

Compactus®

**archivo y
clasificación**

soluciones integrales



ESPECIFICACIONES TÉCNICAS

INDICE

	Pág.
Anclajes	3 - 5
Nivelación	6 - 7
Plataforma de madera	8 - 10
Vagones / Rodamientos	11
Armarios	12- 18
Sistemas de Accionamiento	19-26
Acabados	27-28

ANCLAJES

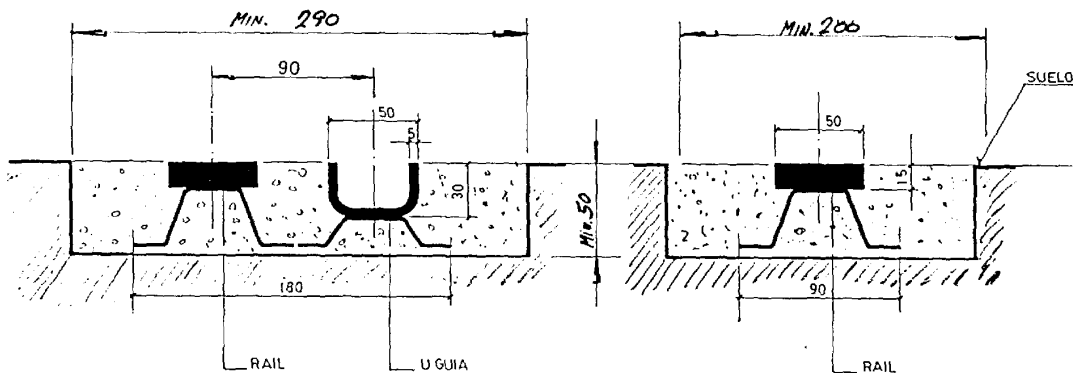
- Raíles empotrados en el pavimento.

Esta es la solución mas recomendada y consiste en incluir dentro del pavimento todos los raíles y sistemas de conducción con lo que el acceso de personas y carros al interior de la instalación queda sin ningún resalte que lo dificulte.

El pavimento del local puede tenerse que hacerse "Obra nova" o bien ya esta hecho y se ha de aprovechar.

- Pavimento Nuevo.

Es idóneo realizar los trabajos de Anclaje y Nivelación antes del acabado del pavimento, con lo que es posible escoger la situación de los raíles, si es necesario y da como resultado un pavimento general, del local, perfecto apoyándose en el nivel dado por nosotros a los raíles.



- Pavimento ya en uso.

En este caso, nuestra Oficina Técnica, suministra un Plano de rozas indicando el lugar donde deben realizarse estas, con una profundidad máxima de 5 cm. En su interior, nuestros montadores, colocaran los raíles y serán nivelados escogiendo el punto de referencia, en función del pavimento existente para ocasionar los desniveles mínimos entre este y los raíles.

- Railes.

Los railes han de transmitir la carga de cada una de las ruedas en la parte inferior del pavimento, por debajo de las baldosas que forman la parte superficial de éste, por lo cual han de ofrecer un buen reparto de carga con el fin de perjudicar lo mínimo posible la capacidad de carga inferior del pavimento.

Por otro lado los railes han de ser lo suficientemente resistentes como para absorber pequeñas variaciones del nivel.

Es por todo esto que nuestros railes tienen una sección de 50x14 mm. de grosor. Por el lado de los 50 mm. ofrecen el máximo reparto de carga y por el de los 14 mm, el máximo de resistencia a pequeñas variaciones de nivel, con lo cual se ofrece un 50% más de material que en otras soluciones existentes.

El número de railes dependerá en cada caso, del fondo de los armarios y de la carga que han de soportar, dependiendo de la índole del archivo. En nuestra hoja de características se indica el numero de railes que tiene cada una de nuestras instalaciones, así como la carga por rueda.

- Materiales.

Plano calibrado de acero elástico de 50x15 mm. de grosor. Con patas de anclaje, perfiles de 2'5 mm. de grosor cada medio metro.

- Sistema de conducción

El sistema de conducción de cada armario está constituido por un perfil U metálico de gran resistencia empotrado en el pavimento de dimensiones 40x50x40x5 mm. de grosor, que va independiente de la situación de los railes, con el propósito de poder escoger el punto óptimo para la conducción de cada uno de los armarios y de dotar los sistemas de conducción con elementos (cojinetes) de más resistencia.

Dentro de este perfil cada armario móvil lleva dos cojinetes a bolas de gran resistencia. Cada cojinete está engrasado de por vida y lleva tapas que lo protegen del polvo.

- Sistema de estabilidad "e".

Este sistema se aplica a los armarios finales porque son más estrechos y tienen una sola cara de carga.

El mencionado sistema está constituido por una guía empotrada en el suelo, situada al lado de uno de los railes, ya que éste es el punto más rígido de todo el armario.

La longitud de la guía es de 2m., con el objeto de absorber la anchura del armario final (del extremo) y la longitud de pasillo de trabajo.

El armario final tiene dos soportes en forma de "Z" de gran rigidez y se sitúan dentro de la guía de estabilidad.

NIVELACIÓN DE LOS ANCLAJES

La colocación y la nivelación de los railes y demás sistemas de conducción, estabilidad, etc. que comprenden el anclaje están comprendidos en nuestros precios, el principio de actuación es según se indica en el siguiente gráfico.

A / La nivelación se realiza mediante Nivel Laser por personal cualificado, empleados de nuestra Empresa, con experiencia de muchos años en esta especialidad.

