



PARA VENTANAS Y PUERTAS DE PVC

Instrucciones de montaje, uso y mantenimiento Corredera Paralela G-U 966/200 oZ

www.procomsa.com

Avanzando por sistema



PASO 1:

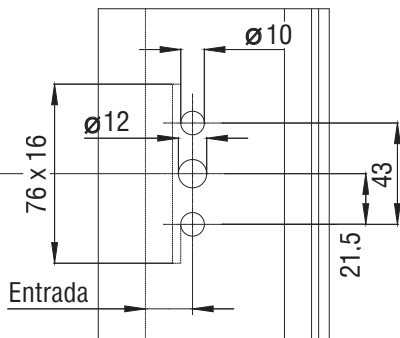
Fresado de la Manilla:

La altura de la manilla viene reflejada en la posición 20 A del plano E-046030 (Pág. 1) y depende de la altura del canal del herraje FFH. Los agujeros (2 de diámetro 10 y 1 de diámetro 12 mm.) vienen indicados en la zona central de la página 4 del plano.

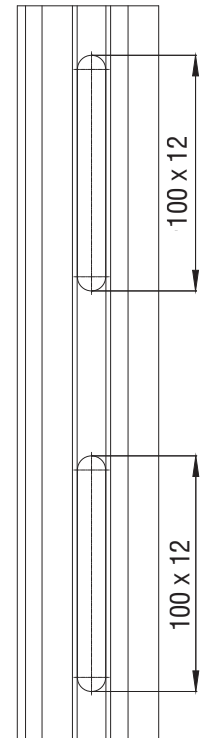
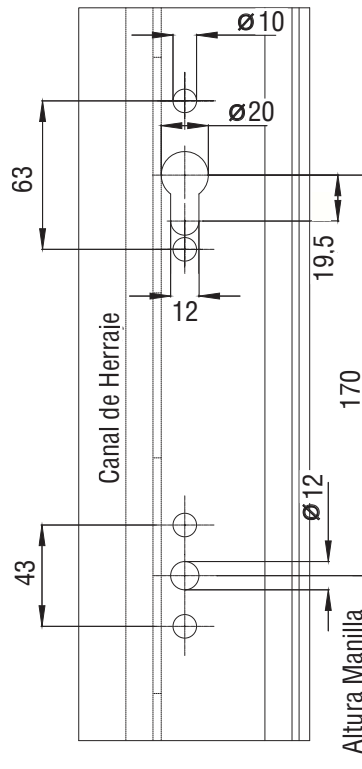
Cremona			
FFH	Pletina	BC	G
730- 750	430		355 - 375
751-850	880	1	375 - 475
851-1100	940	1	400
1101-1350	1190	1	500
1351-1600	1440	2	600
1601-1850	1690	3	600
1851-2100	1940	3	980
2101-2350	2190	4	980

FFH = Altura de canal de herraje
 BC = Numero de bulones de cierre
 G = Altura de manilla desde FFH

Cota manilla: Puerta = 980, Ventana = 400/500/600 (ver tabla)



Cremona para cerrar con llave



PASO 2

Se colocan en las cuatro escuadras las transmisiones de ángulo, teniendo cuidado de que los bulones queden en el lado vertical de la hoja y con su centro en la marca de montaje (ver dibujo 1).

PASO 3

Colocar la cremona, para ello debemos cortarla por la "marca" que tiene en la parte inferior (160 mm) y en la parte superior la cortaremos según nos lo exija la altura de la hoja (ver dibujo 1).

PASO 4

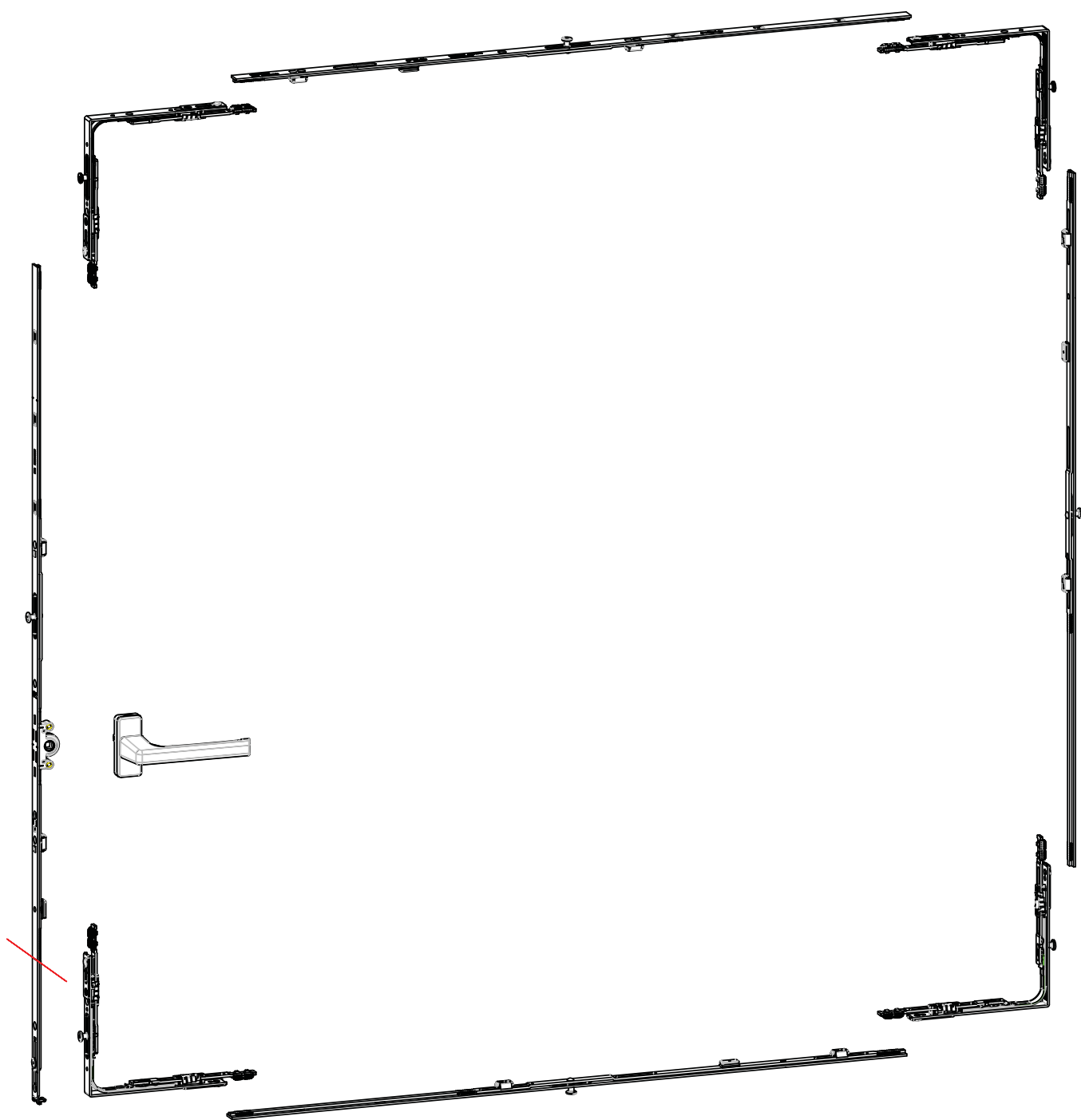
Colocar las pletinas que unen las transmisiones de ángulo. Atención a su posición de montaje (ver dibujo 1):

