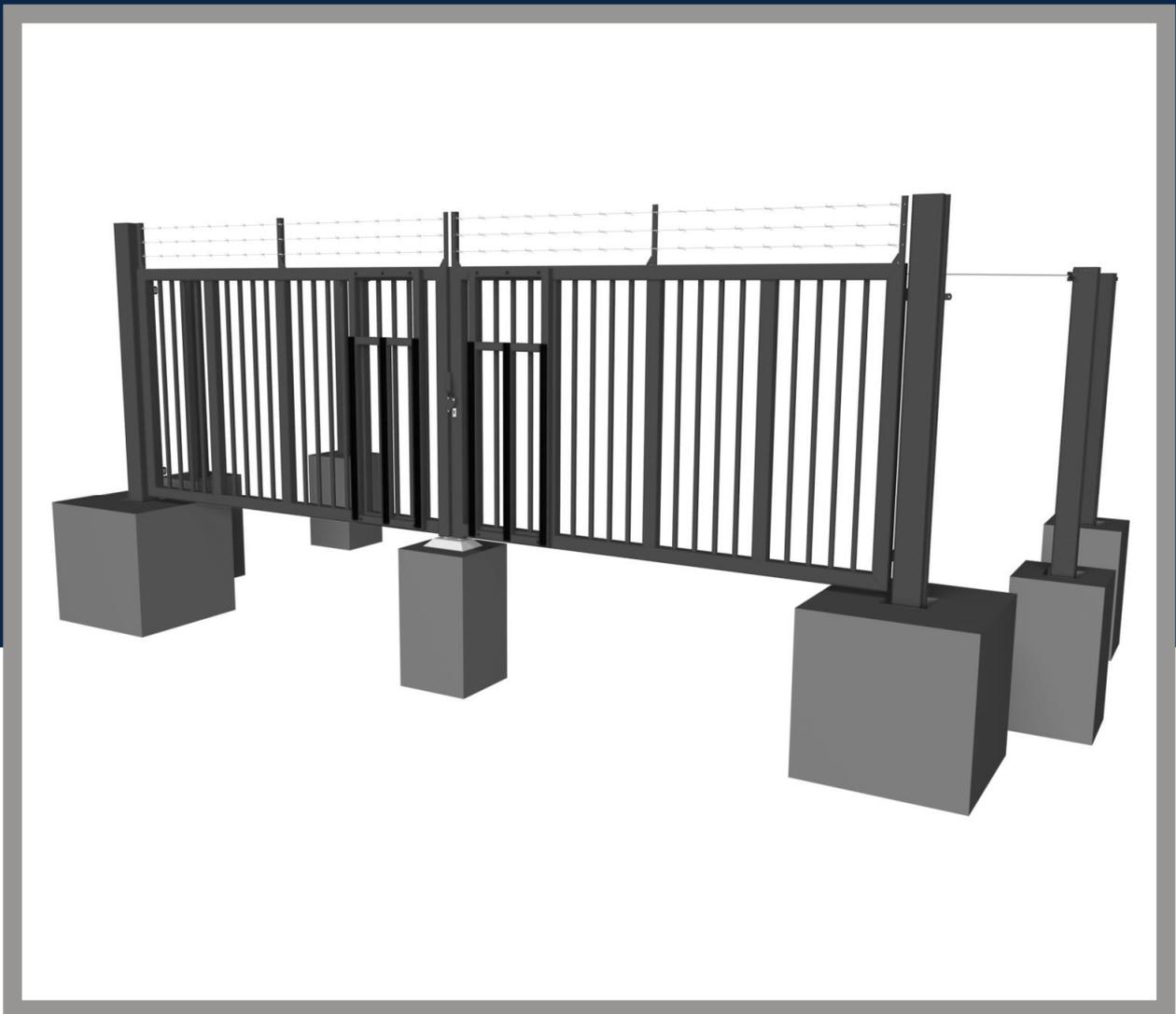


DREHFLÜGELTOR DFT-2HC ZWEIFLÜGELIG-KRAFTBETÄTIGT



Havarie- / Crashtor mit Anfahr Schnellöffnung

DFT-2HC HAVARIE-/CRASHTOR

Zweiflügelige Crash- bzw. Havarietore mit Anfahr Schnellöffnung DFT-2HC sind eine Speziallösung beweglicher Abschlüsse eines Areals für den **Havariefall**. Die Toröffnung erfolgt im Notfall nicht über eine Schlüsselöffnung und Bewegung per Hand, sondern über einen leichten **Anprall mit einem Rettungsfahrzeug**. Das Crash- bzw. Havarietor DFT-2HC wird für diesen Zweck mit einem verstärkten Anprallrahmen mit Kunststoffleisten und einem Hebelverschluss mit Sollbruchstelle für die Anfahröffnung ausgestattet. Zugpfosten mit Seilumlenkung und Fallgewichten sowie Pfosten und Fangeinrichtung ergänzen das System eines schnellen selbstständigen Öffnens bei gleichzeitiger Verhinderung des Zurückschlagens der Torflügel. Die Toröffnung erfolgt prinzipiell in Rettungsrichtung. Durch das Aufschwenken der Torflügel wird räumlicher Platz der Grundstücksfläche benötigt, der in der Gestaltung der Einfahrt, insbesondere beim Straßen- Läng- und Quergefälle Berücksichtigung finden muss. Diese kreisförmigen Schwenkbereiche –die Größe richtet sich nach der Flügelteilung oder der Durchfahrtschwenkbereichen– sind immer freizuhalten und für die Bewirtschaftung des Grundstücks verbraucht. DFT-2HC-Drehflügeltore lassen sich dennoch an Ihren Einsatzzweck anpassen: Die zwei Torflügel bestehend aus Standflügel mit Feststelleinrichtung und Gehflügel mit Bediengarnitur und Profilzylinderschloss, sind immer symmetrisch geteilt. Straßenquergefälle können in der Konstruktion in Grenzen angepasst werden. Zusatzfunktionen, wie Übersteigschutz können problemlos integriert werden, solange sie nicht seitlich ausladen (Konflikt Zaunanschluss bzw. Einengung Lichtraumprofil). Der Öffnungswinkel ist flexibel von mindestens 90° bis maximal 110° festlegbar. DFT-2HC-Drehflügeltore sind hauptsächlich für den Havariefall