

GIRRI 130



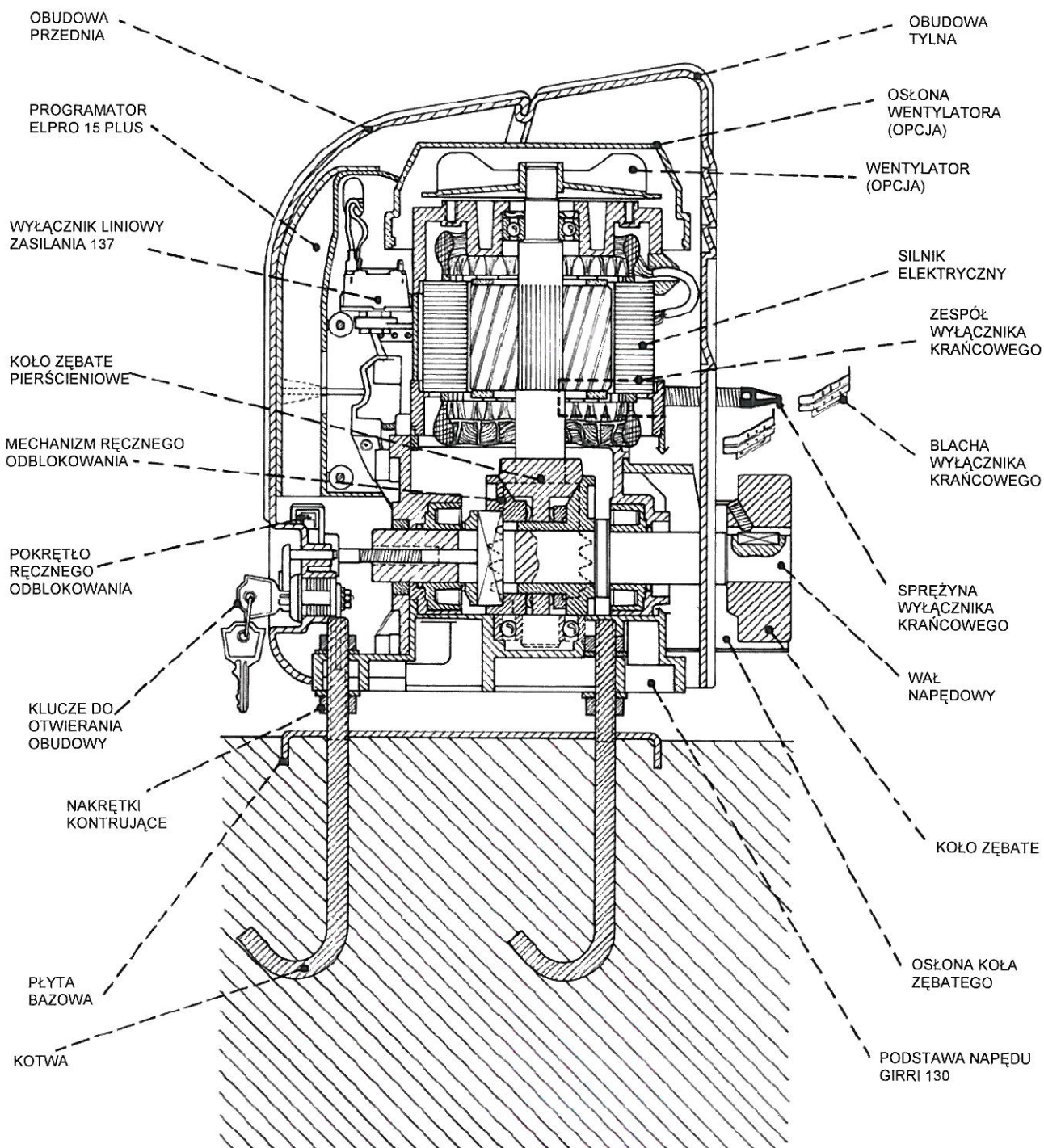
ELEKTROMECHANICZNY NAPĘD DO BRAM PRZESUWNYCH

DOKUMENTACJA TECHNICZNO-RUCHOWA



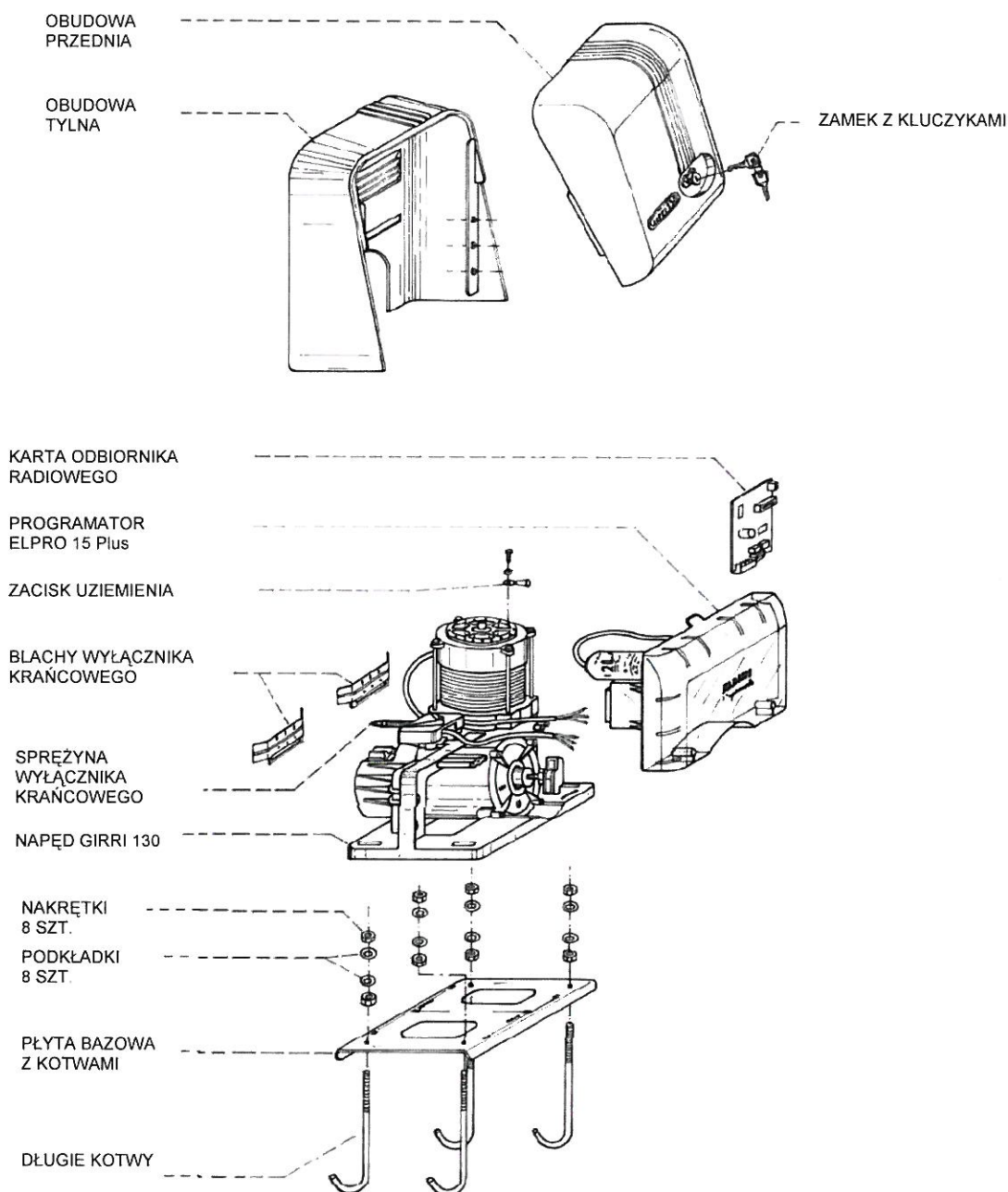
ELEKTROMECHANICZNY NAPĘD DO BRAM PRZESUWNYCH **GIRRI 130**

PRZEKRÓJ ELEKTROMECHANICZNEGO NAPĘDU DO BRAM PRZESUWNYCH GIRRI 130



ELEMENTY MONTAŻOWE NAPĘDU GIRRI 130**ZALECENIA MONTAŻOWE PRZY MONTOWANIU NAPĘDU DO BRAM PRZESUWNYCH GIRRI 130**

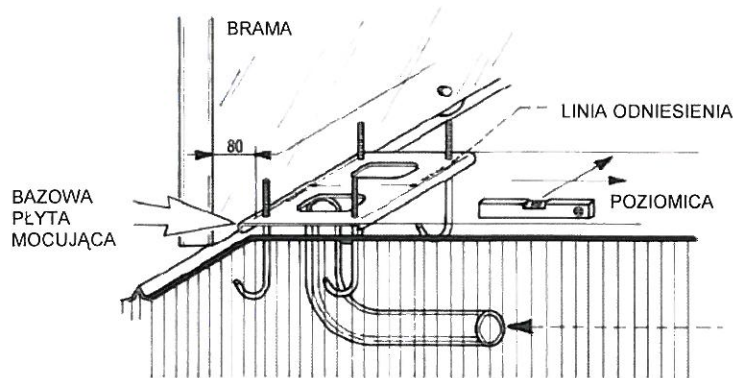
Aby zapewnić odpowiednie działanie napędu GIRRI 130, należy postępować zgodnie z kolejnością i rysunkami przedstawionymi poniżej:



Rys. 1

Najpierw usuń obudowę przednią za pomocą dołączonego kluczyka; odsłoni to programator wraz z jego przezroczystą plastikową pokrywą, płytę bazową, pokrętko ręcznego odblokowania umożliwiające