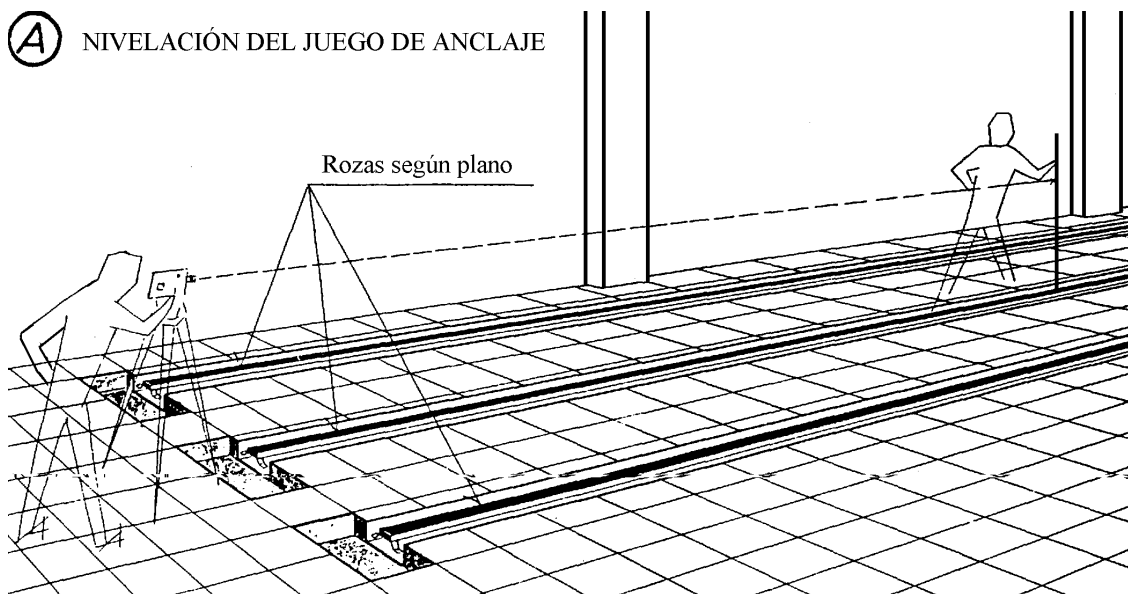
B / Una vez finalizada la nivelación, las patas de cada uno de los railes se han de coger con mortero (Operación que deben realizar los albañiles).

C / Finalizada la operación anterior, nuestros operarios repasan de nuevo el nivel, para corregir posibles variaciones.

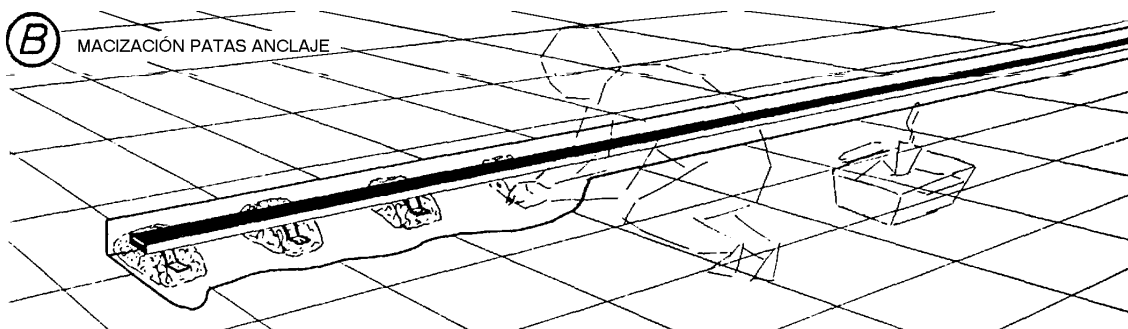
D / La operación de macizado de los railes, es de suma importancia, pues de su buena realización depende, en parte, el buen funcionamiento de la instalación. Es aconsejable hacerlo aproximadamente después de 24 horas de coger las patas con mortero.

Existen distintas formas de implantar los railes en el pavimento, si existen dificultades podemos estudiar la forma mas adecuada, según sean las características de la Obra.