konzipiert. Der zeitgemäße Mehrwert besteht in einem optimalen Schutz der Liegenschaftsgrenze verbunden mit einer schlüssellosen und quasi verzögerungsfreien Havarieöffnung, wenn es bei der Rettung auf jede Sekunden ankommt. Durch die einfache und robuste Bauweise können bestehende bewegliche Abschlüsse in Rettungswegen ohne großen baulichen Aufwand nachgerüstet werden.

Attribute

- Zuverlässige Sicherung von Außenbereichen und Freigeländen
- Großer räumlicher Platzbedarf durch ausladenden Flügelschwenkbereich
- Leichte, selbsterklärende Bedienung
- Robuste Bauart
- Hohe Beständigkeit gegen Umwelteinflüsse
- Flexibel in Breite und Höhe
- Zahlreiche Optionen, zum Beispiel: Anpassung Straßengefälle, Übersteigschutz,
- Preiswerteste Torlösung für Havarietore

DFT-2HC HAVARIE-/CRASHTOR

Anwendung: Drehflügeltore **DFT-2HC** mit der Zusatzfunktion einer Anfahrtschnellöffnung kommen hauptsächlich zur Ausführung, wenn: die Tore im Normalfall immer geschlossen und ausschließlich durch Sonderfahrzeuge (Feuerwehr / Bergedienst) benötigt werden.

- Industrieanlagen und Kraftwerke
- Militärische Einrichtungen
- Versorgungsanlagen
- Flughäfen (Havarie)

Ausführungsvarianten / Bezeichnungen:

DFT-2HC: Drehflügeltor 2flügelig, handbetätigt, symmetrisch geteilt (1/2 zu 1/2)

Kenndaten:

| | DFT-2HC 5500 | DFT-2H 6500 |
|------------------------|--|--|
| Lichte Weite | 5.500 mm | 6.500 mm |
| Öffnungsbreite | 5.080 mm | 6.080 mm |
| Torhöhe | bis 3.000 mm | bis 3.000 mm |
| Bodenfreiheit | i. M. 70 mm | i. M. 70 mm |
| Torpfosten | QR 150 mm | QR 150 mm |
| Zugpfosten | QR 150 mm | QR 150 mm |
| Fangpfosten | QR 150 mm | QR 150 mm |
| Torbänder | M24 | M24 |
| Rahmen | QR 100 mm | QR 100 mm |
| Versteifung | RR 100/80 mm | RR 100/80 mm |
| Anprallrahmen | QR 60 mm | QR 60 mm |
| Standardfüllung | QR 30 mm | QR 30 mm |
| Stababstand | max 120 mm | max 120 mm |
| Verschuß | Hebelverschluss mit Sollbruchstelle | Hebelverschluss mit Sollbruchstelle |

