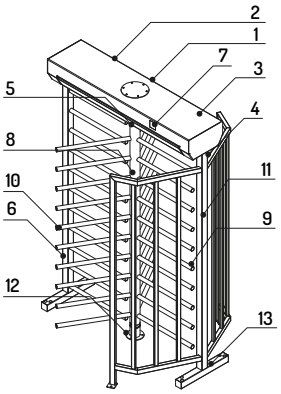
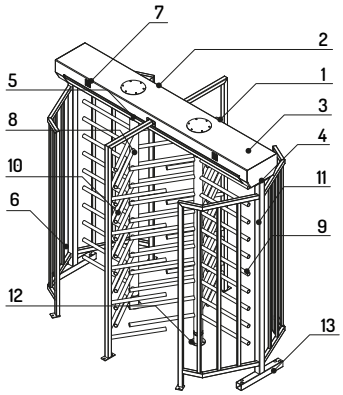
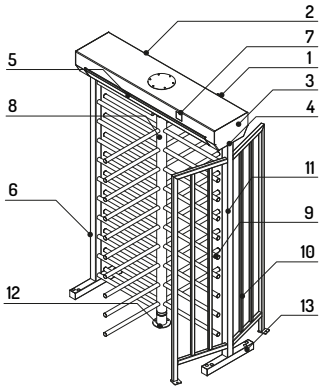
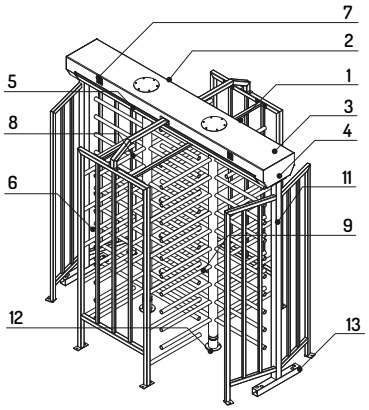
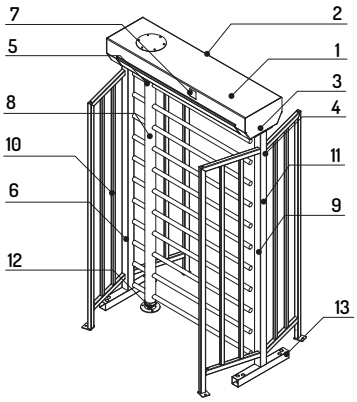
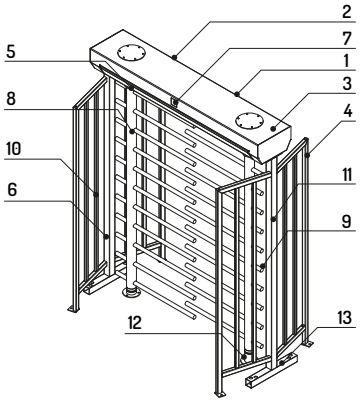
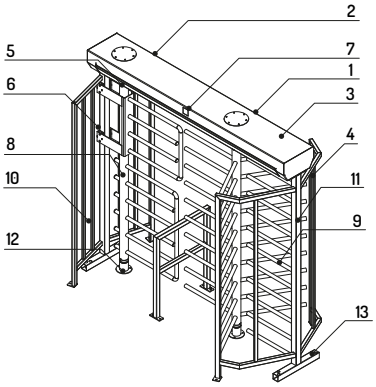
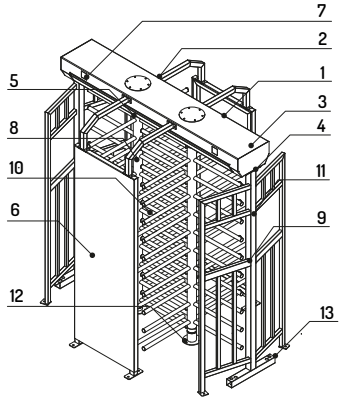
GASTOP®

DEVICE
BL

SPIS TREŚCI

OPIS URZĄDZEŃ	4
OZNACZENIA URZĄDZEŃ	5
RODZAJE MECHANIZMÓW ZAINSTALOWANYCH W BRAMKACH WYSOKICH	6
FUNKCJONALNOŚCI MECHANIZMÓW ZA3 / GA3 / MA3	6
PARAMETRY TECHNICZNE	7
OGÓLNA ZASADA DZIAŁANIA (MECHANIZMY ZA3, GA3)	7
OZNACZENIA NA URZĄDZENIACH	8
TRANSPORT	8
ŚRODEK TRANSPORTU	8
ZABEZPIECZENIA SIŁOWE	8
ZAGROŻENIA ZWIĄZANE Z TRANSPORTEM	8
PAKOWANIE I ROZPAKOWANIE URZĄDZEŃ	8
ZESTAWIENIE PODZESPOŁÓW UKŁADU ELEKTROMECHANICZNEGO ZA3	9
OPIS SZCZEGÓŁOWY ELEMENTÓW ELEKTROMECHANIZMU ZA3 / GA3 / MA3.	9
OPIS ELEMENTÓW ROTORA URZĄDZEŃ ZA3 / GA3 / MA3	10
MIEJSCA OKRESOWEGO UZUPEŁNIENIA SMAROWANIA	10
FAQ - PYTANIA I ODPOWIEDZI	13

OPIS URZĄDZEŃ

BL-1-3	BL-2-3
	
BL-1-4	**BL-2-4**
	
BL-1-I	**BL-2-I**
	
BL-2-R	**BL-2-S**
	

(1) Zamek na kluczyk zabezpieczający przed dostępem osób nieupoważnionych do mechanizmu oraz sterownika urządzenia, **(2)** uchwyty pokrywy osłonowej mechanizmu i sterownika, **(3)** stelaż dachu urządzenia, **(4)** mocowanie stelaża dachu do nóg bocznych urządzenia, **(5)** gumowa osłona łączenia rotora z mechanizmem w kolorze czarnym, **(6)** stelaż bocznej nogi urządzenia z drożnym profilem umożliwiającym wyprowadzenie okablowania zasilającego i sterującego z podłoża do mechanizmu urządzenia, **(7)** piktogram diodowy* informujący o stanie odblokowania/zablokowania mechanizmu urządzenia (zielona strzałka określająca stan odblokowania/czerwony krzyżyk oznaczający stan zablokowania), **(8)** rotor urządzenia tworzący sekcje przejścia osobowego, **(9)** skrzydła rotora urządzenia wykonane z profili okrągłych zaślepionych na końcach plastikowymi zaślepkami w kolorze czarnym, **(10)** zabezpieczenie przed dostępem osób do przestrzeni w urządzeniu nie stanowiącej sekcji przejścia, **(11)** noga boczna urządzenia, **(12)** stopa rotora do podłoża wyposażona w łożysko, **(13)** stopa mocowania nóg bocznych do podłoża,

