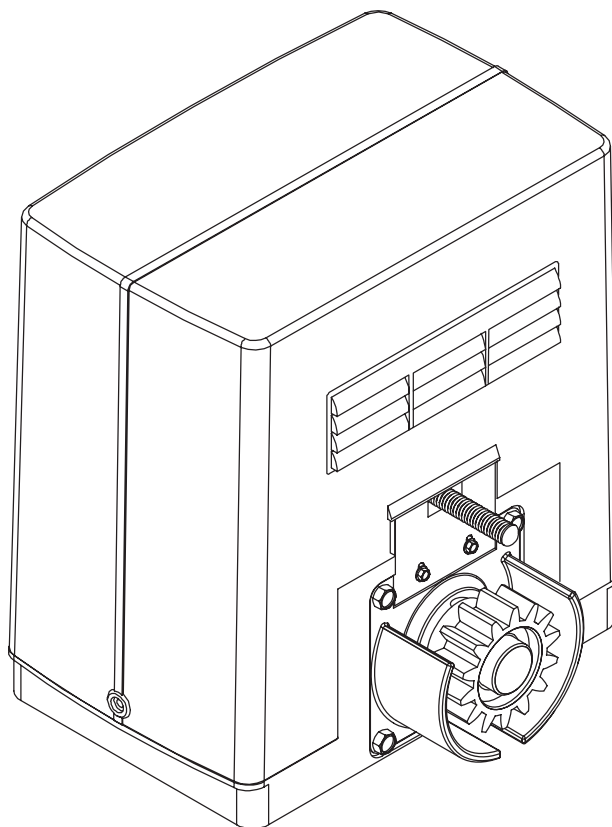


- I** ATTUATORE IN BASSA TENSIONE PER CANCELLI SCORREVOLI A CREMAGLIERA
- GB** LOW-VOLTAGE ACTUATOR FOR RACK SLIDING GATES
- F** ACTIONNEUR A BASSE TENSION POUR PORTAILS COULISSANTS A CREMAILLERE
- D** NIEDERSpannungsANtrieb FÜR ZAHNSTANGEN-SchiebetORE
- E** SERVOMOTOR DE BAJA TENSION PARA CANCELAS CORREDERAS DE CREMALLERA
- P** ACCIONADOR DE BAIXA TENSÃO PARA PORTÕES DE CORRER A CREMALLERA



DEIMOS BT + QSC D MA

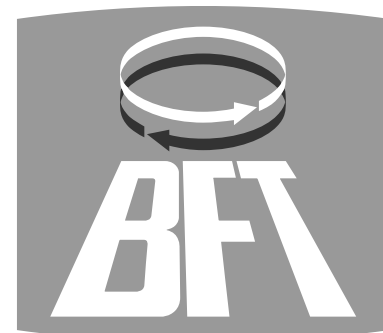


ISTRUZIONI D'USO E DI INSTALLAZIONE
INSTALLATION AND USER'S MANUAL
INSTRUCTIONS D'UTILISATION ET D'INSTALLATION
INSTALLATIONS-UND GEBRAUCHSANLEITUNG
INSTRUCCIONES DE USO Y DE INSTALACION
INSTRUÇÕES DE USO E DE INSTALAÇÃO



**AZIENDA CON SISTEMA
 DI GESTIONE INTEGRATO
 CERTIFICATO DA DNV
 = UNI EN ISO 9001:2000 =
 UNI EN ISO 14001:1996**

Via Lago di Vico, 44
 36015 Schio (VI)
 Tel.naz. 0445 696511
 Tel.int. +39 0445 696533
 Fax 0445 696522
 Internet: www.bft.it
 E-mail: sales@bft.it



**DICHIARAZIONE DI CONFORMITÀ / DECLARATION OF CONFORMITY / DÉCLARATION DE CONFORMITÉ
KONFORMITÄTSEKTLÄRUNG / DECLARACION DE CONFORMIDAD / DECLARAÇÃO DE CONFORMIDADE**
(Dir. 98/37/EEC allegato / annex / on annexe / anlage / adjunto / ficheiro IIB)

Fabbricante / Manufacturer / Fabricant / Hersteller / Fabricante / Fabricante:

BFT S.p.a.

Indirizzo / Address / Adresse / Adresse / Dirección / Endereço:

Via Lago di Vico 44
36015 - Schio
VICENZA - ITALY

- Dichiara sotto la propria responsabilità che il prodotto: / Declares under its own responsibility that the following product:
/Déclare sous sa propre responsabilité que le produit: / Erklärt auf eigene Verantwortung, daß das Produkt: / Declara, bajo su propia responsabilidad, que el producto: / Declara, sob a sua responsabilidade, que o produto:

Motoriduttore per cancelli scorrevoli mod. / Gearmotor for sliding gates mod. / Motoréducteur pour portails coulissants mod. /
Getriebemotor für Schiebetore Modell / Motorreductor para cancelas correderas mod. / Motoredutor para portões de correr mod.

DEIMOS BT

- È costruito per essere incorporato in un macchinario che verrà identificato come macchina ai sensi della DIRETTIVA MACCHINE. / Has been produced to be incorporated into a machinery, which will be identified as a machine according to the MACHINERY DIRECTIVE. / A été construit pour l'incorporation successive dans un équipement qui sera identifié comme machine conformément à la DIRECTIVE MACHINES. / Dafür konstruiert wurde, in ein Gerät eingebaut zu werden, das als Maschine im Sinne der MASCHINEN-DIREKTIVE identifiziert wird. / Ha sido construido para ser incorporado en una maquinaria, que se identificará como máquina de conformidad con la DIRECTIVA MAQUINAS. / Foi construído para ser incorporado numa maquinaria, que será identificada como máquina em conformidade com a DIRECTIVA MÁQUINAS
- È conforme ai requisiti essenziali di sicurezza delle Direttive: / It also complies with the main safety requirements of the following Directives: / Est conforme aux exigences essentielles de sécurité des Directives: / Es entspricht den grundlegenden Sicherheitsbedingungen der Direktiven: / Es conforme a los requisitos esenciales de seguridad de las Directivas: / Está conforme aos requisitos essenciais de segurança das Directivas:

BASSA TENSIONE / LOW VOLTAGE / BASSE TENSION / NIEDERSPANNUNG / BAJA TENSION / BAIXA TENSÃO 73/23/CEE, 93/68/CEE (EN60335-1 ('94)) (e modifiche successive / and subsequent amendments / et modifications successives / und ihren nachfolgende Änderungen / e modificações sucessivas / y modificaciones sucesivas).

COMPATIBILITÀ ELETTROMAGNETICA / ELECROMAGNETIC COMPATIBILITY / COMPATIBILITÉ ÉLECTROMAGNÉTIQUE / ELEKTROMAGNETISCHE KOMPATIBILITÄT / COMPATIBILIDAD ELECTROMAGNETICA / COMPATIBILIDADE ELECTROMAGNÉTICA 89/336/CEE, 91/263/CEE, 92/31/CEE, 93/68/CEE (EN 50081-1('92), EN61000-3-2('95)+EN61000-3-2/A1('98)+EN 61000-3-2/A2 ('98)+ EN 61000-3-2/A14('00), EN 61000-3-3('95), EN61000-6-2 ('00)) (e modifiche successive / and subsequent amendments / et modifications successives / und ihren nachfolgende Änderungen / e modificações sucessivas / y modificaciones sucesivas).