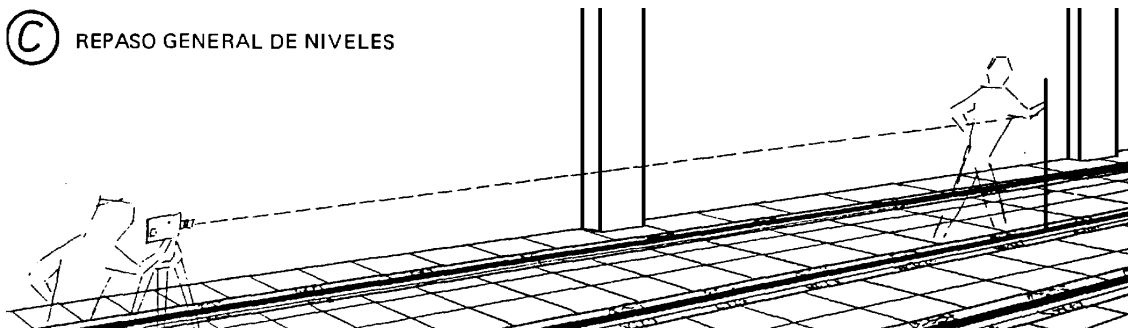
(A) NIVELACIÓN DEL JUEGO DE ANCLAJE



(B) MACIZACIÓN PATAS ANCLAJE

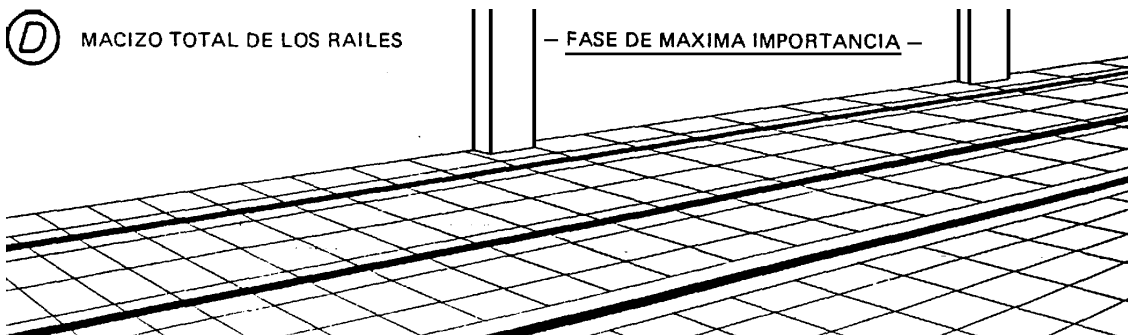


(C) REPASO GENERAL DE NIVELES



(D) MACIZO TOTAL DE LOS RAILES

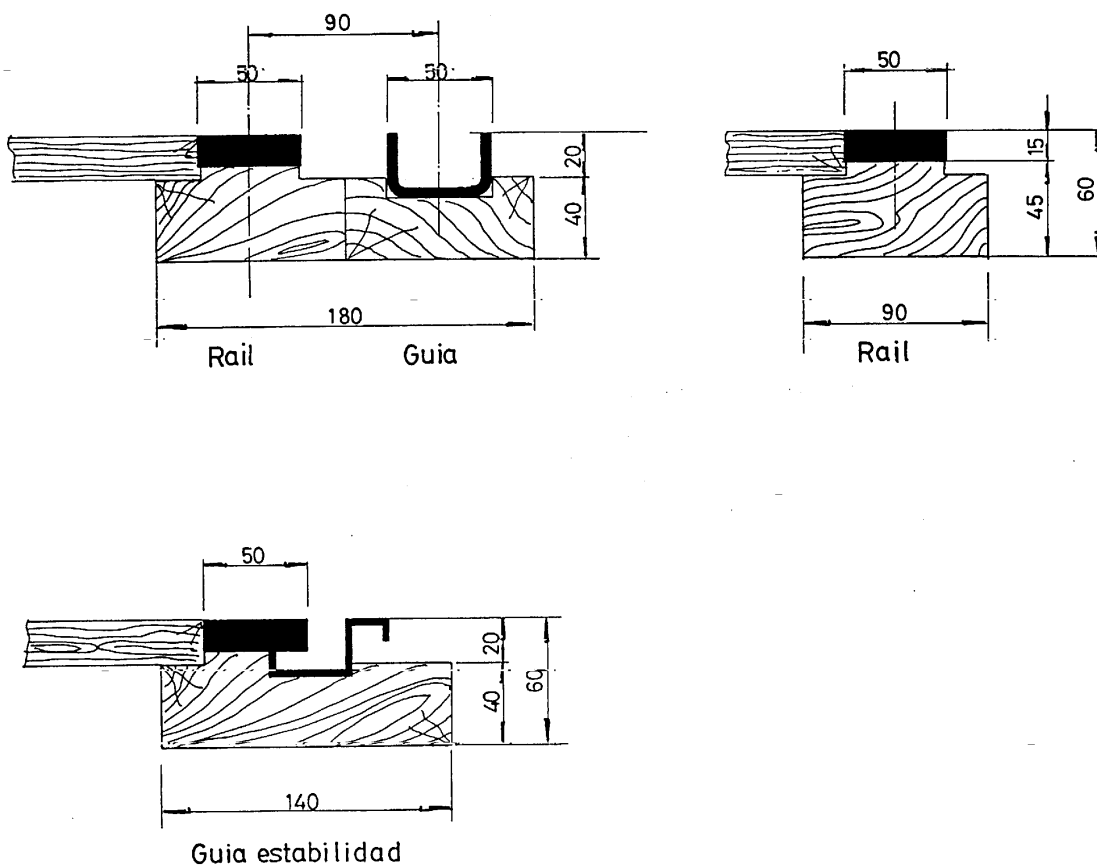
— FASE DE MAXIMA IMPORTANCIA —



PLATAFORMA DE MADERA

- Railes situados sobre el pavimento.

Cuando el pavimento esta acabado, o bien, esta en uso y no es posible realizar rozas en su interior, la solución que se adopta es la de colocar los railes en el interior de una Plataforma de madera, que se monta toda ella sobre el pavimento existente.



Esta Plataforma debe reunir una serie de características que nos garantice las condiciones óptimas para el buen funcionamiento de la instalación que ha de soportar, como son:

1º Capacidad de ser nivelable.

Ha de ser posible poder nivelar la Plataforma de forma tal, que el nivel necesario para el funcionamiento de la instalación sea en cualquier caso independiente del nivel existente en el pavimento actual.

2º Debe tener capacidad de repartir la carga por ML. de Rail.

Dado que en estos casos se desconoce las características constructivas del pavimento, ni su capacidad de soportar cargas puntuales como las que requieren los railes es imprescindible que la Plataforma que se coloque reparta, a su vez, el máximo la carga por ml. de rail, para garantizar el mantenimiento del pavimento actual sin que se fragmente por el exceso de carga, con la posible pérdida del nivel general como consecuencia final.