- La pletina superior lleva el corte en el lado contrario de la manilla.
- La pletina del lado contrario de la manilla, lleva el corte en la parte inferior.
- La pletina inferior, lleva el corte en el lado de la manilla.

PASO 5:

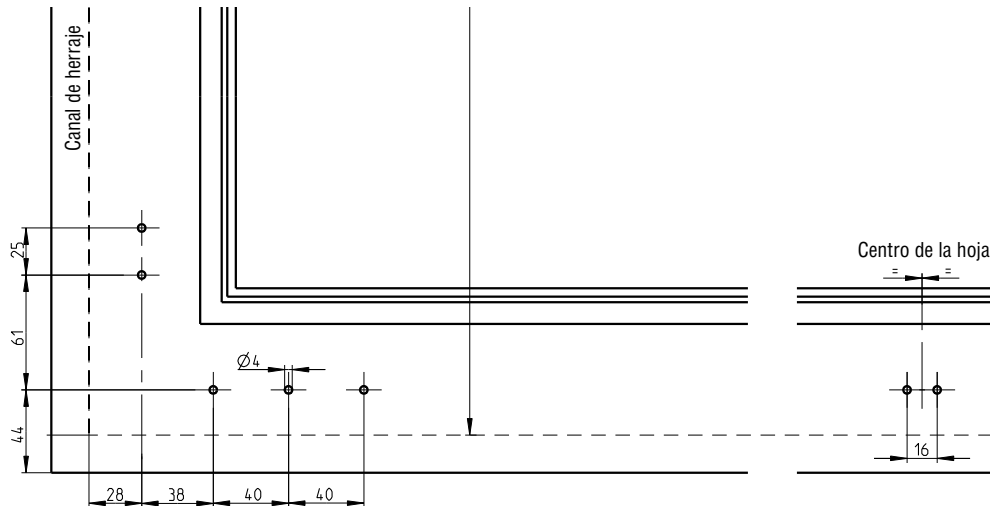
Colocamos la manilla a 90° y comprobamos que funciona correctamente. Tiene que permitir el giro de 180°, hacia abajo daría el cierre perimetral y hacia arriba conseguiríamos la micro-ventilación (se necesitarían cuatro cerraderos adicionales para esta función) (ver dibujo 1).

DIBUJO 1:



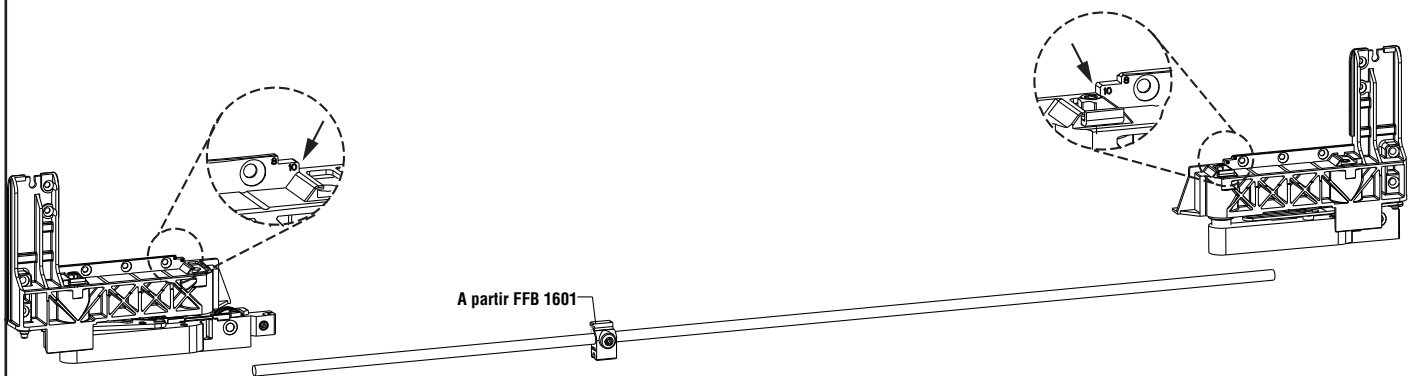
PASO 6:

Situamos los carros a unos 5 mm de cada canto de la hoja (el mismo carro puede servir de plantilla para marcar los tornillos), y después la pieza de plástico N° 19 en el medio de la hoja entre ellos. Atención a los tornillos de fijación, son especiales con la cabeza mas grande para que el herraje soporte su peso máximo. (Tornillos: E-12562-47-0-1).



