car la glissière de soutien devra être fixé à cet endroit au bas du système.

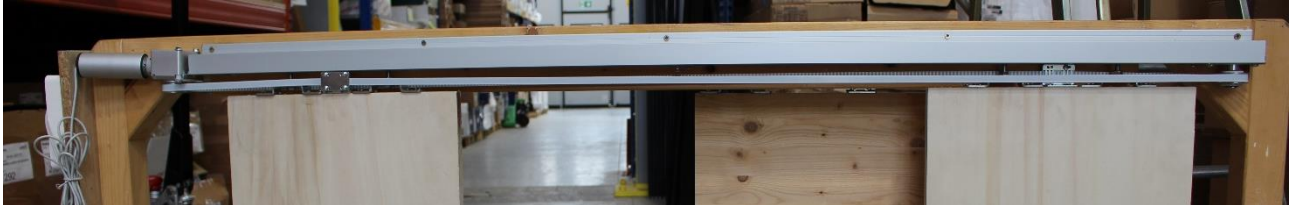


Une fois les tampons fixés, utiliser une clé Allen pour fixer l'unité de déviation à l'extrémité opposée du moteur (où elle était déjà positionnée).

COURROIE

La courroie est fournie en pièces de 5,20 mètres (système à un vantail) et de 8,20 mètres (système à deux vantaux).

Pour que les vantaux se déplacent, la courroie doit passer par les plaques de fixation, l'unité de déviation et la poulie située dans la partie inférieure du moteur. En suivant ce parcours :



Nous vous conseillons de rester généreux sur la taille de la courroie, afin de disposer d'une petite marge de manœuvre pour simplifier l'opération et, le cas échéant, couper les extrémités excédentaires lors de la fixation.

Couper ensuite la courroie en suivant ces indications de longueur (n'oublier pas de rester généreux) :

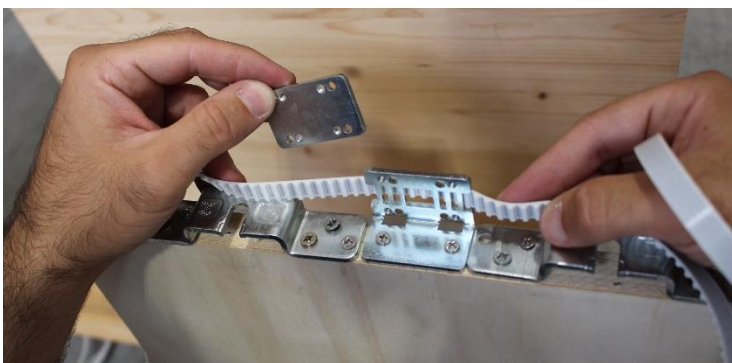
2 x longueur de la poutre + 20 cm (encombrement des roues du moteur et de l'unité de déviation).

Il faut maintenant faire passer la courroie tout le long, en commençant par la plaque qui a le dos « caché ».

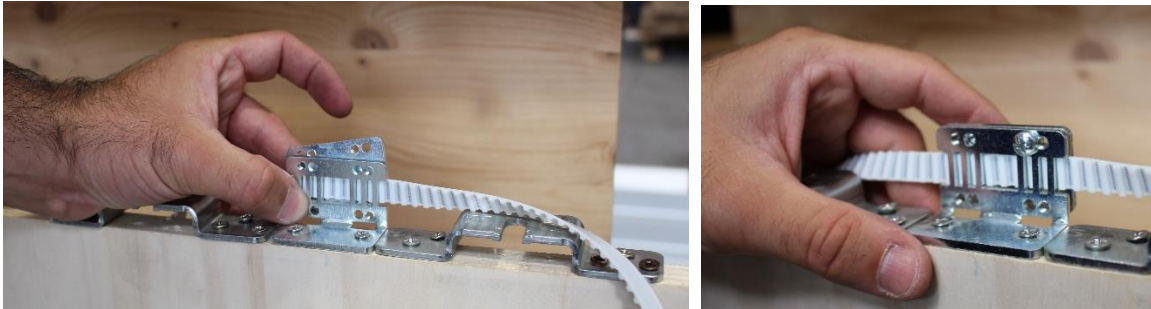
Rappelez-vous que les petites plaques sont livrées démontées. Chaque pièce se compose de (A) la base en forme de L - partie déjà fixée au vantail, (B) le dos de la plaque, (C) les 4 vis pour le montage de l'arrière de la plaque au dos (voir page 5).

Passage de la courroie à travers la première plaque (dos caché)

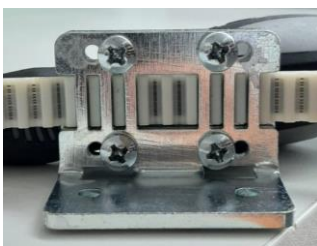
Passer la courroie entre le dos et l'arrière de la plaque :



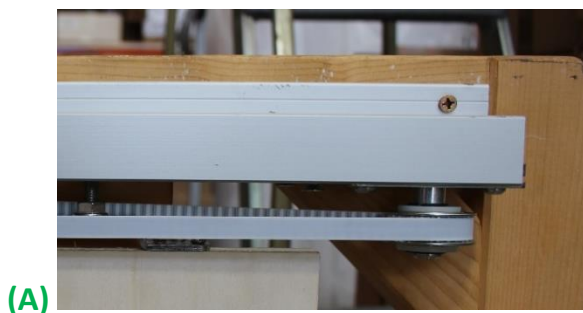
Replacer l'arrière de la plaque et tout fixer avec les vis, en prenant soin de les insérer dans le trou le plus intérieur sur la face avant du dos, comme indiqué sur la photo.