* - z obu stron urządzenia

OZNACZENIA URZĄDZEŃ

TYP MECHANIZMU	TYP OBUDOWY	LICZBA SEKCJI PRZEJŚĆ	LICZBA SKRZYDEŁ ROTORA (SEKCJI RAMION)	RODZAJ WYKOŃCZENIA		
				KONSTRUKCJA	DACH	ROTOR
ZA3 / GA3 /MA3	BL	1	3	N / O / D / M	N / O / D / M	N / O

Przykłady oznaczeń:

- ZA3-L-1-3 NNN - mechanizm ZA3, typ obudowy - BL, liczba sekcji przejść- 1, ilość skrzydeł rotora (sekcji ramion) - 3, rodzaj wykończenia:
  rotor nierdzewny, konstrukcja nierdzewna, dach nierdzewny.

Rodzaje dostępnych wykończeń:

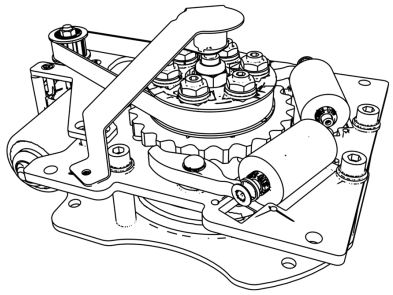
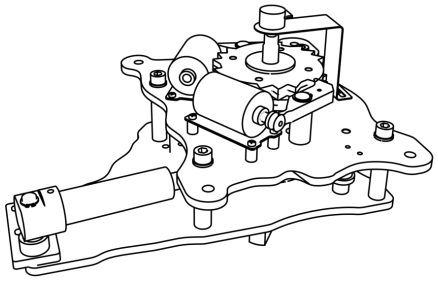
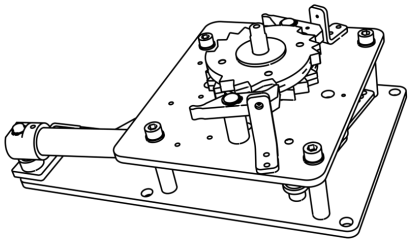
- N - nierdzewny
- M - malowany proszkowo
- O - ocynkowany
- D (duplex) - ocynkowany i malowany proszkowo

UWAGA: Standardowy rodzaj wykończenia to stal nierdzewna AISI 304 (INOX).

TABELA ZESTAWIENIOWA

	ZA3-L-1-3	ZA3-L-2-3	GA3-L-1-3	GA3-L-2-3	MA3-L-1-3	MA3-L-2-3
Jeden rotor, jeden mechanizm	•		•		•	
Dwa rotory, dwa mechanizmy		•		•		
Układ elektroniczny	•	•	•	•		
Wersja mechaniczna					•	•
Rotor trójsekcyjny	•	•	•	•	•	•
Odblokowywanie awaryjne	•	•	•	•	•	•
Możliwość ruchu osób na wózkach inwalidzkich						
Możliwość ruchu rowerzystów						

RODZAJE MECHANIZMÓW ZAINSTALOWANYCH W BRAMKACH WYSOKICH

Mechanizm ZA3	Mechanizm GA3	Mechanizm MA3
		

FUNKCJONALNOŚCI MECHANIZMÓW ZA3 / GA3 / MA3

PARAMETR	ZA3	GA3	MA3
Współpraca z zewnętrznym elektronicznym systemem kontroli dostępu	•	•	
Mechaniczna blokada ruchu osobowego dla wybranego kierunku ruchu			•
Możliwość obsługi dwóch kierunków ruchu osobowego	•	•	•
Mechanizm przeznaczony do pracy ciągłej (przemysłowej)	•	•	•
Wspomaganie ruchu rotora (elektromechaniczne - silnik elektryczny)	•		
Wspomaganie ruchu rotora (mechaniczne - amortyzator)		•	•
Sterowanie - sterownik magtronic, zasilanie 24V	•	•	
Elektroniczny układ pozycjonujący/pomiarowy (enkoder)	•	•	
Podwójny system blokad	•		
Mechanizm zablokowany w przypadku zaniku napięcia	•	•	nie dotyczy
Mechaniczne odblokowanie kierunku przejścia w przypadku braku zasilania	•		•
Sterowanie mechanicznym odblokowywaniem wyprowadzone na obudowę bramki			•
Blokada ruchu wstecznego	•	•	•
Układ mechanizmu przeznaczony do obsługi dwóch kierunków ruchu osobowego	•	•	•
Mechanizm przeznaczony do sterowania rotorem trójramiennym	•	•	•
Mechanizm przeznaczony do sterowania rotorem czteroramiennym	•		•
Układ podgrzewania mechanizmu	•		