PASO 7:

Cortamos la barra de diámetro 10 mm con las marcas que vienen en el carro en forma de escalón con el número 10. Se aprieta primero el carro trasero y después plegando los carros a la misma altura apretamos el carro delantero.

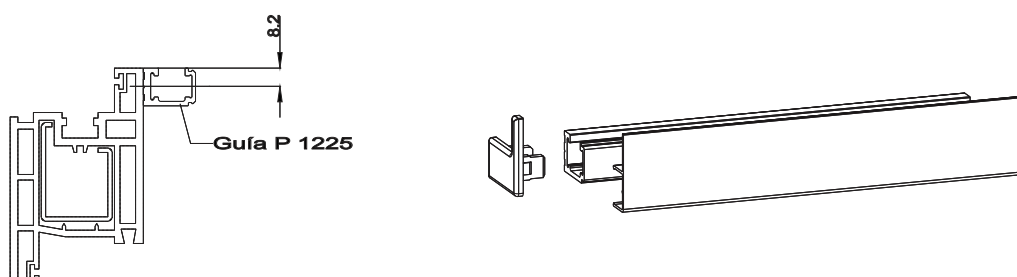


PASO 8:

Cortamos la tapa de aluminio que cubre los carros y después ponemos las tapas laterales que los recubrirán.

PASO 9:

Para la parte superior cortamos lo sperfiles P-1225 (N° 29) y P-1947 (N° 30) de lado a lado exterior de la hoja menos 6 mm (medida necesaria para las tapas laterales). La línea de fijación del carril P-1225 se sitúa a 8,2 mm del canto superior del ala.

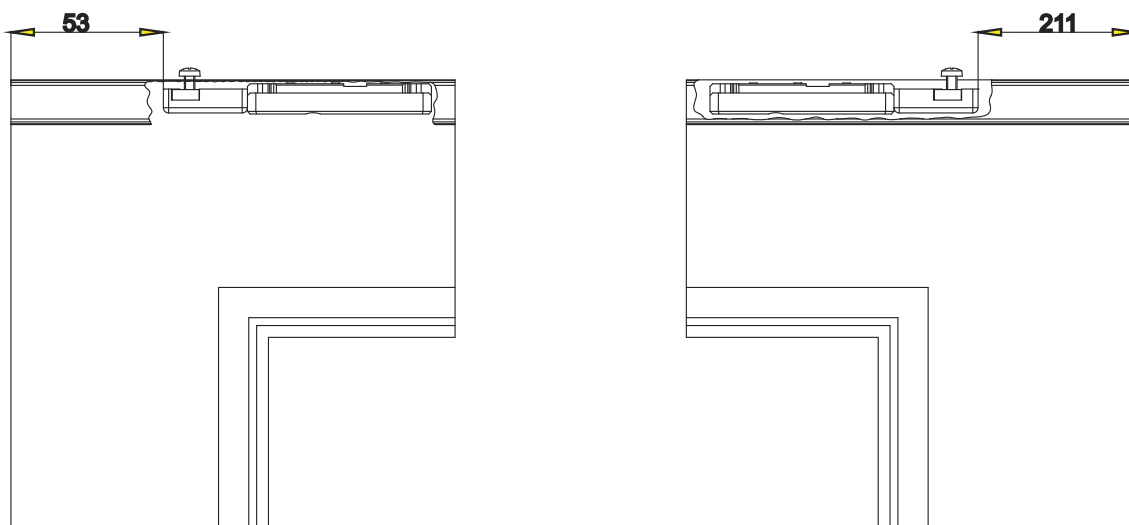


PASO 10:

Se meten en la guía superior los dos deslizadores de compás (Nº 8) por el lado de la manilla primero la parte con agujero (Ver dibujo 2).

PASO 11:

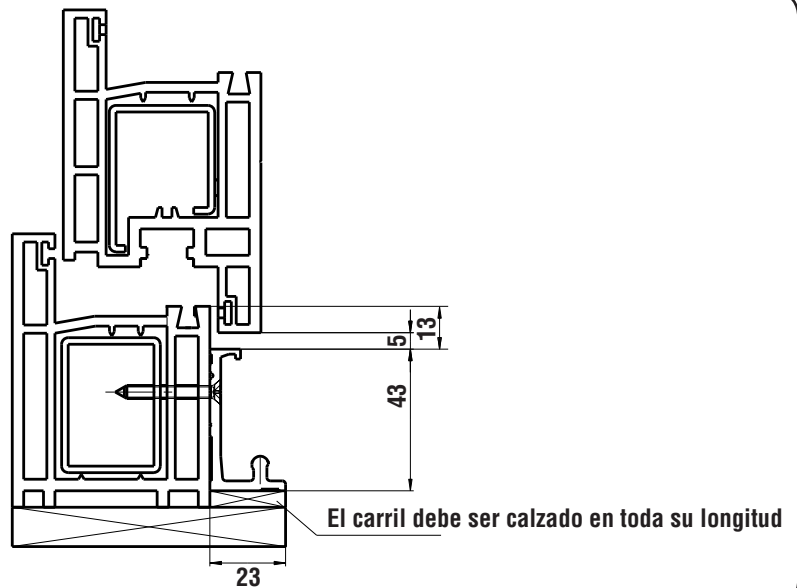
A continuación se introducen también los topes superiores (Nº 44) uno por cada lado del carril con la parte del agujero apuntando hacia los deslizadores. La cota de fijación viene indicada en un detalle en la zona central izquierda del plano (pág. 4) (Ver dibujo 2).