DIRETTIVA MACCHINE / MACHINERY DIRECTIVE / DIRECTIVE MACHINES / MASCHINEN-DIREKTIV / DIRECTIVA MAQUINAS / DIRECTIVA MÁQUINAS 98/37/CEE (EN 12453('01), EN 12445 ('01), EN12978 ('03)) (e modifiche successive / and subsequent amendments / et modifications successives / und ihren nachfolgende Änderungen / e modificações sucessivas / y modificaciones sucesivas).

APPARECCHIATURE RADIO / RADIO SETS / INSTALLATIONS RADIO / RADIOAPPARATE / RADIOEQUIPOS / RADIOAPARELHOS 99/5/CEE (ETSI EN 301 489-3 (2000) + ETSI EN 301 489-1 (2000), ETSI EN 300 220-3 (2000)) (e modifiche successive / and subsequent amendments / et modifications successives / und ihren nachfolgende Änderungen / e modificações sucessivas / y modificaciones sucesivas).

- Si dichiara inoltre che è vietata la messa in servizio del prodotto, prima che la macchina in cui sarà incorporato, sia stata dichiarata conforme alle disposizioni della DIRETTIVA MACCHINE. / We also declare that it is forbidden to start the product before the machinery into which it will be incorporated is declared in compliance with the prescriptions of the MACHINERY DIRECTIVE. / Nous déclarons en outre que la mise en service du produit est interdite, avant que la machine où il sera incorporé n'ait été déclarée conforme aux dispositions de la DIRECTIVE MACHINES. / Es wird außerdem erklärt, daß die Inbetriebnahme des Produkts verboten ist, solange die Maschine, in die es eingebaut wird, nicht als mit den Vorschriften der MASCHINEN-DIREKTIVE konform erklärt wurde. / Se declara, además, que está prohibido instalar el producto antes de que la máquina en la que se incorporará haya sido declarada conforme a las disposiciones de la DIRECTIVA MAQUINAS / Declaramos, além disso, que é proibido instalar o produto, antes que a máquina em que será incorporada, tenha sido declarada conforme às disposições da DIRECTIVA MÁQUINAS

SCHIO, 03/05/2004

Il Rappresentante Legale / The legal Representative
Le Représentant Légal / Der gesetzliche Vertreter
El Representante Legal / O Representante legal


(GIANCARLO BONOLLO)

Nous vous remercions pour avoir choisi ce produit. Nous sommes certains qu'il vous offrira les performances que vous souhaitez. Lisez attentivement la brochure "Avertissements" et le "Manuel d'instructions" qui accompagnent ce produit, puisqu'ils fournissent d'importantes indications concernant la sécurité, l'installation, l'utilisation et l'entretien. Ce produit est conforme aux règles reconnues de la technique et aux dispositions de sécurité. Nous certifions sa conformité avec les directives européennes suivantes: 89/336/CEE, 73/23/CEE, 98/37/CEE (et modifications successives).

1) GÉNÉRALITÉS

L'actionneur **DEIMOS BT-MA** offre de grandes possibilités d'installation, grâce à la position très basse du pignon, à la compacité de l'actionneur et au réglage de la hauteur et de la profondeur dont il dispose. Le limiteur de couple électronique, réglable, assure la sécurité contre l'écrasement. La manoeuvre manuelle d'urgence se fait avec une facilité extrême à travers une poignée. L'arrêt à la fin de course est contrôlé par des microinterrupteurs électromécaniques. L'unité de commande est incorporée. La centrale effectue le contrôle du relais de marche et des dispositifs de sécurité (cellules photoélectriques, barre palpeuse etc.) avant d'effectuer chaque manoeuvre.

Le tableau de commande incorporé effectue le contrôle des relais de marche et des dispositifs de sécurité (cellules photoélectriques, détecteur de présence), avant d'exécuter toute manoeuvre.

Les accessoires en option suivants sont disponibles:

- Kit batterie de secours mod. SBBAT

Elle peut être incorporée dans l'actionneur et elle permet le fonctionnement de la motorisation même en cas de faute d'électricité pour une brève période.

- Poignée de déblocage mod. MSC (fig.2)

Poignée de déblocage fixe avec clé personnalisée.

2) SECURITE

La motorisation, si installée et utilisée correctement, est conforme au degré de sécurité demandé. Il est toutefois conseillé de respecter ces quelques règles de conduite afin d'éviter tout inconvénient ou accident. Avant d'utiliser la motorisation, lire attentivement les instructions d'utilisation et les conserver en cas de besoin.

- Tenir les enfants, les personnes et les choses hors du rayon d'action de la motorisation, particulièrement pendant le fonctionnement.
- Ne pas laisser les radio commandes ou d'autres dispositifs de commande à la portée des enfants, afin d'éviter des actionnements involontaires de la motorisation.
- Ne pas contraster volontairement le mouvement du portail.
- Ne pas chercher à ouvrir manuellement le portail si l'actionneur n'a pas été déblocqué avec la poignée de déblocage spéciale.
- Ne pas modifier les composants de la motorisation.
- En cas de mauvais fonctionnement, couper l'alimentation, activer le déblocage d'urgence afin de permettre l'accès et demander l'intervention d'un technicien qualifié (installateur).
- Pour toute opération de nettoyage extérieur, couper l'alimentation de ligne et, si présent, au moins un pôle des batteries.
- Nettoyer les optiques des cellules photoélectriques et les dispositifs de signalisation lumineuse. S'assurer que des branches ou des arbustes ne dérangent pas les dispositifs de sécurité (cellules photoélectriques).
- Pour toute intervention directe sur la motorisation, s'adresser à du personnel qualifié (installateur).
- Chaque année, faire contrôler la motorisation par du personnel qualifié.

3) DEBLOCAGE MANUEL

Le déblocage manuel ou d'urgence doit être activé si on doit ouvrir manuellement le portail ou dans tous les cas de mauvais fonctionnement ou de fonctionnement anormal de la motorisation. Pour effectuer la manoeuvre d'urgence, il faut:

- Insérer la clé standard dans son logement (fig. 1) et la tourner dans le sens contraire à celui des aiguilles d'une montre (90°), puis tourner la poignée de déblocage dans le sens des aiguilles d'une montre pour toute sa course. De cette façon le pignon devient fou, ce qui permet l'ouverture manuelle du portail.

Attention: Ne pas pousser violemment le vantail du portail, mais l'accompagner pour toute sa course.

- Pour rétablir la commande motorisée, tourner la poignée dans le sens contraire à celui des aiguilles d'une montre pour toute sa course, puis tourner la clé standard dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à l'arrêt. Ranger la clé dans un lieu sûr et connu par les personnes concernées.

Si la poignée de déblocage avec clé personnalisée est appliquée (fig. 2), agir comme suit:

- Insérer la clé personnalisée dans la serrure, tourner la clé dans le sens contraire à celui des aiguilles d'une montre pour 90°.
- Tourner la poignée de déblocage dans le sens des aiguilles d'une montre (fig. 2) jusqu'à son arrêt. De cette façon le pignon devient fou, ce qui permet l'ouverture manuelle du portail.
- Pousser manuellement le vantail du portail en l'accompagnant pour toute sa course.

La clé ne peut pas être enlevée de la serrure tant que la poignée n'est pas reportée dans sa position initiale (actionnement motorisé).

- Pour rétablir la commande motorisée, tourner la poignée dans le sens contraire à celui des aiguilles d'une montre pour toute sa course, reporter la clé en position de fermeture, puis enlever la clé et la ranger dans un lieu sûr et connu par les personnes concernées.