ręczną obsługę napędu. Widoczny również będzie korpus silnika z zamocowanym zaciskiem uziemienia. Wszystkie elektryczne elementy wewnątrz programatora są wstępnie połączone. Przewody z zewnętrznych urządzeń zabezpieczających i urządzeń sterowania są przeprowadzone do obudowy poprzez otwór po lewej stronie płyty bazowej napędu. Patrz rysunek 1 przedstawiający elementy napędu.

PIERWSZA CZYNNOŚĆ

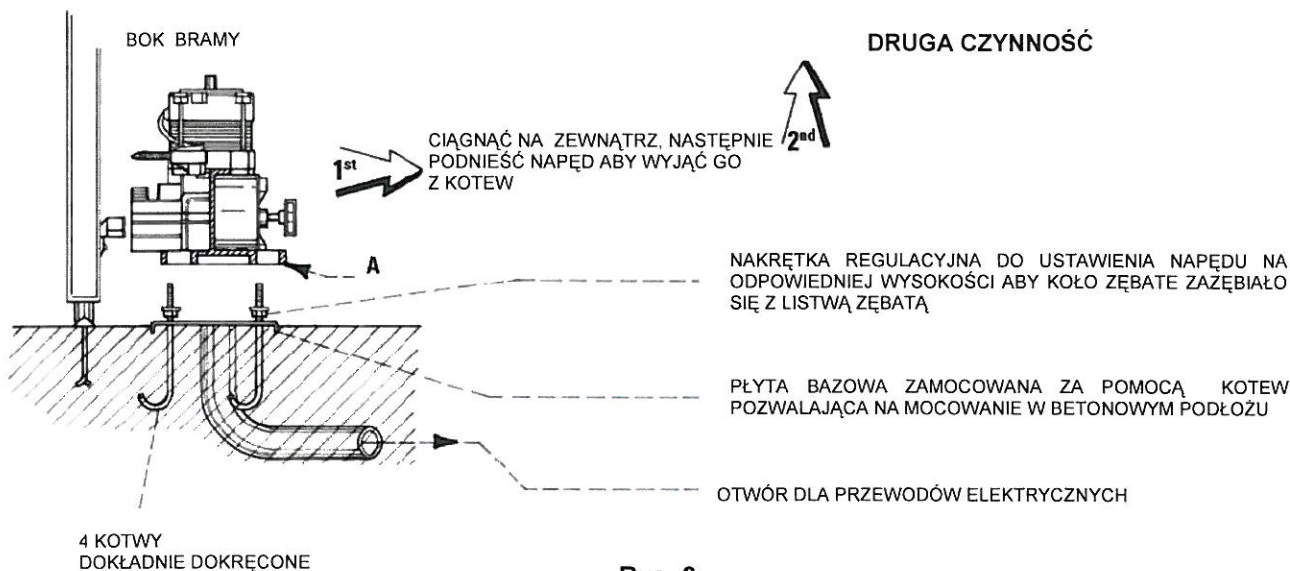


Przed zamontowaniem bazowej płyty mocującej na betonowym podłożu należy dokładnie dokręcić 4 długie kotwy tak aby gwinty były całkowicie na wierzchu. Ustaw wypoziomowaną płytę tak jak pokazano na rysunku w odległości 80mm od bramy. Róg „A” płyty bazowej napędu GIRRI 130 powinien pokrywać się z linią odniesienia narysowaną na płycie bazowej.