DIBUJO 2:**PASO 12:**

Ahora se pueden colocar el perfil embellecedor P-1947 y las tapas laterales.

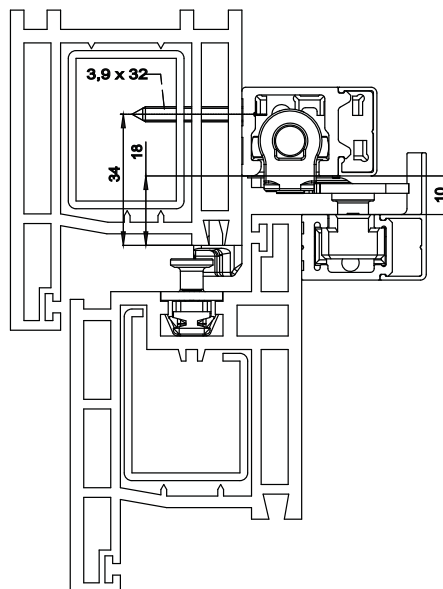
PASO 13:

Se corta la guía inferior de lado a lado exterior del marco y se atornilla a 13 mm del interior del marco. La cota de atornillado se logra sumando el solape de la hoja (generalmente 8 mm) mas 5 mm y se mide desde el canto interior del marco.



PASO 14:

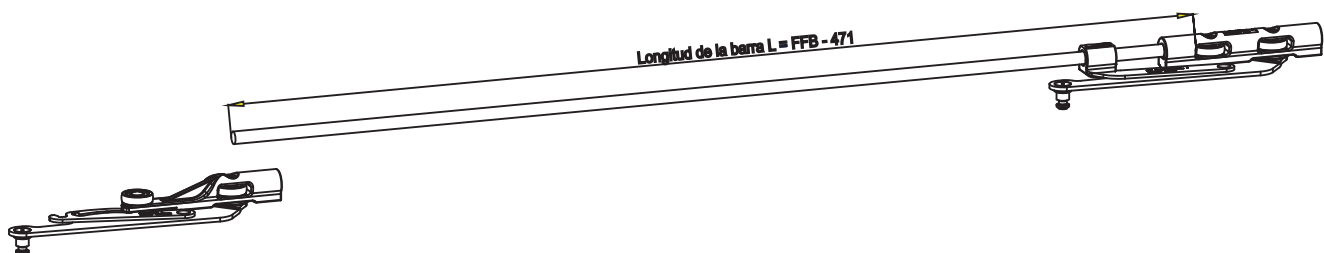
La guía superior tiene como longitud, la anchura interior del marco + 10 mm (suponiendo un solape de hoja de 8 mm), así una vez colocada con sus tapas laterales queda enrasada a la hoja cerrada. Se atornilla a 18 mm del interior del marco, esta cota se logra sumando el solape de la hoja más 10 mm y se mide desde el canto interior del marco.



PASO 15:

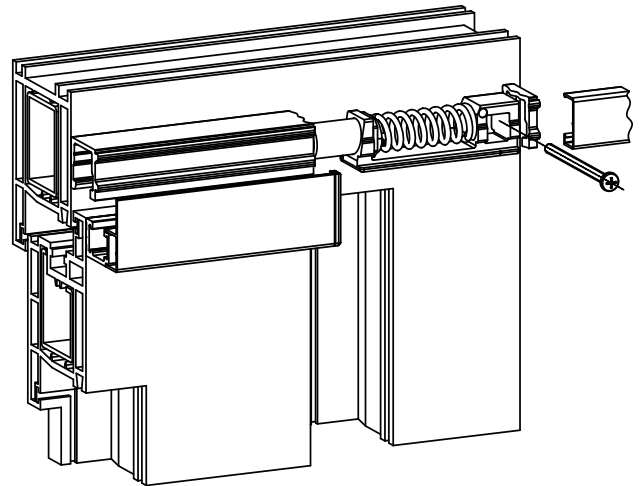
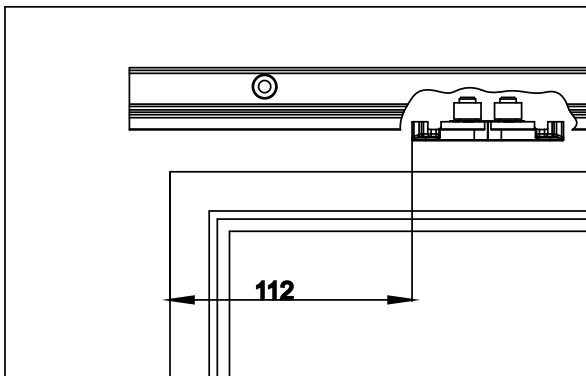
Se mete en la guía superior el compás trasero sujeto a la varilla de 8 mm (la medida de corte de esta varilla es igual a la anchura de canal de herraje de la hoja menos 471 mm => $L = \text{FFB} - 471$).