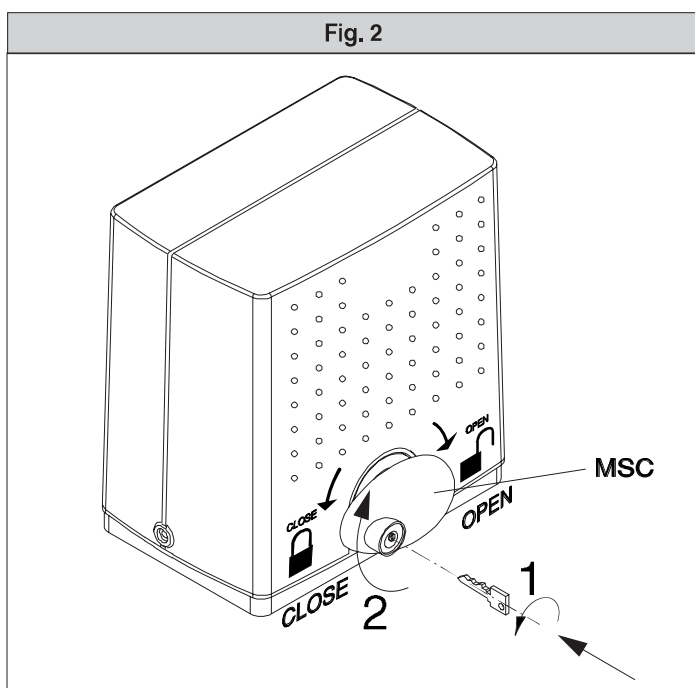
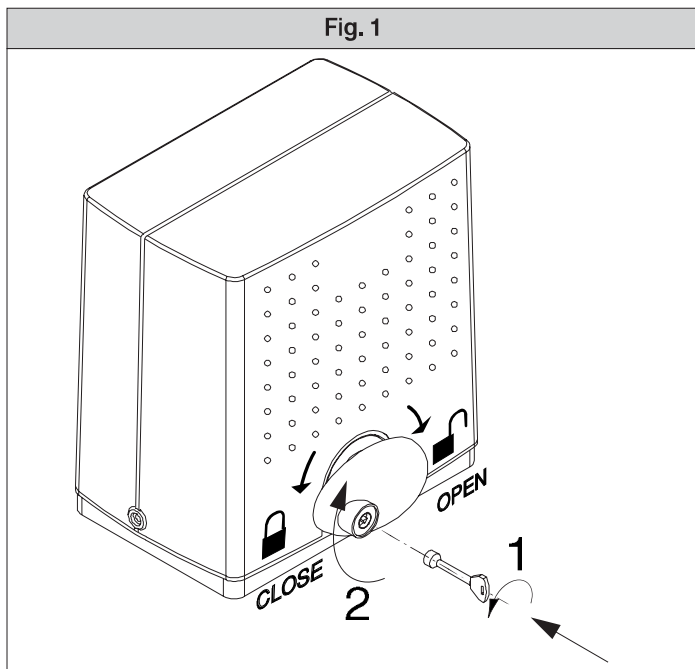
4) ENTRETIEN ET DEMOLITION

L'entretien de l'installation doit être effectué régulièrement de la part de personnel qualifié. Les matériaux constituant l'appareillage et son emballage doivent être mis au rebut conformément aux normes en vigueur. Les piles constituent des déchets spéciaux.

AVERTISSEMENTS

Le bon fonctionnement de l'actionneur n'est assuré que si les données fournies dans ce manuel sont respectées. Le constructeur ne répond pas pour les dommages provoqués par le non respect des normes d'installation et des indications fournies dans ce manuel.

Les descriptions et les figures de ce manuel n'engagent pas le constructeur. En laissant inaltérées les caractéristiques essentielles du produit, la Société se réserve le droit d'apporter à n'importe quel moment les modifications qu'elle juge opportunes pour améliorer le produit du point de vue technique, commercial et de construction, sans s'engager à mettre à jour cette publication.



Nous vous remercions pour avoir choisi ce produit. Nous sommes certains qu'il vous offrira les performances que vous souhaitez. Lisez attentivement la brochure "Avertissements" et le "Manuel d'instructions" qui accompagnent ce produit, puisqu'ils fournissent d'importantes indications concernant la sécurité, l'installation, l'utilisation et l'entretien. Ce produit est conforme aux règles reconnues de la technique et aux dispositions de sécurité. Nous certifions sa conformité avec les directives européennes suivantes: 89/336/CEE, 73/23/CEE, 98/37/CEE (et modifications successives).

1) GÉNÉRALITÉS

L'actionneur **DEIMOS BT-MA** offre de grandes possibilités d'installation, grâce à la position très basse du pignon, à la compacité de l'actionneur et au réglage de la hauteur et de la profondeur dont il dispose. Le limiteur de couple électronique, réglable, assure la sécurité contre l'écrasement. La manoeuvre manuelle d'urgence se fait avec une facilité extrême à travers une poignée. L'arrêt à la fin de course est contrôlé par des microinterrupteurs électromécaniques. L'unité de commande est incorporée. La centrale effectue le contrôle du relais de marche et des dispositifs de sécurité (cellules photoélectriques, barre palpeuse etc.) avant d'effectuer chaque manoeuvre.

Le tableau de commande incorporé effectue le contrôle des relais de marche et des dispositifs de sécurité (cellules photoélectriques, détecteur de présence), avant d'exécuter toute manoeuvre.

Le motoréducteur (fig. 1) est constitué de:

- M** Moteur.
- R** Réducteur à vis sans fin - roue hélicoïdale.
- F** Groupe fins de course électromécanique.
- P** Pignon.
- S** Mécanisme de déblocage.

QSC-D Tableau de commande.

Les accessoires en option suivants sont disponibles:

- **Kit batterie de secours mod. SBBAT**

Elle peut être incorporée dans l'actionneur et elle permet le fonctionnement de la motorisation même en cas de faute d'électricité pour une brève période.

L'emballage comprend (fig. 1):

- 2 batteries de secours (réf. B).
- 1 base porte-batteries (réf. BB).
- 1 carte de chargement des batteries (réf. SBS).
- Manuel d'instructions pour le montage.
- Boîte visserie et câblages divers.

- **Poignée de déblocage mod. MSC** (fig. 18)

Poignée de déblocage fixe avec clé personnalisée.

2) SECURITE GENERALE

ATTENTION! Une installation erronée ou une utilisation impropre du produit peuvent provoquer des lésions aux personnes et aux animaux ou des dommages aux choses.

- Lisez attentivement la brochure "Avertissements" et le "Manuel d'instructions" qui accompagnent ce produit, puisqu'ils fournissent d'importantes indications concernant la sécurité, l'installation, l'utilisation et l'entretien.
- Eliminer les matériaux d'emballage (plastique, carton, polystyrène etc.) selon les prescriptions des normes en vigueur. Ne pas laisser des enveloppes en nylon et polystyrène à la portée des enfants.
- Conserver les instructions et les annexer à la fiche technique pour les consulter à tout moment.
- Ce produit a été conçu et réalisé exclusivement pour l'utilisation indiquée dans cette documentation. Des utilisations non indiquées dans cette documentation pourraient provoquer des dommages au produit et représenter une source de danger pour l'utilisateur.
- La Société décline toute responsabilité dérivée d'une utilisation impropre ou différente de celle à laquelle le produit a été destiné et qui est indiquée dans cette documentation.
- Ne pas installer le produit dans une atmosphère explosive.
- Les éléments constituant la machine doivent être conformes aux Directives Européennes suivantes: 89/336/CEE, 73/23/CEE et modifications successives. Pour tous les Pays en dehors du Marché Commun, outre aux normes nationales en vigueur il est conseillé de respecter également les normes indiquées ci-haut afin d'assurer un bon niveau de sécurité.
- La Société décline toute responsabilité en cas de non respect des règles de bonne technique dans la construction des fermetures (portes, portails etc.), ainsi qu'en cas de déformations pouvant se produire pendant l'utilisation.
- L'installation doit être conforme aux prescriptions des Directives Européennes: 89/336/CEE, 73/23/CEE, 98/37 CEE et modifications successives.
- Couper l'alimentation électrique avant d'effectuer n'importe quelle intervention sur l'installation. Débrancher aussi les éventuelles batteries de secours.
- Prévoir sur la ligne d'alimentation de la motorisation un interrupteur ou un magnétothermique omnipolaire avec distance d'ouverture des contacts égale ou supérieure à 3,5 mm.
- Vérifier qu'en amont de la ligne d'alimentation il y a un interrupteur différentiel avec seuil de 0,03A.

