

## SHU

### ISTRUZIONI MONTAGGIO

#### STRUMENTI NECESSARI:

- Cacciavite / avvitatore
- Chiave a brugola
- Trapano
- Strumento per effettuare la scanalatura

#### FISSAGGIO GUIDA SCORRIMENTO/TRAVE E MOTORE

La guida viene fornita in due misure: 2,5 mt per il sistema ad un'anta e 4 mt per il sistema a due ante.

Tagliare la guida di scorrimento a misura: approssimativamente 2 volte la larghezza dell'anta (sistema ad un'anta) oppure 2 volte la somma della larghezza delle 2 ante (sistema a due ante).

Fissare la guida come indicato in foto.

**NB: la guida non è preforata.**



Posizionare il motore dal lato destro/sinistro, in base alla scanalatura apposita presente nella copertura che andrà montata al termine del sistema.



Il motore viene fornito così:

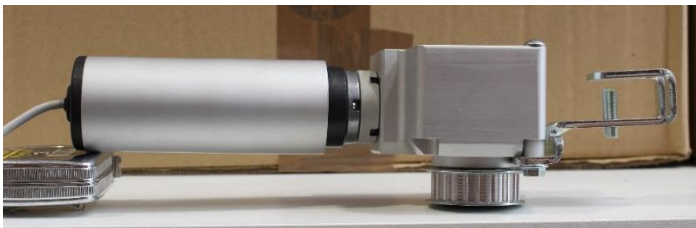


(sopra)



(lato / con mont. a sx come da nostro esempio)

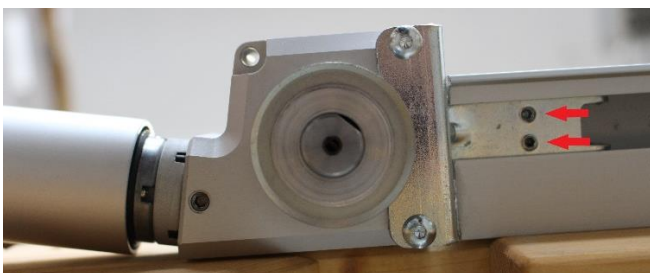
Per posizione correttamente il motore, è necessario inserirlo nel carter come indicato in foto:



Ecco come risulterà una volta inserito correttamente:



A questo punto stringere i grani per fissarlo saldamente alla guida:



(vista da sotto)

## **CARRELLI E TAMPONI**

All'interno della guida di scorrimento andranno inseriti i tamponi, che bloccheranno il movimento delle ante nelle posizioni di apertura e chiusura, e i carrelli, che permetteranno lo scorrimento delle ante.

## SISTEMA A DOPPIA ANTA

Serviranno 2 carrelli e 2 tamponi per ciascuna anta, per un totale di 4 carrelli e 4 tamponi.

Per cominciare, è necessario inserire tutti i tamponi e i carrelli nella guida di scorrimento facendo attenzione a seguire l'ordine indicato dallo schema.

Per un sistema a due ante, inserire tutti tamponi e carrelli secondo il seguente ordine:

Tampone – carrello – carrello

tampone – tampone

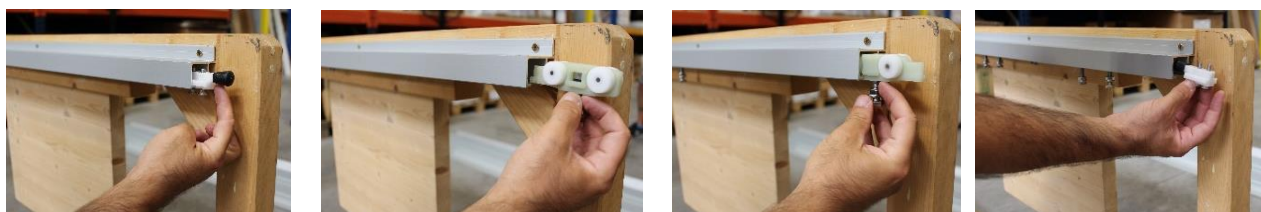
carrello – carrello – tampone



*Inserimento componenti 1 anta:*

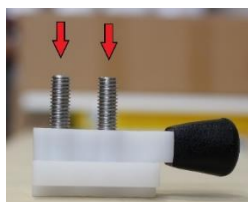


*Inserimento componenti 2 anta:*



### **ATTENZIONE – PER UN CORRETTO MONTAGGIO DELL'AUTOMAZIONE**

- (1) prima di inserire i tamponi**, allentare le viti per permetterne in seguito il fissaggio nel punto necessario per il blocco delle ante in apertura e in chiusura. Si raccomanda di inserire il tampone con la battuta in gomma (che può essere bianca o nera) rivolta verso i carrelli e con le teste delle viti rivolte verso il basso.