Introducimos ahora el compás delantero encajándolo con la varilla y apretamos los tornillos.



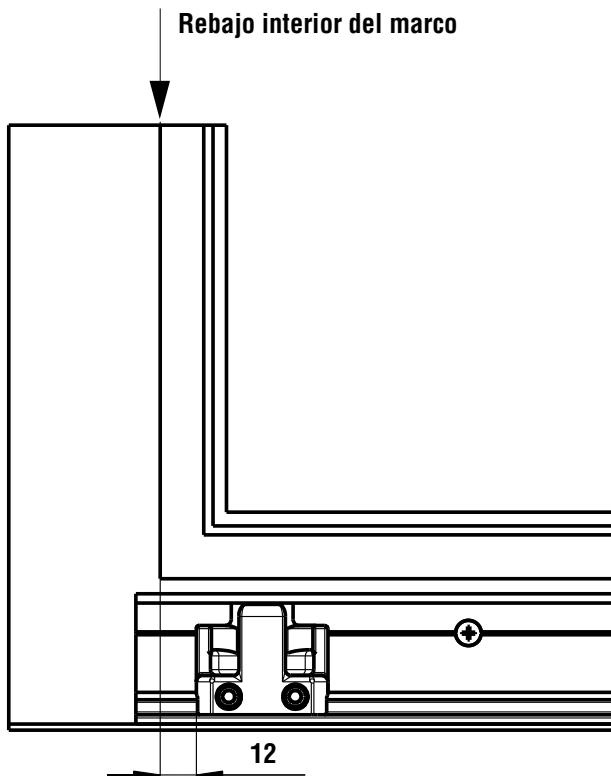
PASO 16:

Introducimos también las piezas de mando superiores (Nº 3A) por el lado de la manilla, teniendo en cuenta que la pieza de mando activa es la que tiene la mano contraria a la de la manilla (por ejemplo: hoja mano L, pieza de mando mano R), la posicionamos a 112 mm del canto interior del marco tal y la fijamos. Después en el lado contrario se pone el muelle de tope a gusto del cliente.

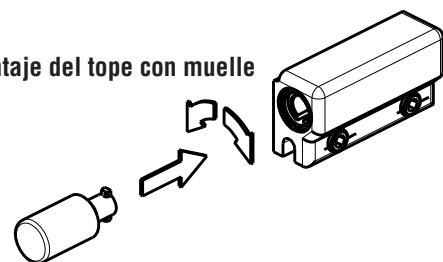


PASO 17:

Se coloca en la guía inferior la pieza de mando Nº 3 a 12 mm del interior del marco como marca el plano (ver dibujo inferior). Esta medida es aproximada. Comprobar que la hoja esté centrada y repartida y tenga aire 12 en cada lado (o que la hoja cargue 8 mm. en cada lado del marco con ala de hoja de 20 mm.) Después en el lado contrario se pone el muelle de tope a gusto del cliente.