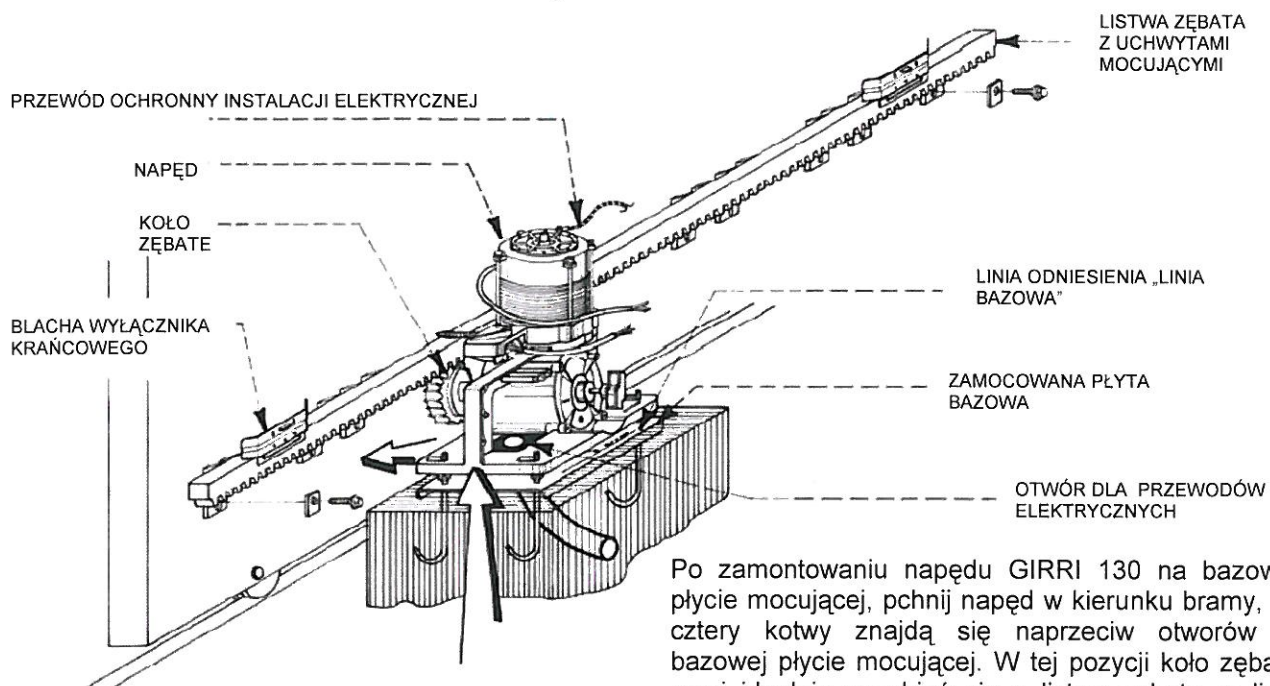
RURA DO PRZEPROWADZANIA PRZEWODÓW ZASILAJĄCYCH I SYGNAŁOWYCH. ZALECA SIĘ USTAWIENIE JEJ PO LEWEJ STRONIE BAZOWEJ PŁYTY MOCUJĄCEJ. WYMIAR OTWORU 50 mm.

Rys. 2

DRUGA CZYNNOŚĆ



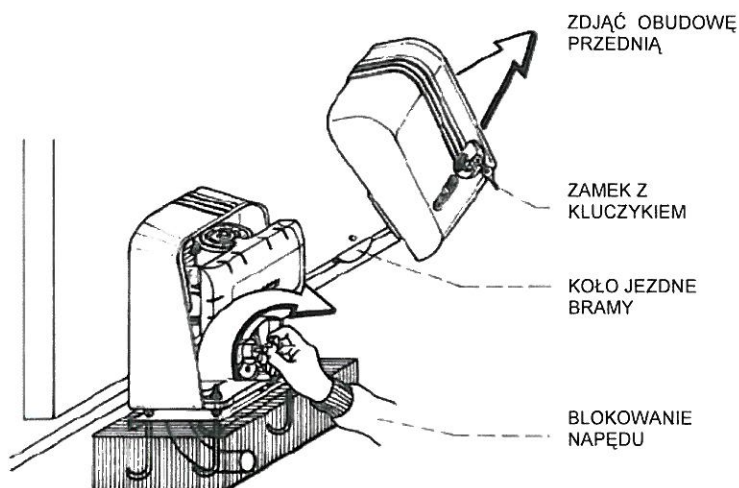
Rys. 3



WAŻNE JEST ABY WSZYSTKIE PRZEWODY ELEKTRYCZNE BYŁY ROZŁĄCZONE

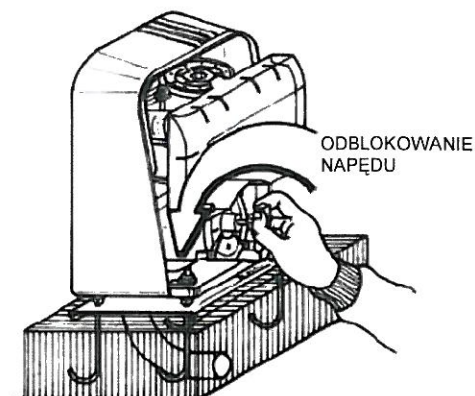
Rys. 4

Po zamontowaniu napędu GIRRI 130 na bazowej płycie mocującej, pchnij napęd w kierunku bramy, aż cztery kotwy znajdą się naprzeciw otworów w bazowej płycie mocującej. W tej pozycji koło zębate musi idealnie zazębiać się z listwą zębatą, a linia odniesienia płyty bazowej musi być w pełni widoczna. Aby zdjąć napęd należy odkręcić 4 nakrętki, wyciągnąć napęd na zewnątrz tak aby zwolnić koło zębate z listwy zębatej.