- Vérifier si l'installation de terre est effectuée correctement: connecter toutes les parties métalliques de la fermeture (portes, portails etc.) et tous les composants de l'installation dotés de borne de terre.
- Appliquer tous les dispositifs de sécurité (cellules photoélectriques, barres palpeuses etc.) nécessaires à protéger la zone des dangers d'écrasement, d'enlèvement, de cisaillement.
- Appliquer au moins un dispositif de signalisation lumineuse (feu clignotant) en position visible, fixer à la structure un panneau de Attention.
- La Société décline toute responsabilité en matière de sécurité et de bon fonctionnement de la motorisation si des composants d'autres producteurs sont utilisés.
- Utiliser exclusivement des pièces originales pour n'importe quel entretien ou réparation.
- Ne pas effectuer des modifications aux composants de la motorisation si non expressément autorisées par la Société.
- Informer l'utilisateur de l'installation sur les systèmes de commande appliqués et sur l'exécution de l'ouverture manuelle en cas d'urgence.
- Ne pas permettre à des personnes et à des enfants de stationner dans la zone d'action de la motorisation.
- Ne pas laisser des radio commandes ou d'autres dispositifs de commande à portée des enfants afin d'éviter des actionnements involontaires de la motorisation.
- L'utilisateur doit éviter toute tentative d'intervention ou de réparation de la motorisation et ne doit s'adresser qu'à du personnel qualifié.
- Tout ce qui n'est pas expressément prévu dans ces instructions, est interdit.
- L'installation doit être faite en utilisant des dispositifs de sécurité et des commandes conformes à la norme EN 12978.

3) CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

3.1) Actionneur DEIMOS BT-MA

Alimentation:..... monophasée 230V ±10%, 50Hz (*)
 Moteur:..... 24Vdc
 Tours du moteur:..... 3500min⁻¹
 Puissance absorbée:..... 70W
 Courant maxi absorbé:..... 0.5A (23Vac) - 1A (110Vac)
 Rapport de réduction:..... 1/44
 Tours à la sortie:..... 79min⁻¹
 Module pignon:..... 4mm (14 dents)
 Vitesse du vantail:..... 12m/min
 Poids maxi du vantail:..... 5000N (≈300kg)
 Couple maxi:..... 20Nm
 Réaction au choc:..... Limiteur de couple électronique
 Lubrification:..... Graisse permanente
 Manoeuvres manuelle:..... Déblocage mécanique avec poignée
 N° de manoeuvres en 24 heures:..... 30
 Unité de commande:..... incorporée
 Batteries de secours (en option):..... 2 batteries de 12V 1,2Ah
 Conditions ambiantes:..... de -15°C à +40°C
 Degré de protection:..... IP24
 Bruit:..... < 70dBA
 Poids de l'opérateur:..... 7kg (≈ 70N)
 Dimensions:..... Voir fig.2
 (*) Tensions spéciales d'alimentation sur demande.

3.2) Caractéristiques techniques de l'unité de commande QSC-D (Fig. 17)

Alimentation des accessoires:..... 24Vac (180 mA)
 Réglage ampèrestop:..... en fermeture et en ouverture
 Temps de fermeture automatique:..... de 3 à 120s
 Temps de travail:..... 2 min
 Temps d'ouverture piétons:..... 7s fixe
 Pause inversion:..... 1s environ
 Connexion feu clignotant:..... 24V maxi 25W
 Fusibles:..... Voir fig.17
 Réglage des paramètres et options:..... par touches ou **UNIPRO**
 Radiorécepteur Rolling-Code incorporé:..... fréquence 433.92MHz
 Code par:..... Algorithme Rolling-Code
 N° combinaisons:..... 4 milliards
 Impédance antenne:..... 50Ohm (RG58)
 N° maxi radio commandes mémorisables:..... 64

3.3) Versions des émetteurs utilisables:

tous les émetteurs anti-scanner (également appelés Rolling Code, code



variable ou dynamique) compatibles avec

4) VERIFICATIONS PRELIMINAIRES

Avant d'effectuer n'importe quelle opération d'installation, s'assurer que la structure du portail est conforme aux prescriptions des normes en vigueur, et en particulier:

- Le rail de coulissement du portail doit être linéaire, horizontal, et les roues doivent être aptes à supporter le poids du portail.
- Le portail doit pouvoir être déplacé facilement de façon manuelle sur toute sa course et aucune embardée latérale excessive ne doit se vérifier.
- Le guidage supérieur doit permettre le jeu exact avec le portail afin d'assurer un mouvement régulier et silencieux.

- Les butées d'arrêt en ouverture et en fermeture doivent être positionnées.
- La position établie pour la fixation du motoréducteur doit permettre d'effectuer la manoeuvre d'urgence d'une façon facile et sûre. Si les éléments vérifiés ne répondent pas aux conditions exposées ci-haut, il faudra les réparer ou, si nécessaire, les remplacer.

ATTENTION: Se rappeler que la motorisation sert à faciliter l'utilisation du portail et ne résout pas les problèmes dus à une installation défectueuse ou erronée ou à un entretien insuffisant du portail.

Ôter le produit de l'emballage et en vérifier l'intégrité. Si le produit n'est pas en parfait état, il faut s'adresser au revendeur. Se rappeler d'éliminer ses composants (carton, polystyrène, nylon etc.) selon les dispositions des normes en vigueur.

5) ANCRAGE DE LA PLAQUE D'ASSISE

5.1) Position standard

- Creuser un trou pour effectuer la coulée de béton où il faudra plonger les tire-fonds de la plaque d'assise pour la fixation du groupe réducteur (fig.3). Si le rail de coulissement existe déjà, le trou doit être réalisé en partie aussi dans la coulée de fondation du rail. De cette façon, un affaissement éventuel de la coulée de fondation du rail fera baisser aussi la base du motoréducteur en maintenant ainsi le jeu entre le pignon et la crémaillère (environ 1-2 mm).
- Positionner la plaque d'assise en respectant les mesures indiquées dans la fig.4.
- Le symbole du pignon estampillé sur la plaque d'assise doit être visible et orienté vers le portail. Ceci assure aussi la correcte position des conduites pour les câbles électriques.
- Laisser les tuyaux souples prévus pour le passage des connexions électriques saillants de la plaque d'assise.
- Pour maintenir dans la bonne position la plaque d'assise pendant la pose, il peut être utile de souder deux plaques en fer sous le rail, sur lesquelles l'on soudera ensuite les tire-fonds (fig.3).
- Effectuer une coulée de béton, de telle façon à ce que la coulée de la plaque d'assise constitue un corps unique avec celle du rail du portail.
- Contrôler soigneusement:
Les mesures de positionnement.
Le parfait nivellement de la plaque d'assise.
Les 4 filets des goujons ne doivent pas présenter des résidus de béton.
Laisser la coulée se durcir.