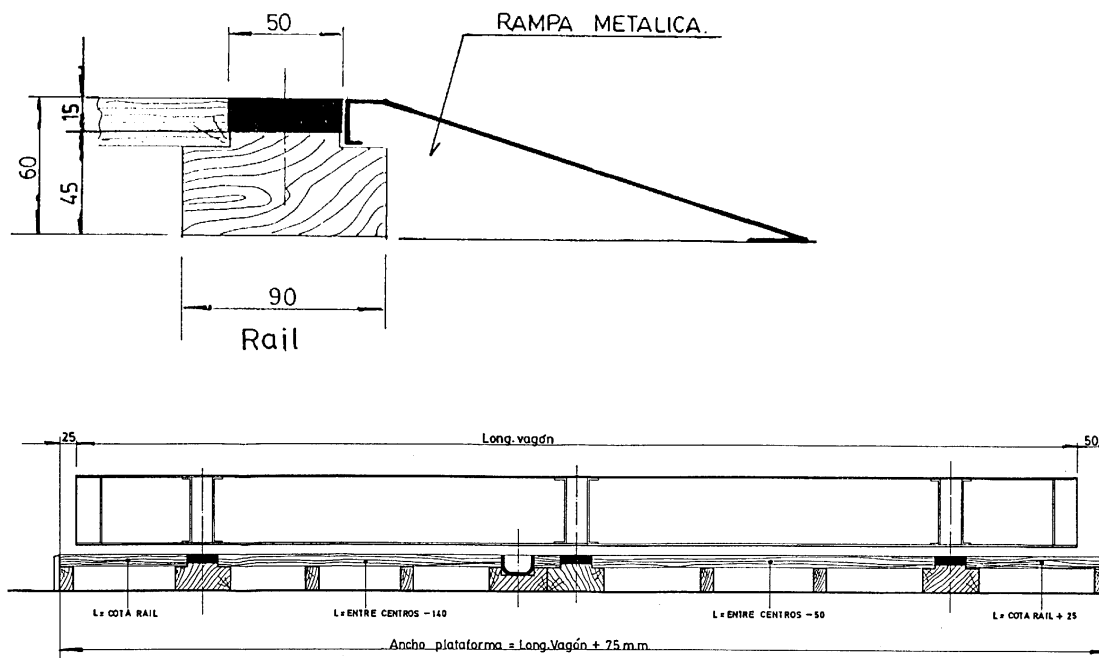
3º Aspecto final agradable y de gran duración.

El acabado final de la Plataforma puede adaptarse a las necesidades del usuario, estudiándose en cada caso. En nuestra forma mas usual la superficie de la Plataforma es a base de melamina de 19 mm. de espesor con refuerzos interiores que eliminan la sensación de cimbreo al ser utilizada.

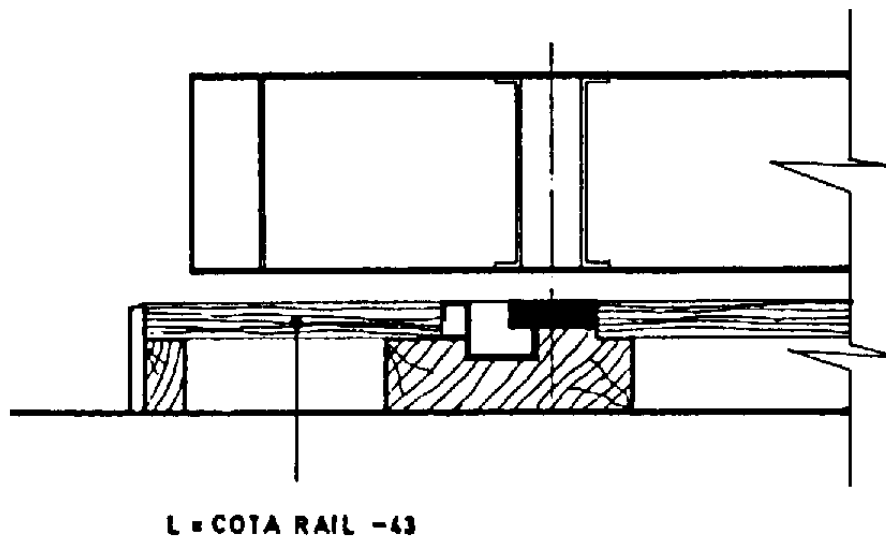
Por todos estas características, nuestra Plataforma tiene como mínimo un espesor de 5 cm. De este modo se consigue una forma constructiva de gran resistencia, que permite por una parte ser nivelable, reparte la carga de los railes, gracias a sus refuerzos interiores y presenta un acabado de gran duración.

El suministro de los materiales, el montaje de estos y la nivelación de los railes esta incluido en nuestros precios y es realizado por nuestros montadores, pertenecientes todos ellos a nuestra Empresa.

En el caso que se desee se suministra una rampa de entrada frontal, en la plataforma, para facilitar el acceso de carros dentro de los pasillos de la instalación.



(Ejemplo de la sección de una plataforma con tres railes)



(Ejemplo de la sección de la guía de estabilidad en una plataforma)

VAGONES

Los vagones constituyen las piezas de enlace entre los armarios y los sistemas de anclaje (railes) en el pavimento, siendo además los elementos que transmiten todos los esfuerzos debido a la carga de los armarios en movimiento a los sistemas de rodadura que unen a su vez a estos con los railes.

Es por todo ello necesario construirlos de acuerdo con estas exigencias, dotándolos de una gran resistencia e indeformabilidad a la carga pero a la vez han de ser flexibles a las variaciones de esta, transmitiendo en todos los casos unos esfuerzos uniformes.

El proceso de fabricación es de suma importancia, por todo lo expuesto y es el resultado de nuestra experiencia..

El marco del vagón esta formado por un Perfil troquelado laminado en frío con 6 nervios longitudinales, medidas 40x110x40 de 3 mm. de grueso. La forma del perfil, diseñado por Industrias Gama, S.A., y de uso exclusivo. Permite la colocación sin soldaduras de los soportes de ruedas y mamparas, garantizando el centraje de los mismos, así como la ausencia de deformaciones y puntos débiles ocasionados por las soldaduras.

Esto nos permite, en accesos difíciles, armar los vagones en el interior del local, si fuera necesario. Así como posibles modificaciones en caso de traslado, etc...

- Soportes para ruedas.

Perfiles atornillados de 2'5 mm. de grueso. Conjunto elástico.

- Topes de goma.

Previstos para evitar ruidos en el choque de los vagones.

- Ruedas.

