

NOTICE DE MONTAGE



**Tourniquet tambour de contrôle
d'accès modèle D**

Saisissez le peigne maître du rotor et positionnez-le la tête en bas tel qu'indiqué sur la photo en prenant soin de ne pas le cogner ni le frotter contre le sol.



Prenez un des deux peignes esclaves et positionnez-le dans le peigne maître jusqu'en appui sur les triangles de fixation taraudés.

ATTENTION

Les peignes esclaves ont un sens, assurez-vous que leurs bras soient alignés en hauteur avec ceux du peigne maître.

Sans cela le rotor sera tel que sur l'image de droite, les bras ne sont pas à la même hauteur et ce montage est erroné.



Vérifiez que les trous sont bien en face des taraudages sur les triangles de fixation. Placez et serrez les vis Allen fournies.



Répétez les mêmes opérations avec le second peigne esclave.

Le rotor est assemblé.



Placez les capuchons de fermeture des accès aux vis de fixation.



Préparez le peigne fixe puis présentez le rotor afin de l'enquiller dans le peigne.

ATTENTION

Avant mise en place, graissez les surfaces du roulement interne du peigne et du cylindre du rotor avec une graisse standard.



Présentez les 4 goujons Allen sur les taraudages de la platine supérieure du rotor et vissez-les temporairement sur 5 tours. Placez un silent-bloc sur chaque goujon.



Placez la platine intermédiaire sur les silent-blocs. C'est cette platine qui relie le rotor au mécanisme en partie supérieure, son sens de montage est critique. L'encoche pour la clavette doit être positionnée telle que sur l'image, c'est à dire vers vous si vous avez le peigne fixe sur votre droite et le peigne maître du rotor sur votre gauche.

ATTENTION
Au sens de montage!



Placez les écrous sur les goujons. Vissez alors alternativement chaque goujon et son écrou jusqu'à obtenir un montage similaire à celui de la photo de droite: écrou à ras du goujon, le silent bloc suffisamment gonflé pour combler l'espace complètement mais sans être trop comprimé de sorte de conserver une certaine souplesse et amortir les vibrations.



ATTENTION
Comprimez les silent-blocs juste assez mais sans trop les forcer.



Glissez l'enjoliveur sur le rotor, attention il n'est pas symétrique, les vis de fixation doivent être en partie basse. Laissez-le en appui sur les bras temporairement.



Approchez et positionnez approximativement l'arc de cercle opposé.

Préparez la boîte technique supérieure, repérez la clavette de positionnement, graissez légèrement les éléments et par en-haut faites descendre la boîte technique dans la platine d'accouplement. Assurez-vous du parallélisme, lorsque les éléments sont alignés, l'axe rentre par son propre poids.

ATTENTION
Les pictogrammes d'indication de passage doivent être en face du passage et non du côté du peigne fixe.



Alignez les trous de la boîte supérieure avec ceux du peigne fixe et de l'arc de cercle, puis placez les vis Allen, les écrous et serrez progressivement l'ensemble.



Positionnez le couvercle de la boîte technique supérieure et serrez les 4 vis Allen.



Plaquez l'enjoliveur du rotor vers le haut, redescendez de 1 à 2 mm et serrez ses vis de maintien dans cette position.



Positionnez les équerres de renfort des peignes du rotor en partie haute et basse, placez les boulons et serrez fortement.



Placez un enjoliveur caoutchouc sur chaque bras et glissez-le jusqu'au fond de telle sorte qu'il cache la soudure.



Si des lecteurs de badges sont fixés sur le montant du tourniquet, il faut faire courir leurs câbles dans le tube, sortir en partie supérieure et longer l'arc de cercle puis entrer par l'orifice en partie inférieure de la boîte technique. Dans ce cas positionnez l'équerre cache-câbles et fixez-la au moyen des trois vis.



En partie basse du peigne fixe, 4 vis à tête Philips maintiennent la tôle d'accès au roulement inférieur du rotor: retirez ces vis et dégagez la tôle afin d'accéder au roulement..



Serrez les deux vis Allen pointeau qui solidarisent la cage intérieure du roulement avec l'axe du rotor. Un graisseur permet à l'aide d'une pompe de graissage d'injecter de la graisse dans le roulement. Le roulement est graissé en usine mais suivant l'environnement d'installation un graissage est recommandé au minimum une fois par an.

ATTENTION
Ne pas oublier de refixer la tôle d'accès qui protège le roulement d'une contamination excessive.