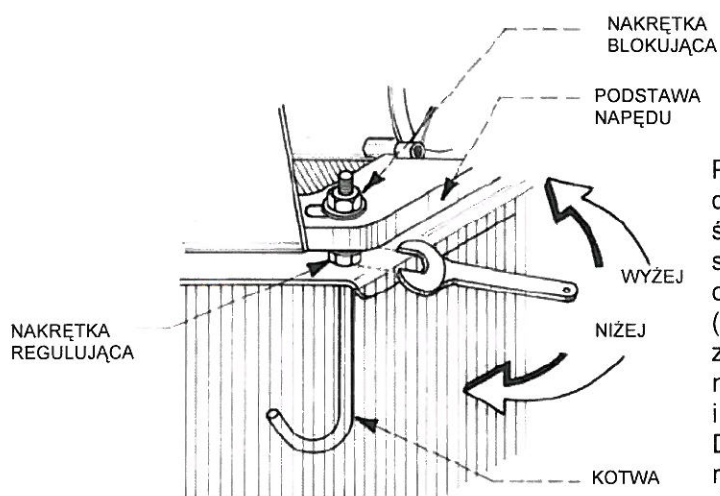
Rys. 5

Zdejmij pokrywę, aby zablokować lub odblokować napęd.



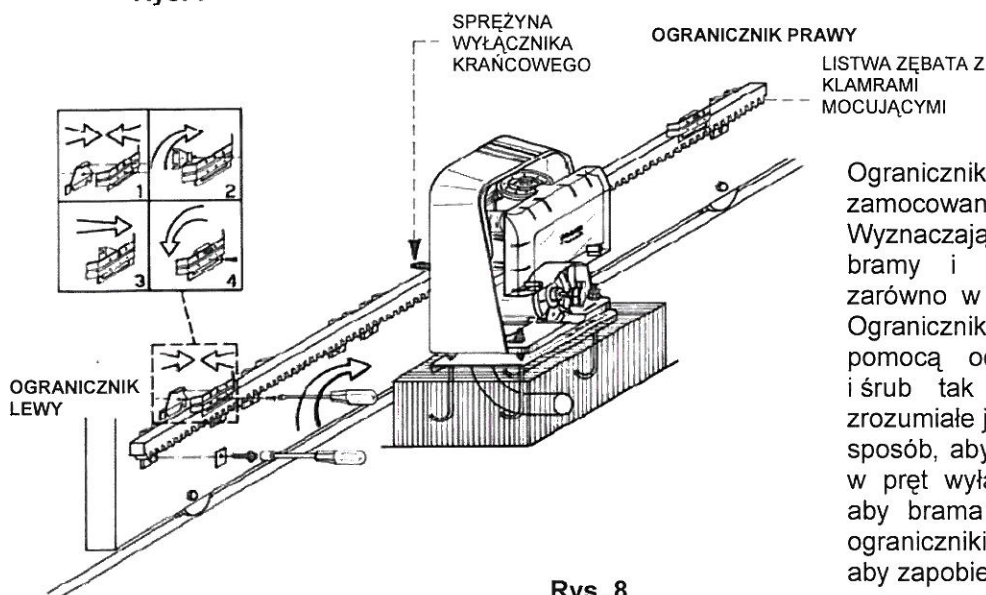
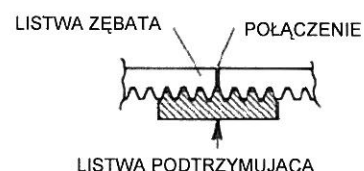
Rys. 6

Aby przejść na obsługę ręczną – wykonaj 3 obroty odwrotnie do ruchu wskazówek zegara.