Torneadas, superficie convexa. De fundición. Con un diámetro de 120 mm. Llevando 2 cojinetes de bolas y anillos prensores. Dichas ruedas se deslizan por los RAILES.

- Cojinetes guía.

De conducción del armario.

Cada vagón móvil lleva dos cojinetes a bolas con ejes.

Dichos cojinetes se deslizan dentro de la U GUÍA DE CONDUCCIÓN.

- Pieza guía de estabilidad "e".

Cada vagón extremo lleva una guía la cual se desliza dentro de U GUÍA DE ESTABILIDAD

ARMARIOS TIPO "P.G."

Todos los armarios COMPACTUS son totalmente metálicos. Están contruidos con perfiles especiales de acero que conforman una estructura robusta y rígidamente arriostrada, pensada para adecuarse perfectamente a sus necesidades de archivo o de stock en general. Según sea el fin a que se destinen, pueden, opcionalmente complementarse con diferentes niveles de acabados grueso de la chapa mínimo 1 mm.

Perfil cerrado " P.G.- 78 "

Este perfil es el elemento que constituye la estructura básica de cada uno de los distintos modelos de armarios tanto sean estos del tipo Fijo como Móviles. Es un perfil laminado en frío cuyas dimensiones exteriores son de 78x30 mm. (fondo x ancho) con un espesor de 1 mm. La sección transversal del perfil lleva una serie de conformaciones en sus cuatro caras, que le dotan de una gran resistencia a la torsión.

En cada cara de 78 mm., el perfil tiene unos troqueles de 12x4 mm. formando unas cremalleras a todo lo largo del perfil, en las que se apoyan, mediante soportes especiales, los estantes que deben soportar la carga. El Paso entre troqueles es de 16 mm. lo que permite la máxima regulación de los estantes en el armario

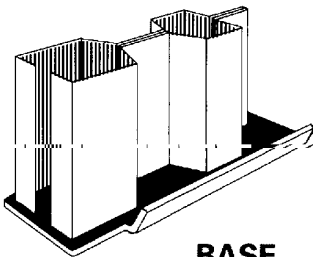
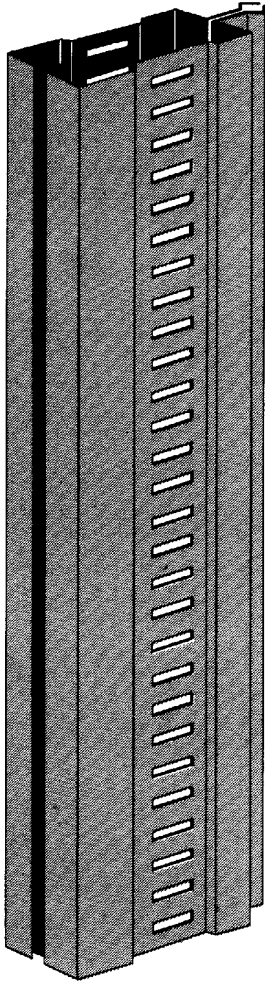
Cada uno de estos perfiles, junto a una pieza interior en su base, constituye lo que denominamos MONTANTE. Este montante, en un número variable, es el armazón de la estructura del armario, tanto para los casos fijos como para los móviles sobre vagones. La longitud máxima de estos montantes es de 6m., con lo que se cubre todas las necesidades posibles de un archivo, independientemente de la carga a que se someta cada montante.

Los montantes se suministran con el color RAL 7021, gris oscuro, lo que ofrece un agradable contraste con la variedad de colores en que pueden suministrarse los armarios.

Todo lo expuesto se puede observar en detalle y con todos los datos aclaratorios en el siguiente gráfico.

PERFIL PG-78

MONTANTE



BASE

El perfil P.G.-78 es el elemento básico que proporciona, en cualquier proceso de Archivo o clasificación, la solución más idónea.

Con tal fin nuestro perfil ha sido desarrollado con un sistema de perforaciones de gran precisión (cada 16 mm.) que permite la regulación max. de los estantes, con las tolerancias mínimas.

Puede entregarse en largos de una sola pieza hasta 6 mts. y ha sido desarrollado para facilitar al max. el montaje (sin tornillos) y su aprovechamiento futuro, ofreciendo una resistencia extrema.

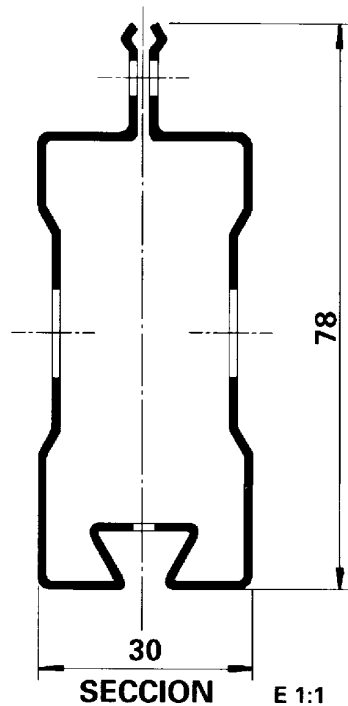
Ejemplo: carga max. nominal dependiendo de la configuración de la estantería de 4.000 Kgs. por par de montantes.

Color cara exterior - poliester RAL 7024 gris oscuro

Color cara interior - sendzimir gris claro

Espesor del perfil: 0'8 y 1 mm.

Peso por m. de perfil: 1'45 y 1'8 Kgs./m



DESCRIPCION:

Perfil laminado en frío con 20 puntos distintos de conformación y realizado en una sola pieza.