DFT-2HC HAVARIE-/CRASHTOR

Das **zweiflügelige Drehflügeltore DFT-2HC** wird als Montageeinheit vorgefertigt, bestehend aus Gehflügel, Standflügel, Torpfosten mit verstellbaren Torbänder sowie Zaunanschlüssen und der Feststelleinrichtung bestehend aus Zug- und Fangpfosten.

Die zwei **Torblätter** sind verwindungssteif geschweißt und den statischen Erfordernissen entsprechend dimensioniert. Die Torfüllung ist zwischen Ober- und Unterholm eingeschweißt (Stababstand max. 120 mm). Der **Gehflügel** wird mit Einsteckschloss und einem speziellen Hebelverschluss, der **Standflügel** wird mit einem federgelagerten Feststelleinrichtung versehen, damit ein entriegeln oder aushebeln im verschlossenen Zustand nicht möglich ist. Die Anordnung der Schließleiste oder des Anschlags ist abhängig von der Öffnungsrichtung des Tores (Öffnung auswärts: Schließleiste am Gehflügel; Öffnung einwärts: Schließleiste am Standflügel).

Die **Anprallrahmen** sind an den Torflügeln vormontiert. Jeder Torflügel besitzt 3 vertikale und 1,50 m lange Anpralleisten aus Kunststoff, um Beschädigungen an Einsatzfahrzeugen weitgehend zu vermeiden.

Die **Torpfosten**, regendicht verschlossen, sind mit verstellbaren Torbändern ausgestattet und halten die Torblätter.

Die **Zugpfosten**, regendicht mit einem abnehmbaren Dach verschlossen, sind mit innenliegenden definierten Gewichten, Umlenkrollen und Zugseilen mit den Torblättern verbunden.

Die **Fangpfosten**, regendicht verschlossen, haben am Kopfende einen Klauenhebelverschluss, der den jeweiligen Torflügel automatisch arretiert. Im Fußbereich wird ein einstellbarer Gummipuffer montiert, der das Tor für Torsionskräften und Beschädigungen schützen soll.

Die **Verriegelung von Hand** erfolgt mittels solidem Hebelverschluss (PZ vorgerichtet) am Standflügel. Die Standflügelarretierung erfolgt über einen Treibriegel. Im geöffneten Zustand können beide Flügel über einen Treibriegel oder wahlweise Seitenfeststeller am Boden arretiert werden.

DFT-2HC HAVARIE-/CRASHTOR

TORWERK–Langzeit–Korrosionsschutz (4–Stufen–Verfahren)

| | | | | |
|-----------|--|--------------------------------|--------------------------------|-------------------------------------|
| Stahl roh | Stufe 1 Stahlkorn- Entrostung SA ₃ | Stufe 2 Verzinkung 100µm | Stufe 3 Grundierung 80µm | Stufe 4 Deckbeschichtung 80µm |
|-----------|--|--------------------------------|--------------------------------|-------------------------------------|

Schichtdicke 260 µm; Alle Anforderungen an Korrosionsschutzbelastungen nach DIN EN 12944–2 der Kategorie –C4, Schutzwirkung lang– werden erfüllt.

Erstklassige Oberflächenhaptik durch: luftdicht geschweißte Konstruktion, keine Zinklöcher in der Oberfläche, plangeschliffene Schweißnähte (Gehrungsecken) treten nach der Verzinkung nicht wieder hervor, keine Verwerfungen durch Zinklunker in der Oberfläche. Umweltschonendes Verfahren: keine Verwendung von Lösungsmitteln, Wiedergewinnung des Oversprays

Optionen und Zubehör:

Farbgestaltung / Beschriftung Torpfosten und Torblätter können in unterschiedlichen Farbtönen nach RAL/DB gestaltet werden.

Torüberwachung – Es können optional VdS– zugelassene Riegelschalt– und Magnetkontakte, nebst flexibler Kabelübergänge, UP– Montageräume und Leerrohranschlüsse eingerüstet werden.