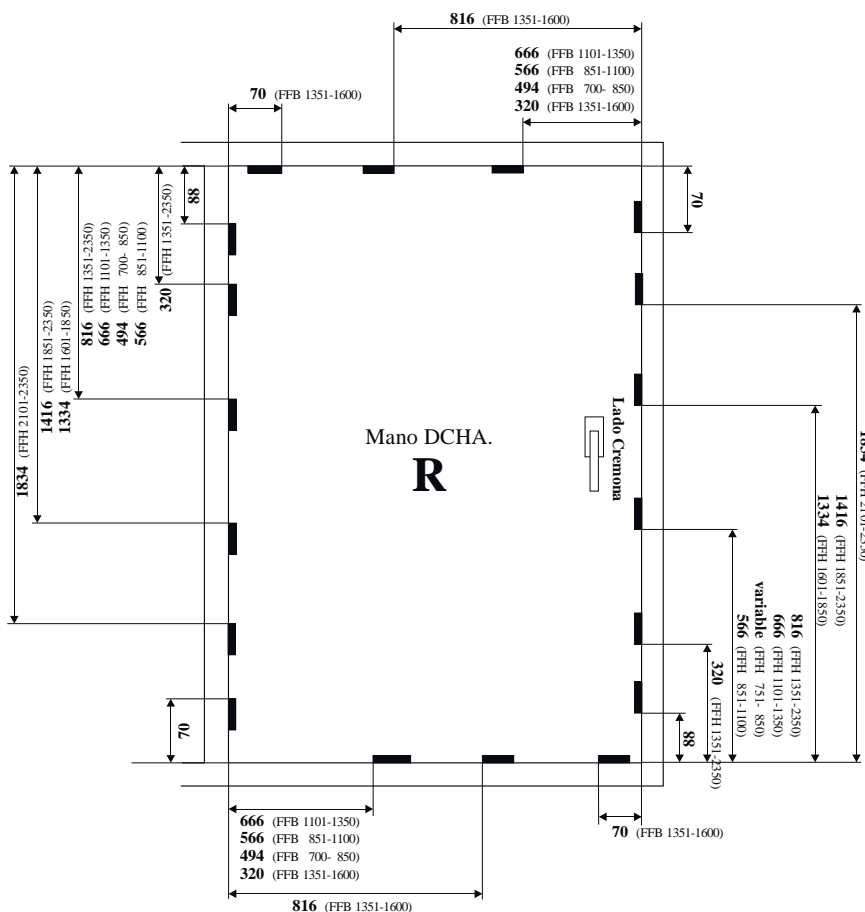
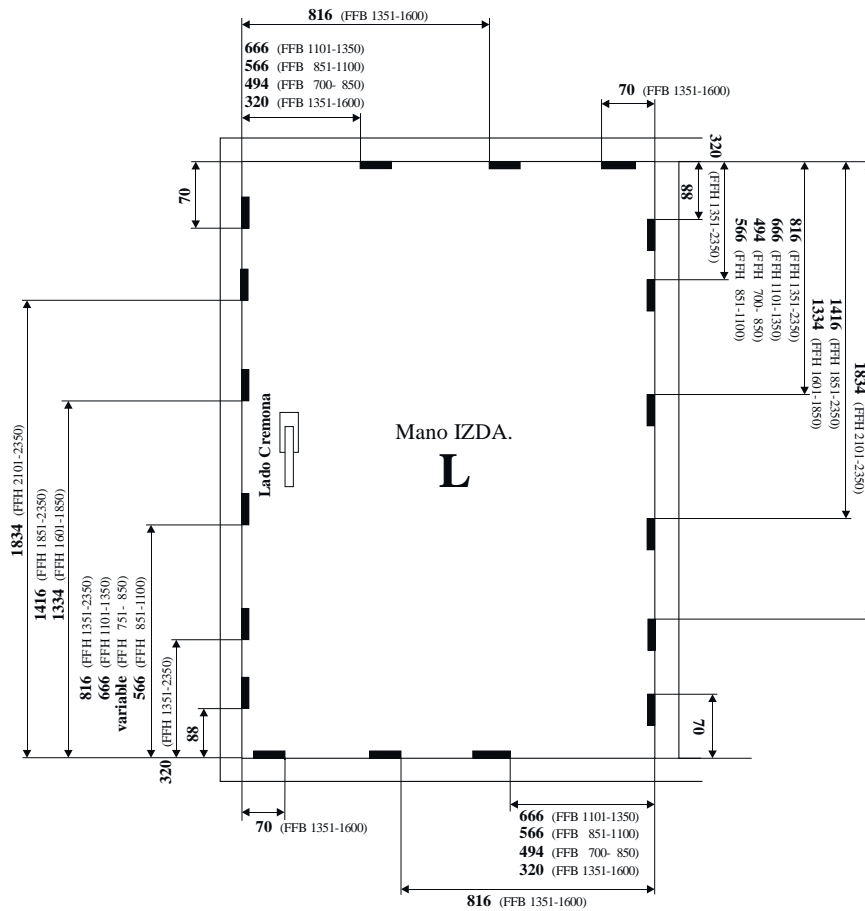
Montaje del tope con muelle



PASO 18:

Colocación de los cerradero según esquemas de la página 8 ó 9.

Posición de los cerraderos paralela GU 966/200 oZ (no abatible)



PASO 19:

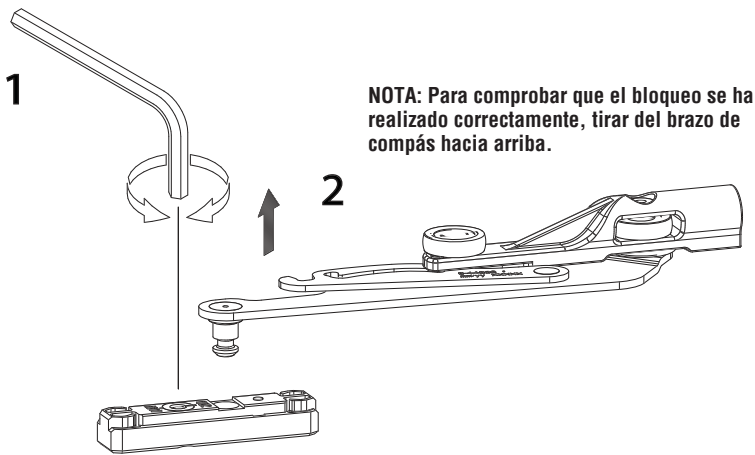
Todo el herraje tiene que estar en su posición de montaje, (posición abierta, manilla en horizontal a 90°).

PASO 20:

Colocamos el marco verticalmente sobre una superficie lisa y a nivel. Después lo aseguramos mediante sargentos a alguna estructura sólida y que aguante del conjunto de la hoja y el marco.

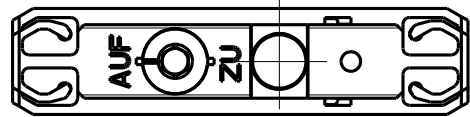
Introducimos la hoja de forma inclinada de modo que los carros apoyen sobre el carril inferior y giramos la hoja hacia el marco.

Introducimos los bulones de los compases superiores en los deslizadores y giramos el tornillo de estos últimos 180° con una llave hexagonal de 4.

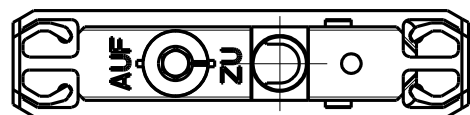


Bloqueo del eje del compás mediante llave Allen 4. Para comprobar la seguridad del enclavamiento, tirar con fuerza del brazo del compás.

Desenclavado



Enclavado



PASO 21:

Colocación del compás superior:

- Deslizar y cerrar la hoja contra la pieza de mando. Comprobar que la hoja esté centrada verificando que el solape a cada lado sea igual.
- En esta posición, deslizar el compás superior hasta que haga tope contra la pieza de mando superior (Nº 3A).
- Deslizar el tope de goma (Nº 44) delantero hasta hacer tope contra el deslizador delantero y apretar el tornillo.
- Abrir la hoja y retener los compases superiores contra el tope de goma delantero.
- Deslizar el tope de goma (Nº 44) trasero hasta el deslizador trasero y apretar el tornillo.