- (2) i carrelli** devono essere posizionati come indicato nello schema, il primo con l'appoggio al tampone rivolto verso sinistra e il secondo con l'appoggio al tampone rivolto verso destra.



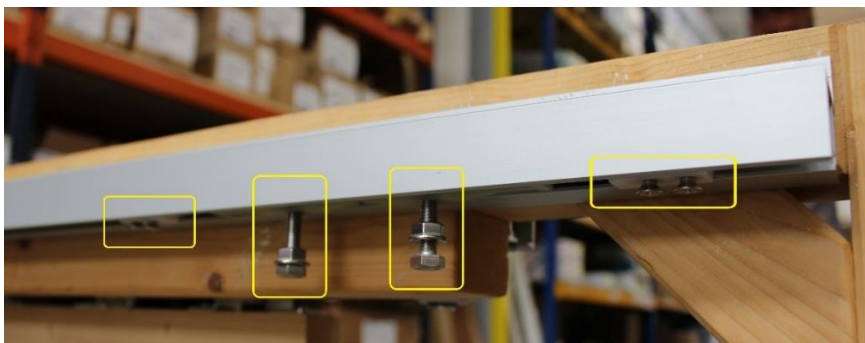
(sx)



(dx)

Far scorrere tutti i tamponi e i carrelli lungo la guida. Disporre gli elementi, in particolare i tamponi, nelle posizioni indicative in cui dovranno successivamente essere fissati.

Una volta inseriti tutti i tamponi e i carrelli necessari, osservando la guida dal basso si dovrebbero notare le viti per il fissaggio dei tamponi e i piedi dei carrelli che fuoriescono:



*NB: questa immagine ritrae i pezzi relativi ad un'anta sola – per il sistema a due ante si dovranno avere il doppio dei pezzi disposti lungo la trave.*

Una volta inseriti tutti i tamponi e i carrelli nell'ordine corretto, inserire all'estremità opposta del motore il gruppo di rinvio della cinghia senza fissarlo:

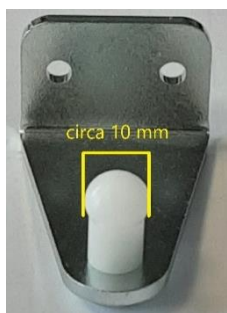


## **ANTE**

### **PREPARAZIONE DELL'ANTA/DELLE ANTE**

**Prima di procedere** con il montaggio dei vari componenti, è necessario effettuare una scanalatura alla base dell'anta: al termine del montaggio dell'automazione questa scanalatura permetterà di far scorrere il pattino di supporto dell'anta (*vedere sezione "PATTINO"*).

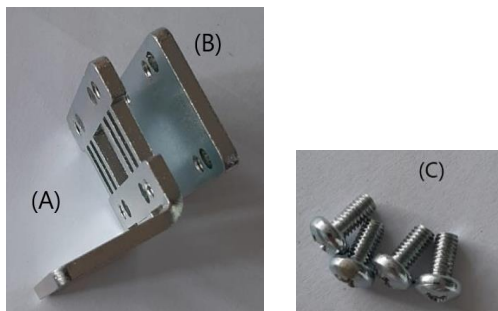
La scanalatura dovrà essere larga circa 10 mm, ovvero il diametro del perno del pattino.



Su ogni anta è necessario fissare con delle viti i 2 ganci di attacco dei carrelli e il piastrino di attacco della cinghia.

I piastrini vengono forniti scomposti. Ogni pezzo è composto da:

- (A) piastrino (a forma di L, composto da base e schiena)
- (B) retro del piastrino
- (C) 4 viti per il fissaggio del retro del piastrino sulla schiena



Fissare con due viti la base del piastrino (A) alla parte superiore dell'anta. Questo pezzo andrà montato al centro dell'anta.



**ATTENZIONE:** il piastrino di attacco della cinghia deve essere montato in modo differente sulle due ante: su un'anta deve avere la schiena rivolta verso l'esterno (ovvero verso chi monta l'automazione) e sull'altra deve essere montato nel verso opposto, ovvero con la schiena rivolta verso l'interno, "nascosta".