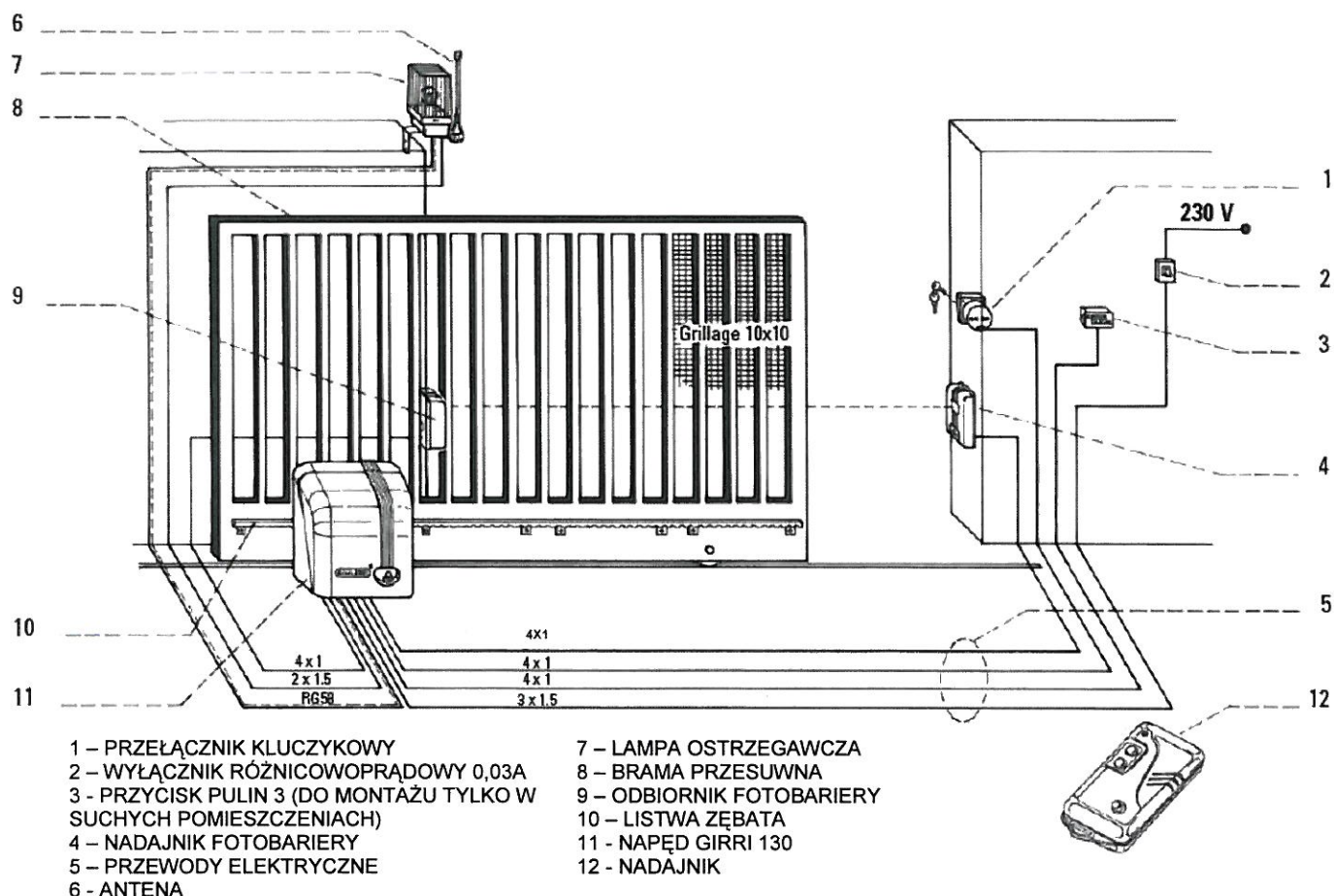
Rys. 7

Po zamocowaniu napędu do podłoża można przystąpić do mocowania listwy zębatej przy użyciu dołączonych śrub i klamer mocujących. Listwa zębata musi znajdować się jak najbliżej koła zębatego, aby osiągnąć odpowiednie dopasowanie, po odblokowaniu napędu (tak jak pokazano na rysunku 6). Ostatecznie po zamocowaniu listwy zębatej, dostosować należy pozycję napędu do odpowiedniego poziomu, tak aby koło zębate i listwa zębata zazębiały się z odpowiednią zgodnością. Do tej operacji należy użyć 4 śrub tak jak pokazano na rysunku 7.



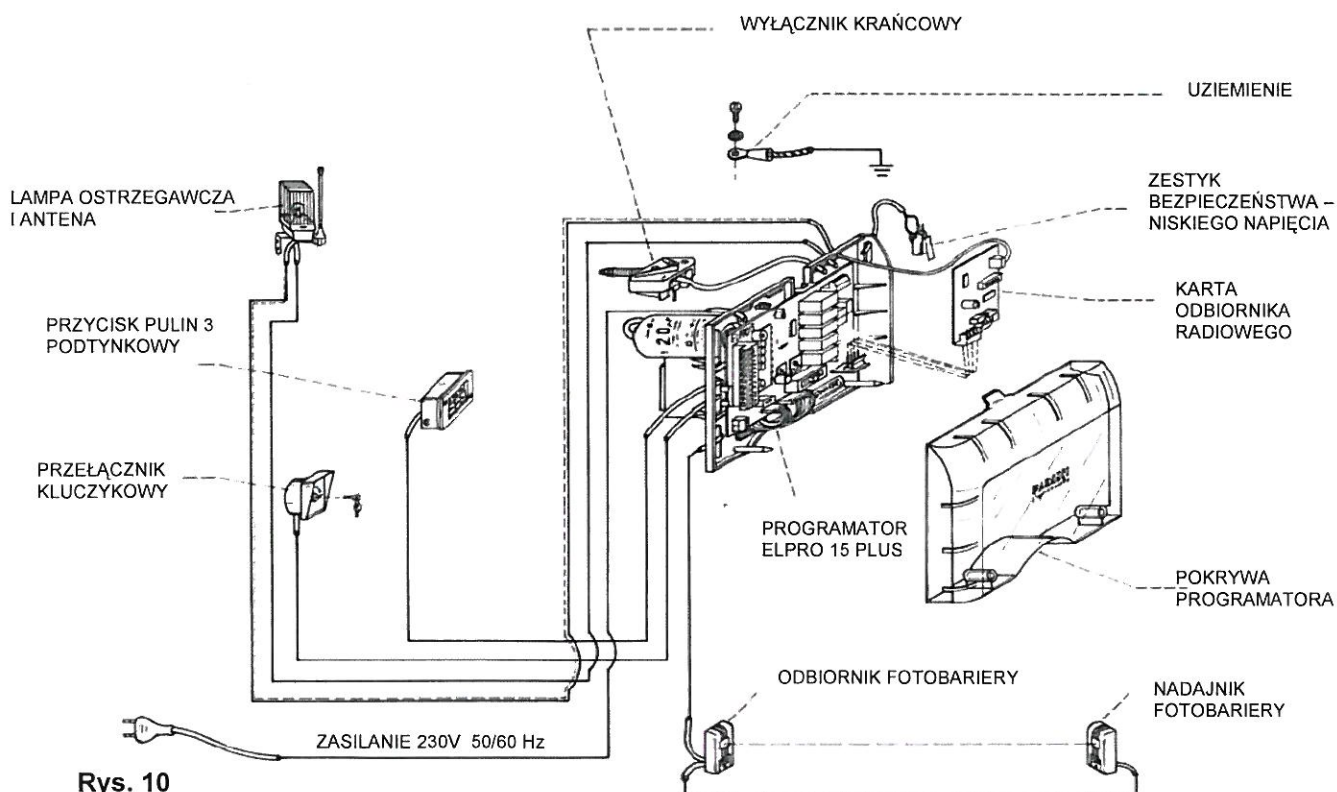
Rys. 8

Ograniczniki końca ruchu powinny być zamocowane po prawej i lewej stronie bramy. Wyznaczają one koniec dozwolonego ruchu bramy i powodują ustalone zatrzymanie zarówno w pozycji otwartej jak i zamkniętej. Ograniczniki powinny być zamocowane za pomocą odpowiednich klamer mocujących i śrub tak jak pokazano na rysunku 8; zrozumiałe jest, że muszą być ustawione w taki sposób, aby umożliwić odpowiednie uderzenie w pręt wyłącznika krańcowego. Ważne jest, aby brama nie uderzała w słup bramy lub ograniczniki mechaniczne końca ruchu bramy aby zapobiec uszkodzeniu bramy.