CARACTERISTICAS TECNICAS:

$I_x = 14'86 \text{ cm}^4$

$W_x = 3'37 \text{ cm}^3$

$I_y = 2'72 \text{ cm}^4$

$W_y = 1'81 \text{ cm}^3$

Armario Tipo "EAF" , Cerrado. (Modelo Normalizado)

Esta modalidad de armario que le proponemos, es de gran solidez y capacidad de carga y esta rígidamente arriostrado por doble juego de tirantes, como mínimo, en cada uno de los armarios, a fin de evitar deformaciones por causa del movimiento.

Cada una de las paredes del armario doble, tiene cuatro montantes "P.G. 78". Con la finalidad de que los estantes de cada una de sus dos caras, puedan ser regulados independientemente, según sean las necesidades de una cara, respecto a la otra cara.

Los montantes están acoplados en su parte inferior a la base del armario fijo, o al vagón del armario móvil. Toda la operación de montaje de esta fase, mediante una solución original, hace innecesario el uso de tornillos y es fácilmente reutilizable.

La modalidad de armario "EAF", se caracteriza por que en su parte delantera, tiene adaptada una pieza frontal de chapa de gran vistosidad con una banda de señalización de aluminio, con indicaciones numéricas en cada una de sus caras, así mismo se suministran unos forros interiores tanto en su parte delantera como trasera, con lo que cada armario queda totalmente cerrado.

Con este fin, se suministra por cada armario una junta de goma, que cierra la unión entre armarios, en todo su perímetro, incluido todos los techos, reduciendo al mínimo la entrada de polvo.

Este modelo de armario es el de mayor utilización, dado que reúne por una parte una gran vistosidad y una fácil señalización y por otra ofrece la mejor relación de precio.

Armario Tipo "EAT" , Cerrado con pieza Trasera.

El armario "EAT", tiene además con fines estéticos, en su parte posterior una pieza de chapa, denominada Trasera, que da un nivel de acabado similar a la parte frontal.

Este modelo de armario es utilizado en aquellas instalaciones, por ejemplo, que deban ser accesibles por ambos lados, frontal y trasera o también por las instalaciones con doble tracción.

Armario Tipo "EAA" , Abierto.

La modalidad de armario "EAA", es un conjunto abierto en todas sus caras, excepto la frontal, muy indicado para todas las necesidades que requieran una gran ventilación o aireación del stock. Mediante unos topes de goma entre los armarios aseguramos una separación entre ellos que nos garantiza su aireación.

Tipo "EAC" , Cerrado Interiormente.

Debido a las necesidades de clasificación interior de los materiales, en este modelo de armario cada una de las paredes intermedias tiene incorporado un juego doble (dos por cada lado en los armarios dobles) de forros intermedios, que junto con una pared divisoria, separa cada una de las dos caras del armario doble con lo que cada uno de los cuerpos de la instalación esta totalmente separado y cerrado del resto.

El interior del armario "EAC" tiene como característica fundamental para el usuario, la de que ofrece la máxima protección a los materiales que se han de clasificar, ya que no existe ninguna arista de chapa que pueda deteriorar o romper la mercancía.

Este modelo de armario, el "EAC" esta ideado para aplicaciones particulares, donde el material a archivar es de gran valor y requiere una perfecta clasificación, como por ejemplo los archivos de Historias Clínicas, almacenes de gran diversidad de piezas, recambios, etc.

Armario Tipo "ECT", Cerrado Interiormente y pieza Trasera.

El armario "ECT", tiene además con fines estéticos, en su parte posterior una pieza de chapa, denominada Trasera, que da un nivel de acabado similar a la parte frontal.

Este modelo de armario es utilizado en aquellas instalaciones, por ejemplo, que deben ser accesibles por ambos lados, frontal y trasera o también por las instalaciones con doble tracción.

Estante con tope posterior o Estantes Lisos.

Los estantes del armario tipo "P G", están contruidos por formatos de chapa de 1 mm. de espesor, con dobleces especiales de refuerzo en sus cuatro caras, todos ellos distintos según el fin que deban realizar, así, la parte posterior esta constituida por una ala de 40 mm. que protege y sitúa los materiales archivados entre una cara a la otra del armario doble, la parte anterior tiene un refuerzo doble evitando la flexión por la carga, las partes laterales tienen los encajes que sitúan los estantes en el interior del armario.

Puede añadirse en cualquier momento una omega para reforzarlo. Cada estante puede soportar 100 Kg. y si es reforzado 180 Kg.

Estante con troqueles.

Estos estantes tienen en su superficie superior un juego de troqueles dobles, que permite subdividir toda su longitud, mediante divisorias, en dos, tres o cuatro partes iguales, que facilitan la clasificación y alineación de las carpetas.

Divisorias

Construidas en chapa de 10/10mm. constituyen la pieza idónea para subdividir los huecos iniciales de cada uno de los estantes, van sujetas por su parte inferior y superior a los troqueles de los estantes quedando totalmente sujetas y a la vez pueden desplazarse.

Perfiles de goma especiales.

Van colocados en los frontales, sobres y traseras, haciendo de cierre entre armarios. Evitando la entrada de polvo, luz, etc. Por lo que los armarios entre ellos quedan completamente cerrados, formando un bloque.

Señalización delantera.

Consiste en un perfil de aluminio de 8 cm.. de altura que esta incorporado en la pared frontal del armario y en toda su anchura, con soporte para señalización y plástico protector.

Cierre general mecánico.

Colocado en los vagones extremos movibles **hoja técnica D-10**. Para el cierre total del equipo. Lo que proporciona máxima seguridad y control.

SISTEMAS DE ACCIONAMIENTO

Para la elección del sistema de accionamiento mas apropiado de los armarios es esencial tener en cuenta la frecuencia de consulta que ha de tener el archivo, así como el numero de armarios que fuera deseable mover como máximo en cada maniobra, la profundidad de los armarios y la carga que han de soportar.