Erdungsanschlüsse: Lasche an Torpfosten für Trennstelle FL30 oder Rd 10 mm (Dehn)
Flexible Massekabel mit Anschluss Torblatt/Torpfosten

Übersteigschutz / Unterkriechschutz

- Zackenleiste 45 mm hoch oder Stahlspitzen 50 x 10 mm, 50 mm Abstand
- Stacheldraht in ... Reihen an senkrechten Haltern (ca. 2 m Halterabstand)

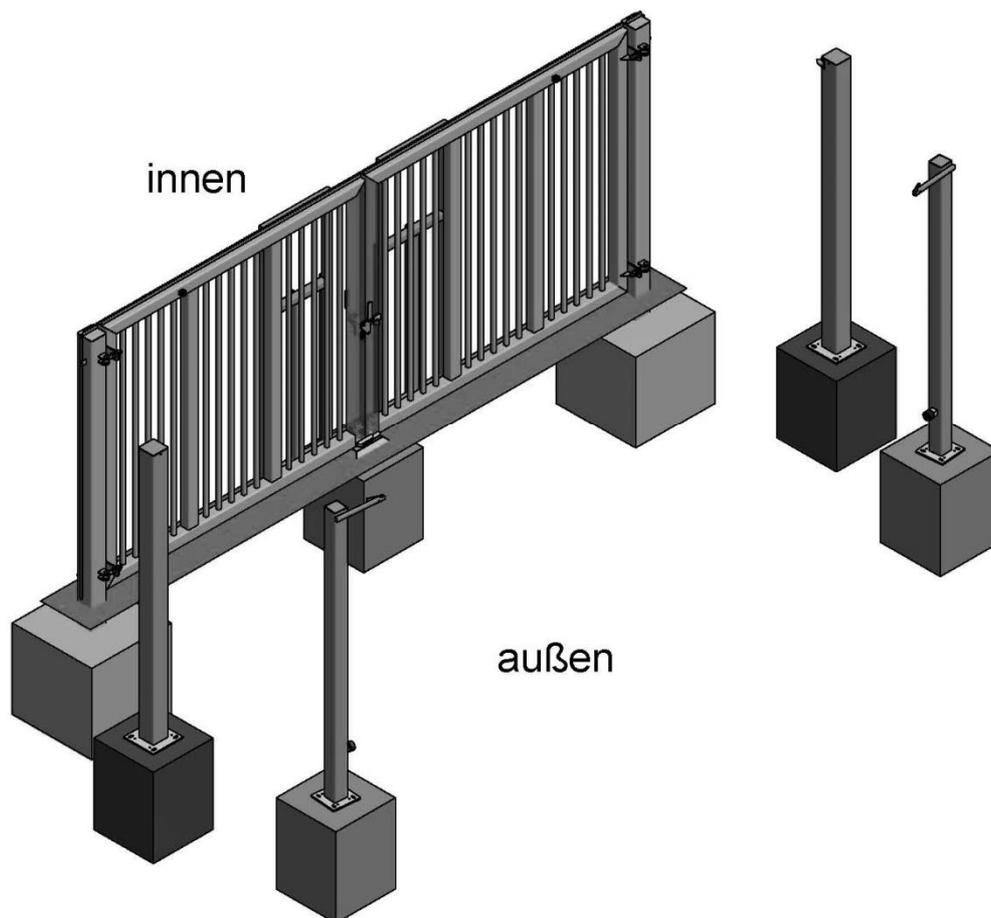
Torwerk–Montageservice / Anleitung:

Jedes konfigurierte **Drehflügeltor DFT–2HC** wird klassisch in Einzelbaugruppen geliefert. Die Torflügel und Torpfosten sind jeweils komplett vormontiert, werden aber getrennt gelagert angeliefert. Die Errichter/Monteur müssen jeweils die Torpfosten in die vorgefertigten Köcherfundamente flucht– und höhengerecht einbetonieren bzw. aufdübeln. Nach entsprechender Aushärtezeit werden die Torflügel an den verstellbaren Torbändern eingehängt und die Flügel so höhen– und fluchtgerecht eingestellt, dass das Tor satt aber klemmfrei

