

HRR-HS-CT



DESCRIPTION GÉNÉRALE

Les obstacles escamotables de la série Optima HRR-HS-CT, testés en cas de collision, sont spécialement conçus pour les points d'entrée qui présentent une menace d'attaque de véhicule ou pour ceux qui ont des exigences de sécurité élevées. S'il existe une menace d'attaque de véhicule en plus du contrôle d'accès du véhicule dans les applications de haute sécurité, Les obstacles escamotables testés en cas de collision sont la solution unique et l'un des systèmes les plus sûrs. Même si l'attaque provient de véhicules de fort tonnage et à grande vitesse, le véhicule ne peut pas continuer à rouler en raison des dommages causés à l'avant, aux roues et au dessous du véhicule.

Les obstacles escamotables Optima HRR-HS-CT sont soumis à des tests de collision et sont certifiés PAS68 : V/7500[N3]/80/90:0.0/6.15 (Cela signifie que M50-P1 "pénétration zéro" selon la norme américaine qui est équivalente à la norme ASTM F2656-07). L'unité d'entraînement est électro-hydraulique, mais en cas de panne de courant, l'obstacle escamotable peut être abaissé ou levé manuellement à l'aide d'une pompe manuelle. Avec l'aide de l'automate Optima, la fonction d'élévation ou d'abaissement peut être réalisée par tout type de lecteur de cartes, de lecteurs biométriques tels que les empreintes digitales ou la forme de la main, la radiocommande, l'interrupteur à clé marche/arrêt, etc. En outre, des accessoires de sécurité tels que des détecteurs à boucle inductive, des feux clignotants ou des feux de circulation rouge/vert peuvent être intégrés très facilement dans le système.

STRUCTURE EN ACIER

Les principaux éléments mécaniques formant la construction sont une plaque supérieure de 10 mm très résistante et un cadre constitué de tôles et de plaques métalliques solides. Cette conception mécanique sophistiquée permet au obstacle escamotable de résister à un minimum de 50 tonnes de charges par essieu. En outre, en cas de collision, les barres de liaison transmettent l'impact directement à la fondation, ce qui contribue à protéger la structure en acier.

La construction en acier peut être sablée ou galvanisée à chaud (sur demande). La couleur standard est le jaune RAL1028 / le noir RAL9005.

UNITÉ DE PUISSANCE HYDRAULIQUE ET ÉLECTRONIQUE DE CONTRÔLE

La pression de fonctionnement normale est d'environ 80-120 bars. Des refroidisseurs ou des réchauffeurs peuvent être intégrés à l'unité de puissance hydraulique en option. L'électronique de contrôle utilisée dans le bloqueur hydraulique est le contrôleur Optima PLC. Deux claviers avec arrêt d'urgence sont standard ; un de bureau, l'autre étant intégré à l'unité de puissance hydraulique.

CONDITIONS ENVIRONNEMENTALES ET BESOINS EN ÉNERGIE

Entre -15°C et + 65°C, 95% d'humidité sans condensation ; 380V, 3 phases, 50-60 Hz (ou 220V/440V/etc., triphasé, 50-60 Hz, en option par transformateur).

ACCESSOIRES INCLUS

- ➔ Feux de circulation rouge/vert avec un poteau en acier.
- ➔ Détecteur à boucle de sécurité pour deux véhicules.

MODÈLES

- ➔ Hauteur élevée : 1100mm.
- ➔ Largeur : 1500mm-6000mm.

ACCESSOIRES OPTIONNELS

- Feux clignotants devant le barrage routier.
- Construction de protection (tubulaire) autour de l'unité d'entraînement.
- Accumulateur hydraulique.
- Transformateur pour convertir la puissance.
- Alimentation électrique sans interruption (UPS).
- Moteur et pompe à courant continu avec batteries sèches.
- Il est possible de faire fonctionner le système en utilisant un panneau solaire avec un moteur à courant continu.
- Refroidisseurs ou réchauffeurs.
- Pompe de drainage submersible.
- Alarme de mauvais sens.
- Alarme de vitesse élevée.
- Différentes couleurs.
- Galvanisation à chaud.
- SCADA ou tout autre système de contrôle : Il est possible de modifier et de vérifier la position du bloqueur de route avec un panneau de contrôle à écran tactile, des appareils mobiles (ios-android), un ordinateur, etc.

DIMENSIONNEMENT PRINCIPAL