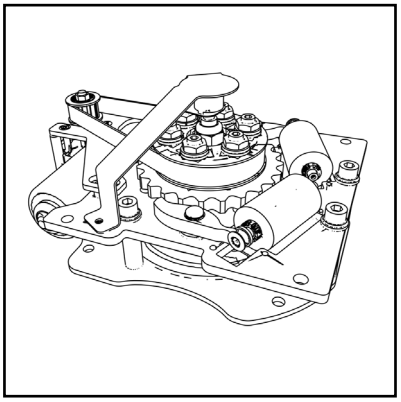
PARAMETRY TECHNICZNE

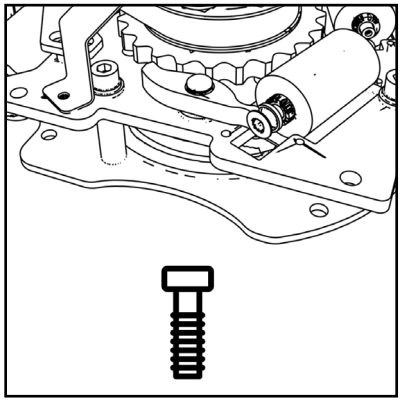
PARAMETR	ZA3-BL-1-3	ZA3-BL-2-3	GA3-BL-1-3	GA3-BL-2-3	MA3-BL-2-3	MA3-BL-2-3
Napięcie zasilania:	~24VAC	(2x) ~24VAC	~24VAC	(2x) ~24VAC	-	-
Maksymalny pobór prądu:	130 VA	(2x) 130 VA	90 VA	(2x) 90 VA	-	-
Minimalny pobór prądu:	5 A	(2x) 5 A	2 A	(2x) 2 A	-	-
Sygnał sterujący (konfigurowalny):	(max. 1 sek)	(max. 1 sek)	(max. 1 sek)	(max. 1 sek)	-	-
Sygnał zwrotny (konfigurowalny):	bezpoten. NO/NC	bezpoten. NO/NC	bezpoten. NO/NC	bezpoten. NO/NC	-	-
Temperatura pracy:	-25° do +50° C	-25° do +50° C	-25° do +50° C	-25° do +50° C	-25° do +50° C	-25° do +50° C
Temperatura przechowywania:	-30° do +60° C	-30° do +60° C	-30° do +60° C	-30° do +60° C	-30° do +60° C	-30° do +60° C
Stopień ochrony IP:	IP 43	IP 43	IP 43	IP 43	IP 43	IP 43
Maksymalna wilgotność pracy:	85 %	85 %	85 %	85 %	85 %	85 %

OGÓLNA ZASADA DZIAŁANIA (MECHANIZMY ZA3, GA3)

Bramki są wyposażone w mechanizm sterowany elektronicznym układem procesorowym. Układ procesorowy po otrzymaniu sygnału z urządzenia zewnętrznego (np. czytnik kart, przełącznik/przycisk w formie sygnału 0V tzw. zwarcia (max 1 sek.)) oraz weryfikacji pozycji ramion przejmuje kontrolę nad blokowaniem i odblokowywaniem ruchu ramion. System pomiarowy pozycji rotora umożliwia płynną pracę i sprawne funkcjonowanie urządzenia. Elektroniczny układ procesorowy wysyła sygnał zwrotny informujący o dokonaniu obrotu rotora dla pojedynczego przejścia. Mechanizm urządzenia wyposażony jest w układ kontroli ruchu osobowego dla obu kierunków ruchu tzn. do urządzenia mogą być podłączone sterowniki dla każdego kierunku przejścia osobno. Urządzenie jest także wyposażone w mechanizm blokady ruchu rotora w przeciwnym do wybranego przez sterownik kierunku ruchu oraz wspomaganie ruchu rotora (ZA3 - silnik elektryczny, GA3 - amortyzator). Piktogramy diodowe wyświetlają stan zablokowania lub odblokowania mechanizmu rotora (zielona strzałka-mechanizm odblokowany i czerwony krzyżyk-mechanizm zablokowany.

Mechanizmy MA3 nie są sterowane elektronicznie i posiadają układ mechaniczny, który umożliwia obrót rotora tylko w jednym wybranym kierunku. Mechanizmy są używane głównie w celu organizacji wyjścia z obiektów lub stref kontrolowanych.



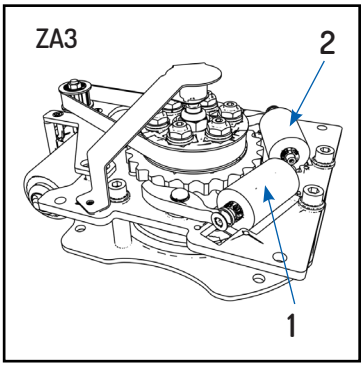


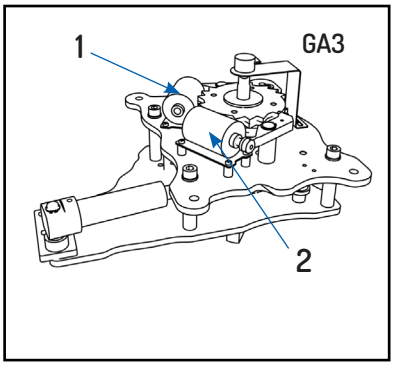
RĘCZNE ODBLOKOWANIE MECHANIZMU W PRZYPADKU ZANIKU NAPIĘCIA (ZA3)

W celu ręcznego odblokowania mechanizmu dla wybranego kierunku należy przekręcić blokadę w zależności od wybranego kierunku.

OPCJA DODATKOWA - dotyczy mechanizmów ZA3 / GA3 z zastosowaniem cewek rewersyjnych.

Cewka rewersyjna w przypadku braku zasilania urządzenia automatycznie odblokowuje mechanizm dla wybranego kierunku ruchu osobowego (cewka rewersyjna - wejściowa (wejście do strefy kontrolowanej lub cewka rewersyjna - wyjściowa (wyjście ze strefy kontrolowanej).



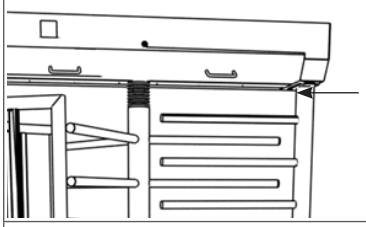
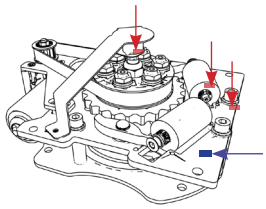
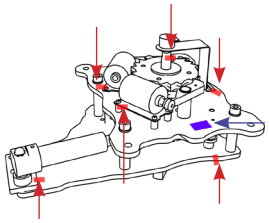
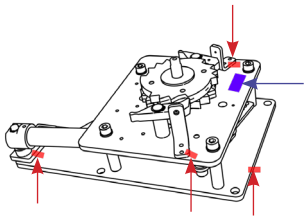


1. CEWKA LEWA

2. CEWKA PRAWA

UWAGA: W celu zdefiniowania kierunku wejścia i wyjścia należy przyjąć że wyjście przez bramkę odbywa się od strony strefy chronionej/kontrolowanej na obiekcie tj strony, po której powinna znajdować się osłona rewizyjna w dachu bramki.
UWAGA: Cewki rewersyjne mogą być zamontowane tylko podczas produkcji urządzenia (montaż wymaga dodatkowych uzgodnień podczas składania zamówienia).

OZNACZENIA NA URZĄDZENIACH

Miejsca oznaczeń na urządzeniach (plomby gwarancyjne i numer seryjny)			
Konstrukcja	ZA3	GA3	MA3
			
Tabliczka znamionowa (znak CE, oznaczenie serii urządzenia, napięcie znamionowe, temperatura pracy, rok produkcji, oznaczenie producenta).	Plomby gwarancyjne (kolor czerwony) i numer seryjny urządzenia (kolor fioletowy).		