5.2) Autres positions

Le motoréducteur peut être positionné en plusieurs manières. A titre d'exemple, dans la fig.5 est représenté un type d'installation particulier.

Si le motoréducteur n'est pas fixé au niveau du rail de coulissement (**Position standard**), il faudra garantir une fixation sûre du motoréducteur en relation aussi à la position du portail, de telle façon à maintenir un jeu exact (1-2 mm) entre la crémaillère et le pignon. Il faut assurer le respect des normes de sécurité en vigueur en ce qui concerne les personnes, les animaux et les choses. Il faudra notamment éviter les risques d'accidents dus à l'écrasement dans la zone d'engrènement pignon-crémaillère, et d'autres risques mécaniques. **Tous les endroits critiques devront être protégés par des dispositifs de sécurité, selon les normes en vigueur.**

6) FIXATION DU MOTOREDUCTEUR

Lorsque la coulée s'est durcie, procéder comme suit en observant la fig.6:

- Positionner un écrou M10 dans chaque verboquet en maintenant une distance de la base d'au moins 25mm, pour permettre de baisser le motoréducteur à la fin de l'installation ou pour pouvoir effectuer des réglages ultérieurs du jeu entre le pignon et la crémaillère.
- Positionner une plaque "P" en dotation avec chaque couple de verboquets et, à l'aide d'un niveau, régler le plan dans les deux sens.
- Enlever le coffre et le carter couvre-vis au motoréducteur et positionner le groupe réducteur dans les quatre verboquets avec le pignon orienté vers le portail.
- Positionner les quatre rondelles et serrer les quatre écrous de blocage du motoréducteur.
- Régler la profondeur du motoréducteur en le faisant coulisser dans les fentes spéciales prévues à la base. Le fixer à une distance entre pignon et portail adéquate au type de crémaillère à installer. Les dents de la crémaillère doivent engrèner dans le pignon sur toute leur longueur. Au paragraphe "**Montage de la crémaillère**", nous fournissons les mesures et les modalités d'installation des types de crémaillère les plus courants.

7) MONTAGE DE LA CREMAILLERE

Une crémaillère avec module dents $m=4$ doit être fixée au portail. En ce qui concerne la longueur, celle-ci doit prévoir, outre à l'ouverture de passage, aussi la fixation des pattes pour l'actionnement des micros fin de course et la partie d'engrènement du pignon. Il existe plusieurs types de crémaillère, chacun se distinguant pour la portée et la manière de fixation au portail. Le constructeur met en commerce trois types de crémaillère, à savoir.

7.1) Mod. CFZ (Fig.8).

Crémaillère en fer zingué sect. 22x22mm - fournie en tronçons de 2 mètres - portée plus de 2000kg ($\approx 20000N$). Ces tronçons doivent être avant tout soudés à une cornière en fer, puis le tout doit être soudé au portail. La cor-

nière sert à maintenir une distance entre la crémaillère et le côté du portail et elle facilite en plus la phase de fixation au portail, même si ce dernier présente de légères embardées latérales. Dans les soudures d'union des différents tronçons de crémaillère, l'on conseille de placer un tronçon de crémaillère comme dans la fig.7, afin d'assurer le pas exact sur toute la longueur de la crémaillère.

7.2) Mod. CPZ (Fig.8).

Crémaillère en plastique - sect. 22x22mm - fournie en tronçons d'un mètre - portée maxi 500kg ($\approx 5000N$). Ce modèle doit être fixé au portail au moyen de vis normales ou de vis-tarauds. Dans ce cas aussi, il convient d'interposer un tronçon au contraire dans la jonction entre les différents tronçons, de telle façon à maintenir le pas exact des dents. Ce type de crémaillère est plus silencieux et permet d'effectuer des réglages en hauteur même après la fixation, au moyen des fentes prévues.

7.3) Mod. CVZ (Fig.8)

Crémaillère en fer zingué - sect. 30x12mm - fournie en tronçons d'un mètre - cales filetées à souder - portée maxi 2000kg ($\approx 20000N$). Après avoir fixé les cales au centre de chaque oeillet des différents tronçons de crémaillère, souder les cales au portail. Dans ce cas aussi, il convient de placer un tronçon au contraire dans les points de jonction des différents tronçons de crémaillère, afin d'assurer le pas exact des dents. Les vis qui fixent la crémaillère aux cales permettent des réglages en hauteur de la crémaillère.

7.4) Fixation de la crémaillère

Pour le montage de la crémaillère, procéder comme suit:

- Activer le déblocage d'urgence en tournant la poignée de déblocage spécialement prévue à cet effet (Voir le paragraphe "Manoeuvre d'urgence").
- Poser l'extrémité de la crémaillère sur le pignon de commande et effectuer la fixation (par soudage ou vis), au niveau du pignon en faisant coulisser le portail manuellement (fig. 9).
- En cas de portail irrégulier (cambrage latéral excessif), si le cambrage ne peut pas être corrigé, il faut interposer des cales entre la crémaillère et le portail, de telle façon à toujours assurer le centrage de la crémaillère par rapport au pignon (fig. 10).

DANGER - L'opération de soudage doit être effectuée par une personne compétente et dotée de tous les dispositifs de protection individuels prévus par les normes de sécurité en vigueur.

8) REGLAGE DU PIGNON

Une fois la fixation de la crémaillère terminée, il faudra régler le jeu crémaillère-pignon qui devra être de 2mm environ (fig.6): dans ce but, desserrer d'environ 2mm les quatre écrous M10 sous la base du motoréducteur et fixer ensuite les quatre écrous supérieurs. Assurer l'alignement et le centrage de la crémaillère-pignon (fig. 10).

ATTENTION - Se rappeler que la durée de la crémaillère et du pignon dépend d'une façon déterminante d'un correct engrènement.

9) FINS DE COURSE ELECTROMECANQUES

L'opération doit être effectuée avec le déblocage d'urgence activé et sans alimentation de secteur. Si les batteries sont présentes, débrancher au moins un pôle. Les patins qui commandent les fins de course doivent être positionnés aux extrémités de la crémaillère.

- Pousser manuellement le portail jusqu'à l'ouverture complète.
- Positionner le patin fin de course d'ouverture (fig.11) de telle façon qu'il intercepte le levier de commande du micro en le faisant déclencher. Après avoir déterminé la bonne position, serrer les vis du patin.
- Pousser manuellement le portail jusqu'à la fermeture complète.
- Positionner le patin fin de course de fermeture (fig.11) de telle façon qu'il intercepte le levier de commande du micro en le faisant déclencher. Après avoir déterminé la bonne position, serrer les vis du patin.
- Les patins doivent bloquer le portail avant que ce dernier n'intercepte les butées d'arrêt mécaniques situées sur le rail. Le réglage du patin fin de course de fermeture doit être fait de telle façon à laisser une marge d'environ 50mm entre le portail et le battant fixe, comme prévu par les normes de sécurité en vigueur ou bien appliquer une barre palpouse d'au moins 50mm d'épaisseur (fig.12).

10) BUTEES D'ARRET

DANGER - Le portail doit être doté des butées d'arrêt mécaniques en ouverture et en fermeture, qui empêchent la sortie du portail du guidage supérieur (fig.13); ces arrêts doivent être solidement fixés au sol, quelques centimètres au-delà du point d'arrêt électrique.

11) PREDISPOSITION DE L'INSTALLATION ELECTRIQUE

Prédisposer l'installation électrique comme indiqué à la fig.14, se référant aux normes en vigueur pour les installations électriques CEI 64-8, IEC364, harmonisation HD384 et autres normes nationales.