Rys. 9

WYKONAĆ ANALIZĘ ZAGROŻEŃ Z UWZGLĘDNIENIEM NORM PN-EN 12445 I PN-EN 12453
I ZAMONTOWAĆ URZĄDZENIA BEZPIECZEŃSTWA W MIEJSCACH GDZIE SĄ ONE WYMAGANE

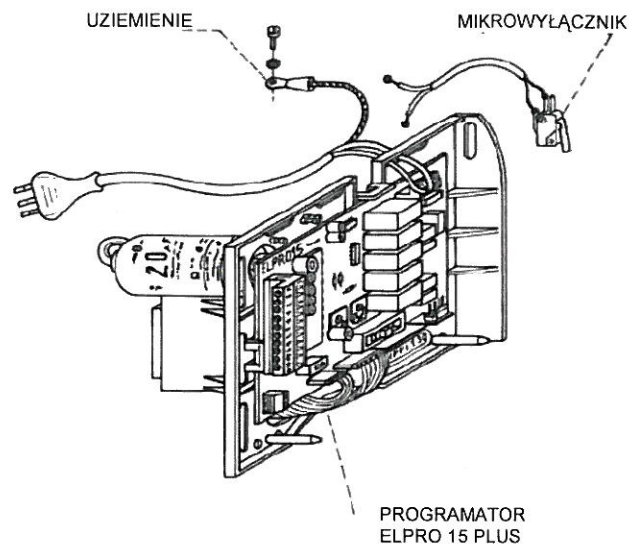


Rys. 10

Mikrowyłącznik niskiego napięcia umiejscowiony jest z prawej strony programatora. Gdy obudowa przednia napędu jest zdjęta, wyłącznik jest rozwarty (rysunek 13).

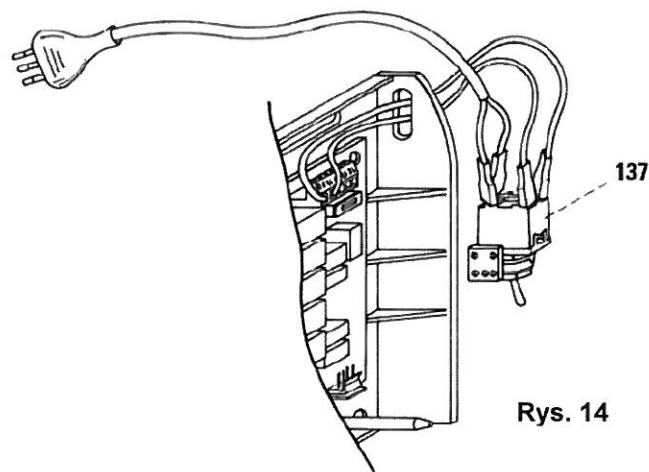
Zamiast mikrowyłącznika odcinającego niskie napięcie (zob. rysunek 13), można na żądanie zamontować wyłącznik liniowy odcinający napięcie sieciowe (kod 137). Jest on również wyłączany przez obudowę przednią napędu (rysunek 14).

Zamknięta obudowa przednia zapewnia wszystkie połączenia elektryczne.



Rys. 13

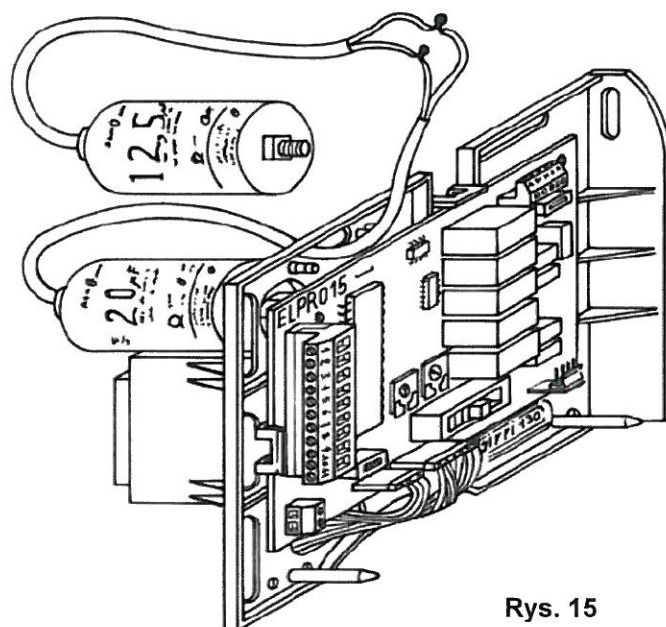
„Główny wyłącznik liniowy” zasilania.



Rys. 14

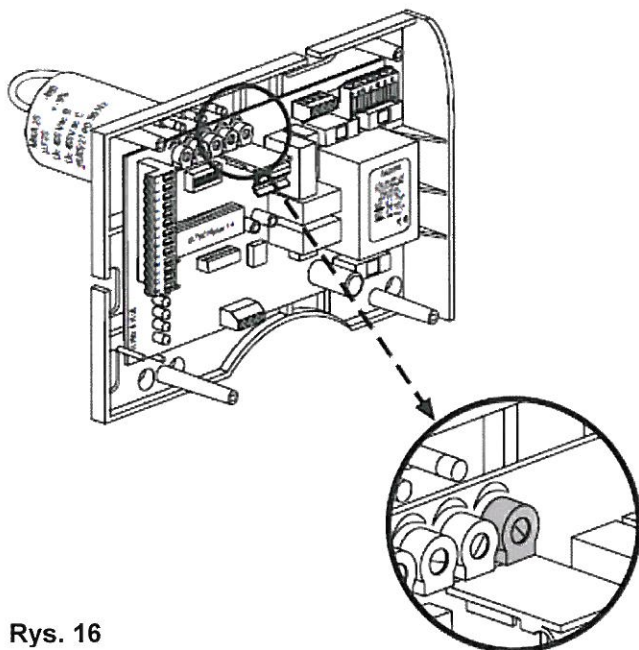
- Zaleca się wykonanie wszystkich połączeń tak jak pokazano na schemacie który jest zamieszczony wewnątrz programatora; schemat przedstawia właściwości programatora oraz jak podłączyć odbiornik radiowy zdalnego sterowania (rys. 12).

- W przypadku zbyt małego momentu rozruchowego, dopuszcza się podłączenie dodatkowego kondensatora 12,5µF, który należy podłączyć równolegle (rys. 15).