UWAGA: W celu zachowania gwarancji i rękojmi producenta urządzenia nie należy usuwać lub uszkadzać plomb gwarancyjnych oraz numerów seryjnych urządzenia. Usunięcie lub uszkodzenie plomb gwarancyjnych oraz numerów seryjnych skutkuje utratą gwarancji na urządzenie.

TRANSPORT

ŚRODEK TRANSPORTU

Urządzenia należy przewozić krytymi środkami transportu. W czasie przewożenia urządzenia powinny być zabezpieczone przed przesuwaniem oraz znajdować się w pozycji zgodnej ze znakami ostrzegawczymi lub w przypadku braku takich oznaczeń w pozycji pionowej. Przed przystąpieniem do transportowania urządzenia należy zamontować zabezpieczenia transportowe.

ZABEZPIECZENIA SIŁOWE

Zabezpieczenie siłowe powstaje przez przymocowanie ładunku do samochodu za pomocą pasów, lin itp. Wszystkie urządzenia należy mocować do samochodu ciężarowego ze wszystkich stron. Warunkiem bezpiecznego mocowania linami jest obecność odpowiednich punktów mocowania w środku transportu. Zalecane jest stosowanie tekstylnych pasów mocujących charakteryzujących się odpowiednią nośnością oraz uchwytami do zawieszania.

ZAGROŻENIA ZWIĄZANE Z TRANSPORTEM

Przy transportowaniu za pomocą wózka widłowego należy zwrócić uwagę na dopuszczalny udźwig i wymiary wideł. Do wykonywania prac powyżej wysokości ciała należy stosować narzędzia wspomagające pracę na wysokości, Nie wolno wykorzystywać części urządzenia do wspinania.

PAKOWANIE I ROZPAKOWANIE URZĄDZEŃ

Urządzenia na czas transportu są zabezpieczane opakowaniem foliowym. W pojedynczym opakowaniu znajduje się jedna jednostka.

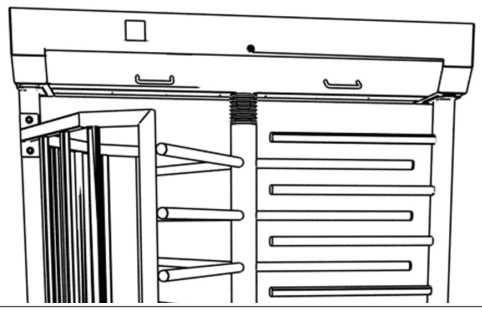
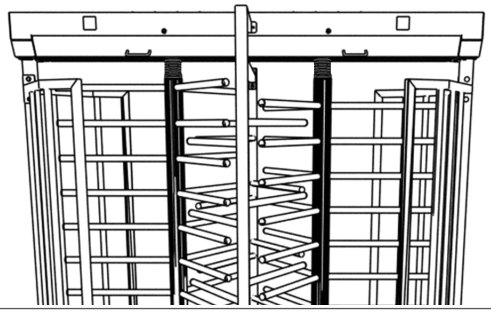
POSTĘPOWANIE PRZY PAKOWANIU:

Elementy urządzenia należy pakować wyłącznie w pozycji stojącej pionowej. Należy chronić punkty styku z wózkiem widłowym lub innymi urządzeniami do podnoszenia przed uszkodzeniem. Należy przeprowadzić kontrolę kompletności.

Postępowanie przy usuwaniu opakowania:

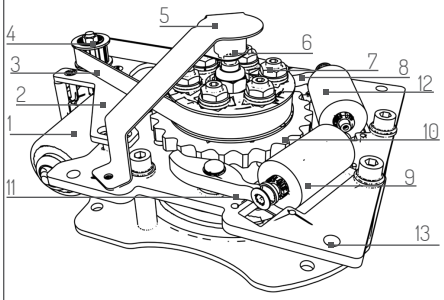
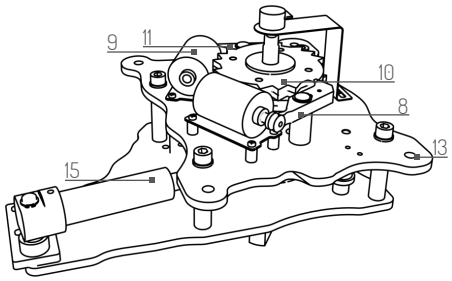
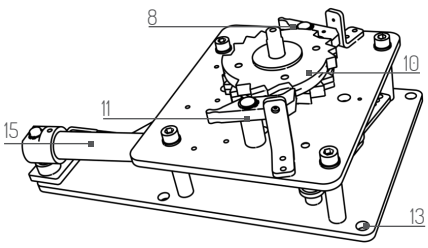
Należy zwrócić uwagę na to, aby wszystkie zabezpieczenia transportowe zostały usunięte. Sprawdzić urządzenie pod względem występowania uszkodzeń transportowych. Przeprowadzić kontrolę kompletności. W przypadku występowania uszkodzeń transportowych lub braku kompletności należy niezwłocznie powiadomić sprzedawcę i odpowiedzialnego spedytora. Do usuwania opakowania należy stosować odpowiednie narzędzia (np. nożyce lub noże). Opakowanie należy usunąć zgodnie z przepisami o ochronie środowiska.

ZESTAWIENIE PODZESPOŁÓW UKŁADU ELEKTROMECHANICZNEGO ZA3

Wersja bramki z jedną sekcją przejścia	Wersja bramki z dwoma sekcjami przejścia
	
Układ elektromechaniczny na przykładzie bramki ZA3-BL-1-3.	Układ elektromechaniczny na przykładzie bramki ZA3-BL-2-3.

(1) Elektromechanizm urządzenia, **(2)** sterownik urządzenia, **(3) - (4)** piktogramy.

OPIS SZCZEGÓŁOWY ELEMENTÓW ELEKTROMECHANIZMU ZA3 / GA3 / MA3.

