INSTALACION

- Destornillar las dos tuercas del tornillo y abrir las dos partes de la polea motora (manejarlas con cuidado para que evitar que en los puntos de deslizamiento y engranajes se deposite la suciedad);
- Quitar la polca de debajo y la semirueda A (Fig.1);
- Practicar en el centro del tubo un agujero pasante como en la figura 2;
- Colocar el moto reductor sobre el tubo insertando el pernio de reacción (tornillo de fijación en en caso del ***Split 76*** o ***Split 76 plus***) en el agujero correspondiente y fijar la pieza de fijación cerrando las tuercas de los tornillos adecuadamente;
  ATENCIÓN: En el ***Split 60***, si el tubo es de Ø 48 mm, aplicar la reducción 60/48.
- Insertar la corona que contiene la jaula al rulo juntándola con la otra mitad. Antes de apretar las tuercas del tornillo, asegurarse que las semirruedas encajen perfectamente. Para eso, hacer girar ligeramente adelante y atrás la rueda motora hasta que encaje con los piñores y apretar muy bien las tuercas de los tornillos.

ACOMPLAMIENTO DEL MOTORREDUCTOR E LA PERSIANA

- Verificar que el último elemento este en el centro con relación a las poleas laterales (Fig. 3);
- Efectual un agujero de Ø 10,5 mm sobre el elemento mismo en concordancia con la polea motora y unirla al ***Split*** por medio de la tuerca y el tornillo puesta sobre la polea.

ATENCIÓN: En el ***Split 60***, si las poleas porta muelles son de 220 mm, aplicar el espesor 200/220 antes del acoplamiento del motor a la persiana.

CONEXIÓN ELÉCTRICA

Según las NORMAS DE SEGURIDAD:

1. El moto reductor ***Split*** tiene que ser instalado respetando las normas eléctricas vigentes y las normas contra los infortunios;
2. Encima del circuito de alimentación tiene que ser instalado un interruptor magneto térmico de tipo reglamentario que tiene que ser abierto cada vez que se accede al moto reductor u una central de mando;
3. La conexión a la red y al arranque tiene que ser efectuados por personal cualificado en condición de operar respetando las normas vigentes. Controlar que la tensión de red disponible a la instalación corresponde a la tensión para la cual esta predispuesto el ***Split*** y que la línea tiene una sección adecuada y dispone de un conductor de tierra.

Esquema eléctrico del moto reductor ***Split 60***, ***Split 76*** (Fig. 4) y ***Split 76 plus*** (Fig. 5).

El ***Split*** esta realizado respetando los dictámenes de las normas técnicas de siguridad del Comité Electrotécnico Italiano (CEI) y se corresponde a las normativas europeas 89/336; 73/23; 93/68.
Estas conformidades son necesarias e importantes para que la persiana motorizada pueda ser "correspondiente a los dictámenes" pero esto non es suficiente.
Los dictámenes de las normas de seguritad, dicen que *la instalación* de una persiana motorizada tiene que ser realizada respetando las normas vigentes.
GAPOSA declina toda la responsabilidad si estas normas no son respetadas.

REGULACIÓN DEL FINAL DE CARRERA

De las dos ruletas la superior controla el final de carrera de bajada y la inferior el final de carrera de subida.
Con la persiana cerrada el instalador regula el final de carrera de bajada aflojando el tornillo estrellado y girando la ruleta de regulación superior llevándola respecto al índice, cerca del cero hasta oír el resorte (clic) del micro interruptor (fig. 6).
Luego deben apretar el tornillo estrellado para bloquear la ruleta en esta posición.
Para regular el final de carrera de subida, rodar la ruleta inferior hasta ponerlo en una posición intermedia entre la posición 0 de mínima abertura y la posición 80 de máxima abertura controlada por el dispositivo. A trabes de una serie de tentativas, el instalador encontrara la exacta posición del final de carrera de subida. En este caso también el tornillo estrellado tiene que estar apretado para bloquear la ruleta en la posición encontrada.