ATTENTION - Pour la connexion au secteur, utiliser un câble multipolaire ayant une section minimale 3x1,5mm² et du type prévu par les normes. (Par exemple, si le câble n'est pas protégé il doit être d'au moins H07 RN-F, alors que s'il est protégé il doit être d'au moins H05 VV-F avec une section de 3x1,5 mm²).

Réaliser les connexions des dispositifs de commande et de sécurité selon

les normes sur la technique des installations précédemment mentionnées. Les câbles (réseau et auxiliaires) doivent être nettement séparés. La fig. 14 illustre le nombre de connexions et leur section pour une longueur d'environ 100 mètres; pour des longueurs supérieures, calculer la section pour la charge réelle de l'automatisme.

Les composants principaux d'une automatisme sont (fig. 14):

I	Interrupteur omnipolaire homologué de portée adéquate avec ouverture des contacts d'au moins 3,5 mm, doté de protection contre les surcharges et les courts-circuits, en mesure de couper l'automatisme de la ligne. En cas d'absence, prévoir en amont de l'automatisme un interrupteur différentiel homologué avec seuil de 0,03 A.
QR	Tableau de commande et récepteur incorporé.
S	Sélecteur à clé
AL	Feu clignotant avec antenne accordée
M	Opérateurs
P	Clavier mural
Fte, Fre	Couple de cellules photoélectriques extérieures
T	Émetteur 1-2-4 canaux
C	Crémaillère.

INSTALLATION ANTENNE

Utiliser une antenne accordée sur 433MHz.

Pour la connexion Antenne-Récepteur, utiliser un câble coaxial RG58.

La présence de masses métalliques adossées à l'antenne peut perturber la réception radio. En cas de porte faible de l'émetteur, déplacer l'antenne à un endroit plus convenable.

12) CONNEXIONS AU BORNIER

Après avoir passé les câbles électriques dans les conduites et avoir fixé aux endroits choisis les différents composants de l'automatisme, il faut les connecter selon les indications et les schémas fournis dans les manuels d'instructions correspondants. Effectuer la connexion de la phase, du neutre et de la terre (obligatoire). Le câble de réseau doit être bloqué dans le serre-câbles spécial (fig.15-réf. P1), les câbles des accessoires dans le serre-câbles (fig.15-réf. P2), le conducteur de protection (terre) avec une gaine isolante jaune/vert doit être connecté dans le serre-fil spécial (fig.15-réf. S). La motorisation ne doit être mise en fonction que lorsque tous les dispositifs de sécurité sont connectés et vérifiés. Voir schéma du bornier fig.16.

JP2

1-2 Connexion moteur (1 Bleu - 2 Rouge).

3-4 Secondaire transformateur 24V.

ATTENTION – Si le sens de l'ouverture n'est pas correct, inverser les connexions 1 et 2 du moteur et les connexions 6 et 7 des fins de course d'ouverture et fermeture.

JP3

5-6 Fin de course fermeture **SWC** (5 Noir commun - 6 Rouge).

5-7 Fin de course ouverture **SWO** (5 Noir commun- 7 Marron).

8-9 Clignotant 24V maxi. 25W.

10-11 Antenne (10 signal - 11 conducteur externe).

12-13 Alimentation accessoires:

24 VCA fonctionnement en présence du réseau.

24 VCC (12+,13-) fonctionnement en l'absence du réseau et kit en option batterie de secours. Mod. **SB BAT**.

14-15 Contact libre(N.O.).

Voyant portail ouvert **SCA** (24Vca maxi. 3W) ou bien sortie 2ème canal radio (Voir Figure 19-A).

L'option est réglable à partir du "menu logiques" (Voir Figure A).

16-17 Sortie alimentation dispositifs de sécurité (émetteur cellules photoélectriques et émetteur détecteur de présence).

N.B.: sortie active seulement pendant le cycle de manœuvre.

24 VCA fonctionnement en présence du réseau.

24 VCC (16-,17+) fonctionnement en l'absence du réseau et kit en option batterie de secours. Mod. **SB BAT**.

18-21 Entrée dispositifs de sécurité **FAULT** (voir point 13).

19-20 Touche de commande piétons **PED** (N.O.) Ouvre le portail pour un temps de 5 secondes avec les modalités de la logique programmée (2 ou 4 pas).

21-22 Touche de commande **START/CLOSE** et sélecteur avec clé (N.O.).

L'option est réglable à partir du "menu logiques" (Voir Figure A).

21-23 Touche de commande **STOP** (N.C.). Elle arrête dans tous les cas l'automatisme jusqu'à un nouveau start. Si elle n'est pas utilisée la laisser raccorder.

21-24 Entrée **PHOT**, cellule photoélectrique (voir point 13) Si elle n'est pas utilisée la laisser raccorder.

21-25 Entrée contact barre palpeuse **BAR** (N.F.). En cas d'intervention, le portail s'arrête et le mouvement s'inverse pendant environ 3s. Si elle n'est pas utilisée la laisser raccorder.

21-26 Touche de commande **OUVRE (Open)** (N.O.).

JP1

31-32 Primaire transformateur 230Vca.

33-34 Alimentation monophasée 230Vca, 50-60Hz (33N - 34L).

13) CONNEXION DES DISPOSITIFS DE SÉCURITÉ

Remarque: utiliser uniquement des dispositifs de sécurité récepteurs avec contact en échange libre (réf. détail Figure 19).

Pour le branchement des dispositifs de sécurité vérifiés, se reporter au schéma représenté à la fig. 19, en considérant le nombre de couples utilisés: 1 couple panneau 1C, 2 couples panneau 2C, 3 couples panneau 3C et 4 couples panneau 4C. La centrale n'effectue le test de 3 ou 4 dispositifs de sécurité qu'avec la carte complémentaire SCS11-MA (voir Fig. 21). L'unité de commande effectue le test de 2 dispositifs de sécurité. Les dispositifs supplémentaires doivent être avec autodiagnostic interne et connectés en série. Si elles ne sont pas utilisées, laisser les connexions volantes au niveau des bornes 21/23, 21/24 et entre les bornes 21/25 de la carte **QSC D**.

14) PROGRAMMATION

La centrale de commande dotée de microprocesseur est fournie avec des paramètres de fonctionnement prédéfinis par le constructeur, valables pour des installations standard. Les paramètres prédéfinis peuvent être modifiés au moyen du programme à écran incorporé ou au moyen d'UNIPRO.

Si la programmation est effectuée au moyen d'UNIPRO, lire attentivement les instructions concernant UNIPRO et procéder comme suit.

Connecter le programme UNIPRO à l'unité de commande au moyen de l'accessoire UNIFLAT e UNIDA (Voir fig. 17). La centrale **QSC-D** n'alimente pas le programme UNIPRO, qui nécessite donc l'alimentateur spécial. Entrer dans le menu "UNITES DE COMMANDE", dans le sous-menu "PARAMETRES" et faire défiler les pages vidéo de l'écran avec les flèches en haut/en bas en introduisant numériquement les valeurs des paramètres indiqués de suite.

Pour les logiques de fonctionnement, se référer au sous-menu "LOGIQUE". Si la programmation est effectuée au moyen du programme incorporé, se référer aux fig. A et B et au paragraphe "Configuration".

N.B.: La centrale QSC-D ne peut pas alimenter le programme UNIPRO.

15) CONFIGURATION

Le programme à écran permet d'introduire toutes les fonctions de la centrale de commande **QSC-D**.