Nota: El carro inferior y el compás superior se tienen que abrir al mismo tiempo.

Regulación

1 - La hoja no corre paralela con respecto al marco:

- Soltar los tornillos de apriete de la barra de conexión en el carro delantero.
- Ajustar la hoja para que quede paralela y volver a apretar los tornillos fuertemente.

2 - La hoja no corre paralela con respecto a la vertical del marco:

- Tirar hacia atrás el pasador de bloqueo para ajustar la altura del carro delantero o trasero.
- Ajustar la hoja verticalmente mediante una llave hexagonal de 4 y mover otra vez hacia delante el pasador de bloqueo.

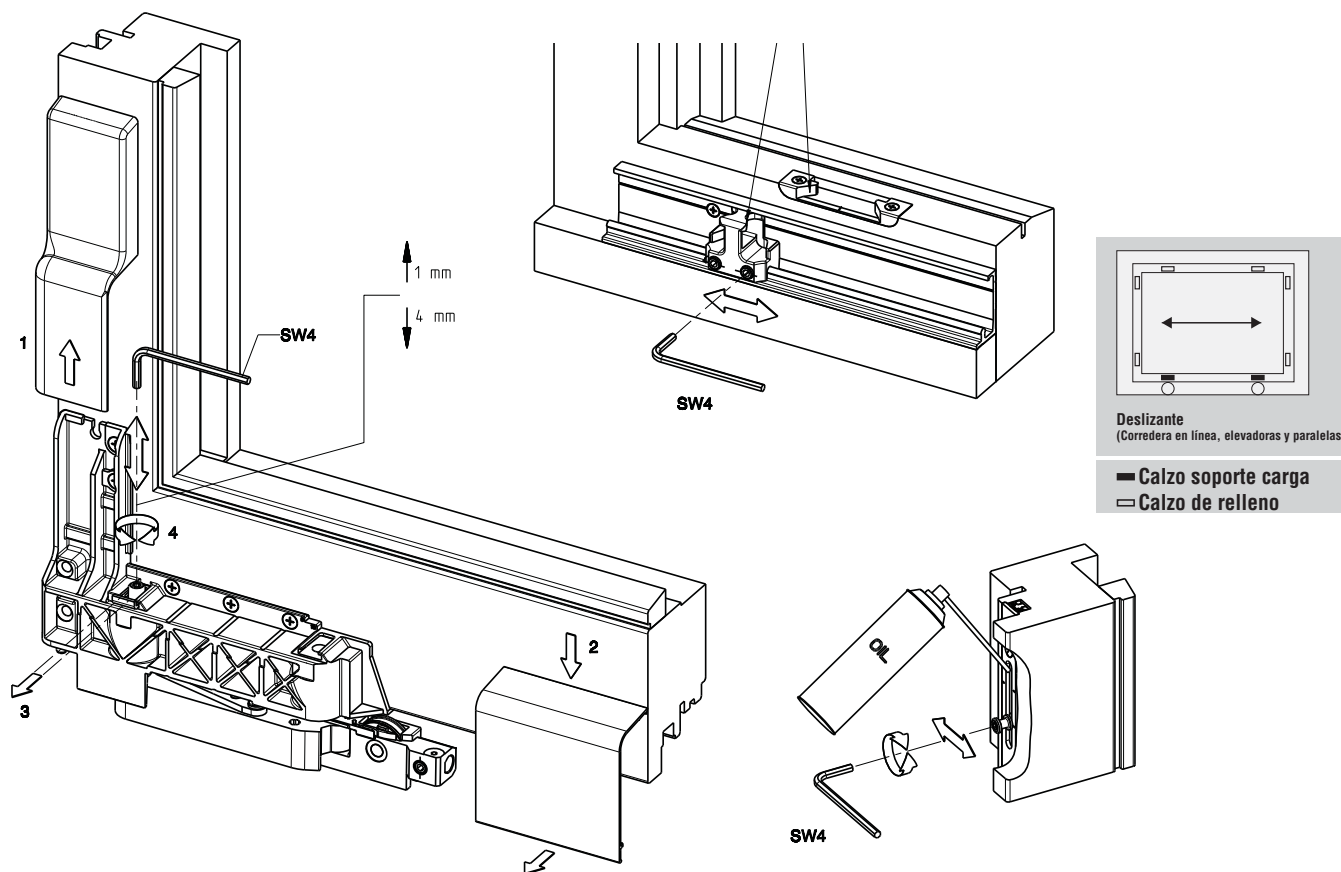
3 - La hoja no queda centrada en el marco:

- Soltar los tornillos de apriete de la pieza de mando (arriba y abajo).
- Mover las piezas de mando según la necesidad y volver a apretar fuertemente los tornillos.

4 - A la hora de fijar los topes con muelle de la corredera paralela es recomendable empezar por el tope superior (Nº 18 A) y posteriormente el tope inferior (Nº 18). La corredera paralela tiene que llegar a ambos topes al mismo tiempo.

Regulación

Recomendamos regular el herraje después de que la hoja este debidamente acristalada y el modulo este colocado en obra.



Necesidad de mantenimiento.

En primer lugar, debemos partir de la base de que un herraje es una pieza mecánica sometida por lo tanto a esfuerzos mecánicos. Para garantizar el correcto funcionamiento de sus componentes, los de PROCOMSA están todos homologados por el sello RAL, reconocido internacionalmente como el de mayor exigencia técnica y de resistencia mecánica.