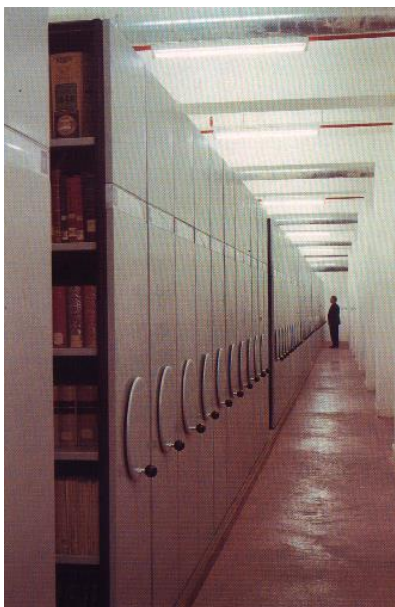
Como resultado de la combinación de todas estas particularidades, existen 5 tipos de accionamientos mecánicos y uno eléctrico totalmente automatizado.



Accionamiento manual



Accionamiento mecánico-volante



Accionamiento a disco



Accionamiento Automático

El punto esencial de nuestra tracción es estar preparados para sufrir pequeños deslizamientos al arrancar y en paradas bruscas de los armarios. De esta forma queda autoprotegido todo el mecanismo que compone la tracción, dando como resultado la máxima duración del mismo, evitando averías que frecuentemente presentan los sistemas que carecen de este deslizamiento, como pueden ser los sistemas de cremalleras o similares.

En caso de encontrar cualquier obstáculo o persona en su recorrido, todas las ruedas se deslizarían sobre si mismas sin hacer daño a nadie.

Accionamiento TIPO "3".

Cada armario tiene en su frontal dos tiradores para efectuar el desplazamiento de los armarios de forma manual, el esfuerzo a realizar es mínimo para armarios con menos de 1.000 Kg. de carga y no mayor de dos módulos de profundidad.

No es aconsejable para instalaciones mayores de 4 armarios.

Accionamiento TIPO "V".

Ha sido diseñado para conseguir que los armarios con una carga aproximada de 3.000 Kg. cada uno, puedan desplazarse, mediante un esfuerzo aproximado de 1 Kg. sobre el volante. Por cada vuelta completa de este, el armario se desplaza 30 cm.

El limite superior de utilidad de este Tipo de accionamiento estaría en desplazar con una sola maniobra y a la vez, del orden de 5 a 6 armarios con normalidad y sin esfuerzo.

El sistema mecánico esta compuesto por dos elementos de actuación distintos situados en el interior de cada cuerpo frontal de cada uno de los armarios móviles, quedando todo el conjunto oculto de forma muy estética, siendo a su vez fácilmente accesible.

El primer elemento, el superior, esta situado en la parte central del armario y constituye el conjunto del volante que esta al alcance del usuario.

El segundo elemento, el inferior, esta situado en la parte baja del armario en el vagón y esta formado por un doble juego de piñones enlazados por una cadena con un tensor corrector.

Accionamiento TIPO "VR".

Ha sido diseñado para conseguir que los armarios con una carga aproximada de 4.000 Kg. cada uno, puedan desplazarse, mediante un esfuerzo aproximado de 0.5 Kg. sobre el volante. Por cada vuelta completa de este, el armario se desplaza 15 cm.

El limite superior de utilidad de este Tipo de accionamiento estaría en desplazar con una sola maniobra y a la vez, del orden de 6 a 7 armarios con normalidad y sin esfuerzo.

El sistema mecánico esta compuesto por dos elementos de actuación distintos situados en el interior de cada cuerpo frontal de cada uno de los armarios móviles, quedando todo el conjunto oculto de forma muy estética, siendo a su vez fácilmente accesible.

El primer elemento, el superior, esta situado en la parte central del armario y constituye el conjunto del volante que esta al alcance del usuario.

El segundo elemento, el inferior, esta situado en la parte baja del armario en el vagón y esta formado por un doble juego de piñones enlazados por una cadena con un tensor corrector.

Accionamiento TIPO "3VR".

Ha sido diseñado para conseguir que los armarios con una carga aproximada de 5.000 Kg. cada uno, puedan desplazarse mediante un esfuerzo aproximado de 0.2 Kg. sobre el volante. Por cada vuelta completa de este, el armario se desplaza 5 cm.

El limite superior de utilidad de este Tipo de accionamiento estaría en desplazar con una sola maniobra y a la vez, del orden de 4 a 5 armarios con normalidad y sin esfuerzo.

El sistema mecánico esta compuesto por dos elementos de actuación distintos situados en el interior de cada cuerpo frontal de cada uno de los armarios móviles, quedando todo el conjunto oculto de forma muy estética, siendo a su vez fácilmente accesible.

El primer elemento, el superior, esta situado en la parte central del armario y constituye el conjunto del volante que esta al alcance del usuario.

El segundo elemento, el inferior, esta situado en la parte baja del armario en el vagón y esta formado por un doble juego de piñones enlazados por una cadena con un tensor corrector.

Accionamiento TIPO "D"

Ha sido diseñado para conseguir que los armarios con una carga aproximada de 5.000 Kg. cada uno, puedan desplazarse, mediante un esfuerzo aproximado de 0.2 Kg. sobre el disco. Por cada vuelta completa de este, el armario se desplaza 5 cm.

El limite superior de utilidad de este Tipo de accionamiento estaría en desplazar con una sola maniobra y a la vez, del orden de 4 a 5 armarios con normalidad y sin esfuerzo.

El sistema mecánico esta compuesto por dos elementos de actuación distintos situados en el interior de cada cuerpo frontal de cada uno de los armarios móviles, quedando todo el conjunto oculto de forma muy estética, siendo a su vez fácilmente accesible.

El primer elemento, el superior, esta situado en la parte central del armario y constituye el conjunto del disco que esta al alcance del usuario.

El segundo elemento, el inferior, esta situado en la parte baja del armario en el vagón y esta formado por un doble juego de piñones enlazados por una cadena con un tensor corrector.