**Anta 1**  
(schiena esterna, rivolta verso chi monta l'automazione)



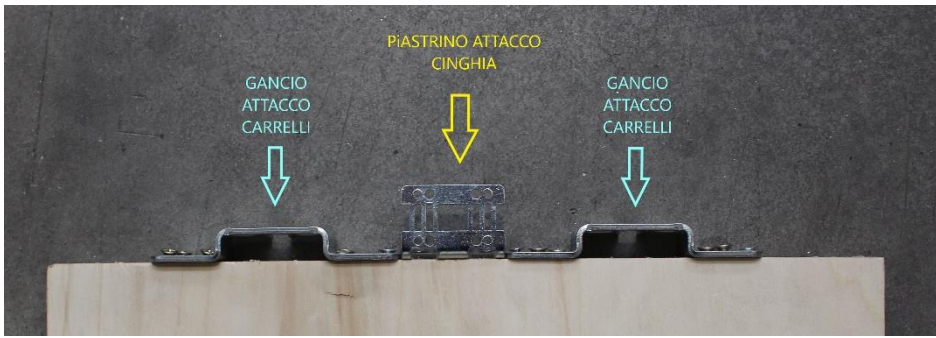
**Anta 2**  
(schiena rivolta verso il lato interno, "nascosta")



Utilizzare invece 6 viti per fissare i ganci di attacco ai carrelli, seguendo i punti indicati dalle frecce. Fare attenzione a montare il pezzo con la scanalatura che si aggancerà al carrello nella direzione corretta.



Al termine del montaggio, la parte superiore dell'anta dovrebbe risultare così:



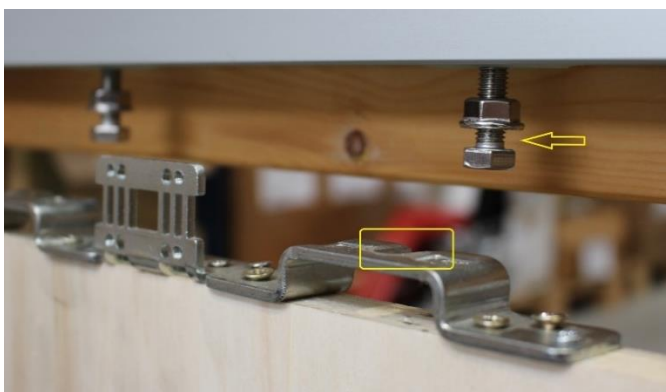
NB: nell'immagine si prende ad esempio il montaggio dell'anta con il piastrino con la schiena "nascosta".  
 Per la seconda anta, il piastrino dovrà essere montato in posizione contraria, come precedentemente indicato.

Al termine, le due ante dovrebbero quindi risultare così:



**MONTAGGIO DELL'ANTA/DELLE ANTE ALL'AUTOMAZIONE**

Inserire i ganci di attacco nei piedi dei carrelli che fuoriescono dalla guida, inserendo la scanalatura presente sulla sommità dell'attacco (riquadro giallo) nel piede del carrello (freccia gialla).



Stringere il bullone per fissare l'anta.



Al termine, dovrebbe risultare così:



Far scorrere l'anta lungo la trave per verificare il corretto montaggio ai carrelli e posizionare correttamente i tamponi per procedere al loro fissaggio.

Con il cacciavite, fissare i tamponi nelle posizioni corrette di apertura (tamponi esterni) e chiusura delle ante (tamponi centrali) – avendo cura di prendere le misure adeguate.

Lo spazio tra il tamponi in posizione di apertura e il tamponi in posizione di chiusura deve essere circa 2 volte la larghezza dell'anta.

**ATTENZIONE:** è corretto che rimanga una piccola **zona di "sormonto"** tra l'anta in posizione di apertura e in posizione di chiusura, poiché il quel punto nella parte inferiore del sistema sarà necessario fissare il pattino di supporto.



Una volta fissati i tamponi, con una chiave a brugola fissare il gruppo di rinvio all'estremità opposta del motore (dove era già stato posizionato).

## CINGHIA

La cinghia viene fornita in spezzoni da 5,20 metri (sistema ad un'anta) e da 8,20 metri (sistema a due ante).