La plaque avec le dos « caché » une fois terminé le montage :

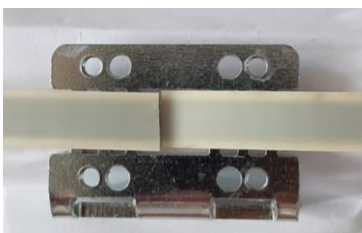


P Continuer en faisant passer la courroie par (A) la poulie du module de la courroie, (B) la poulie située dans la partie inférieure du moteur et enfin (C) joindre les deux extrémités à l'arrière de la plaque du deuxième vantail, c'est-à-dire celle dont l'arrière est tourné vers l'extérieur.



(C) Passage de la courroie dans la deuxième plaque (dos extérieur)

Pour fixer les extrémités de la courroie dans la plaque avec le dos extérieur, joindre les deux extrémités de la courroie au dos de la plaque, positionner le dos de la plaque et fixer avec les vis, en prenant soin de les insérer dans le trou le plus à l'extérieur du dos de la plaque comme indiqué sur la photo :



La plaque avec le dos extérieur une fois terminé le montage :

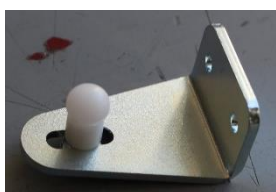


A la fin de cette opération, l'automation devrait ressembler à ceci :



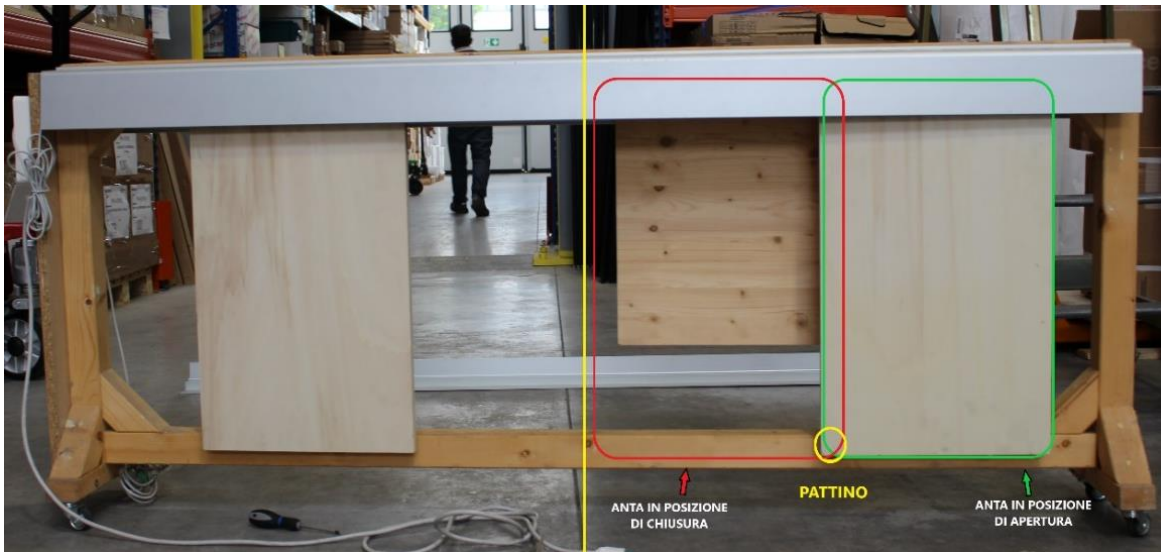
GLISSIÈRE

Une glissière réglable est fournie pour chaque vantail, afin de guider le mouvement du vantail depuis la base pendant le coulissement et dans les positions d'ouverture/fermeture, en le maintenant toujours dans la bonne position. La glissière est montée sur la partie inférieure du portail.



Avant de poser la glissière, une rainure doit être pratiquée dans la base du vantail pour faire glisser la goupille, comme indiqué précédemment dans la section VANTAUX.

La glissière doit être positionnée dans la zone de chevauchement entre les positions d'ouverture et de fermeture du vantail, de sorte qu'elle reste toujours dans la rainure de la base du vantail.



Utiliser deux vis pour fixer la glissière au cadre à travers les deux trous sur la base :



Une fois la glissière montée et la position correcte de la goupille trouvée, serrer la vis de la goupille pour la fixer:



CARTER

Couper le carter à la bonne taille avant de le monter. Pour calculer la taille correcte du carter, mesurer la longueur de la poutre à partir de l'extrémité de l'espace occupé par le moteur :

(A) rainure pour moteur déjà prévue dans le carter (215 mm) + (B) longueur de la poutre (sur mesure) = longueur totale du carter



Enfin, monter le carter de protection sur la glissière. Comme mentionné au début, le carter est livré avec l'espace pour le moteur déjà fendu, s'assurer donc de positionner le carter correctement.

Pour monter le carter, il suffit de le placer sur le rail et de l'ajuster, aucune vis n'est nécessaire.

Une fois le carter de protection mis en place, l'automatisation devrait ressembler à ceci :



Une fois les parties mécaniques assemblées, il est nécessaire de connecter le moteur à l'unité de commande et de le programmer : suivre les instructions de l'unité de commande.