Todos los elementos del mecanismo de los accionamientos de los armarios quedan totalmente cerrados. En caso de revisión de alguno de ellos se accede por el frontal inferior de cada uno de los armarios sin tener que acceder en ningún caso al interior de los armarios, quedando el material archivado totalmente protegido.

Relación de Piñones Triple Reducción

Piñón salida de volante	13 Dientes.
Piñón doble intermedio de entrada Dientes.	34
Piñón doble intermedio de salida Dientes.	10
Piñón de vagón	18 Dientes.

Relación de Reducción.

Primera reducción	13 / 34	0,382
Segunda reducción	10 / 18	0,555
Tercera reducción combinada	$0,382 \cdot 0,555$	0,212

UNA VUELTA DE VOLANTE 0,212 VUELTAS DE RUEDA

DIÁMETRO DE LA RUEDA 12 cm.

UNA VUELTA DE VOLANTE 8 cm. DE DESPLAZAMIENTO DEL VAGÓN.

Accionamiento Automático TIPO "6".

Este accionamiento se ha realizado para eliminar los esfuerzos del usuario independientemente de la carga de cada uno de los armarios, el sistema utiliza por cada uno de estos uno o mas conjuntos motrices consistentes en unos motoredutores que mediante transmisión por cadena y piñones trasladan el esfuerzo de estos a las ruedas.

El sistema esta controlado en cada armario por una central electrónica, que enlaza con el resto de la instalación dando al conjunto los sistemas de seguridad apropiados para estos casos:

Sistemas de Seguridad:

Al ser el sistema totalmente automático precisa que ante cualquier fallo por parte del usuario en su utilización el conjunto le proteja, con este fin se han creado un conjunto de seguridades:

- 1□ En cada armario el vagón tiene incorporado, en cada uno de sus lados, un sistema de células fotoeléctricas que actúan como seguridad pasiva durante los tiempos de movimiento de los armarios. Al interceder el pie o cualquier objeto el haz de las células fotoeléctricas en cualquiera de los dos armarios que forman el pasillo que se esta cerrando, este se detiene en su marcha, el resto de armarios que siguen al que avanza y se ha detenido se paran al juntarse con el que se ha parado sin aportar ningún esfuerzo adicional
- 2□ Cada armario tiene un tiempo de funcionamiento controlado, de tal forma que nunca un armario podrá estar en marcha mayor tiempo del que se le permite para recorrer el ancho del pasillo.
- 3□ Una vez parada la instalación al pulsar el botón rojo de cada armario este queda fuera de servicio con lo que el usuario esta protegido de puestas en marcha indeseadas de la instalación.
- 4□ Interruptor general con el que se puede dejar fuera de uso toda la instalación

Opciones de control del Accionamiento Automático Tipo "6".

Opción "A".

Control de la maniobra a través de una tarjeta electrónica con inversor de giro, en cada uno de los armarios, Obteniéndose:

- Control del movimiento del propio armario.
- Tratamiento de las seguridades.
- Interconexión interna entre armarios.
- Movimiento en cascada.
- Selección por pasillos.

Opción "B".

Control de la maniobra por bloques con un autómata general externo tipo CQM1 configurable, obteniéndose las mismas prestaciones que la opción "A", y además las siguientes posibilidades:

- Posibilidad de conexión a ordenador.
- Maniobra flexible según las zonas.
- Pasillos reservados.
- Control de iluminación de los pasillos de la instalación.
- Parking nocturno (Aireación del material).
- Tratamiento de averías.
- Posibilidad de modificaciones posteriores del programa según nuevas necesidades.

Nota.-

Tanto la Opción "A" como la "B" son adaptables (en casa del cliente) a cualquier instalación mecánica en funcionamiento.

TRATAMIENTO DE ALTA PROTECCIÓN Y ACABADOS DE PINTURA

Los vagones - armarios son sometidos a un proceso de fosfatación amorfa de:

- 1□ Desengrase - fosfatado 40
- 2□ Fosfatación amorfa a 60
- 3□ Limpieza a presión en cabina metálica (lavado)
- 4□ Pasivado a 40
- 5□ Limpieza con agua desionizada. Con ella al tratarse químicamente la plancha de acero, se le da un mordiente cristalino de la misma que mas tarde será el anclaje para que la pintura se deposite en esta superficie, ofreciendo esta, la máxima resistencia a los golpes y a la oxidación.

Todas estas diferentes etapas se realizan a la presión de 1'2 a 1'5 Kgs./cm². con lo que se completa el proceso de eliminación de polvos y residuos anteriormente reseñados.

A la salida de este proceso la pieza sale completamente mojada y ha de ser sometida a un proceso de secado rápido, en un horno de 140° C. para poder pasar de forma continua a la etapa de pintado.

Proceso de pintura.

La pieza pasa primeramente a la cabina de retoque, en donde se pintan todos aquellos puntos que el proceso electrostático dejaría sin pintar (jaula de FARADAY)

Una vez retocada la pieza, entra en el interior de la cabina automática, a 21° C. Hermética sobrepresionada con 4 turbinas de alta velocidad. Campo Magnético de 100.000 V. Siendo sometidas las piezas a proceso de pintura electrostática líquida con el que se obtiene un **espesor promedio de 60 μ.**

Terminado el proceso de pintura pasan las piezas a la etapa de vaporización del disolvente, introduciéndose en un túnel hermético y sobrepresionado.

Posteriormente entran en el horno de polimerización cuya temperatura es regulable hasta 220° C. en cuyo interior la pintura se polimeriza y se seca.

Todo este proceso es automático y continuo.

Ver carta de colores normales.

Ral 9002 Blanco Grisáceo

Ral 7021 Gris marengo

No descartamos ningún tipo de color por expreso deseo del cliente