No obstante, todas las ventanas sufren, como el resto de elementos de una obra, un desgaste normal producido por el uso continuado. Por ello, la suavidad del deslizamiento y la duración de la ventana, dependerán sobre todo de su cuidado.

Además del desgaste mecánico producido por el paso del tiempo, los herrajes, como piezas metálicas que son, están expuestos a las inclemencias ambientales, por lo cual, para su correcta conservación, será necesario cuidarse también de los posibles daños que la corrosión pudiera causar en los herrajes.

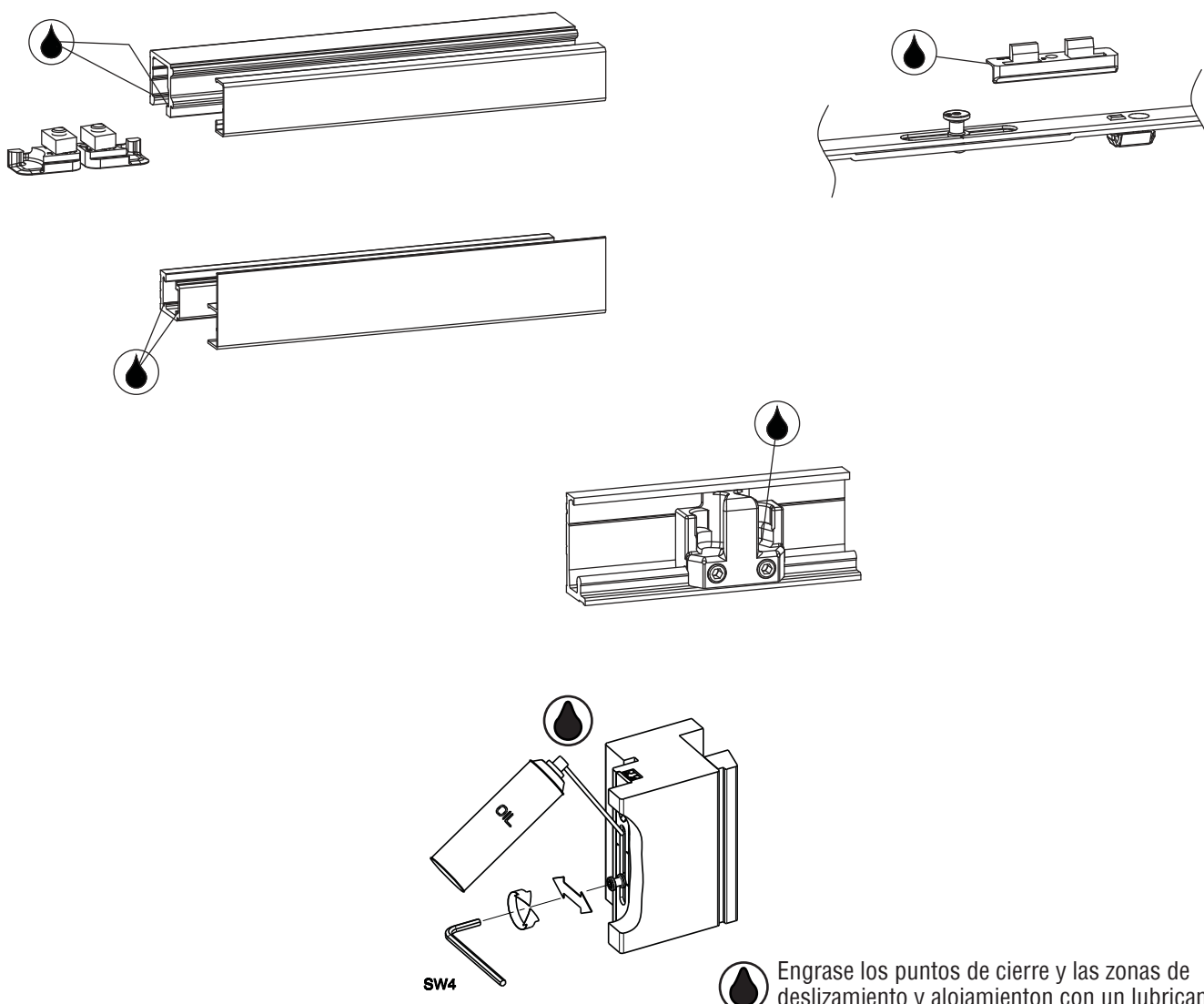
Por todas las razones expuestas, para el correcto funcionamiento y mantenimiento del herraje, es necesario un mínimo cuidado por parte del usuario final.

Instrucciones de Mantenimiento.

1- Mantenimiento mecánico: El mantenimiento mecánico es aconsejable al menos una vez al año, constando de las siguientes operaciones.

- Limpieza y engrase de piezas móviles (indicadas en ilustración).
- Usar el lubricante (aceite de vaselina Ref.64172).
- Comprobación del ajuste de los tornillos de la manilla.

2- Mantenimiento anticorrosión: Para este mantenimiento, el fabricante aconseja rociar el herraje con el spray anticorrosivo "COR-TEC" (Ref. VCI 369) al menos una vez al año, siendo aconsejable acortar los periodos en zonas de salinidad extrema.



NOTA: Estos dibujos son orientativos.

Nuestros productos

Herrajes para puertas y ventanas



Cerrajería y seguridad



Automatismos



Aireación y protección solar



Nuestros servicios

Marcado CE para puertas y ventanas



Centro de ensayos y certificación



Software de gestión y fabricación



Asesoramiento normativo