Le programme dispose de trois touches pour la navigation entre les menus et la configuration des paramètres de fonctionnement:

+ touche de défilement menu/incrément valeur

- touche de défilement menu/réduction valeur

OK touche RETOUR (validation)

L'appui simultané sur les touches + et - permet de sortir du menu et de passer au menu supérieur. Les modifications effectuées ne sont acceptées que si elles sont suivies par l'appui sur la touche OK.

Avec le premier appui sur la touche OK, on accède à la modalité programmation.

L'écran affiche d'abord les informations suivantes:

- Version Logiciel unité de commande
- Nombre de manœuvres totales effectuées (la valeur étant exprimée en centaines, pendant les cent premières manœuvres l'écran indique toujours 0000).
- Nombre de manœuvres effectuées depuis le dernier entretien (la valeur étant exprimée en centaines, pendant les cent premières manœuvres l'écran indique toujours 0000).
- Nombre de commandes radio mémorisées.

Un appui sur la touche OK pendant la phase de présentation initiale permet de passer directement au premier menu.

Nous fournissons de suite une liste des menus principaux avec les correspondants sous-menus disponibles.

Le paramètre prédéfini est celui indiqué entre parenthèses carrées [0]

Entre parenthèses rondes est indiqué le message affiché sur l'écran.

Se référer aux Tableaux A et B pour la procédure de configuration.

15.1) MENU PARAMETRES (P-R) [0]

- **Temps de Fermeture Automatique (t_{FR}) [10s]**
Introduire numériquement la valeur du temps de fermeture automatique de 3 à 120 secondes.
- **Couple moteurs ouverture (c. oL_U) [80%]**
Introduire numériquement la valeur de couple des moteurs entre 1% et 99%.
- **Couple moteurs fermeture (c. FE_R) [50%]**
Introduire numériquement la valeur de couple des moteurs entre 1% et 99%.
- **Couple moteurs ouverture en ralentissement (c. oL_U rRL) [50%]**
(UNIPRO ⇒ Paramètres avancés ⇒ adresse 8)
Introduire numériquement la valeur de couple des moteurs entre 1% et 99%.

- **Couple moteurs fermeture en ralentissement** (c. FER¹ rRL) [50%]
(UNIPRO ⇒ Paramètres avancés ⇒ adresse 9)
Introduire numériquement la valeur de couple des moteurs entre 1% et 99%.
- **Temps Rapide en Ouverture** (t u it. oUu) [15 s.]
(UNIPRO ⇒ Paramètres avancés ⇒ adresse 6)
Introduire le temps à vitesse d'ouverture normale (non ralentie), variable de 1 seconde à 2 minutes.
- **Temps Rapide en Fermeture** (t u it. FER¹) [15 s.]
(UNIPRO ⇒ Paramètres avancés ⇒ adresse 7)
Introduire le temps à vitesse de fermeture normale (non ralentie), variable de 1 seconde à 2 minutes.
Nota: Le temps de ralentissement, en fermeture et en ouverture, s'obtient en chronométrant la durée d'une manoeuvre et en introduisant une valeur inférieure à ce paramètre. Si, par exemple, la durée d'une manoeuvre est de 15 secondes, en introduisant un "temps vitesse normale" de 12s nous obtiendrons 3s de ralentissement.
- **Vitesse de ralentissement** (uELl rRL) [0]
(UNIPRO ⇒ Paramètres avancés ⇒ adresse 5)
Introduire la vitesse de ralentissement en choisissant l'une de ces valeurs.
0 - ralentissement désactivé
1 - ralentissement à 50% de la vitesse normale
2 - ralentissement à 33% de la vitesse normale
3 - ralentissement à 25% de la vitesse normale
- **Zone** (ZonE) [0]
(UNIPRO ⇒ Paramètres avancés ⇒ adresse 1)
Introduire le numéro de zone entre une valeur mini de 0 et une valeur maxi de 127. Voir paragraphe "Connexion sérielle".

15.2) MENU LOGIQUES (L oU ic)

- **TCA** (t c A) [OFF]
ON Active la fermeture automatique
OFF Exclut la fermeture automatique
- **3 Pas** (3 PAs) [OFF]
ON Active la logique 3 pas. Une impulsion de start a les effets suivants:
porte fermée:..... ouvre
en ouverture:..... arrête et active le TCA (si configuré)
porte ouverte:..... ferme
en fermeture:..... arrête et réouvre
OFF Active la logique 4 pas. Une impulsion de start a les effets suivants:
porte fermée:..... ouvre
en ouverture:..... arrête et active le TCA (si configuré)
porte ouverte:..... ferme
en fermeture:..... arrête et n'active pas le tca (stop)
après le stop:..... ouvre
- **Blocage des Impulsions** (bL iPP oUu) [OFF]
ON L'impulsion de start n'a aucun effet pendant la phase d'ouverture.
OFF L'impulsion de start a effet pendant la phase d'ouverture ou de fermeture.
- **Cellules photoélectriques en ouverture** (cELl. oUu) [OFF]
ON: en cas d'occultation, il exclut le fonctionnement de la cellule photoélectrique en ouverture. Dans la phase de fermeture, il inverse immédiatement le mouvement.
OFF: en cas d'occultation, les cellules photoélectriques sont actives tant en ouverture qu'en fermeture. Une occultation de la cellule photoélectrique en fermeture ne provoque l'inversion du mouvement qu'après le dégagement de la cellule photoélectrique.
- **Test cellules photoélectriques** (tESt Phot) [OFF]
(UNIPRO ⇒ Logique avancée ⇒ adresse 14)
ON Active la vérification des cellules photoélectriques
OFF Désactive la vérification des cellules photoélectriques
S'il est désactivé, il empêche la fonction de vérification des cellules photoélectriques, en permettant la connexion de dispositifs non dotés de contact supplémentaire de vérification.
- **Témoin de portail ouvert ou II canal radio** (ScR Zch) [OFF]
ON La sortie entre les bornes 14- 15 est configurée comme Témoin de portail ouvert, le II canal radio commande, dans ce cas, l'ouverture piétons.
OFF La sortie entre les bornes 14-15 est configurée comme II canal radio
- **Préalarme** (PrERL) [OFF]
ON Le feu clignotant s'allume environ 3 secondes avant le démarrage des moteurs.
OFF Le feu clignotant s'allume simultanément au démarrage des moteurs
- **Action maintenue** (h oPTE P o r t E) [OFF]
ON Fonctionnement à action maintenue: la manoeuvre continue jusqu'à ce la touche de commande reste enfoncée (OPEN - CLOSE).
OFF Fonctionnement par impulsions, selon logique 3 ou 4 pas.
- **Sélection START - CLOSE** (StRrE - cLoSE) [OFF]
ON L'entrée entre les deux bornes 21-22 fonctionne comme CLOSE.
OFF L'entrée entre les deux bornes 21-22 fonctionne comme START.
- **Code Fixe** (c o d E F i H E) [OFF]
(UNIPRO ⇒ Logique avancée ⇒ adresse 13)

- ON Le récepteur est configuré pour le fonctionnement en modalité code fixe, voir paragraphe "Clonage des Émetteurs radio"
- OFF Le récepteur est configuré pour le fonctionnement en modalité rolling-code, voir paragraphe "Clonage des Émetteurs radio"
- **Programmation des radio commandes** (Pr o U. r R d i a) [ON]
(UNIPRO ⇒ Logique avancée ⇒ adresse 15)
ON Active la mémorisation par radio des émetteurs:
1 - Appuyer en séquence sur la touche cachée (P1) et sur la touche normale (T1-T2-T3-T4) d'un émetteur déjà mémorisé en modalité standard au moyen du menu radio.
2 - Appuyer dans 10 s sur la touche cachée (P1) et sur la touche normale (T1-T2-T3-T4) d'un émetteur à mémoriser.
Le récepteur quitte la modalité programmation après 10s, pendant lesquelles il est possible d'introduire de nouveaux émetteurs.
Cette modalité n'exige pas l'accès à l'unité de commande.
OFF Désactive la mémorisation par radio des émetteurs.
Les émetteurs ne sont mémorisés qu'en utilisant le menu Radio spécialement prévu.
- **Maître/Esclave** (M R S t E r) [OFF] (Logique avancée - adresse 12)
ON La centrale de commande est réglée comme Maître dans une connexion centralisée.
OFF La centrale de commande est réglée comme Esclave dans une connexion centralisée.