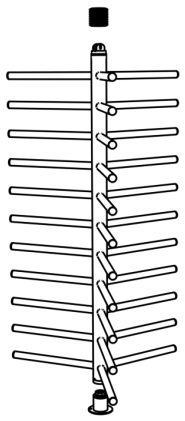
Mechanizm ZA3	Mechanizm GA3	Mechanizm MA3
		

Rysunki poglądowe – w zależności od modelu, urządzenie może różnić się użytymi podzespołami

LP.	NAZWA	LP.	NAZWA
1.	Silnik	10.	Koło zapadkowe
2.	Mocowanie silnika	11.	Zapadka blokująca ruch ramion dla drugiego kierunku
3.	Pasek napędowy	12.	Cewka elektromagnetyczna zapadki dla drugiego kierunku przejścia
4.	Koło zębate silnika	13.	Otwory pod śruby mocujące mechanizm
5.	Osłona czujnika pozycji ramion	14.	Hamulec elektromagnetyczny (niewidoczny)
6.	Czujnik pozycji ramion (enkoder)	15.	Amortyzator
7.	Sprzęgło	16.	Wałek
8.	Zapadka blokująca ruch ramion dla pierwszego kierunku	17.	Hamulec
9.	Cewka elektromagnetyczna zapadki dla pierwszego kierunku przejścia	18.	Tarcza hamulca

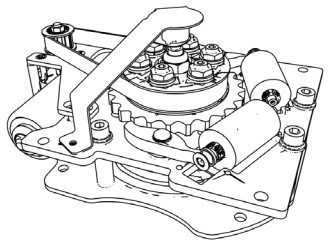
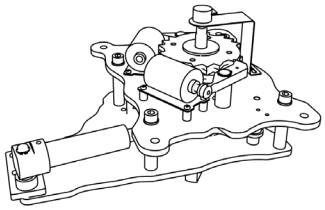
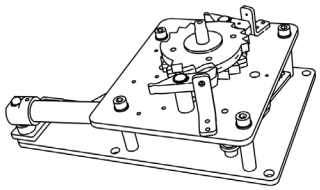
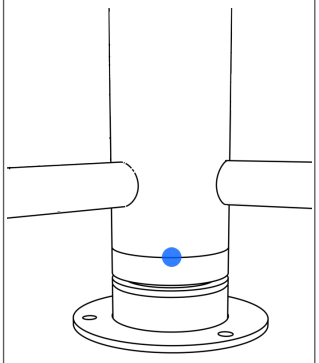
OPIS ELEMENTÓW ROTORA URZĄDZEŃ ZA3 / GA3 / MA3

WERSJA 1-3 (trójsekcyjna)



LP.	NAZWA	LP.	NAZWA	LP.	NAZWA
1.	Rura rotora	3.	Zaślepka	5.	Łożysko
2.	Ramię	4.	Osłona rotora	6.	Stopa

MIEJSCA OKRESOWEGO UZUPEŁNIENIA SMAROWANIA

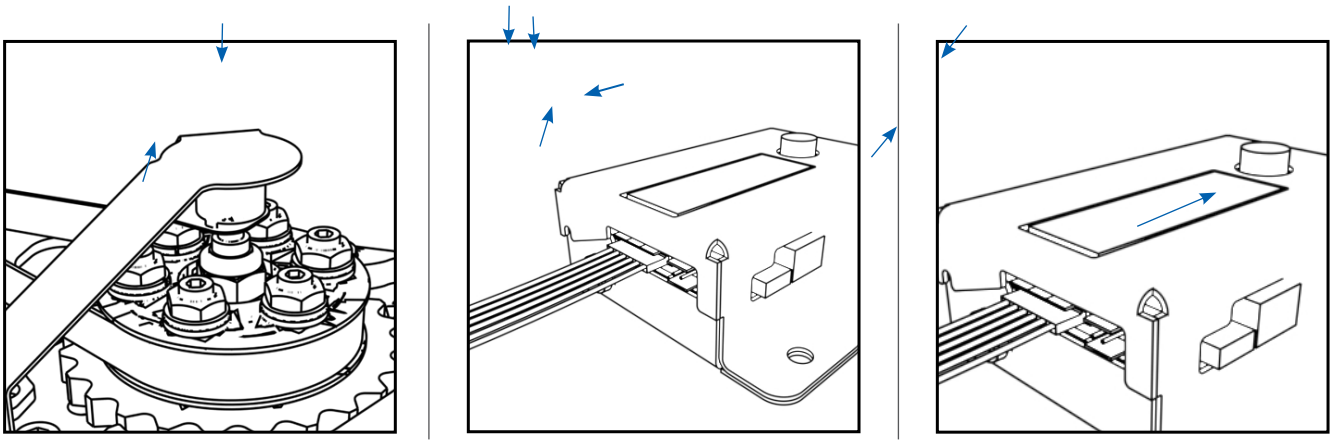
ZA3	GA3	MA3	Noga rotora
			

Rys. Miejsca okresowego uzupełnienia smarowania elektromechnizmu oraz smarowania łożyska w nodze rotora (kalamitka).

Częstotliwość smarowania oraz zalecane preparaty są określone w dziale „konserwacja".

ENKODER - METODA SPRAWDZENIA POPRAWNOŚCI DZIAŁANIA

1. Sprawdzić czy wtyczki przewodu łączącego enkoder (1a) i sterownik (1b) są prawidłowo osadzone, a także czy na interfejsie głównym sterownika (1c) jest wyświetlony komunikat (enc_error) co oznacza uszkodzony enkoder lub złe połączenie.
2. Przejść do menu „Parametry" w głównym menu interfejsu sterownika gdzie wyświetlana jest aktualna wartość pozycji odczytanej z enkodera. Aby sprawdzić poprawność działania należy kręcąc osią enkodera obserwować czy wartości odczytane zmieniają się w zakresie od 0-1023.