REGULACIÓN RAPIDA

El final de carrera de subida puede ser regulado en manera más rápida a trabes de la ***aguja*** puesta sobre el dispositivo (fig. 7).
Regulado el final de carrera de bajada según el procedimiento ya descrito, el instalador pondrá la ***aguja*** sobre el tornillo estrellado superior en la posición 0 de la escala y rodara la ruleta inferior hasta la máxima obertura (fig. 8).
En este punto él levantara la persiana hasta el punto del final de carrera de subida y la cerrara. Después de esta operación la ***aguja*** indicara un valor de la escala graduada que el instalador deberá traer sobre la ruleta inferior (fig. 9). Otra y eventual tentativa servira para afinar la regulación. El instalador no debe olvidarse de apretar el tornillo estrellado una vez que la posición del final da carrera esta encontrada.

INSTALACIÓN DEL FRENO ELECTROMAGNÉTICO "EF"

El kit EF esta compuesto de:

1. Dispositivo de freno electromagnético "EF" (con cable metálico y funda)
2. Nr. 2 tornillos (4x20 UNI9710)
3. Dispositivo de desbloqueo

ATENCIÓN: En el ***Split 76 plus*** tiene que ser instalado ***solamente un freno électromagnético "EF"*** en uno de los dos motores.

Para un rápido acoplamiento del EF:

- Colocar el dispositivo EF sobre el retro-motor asegurandose que l'eje-motor esta en línea con el junto y introducir el EF.
- Rodar el EF hasta el punto que encontra los encajes de referencia y ejercitar una presión contra el motor.

IMPORTANTE: respetar la posición del cable de alimentación del electrofreno (Fig. 10 D)
N.B.: *tiene que salir en concordancia del cable de alimentación del motor.*

- Fijar el EF al motor con los dos tornillos en dotación.
- Conectar eléctricamente el EF según el esquema fig. 11.

IMPORTANTE:

1. Introducir el diodo en su alojamiento (fig. 11)
2. Sobre la tapa del final de carrera, abrir con una herramienta un agujero para pasar el cable EF.

ESQUEMA DE CONEXIÓN ELÉCTRICA (fig. 11)

COMO ABRIR LA TAPA DEL FINAL DE CARRERA (fig. 12)

Fig. 1

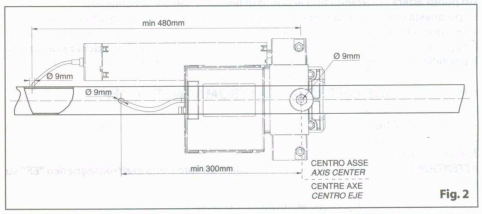
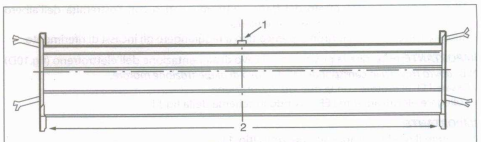


Fig. 2



1) Bullone sull'ultimo elemento - 2) Bandiere laterali

1) Bolt on the last slat - 2) Side bearing

1) Vis sur le dernier élément - 2) Plaque en tôle

1) Tuerca sobre el último elemento - 2) Banderas laterales

Fig. 3

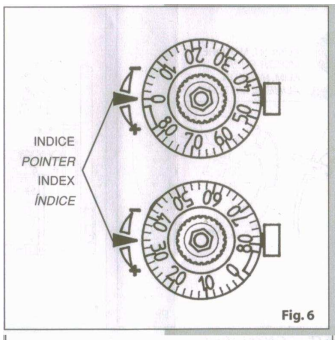


Fig. 6

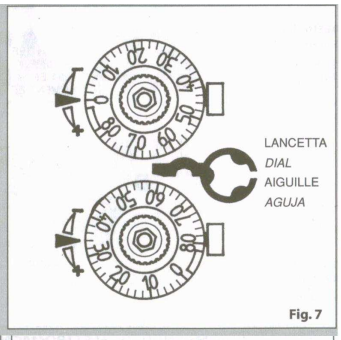
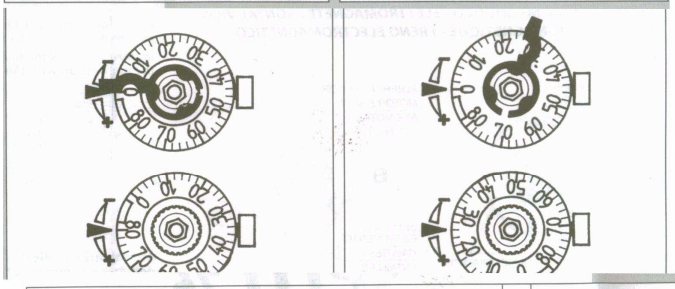