Per permettere il movimento delle ante, la cinghia dovrà passare nei piastrini di attacco, nel gruppo di rinvio e nella puleggia posizionata nella parte inferiore del motore. Compiendo questo percorso:



**Suggeriamo di rimanere abbondanti con la misura della cinghia**, in modo da avere un piccolo margine di manovra che semplifichi l'operazione ed eventualmente tagliare le estremità in eccesso al momento del fissaggio di chiusura.

Tagliare quindi la cinghia seguendo queste indicazioni per la lunghezza (ricordiamo di rimanere abbondanti):

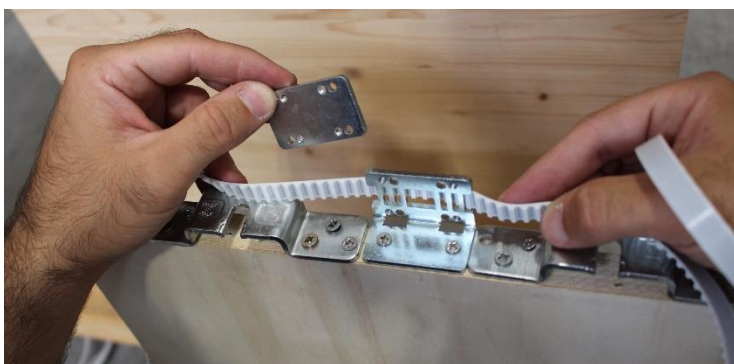
$2 \times \text{lunghezza della trave} + 20 \text{ cm}$  (ingombro delle rotelle del motore e del gruppo rinvio).

A questo punto è necessario far passare la cinghia lungo tutto il percorso, cominciando dal piastrino che ha la schiena "nascosta".

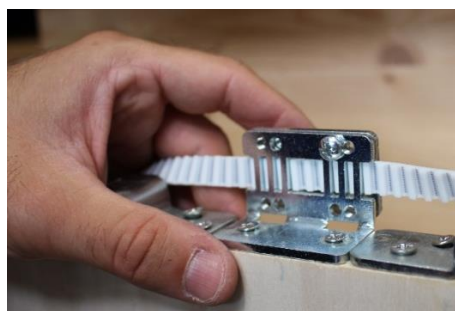
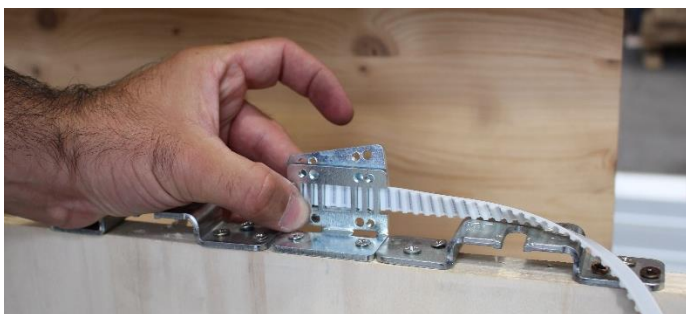
Ricordiamo che i piastrini vengono forniti scomposti. Ogni pezzo è composto (A) dalla base a forma di L – parte già fissata sull'anta, (B) dal retro del piastrino, (C) dalle 4 viti per il fissaggio del retro del piastrino alla schiena (vedere pagina 5).

### Passaggio della cinghia nel primo piastrino (schiena nascosta)

Far passare la cinghia tra la schiena e il retro del piastrino:



Riposizionare il retro del piastrino e fissare il tutto con le viti, avendo cura di inserirle nel foro più interno, dal lato frontale della schiena come indicato in foto.



Questo il piastrino con la schiena "nascosta" al termine del fissaggio:



Proseguire stendendo la cinghia lungo tutto il percorso facendola passare (A) nella puleggia del modulo di rinvio della cinghia, (B) nella puleggia posta nella parte inferiore del motore e infine (C) far congiungere le due estremità nella schiena del piastrino della seconda anta, ovvero quello con la schiena rivolta verso l'esterno





(A)



(B)

### (C) Passaggio della cinghia nel secondo piastrino (schiena esterna)

Per fissare le estremità della cinghia nel piastrino con la schiena esterna far congiungere le due estremità della cinghia sulla schiena del piastrino, posizionare il retro del piastrino e fissare con le viti avendo cura di inserirle nel foro più esterno, sul retro del piastrino come indicato in foto:



Questo il piastrino con la schiena esterna al termine del fissaggio:

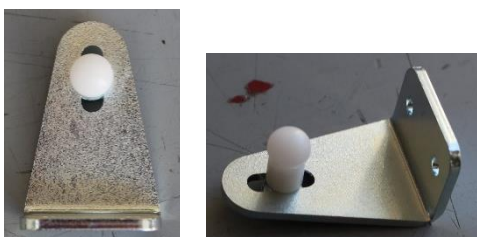


Al termine di questa operazione, l'automazione dovrebbe risultare così montata:



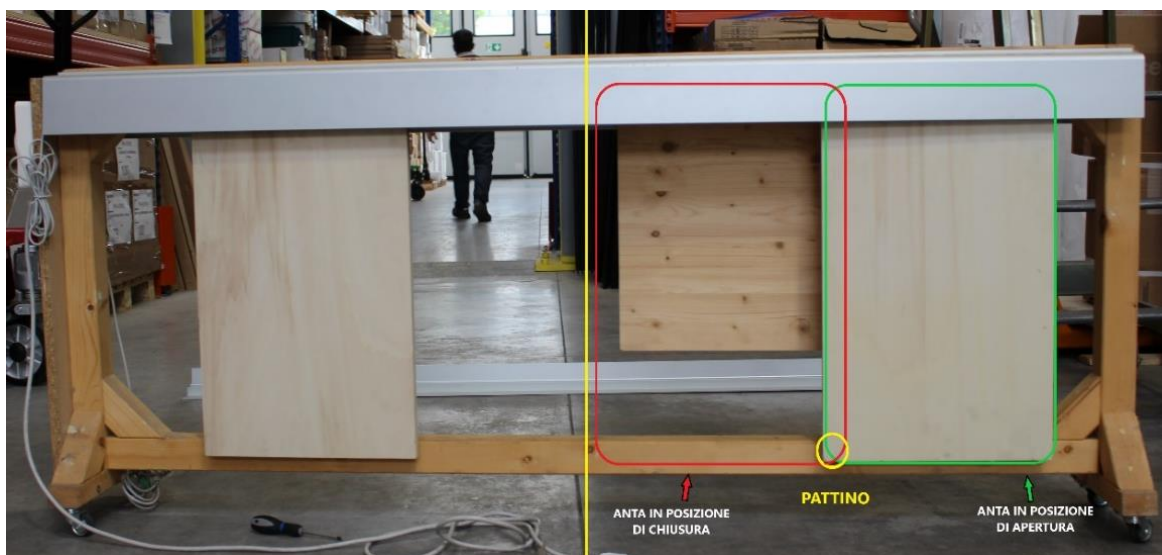
## PATTINO DI SCORRIMENTO

Viene fornito un pattino di regolabile per ogni anta, per tenere in guida il movimento dell'anta dalla base durante lo scorrimento e nelle posizioni di apertura/chiusura mantenendola sempre nella corretta posizione. Il pattino va montato nella parte inferiore dell'automazione.



Prima di montare il pattino, è necessario aver praticato una scanalatura nella base dell'anta per far scorrere il perno del pattino come precedentemente indicato nel *punto ANTE*.

Il pattino deve essere posizionato nella zona di sormonto tra la posizione di apertura e di chiusura dell'anta perché rimanga sempre nella scanalatura della base dell'anta.



Utilizzare due viti per fissare il pattino al telaio tramite i due fori posti sulla base:



Una volta montato il pattino e individuata la posizione corretta del perno, stringere la vite del perno per fissarlo:



## CARTER

Tagliare a misura il carter prima di montarlo. Per calcolare la giusta dimensione del carter, è necessario misurare la lunghezza della trave partendo dal termine dello spazio dedicato al motore:

*(A) scanalatura per motore già predisposta nel carter (215 mm) + (B) lunghezza della trave (personalizzata) = lunghezza totale carter*



Per concludere, montare il carter protettivo sopra la guida di scorrimento. Come detto all'inizio, il carter viene fornito con lo spazio per il motore già intagliato, quindi assicurarsi di posizionare il carter nel modo corretto.

Per montare il carter è sufficiente posizionarlo sopra la guida e incastrarlo, non c'è bisogno di alcuna vite.

Una volta montato il carter di protezione, l'automazione dovrebbe risultare così:



Terminato il montaggio delle parti meccaniche, è necessario effettuare il collegamento del motore alla centralina e la relativa programmazione: seguire le istruzioni della centralina.