Rys. 15

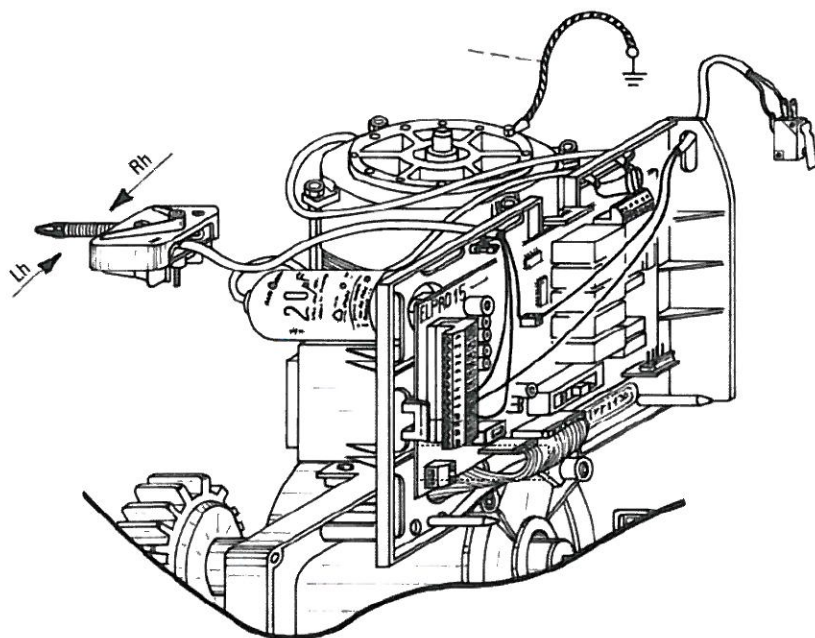
W celu uzyskania większej mocy silnika, należy posłużyć się potencjometrem **T5** – Regulacja siły ciągu (rys. 16). Wystarczy przekręcić potencjometr w prawo, zgodnie z ruchem wskazówek zegara. Aby zmniejszyć siłę ciągu wystarczy przekręcić potencjometr w lewo (rys. 17).



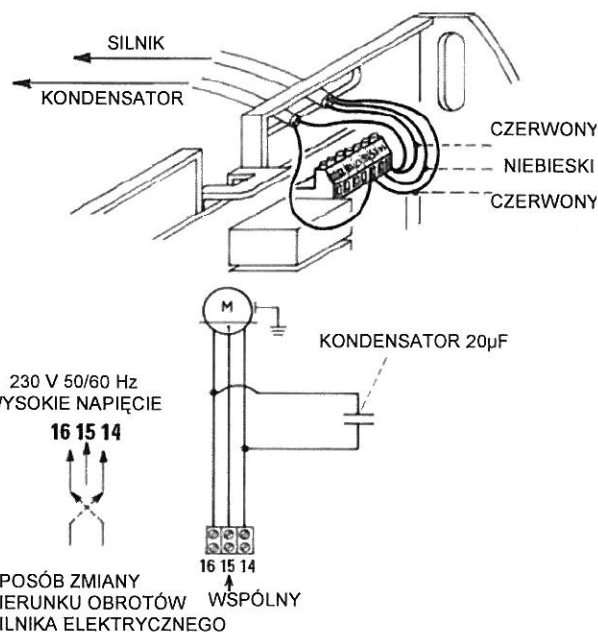
Rys. 16



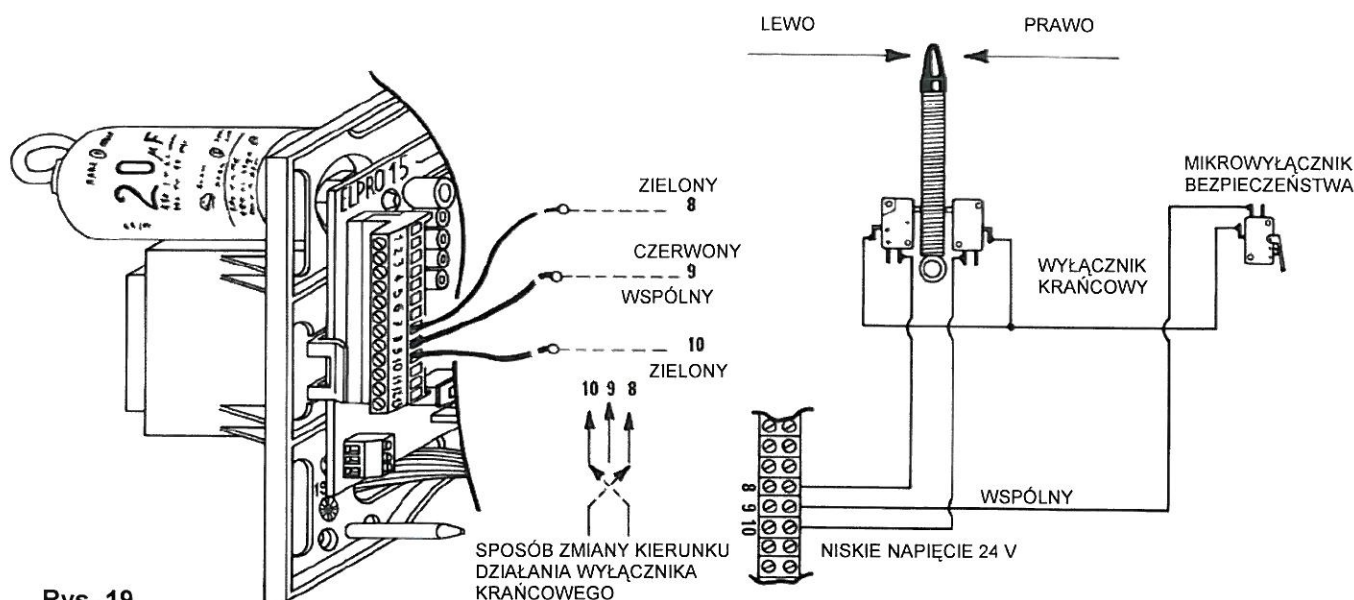
Rys. 17



Rys. 18



Jeśli w trakcie pierwszego testu tzn. podania krótkiego impulsu na zaciski 3-4 programatora, okaże się, że silnik zamyka bramę zamiast ją otwierać, należy wówczas zamienić miejscami przewody na zaciskach 16 i 14 silnika elektrycznego. Zobacz rysunek 18.