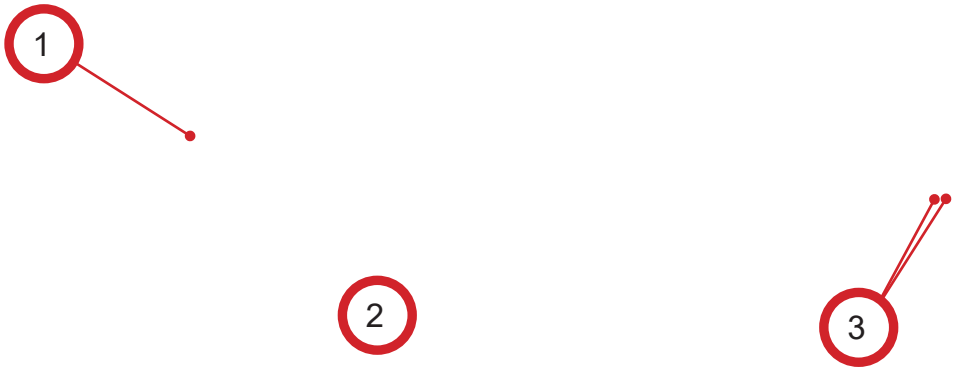


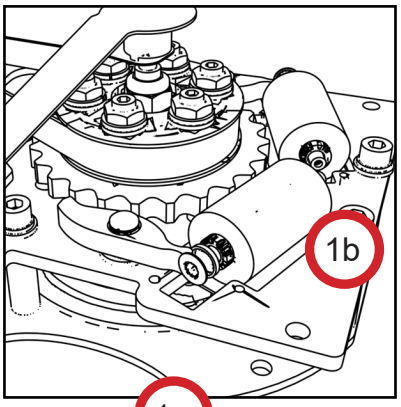
SILNIK - SPRAWDZENIE POPRAWNOŚCI DZIAŁANIA

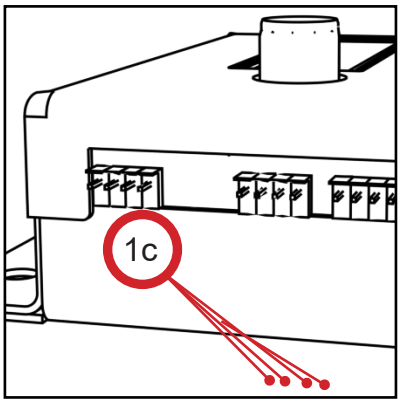
1. Sprawdzić czy na ekranie sterownika wyświetlany jest komunikat „motor error" co może oznaczać brak prawidłowego połączenia sterownika z silnikiem.
2. Sprawdzić czy silnik podczas obrotu nie wydaje dźwięków świadczących o mechanicznym zniszczeniu wewnętrznej przekładni co może być rezultatem zbyt dużego napięcia paska klinowego lub skręcenia śrub mocujących (2a) powodując brak możliwości pracy sprzęgła.
3. Wykonać inspekcję przewodów silnika. W przypadku odwrotnego podłączenia przewodów silnika może wystąpić sytuacja w której silnik cały czas pracuje lub obraca się w przeciwnym kierunku. Może również występować częsta zmiana kierunku ruchu silnika.

RYGLE ELEKTROMAGNETYCZNE - METODA SPRAWDZENIE POPRAWNOŚCI DZIAŁANIA (ZA3, GA3)

1. Sprawdzić czy rygle elektromagnetyczne (1a, 1b) są wpięte do właściwych wyjść sterownika (1c)(czy nie są np. podłączone odwrotnie).
2. Sprawdzić manualnie przy odłączonym od urządzenia zasilaniu czy rdzeń cewki porusza się bez oporów, a wewnętrzna sprężyna w cewce samoczynnie wysuwa rdzeń z cewki.

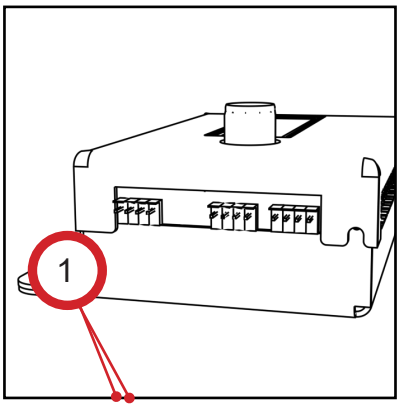


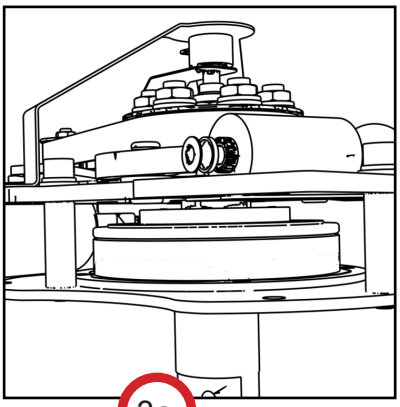


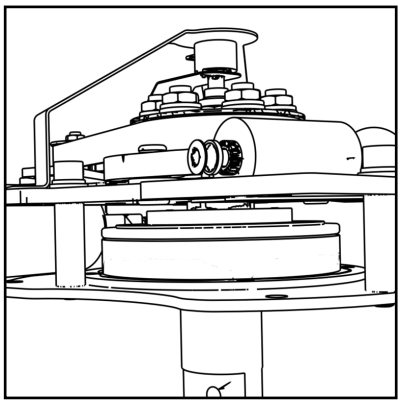


HAMULEC ELEKTROMAGNETYCZNY- METODA SPRAWDZENIA POPRAWNOŚCI DZIAŁANIA

1. Sprawdzić prawidłowość podłączenia hamulca do sterownika.
2. Sprawdzić omomierzem rezystancję hamulca elektromagnetycznego, która powinna wynosić powyżej 5 Ohm.
3. Sprawdzić czy po odłączeniu zasilania od urządzenia powstaje szczelina pomiędzy górnym i dolnym elementem hamulca (sprawdzać bez włączonej opcji „wolne wyjście" w menu interfejsu sterownika - „USTAWIENIA").

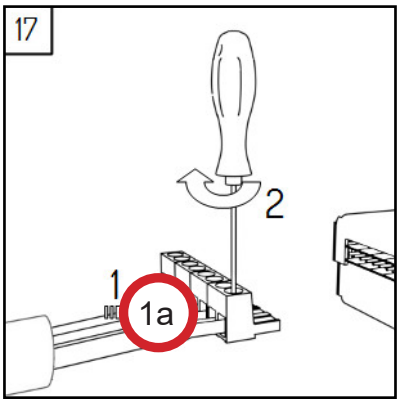


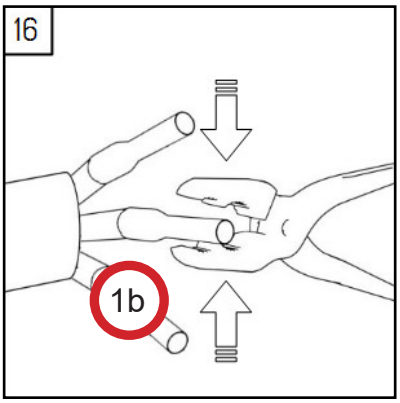


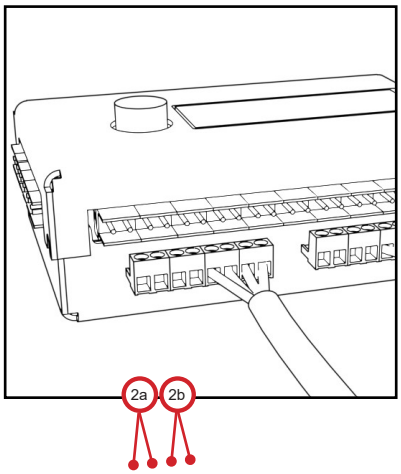


ZŁĄCZE SYGNAŁÓW ZEWNĘTRZNYCH (KOLOR ZIELONY) - METODA SPRAWDZENIA POPRAWNOŚCI PODŁĄCZEŃ.