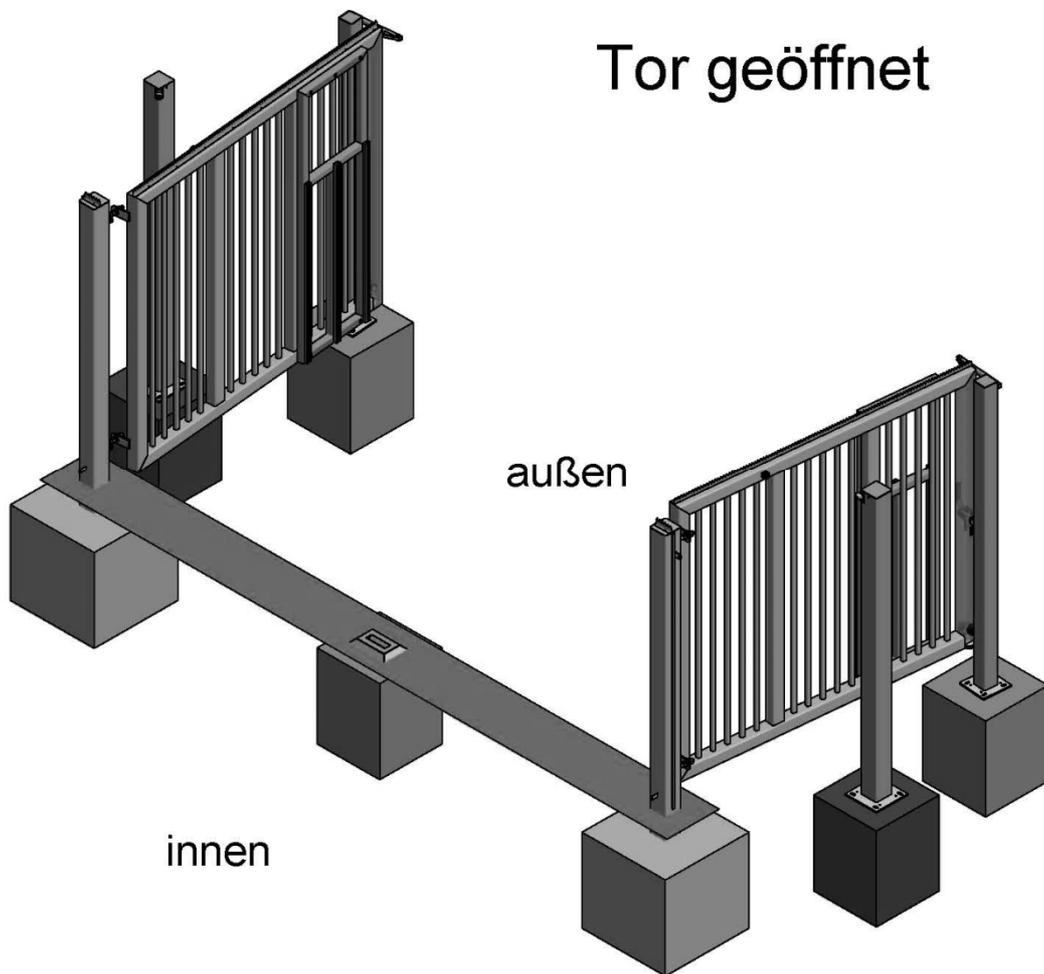
DFT-2HC HAVARIE-/CRASHTOR

verschließt und der Abstand zwischen äußeren Seitenholm und Torpfosten in etwa gleich groß ist. Erst jetzt wird die Bodenhülse für den Feststelleinrichtung des Standflügels fixiert und einbetoniert. Abschließend werden die Fang- und Zugpfosten versetzt. Es ist unbedingt darauf zu achten, dass der Öffnungswinkel erst an der Stelle begrenzt wird, wo die größtmögliche Durchfahrtsbreite erreicht und keine Unfallgefahr von den freistehenden Seitenfeststellern ausgehen kann (Stolperstellen bzw. Gefahrstelle Kfz). Werden an die Torpfosten Rollengeflechte (Maschendraht, Schweißgitter oder Spanndrähte) angeschlossen, ist darauf zu achten, dass Diagonal- oder Schrägstützen montiert werden, damit der Torverschluss stets einwandfrei funktionieren kann.

Tor geschlossen



DFT-2HC HAVARIE-/CRASHTOR



DFT-2HC HAVARIE-/CRASHTOR