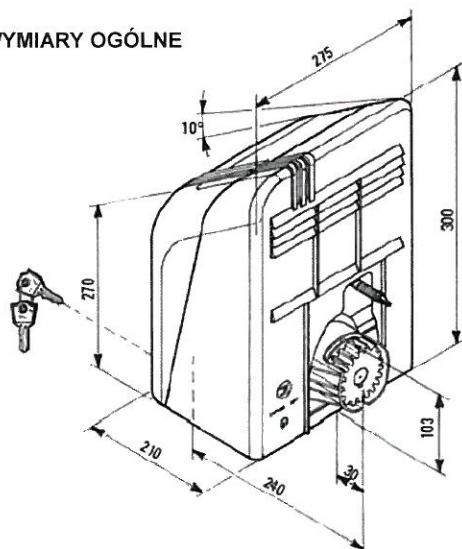
Rys. 19

Gdy przewody silnika są już zamienione należy sprawdzić zgodność wyłączników krańcowych z silnikiem. W tym celu należy ponownie uruchomić napęd przez podanie krótkotrwałego impulsu na zaciski 3-4 programatora. Silnik powinien otwierać bramę, w tym czasie należy przełączyć sprężynę wyłącznika krańcowego zgodnie z ruchem bramy. Silnik powinien się zatrzymać, jeśli tego nie zrobił, należy zamienić miejscami przewody na zaciskach 8 i 10 wyłącznika krańcowego. (Zob. rys.19). Następnie należy powtórzyć test.

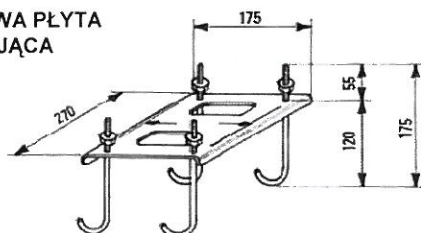
Ważne jest, aby wyłącznik krańcowy działał zgodnie z kierunkiem obrotów silnika elektrycznego; w istocie podczas pauzy, w trybie automatycznym, przy otwartej bramie, wyłącznik krańcowy „otwarcia” kontroluje czas a po upływie czasu pauzy, ustawionego potencjometrem T2, brama zamyka się automatycznie.

DANE TECHNICZNE

WYMIARY OGÓLNE



BAZOWA PŁYTA MOCUJĄCA



SILNIK ELEKTRYCZNY

Moc	0,25 KW (0,33 KM)
Napięcie zasilania	230 V
Częstotliwość	50 Hz
Moc pobierana	530 W
Pobór prądu	2,5 A
Klasa instalacji	F
Prędkość obrotowa	1320 obr./min.
Kondensator	20μF/450V
Intensywność pracy	S3

NAPĘD ELEKTROMECHANICZNY

Typ smarowania AGIP	smar MU/EP1
Prędkość przesuwu	10m/min.
Nominalny moment obrotowy	28.0 Nm
Masa napędu	14 Kg
Masa spoczynkowa bramy	400 Kg
Stopień redukcji	1/30
Temperatura pracy	-25°C +70°C
Standardy bezpieczeństwa	IP 535
Cykle pracy	30 sek. Otwarcie - 30 sek. Przerwa - 30 sek. Zamknięcie
Czas jednego pełnego cyklu	90 sekund
Liczba pełnych cykli (Otwarcie, Przerwa, Zamknięcie)	40 cykli/h
Liczba pełnych cykli w ciągu roku (8 godzin dziennie)	116 000

PRZEGŁĄD I KONSERWACJA

Aby osiągnąć optymalne działanie całego systemu automatyzacji i zgodne z normami bezpieczeństwa, należy przeprowadzać przeglądy okresowe i konserwacje zarówno samego napędu jak i zamontowanych akcesoriów elektronicznych oraz oprzewodowania, a także i bramy. Przeglądy i konserwacja muszą być wykonywane przez wykwalifikowany personel.

Elementy mechaniczne napędu i bramy: przegląd średnio co 6 miesięcy.

Akcesoria elektroniczne i urządzenia bezpieczeństwa: przegląd comiesięczny.

OSTRZEŻENIA

- Przed zamontowaniem wyposażenia należy zapoznać się z **Analizą Ryzyka** i zastosować wymagane urządzenia bezpieczeństwa zgodnie z normami PN-EN-12445 i PN-EN-12453.
- Zaleca się postępowanie zgodne z powyższymi instrukcjami. Sprawdzić zgodność specyfikacji silnika z zasilaniem występującym w danym miejscu.
- Jeśli konieczne będzie zdemontowanie napędu z powodu naprawy lub konserwacji, **nie wolno odcinać przewodów elektrycznych**, należy je właściwie odłączyć od zacisków programatora.
- Cała instalacja i urządzenia powinny spełniać wymogi przepisów o ochronie przeciwporażeniowej (bezwzględnie podłączyć napęd do przewodu ochronnego instalacji).
- Zaleca się również uważne zapoznanie się z normami, zasadami i sugestiami zawartymi w Przepisach Bezpieczeństwa.



Rozwój firmy MECCANICA FADINI szedł zawsze w parze z troską o zagwarantowanie jakości swoich produktów. W ramach stałego procesu polepszania produkcji wprowadzono taki system pracy, który pozwoliłby na zagwarantowanie stałego poziomu jakości produktów oraz na stosowanie zmian odpowiadających wszelkim Europejskim Normom Jakościowym.

Znak CE potwierdza, że napęd elektromechaniczny spełnia zasadnicze wymagania Dyrektywy Europejskiej 73/23/WE art. 10, odnoszącej się do deklaracji producenta o zgodności z normami ISO 9000 = UNI EN 29000 i dlatego jest NAPIĘDEM ELEKTROMECHANICZNYM ZGODNYM Z NORMAMI BEZPIECZEŃSTWA PN - EN 120453, PN - EN 12445.



EUROPEJSKI ZNAK POTWIERDZAJĄCY
ZGODNOŚĆ Z ZASADNICZYMI WYMOGAMI
DYREKTYWY 98/37/WE

- DEKLARACJA ZGODNOŚCI
- NORMY BEZPIECZEŃSTWA
- NORMY EN 12 453, EN 12445
- NORMY CEI EN 60204-1
- KARTA GWARANCYJNA –
NA ŻYCZENIE KLIENTA



BRAMAR M. Raczyński, R. Raczyński Sp. j.
26-600 Radom, ul. Królowej Jadwigi 1, POLAND
tel. (48) 333-24-02 fax. (48) 333-07-56
<http://www.bramar.pl> e-mail: bramar@bramar.pl