1. Sprawdzić czy podłączone przewody sygnałów zewnętrznych nie są uszkodzone i są prawidłowo osadzone w gniazdach (1a) oraz czy są wyposażone w zaciski zabezpieczające (1b) przeciw wyślizgnięciu się z gniazda.
2. Wyzwolić pojedynczą autoryzację poprzez zwarcie wejść 1 i 2 (2a) lub 3 i 4 (2b) w sterowniku (sprawdzać bez włączonej opcji „wolne wyjście" w menu interfejsu sterownika - „USTAWIENIA").







FAQ - PYTANIA I ODPOWIEDZI

PYTANIE 1 (ZA3, GA3): Brak reakcji na zewnętrzne sygnały wyzwalające podawane na wejście sygnałów zewnętrznych – urządzenie po podaniu sygnałów wyzwalających nie sygnalizuje piktogramem możliwości przejścia i/lub silnik nie reaguje na pchnięcie rotora (brak wspomagania ruchu rotora).

Sprawdzić czy w sterowniku przepalił się bezpiecznik 5A. Jeżeli bezpiecznik przepala się nawet po wypięciu wszystkich konektorów oprócz zasilania ze sterownika to należy wymienić sterownik (czynność do wykonania wyłącznie przez autoryzowanego serwisanta producenta).
Sprawdzić, czy sterownik jest podłączony do źródła zasilania (piktogramy diodowe powinny być włączone i wyświetlać symbole).
Sprawdzić czy podłączenia sygnałów zewnętrznych na złączu sygnałów zewnętrznych (zielone złącze) są wykonane prawidłowo i czy złącze zostało prawidłowo osadzone w gnieździe.
Sprawdzić poprawność działania i podłączenia silnika do sterownika.
Sprawdzić poprawność działania i podłączenia enkodera do sterownika.
Ustawić pozycję zero oraz dokonać kalibracji urządzenia.

PYTANIE 2a (ZA3, GA3): Nieustanny ruch ramion niezależnie od sygnałów wyzwalających – po podłączeniu zasilania rotor wykonuje ruch obrotowy ze stałą prędkości lub zmienia bez przyczyny kierunek ruchu.

Sprawdzić poprawność działania i podłączenia silnika do sterownika.
Sprawdzić poprawność działania i podłączenia enkodera do sterownika.
Uszkodzenie tranzystora sterującego silnikiem – w przypadku wystąpienia zwarcia przewodów sterujących silnikiem może dojść do uszkodzenia tranzystora elektroniki. W takim wypadku konieczna jest wymiana elektroniki.

PYTANIE 2b (ZA3, GA3): Po podaniu napięcia na urządzenie rotor kręci się cały czas bez zatrzymywania w jednym kierunku.

Sprawdzić poprawność działania i podłączenia enkodera do sterownika.

PYTANIE 2c (ZA3): Po podaniu napięcia na urządzenie bez podania sygnału otwarcia/odblokowania rotor urządzenia kręci się cały czas samowolnie i równocześnie „przygasają" piktogramy.

Prawdopodobna przyczyna - zbyt wysokie napięcie podawane na urządzenie. W celu zdiagnozowania tej przyczyny należy odłączyć piktogramy. Po odłączeniu piktogramów urządzenie powinno pracować prawidłowo. W celu usunięcia przyczyny należy dostosować napięcie zasilania urządzenia do parametrów zasilania określonych w dokumentacji techniczno-ruchowej urządzenia.

PYTANIE 3 (ZA3): Drgania cewek lub niewłaściwe zachowanie – Cewki ryglujące naprzemiennie opadają i podnoszą się z dużą częstotliwością.

Sprawdzić w menu interfejsu sterownika poprawność konfiguracji rodzaju cewki – w przypadku montażu w mechanizmie urządzenia cewek rewersyjnych należy sprawdzić czy zostały one ustawione w menu wyświetlacza sterownika.
Sprawdzić poprawność podłączenia i działania rygli elektromagnetycznych.
Sprawdzić poprawność ustawienia pozycji zero – niepoprawne ustawienie pozycji zero może powodować stały kontakt rygla z kołem zapadkowym co spowoduje propagację drgań. Sytuacja występuje głównie w połączeniu z zastosowaniem cewek rewersyjnych.

PYTANIE 4 (ZA3): Po wysłaniu sygnału wyzwalającego z systemu zewnętrznego (złącze skręcane ARK - zielone wtyczki) sygnały wyzwalające pozwalają na przejście więcej niż jednej osoby (wykonanie kilku cykli przejścia na podstawie jednego sygnału) lub np. umożliwiają ruch rotora w kierunku przeciwnym.

Sprawdzić złącze skręcane ARK (zielone wtyczki).
Sprawdzić konfigurację sygnałów wejściowych 1-4. Jeśli problem występuje na wejściach 1-2 lub 1-4 może to oznaczać, że ich funkcja została skonfigurowana np. na blokadę lub wolne przejście. Instrukcja zmiany funkcji wejść znajduje się w dokumentacji techniczno-ruchowej.
Sprawdzić poprawność działania i podłączenia silnika do sterownika.
Sprawdzić poprawność działania i podłączenia enkodera do sterownika.
Sprawdzić manualnie przy urządzeniu odłączonym od zasilania, czy rdzeń cewki porusza się bez oporów, a wewnętrzna sprężyna w cewce samoczynnie wysuwa rdzeń z cewki.

PYTANIE 5 (ZA3, GA3): Niepoprawna praca rotora, szarpanie, za szybko, za wolno, przelatywanie pozycji zero.

Nieustawiona pozycja „zero" oraz nieprzeprowadzona kalibracja – w przypadku przeprogramowania lub wymiany sterownika należy ponownie dokonać ustawienia pozycji „zero" i kalibracji silnika. Opis tego procesu znajduje się w dokumentacji techniczno-ruchowej w dziale opisującym działanie sterownika urządzenia. Po dokonaniu kalibracji można dostosować prędkość ruchu rotora odpowiednim parametrem w menu elektroniki.