Fig. 7



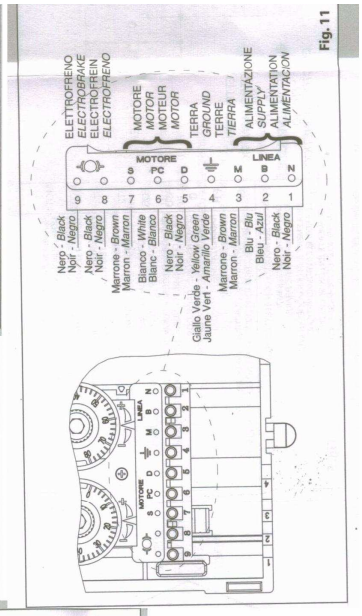


Fig. 11

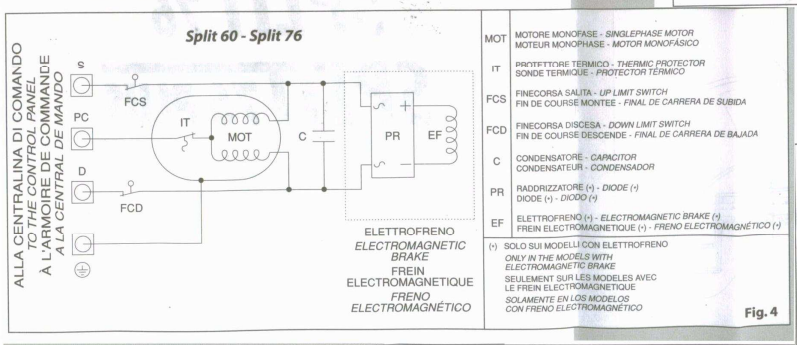


Fig. 4

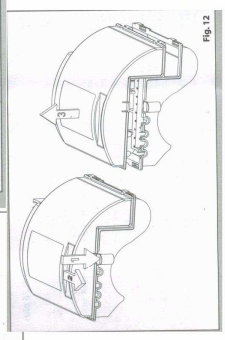
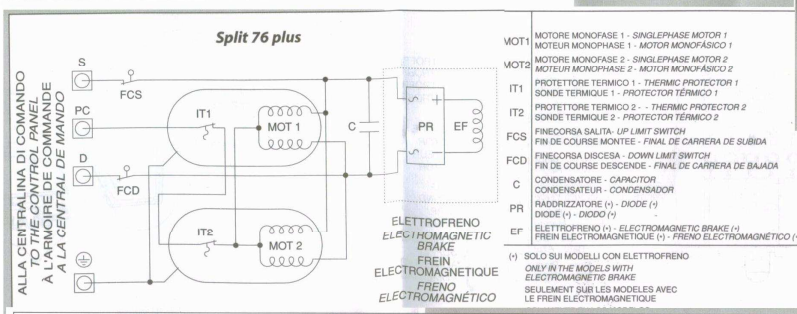


Fig. 12



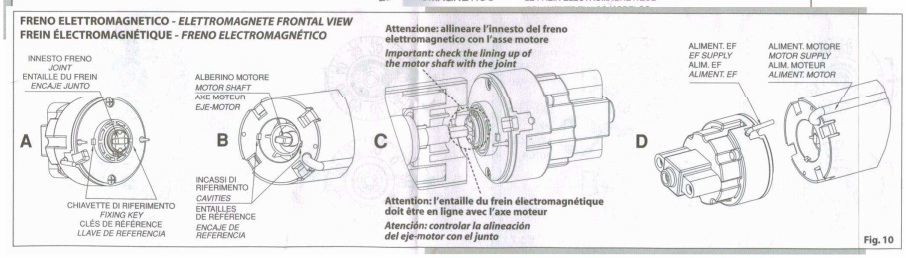


Fig. 10