PYTANIE 6 (ZA3, GA3): Sygnały zwrotne nie są wysyłane, są za krótkie lub wysłanie następuje w nieodpowiednim momencie.

Sprawdzić złącze sygnałów zewnętrznych (zielone wtyczki).
Sprawdzić poprawność konfiguracji sygnałów zwrotnych na interfejsie sterownika. Sterownik Magtronic pozwala na wybranie momentu wysyłania sygnału zwrotnego. Może on sygnalizować potwierdzenie otrzymania sygnału wyzwalającego, rozpoczęcie ruchu rotora albo zakończenie ruchu rotora. Skonfigurowany może zostać także czas trwania sygnału zwrotnego. Opis ustawienia tej funkcji znajduje się w dokumentacji techniczno-ruchowej - dział „sterownik".

PYTANIE 7 (ZA3, GA3): Drgania hamulca elektromagnetycznego – Chwilę po uruchomieniu hamulca elektromagnetycznego zaczyna generować on głośne drgania.

Niepoprawny montaż tarczy hamulca elektromagnetycznego – zbyt duża odległość tarczy od hamulca lub nierównoległe ułożenie tych elementów względem siebie może skutkować powstawaniem drgań po obniżeniu napięcia. Należy zadbać o odpowiednie położenie tarczy zwory oraz elektromagnesu. Czynność może być wykonana wyłącznie przez autoryzowanego serwisanta producenta.

PYTANIE 8 (ZA3, GA3): Brak reakcji na podawanie sygnałów – Po podaniu sygnałów przejście nie otwiera się (nieodblokowuje się) i/lub piktogram nie sygnalizuje możliwości przejścia.

Sprawdzić złącze skręcane ARK (zielone wtyczki).
Sprawdzić konfigurację w interfejsie sterownika bramki. Niepoprawność funkcjonowania bramki może być spowodowana np. ustawieniem w tryb pracy „blokada" gdzie bramka nie będzie reagowała na sygnały wyzwalające.

PYTANIE 9 (ZA3, GA3): Po wysłaniu sygnału zewnętrznego bramka odblokowuje się we właściwym kierunku i po przejściu osoby rotor/ramię nie wraca do pozycji zerowej stoi w miejscu i słychać pracujący silnik.

Sprawdzić prawidłowe naciągnięcie paska zębatego w mechanizmie lub dokonać regulacji siły sprzęgła (czynności mogą być wykonywane wyłącznie przez autoryzowanego serwisanta producenta).

PYTANIE 10 (ZA3, GA3): Bramka działa cały czas bez przerwy i regularnie zmienia kierunek działania.

Wyłączyć „tryb testowy" w menu głównym sterownika.

PYTANIE 11 (ZA3, ZGA3): Pomimo sprawdzenia i nie znalezienia usterki w mechanizmie i sterowniku urządzenie nadal wykazuje nieprawidłowe działanie np. samoczynnie wzbudza się do działania.

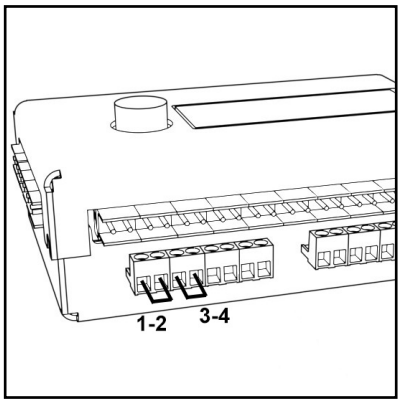
1. Sprawdzić czy do urządzenia dochodzi właściwe napięcie.
2. Sprawdzić czy urządzenia nie są podłączone do zasilania na fazie, która charakteryzuje się dużymi zakłóceniami (np. Na tej samej fazie pracują urządzenia z silnikami trójfazowymi, falownikami (np. windy, schody ruchome, szlabany).
3. Sprawdzić czy w pobliżu urządzenia nie są zainstalowane różnego rodzaju anteny, które mogą generować pole elektromagnetyczne.
4. Sprawdzić czy nie występują opory w ruchu obrotowym rotora/ramion urządzenia spowodowane np. brakiem smarowania łożysk.

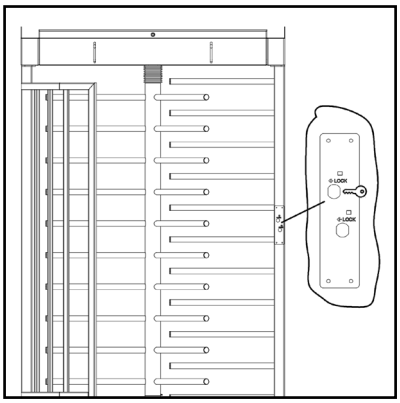
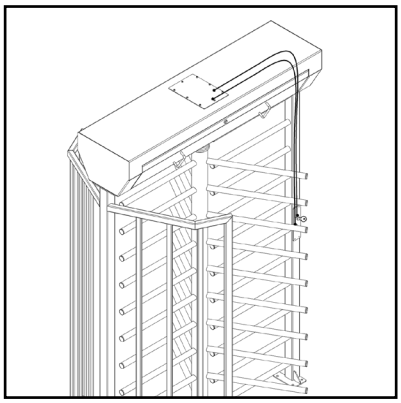
PYTANIE 12 (ZA3, GA3): Po podłączeniu zasilania do bramki przepala się bezpiecznik.

Przy wyłączonym zasilaniu należy wypiąć wszystkie złącza ze sterownika i po włączeniu zasilania na strownik podpiąć kolejno złącza. Przepalenie bezpiecznika wskazuje na uszkodzony element.

PYTANIE 13 (ZA3, GA3): Po przyłożeniu karty lub chip-a do czytnika kontroli dostępu bramka się nie odblokowuje. Bramka jest podłączona do systemu kontroli dostępu.

W celu weryfikacji poprawności działania bramki należy wyzwolić odblokowanie bramki poprzez zwarcie wejść 1-2 lub 3-4 na sterowniku. Prawidłowe odblokowanie bramki wskazuje na problem istniejący poza urządzeniem.



RĘCZNE ODBLOKOWANIE MECHANIZMU (MA3)

W celu ręcznego odblokowania mechanizmu MA3 dla wybranego kierunku należy przekręcić kluczyk w stacyjce mechanizmu odblokowania dedykowanej dla danego kierunku.