15.3) MENU RADIO (r R d i a)

En cas d'installations standard qui ne nécessitent aucune fonction avancée, il est possible d'effectuer la mémorisation manuelle des émetteurs, se référant à la Fig. B pour la programmation de base.

- **Ajouter**
Permet d'ajouter une touche d'une commande radio dans la mémoire du récepteur, après la mémorisation il affiche le numéro du récepteur dans l'emplacement de la mémoire (01 à 64).
- **Ajouter Touche start** (R d J St R r E)
associe la touche désirée à la commande Start
- **Ajouter Touche 2ch** (R d J Z c h)
associe la touche désirée à la commande 2 canal radio
Nota: La touche cachée P1 prend un aspect différent selon le modèle d'émetteur.
Pour les émetteurs avec une touche invisible (cachée), appuyer sur la touche cachée P1 (Fig. B1). Pour les émetteurs sans touche invisible (cachée), la touche P1 correspond à l'appui simultané sur les 4 touches de l'émetteur ou, en ouvrant le compartiment de la batterie, à shunter avec un tournevis les deux plaquettes P1 (Fig. B2).
- **Lire** (L i r E)
Il effectue une vérification d'une touche d'un récepteur, s'il est mémorisé il affiche le numéro du récepteur dans l'emplacement de la mémoire (01 à 64) et le numéro de la touche (T1-T2-T3 o T4).
- **Eliminer Liste** (E F F R c E r E H)
ATTENTION! Il efface complètement de la mémoire du récepteur toutes les commandes radio mémorisées.
- **Lecture code récepteur** (c o d r H)
Affiche le code introduit dans le récepteur.

NOTE IMPORTANTE: MARQUER LE PREMIER ÉMETTEUR MÉMORISÉ AVEC LA PASTILLE CLÉ (MAÎTRE)

Le premier émetteur, en cas de programmation manuelle, assigne le CODE CLÉ DU RÉCEPTEUR; ce code est nécessaire pour pouvoir effectuer le clonage successif des radioémetteurs.

Le récepteur de bord incorporé Clonix dispose également de certaines fonctionnalités avancées importantes :

- Clonage de l'émetteur maître (code de brassage ou code fixe)
- Clonage pour remplacement des émetteurs déjà insérés dans le récepteur
- Gestion base de données émetteurs
- Gestion communauté des récepteurs

Pour l'utilisation de ces fonctionnalités avancées, se référer aux instructions UNIRADIO et au guide à la programmation CLONIX, fournis avec le dispositif UNIRADIO.

15.4) MENU LANGUE (L R n U i E)

Il permet de choisir la langue du programmeur à écran.

- **ITALIEN** (i t A)
- **FRANÇAIS** (F r A)
- **ALLEMAND** (d E U)
- **ANGLAIS** (E n G)
- **ESPAGNOL** (E S P)

15.5) MENU DEFAULT (Pr EdEF i n E)

L'unité de commande est reportée aux valeurs de défaut prédéfinies. Après le rétablissement, il faut effectuer un nouvel autoréglage.

15.6) DIAGNOSTIC ET MONITORAGE

L'écran situé sur la centrale **QSC-D** affiche des informations utiles tant pendant le fonctionnement normal qu'en cas d'anomalies.

Diagnostic:

En cas de mauvais fonctionnements, l'écran affiche un message indiquant quel est le dispositif qu'il faut vérifier:

PED	= activation entrée piétons
START	= activation entrée START
STOP	= activation entrée STOP
PHOT	= activation entrée PHOT
BAR	= activation entrée COST
FLT	= activation entrée FAULT cellules photoélectriques vérifiées
CLOSE	= activation entrée CLOSE
OPEN	= activation entrée OPEN
SWO	= activation entrée fin de course ouverture
SWC	= activation entrée fin de course fermeture
TH	= intervention de la protection thermique du logiciel

Si le vantail rencontre un obstacle, la centrale **QSC-D** arrête et commande une inversion, en même temps l'écran affiche le message "AMP".

Monitoring:

Dans les phases d'ouverture et de fermeture, l'écran affiche quatre chiffres séparés d'un point, par ex. 35.47. Les chiffres se mettent à jour sans cesse pendant la manœuvre et ils représentent le couple maxi atteint par le moteur (35) et le couple programmé (47).

Ces valeurs permettent de corriger l'introduction du couple.

Si la valeur maxi de couple atteinte pendant la manœuvre s'approche sensiblement de la valeur introduite dans le menu paramètres, dans le futur des anomalies de fonctionnement pourraient se présenter, dues à l'usure ou à de petites déformations du vantail.

Il est donc conseillé de vérifier le couple maxi atteint, pendant quelques manœuvres dans la phase d'installation et éventuellement d'introduire dans le menu paramètres une valeur supérieure d'environ 15/20 points de pour cent.

15.7) MENU AUTOREGLAGE (Autoreglage)

Il permet d'effectuer le réglage automatique du Couple moteurs.

ATTENTION! L'opération d'autoréglage doit être effectuée d'après des fins de course de fermeture.

Si l'Autoset (réglage automatique) est réalisé d'une autre façon, le message d'erreur: "n5uc" apparaîtra et la manœuvre ne sera pas réalisée.

ATTENTION!! L'opération d'autoréglage doit être effectuée après avoir vérifié le mouvement exact du vantail (ouverture/fermeture) et la correcte intervention des butées de fin de course.

Programmer la vitesse de ralentissement adaptée: dès que l'on appuie sur le bouton OK le message " " est affiché; la centrale commande une manœuvre d'ouverture sans ralentissement, suivie par une manœuvre de fermeture sans ralentissement, pendant lesquelles elle mémorise la durée de la course; ensuite, la centrale commande une deuxième manœuvre de ouverture avec ralentissement suivie par une deuxième manœuvre de fermeture avec ralentissement, pendant lesquelles la valeur minimale de couple, nécessaire au mouvement du vantail, est automatiquement instaurée.

Pendant cette phase, il est important d'éviter l'occultation des cellules photoélectriques, l'utilisation des commandes START, STOP, PED, CLOSE, OPEN et de l'écran.

À la fin de l'opération, si le réglage automatique a été effectué avec succès, la centrale affiche le message "OK" et revient au menu de réglage automatique après avoir appuyé sur la touche "OK".

Si par contre, l'unité de commande affiche le message "KO", cela signifie que la procédure d'autoréglage n'a pas été effectuée correctement, donc il faut vérifier l'état d'usure du portail et la régularité du mouvement des vantaux, en effectuant ensuite une nouvelle opération d'autoréglage.

ATTENTION! Pendant la phase d'autoréglage, la fonction de détection des obstacles n'est pas active, donc l'installateur doit contrôler le mouvement de l'automatisme et empêcher aux personnes et aux choses d'approcher ou de stationner dans le rayon d'action de la motorisation.

Si on utilise des batteries de secours, l'autoréglage doit être effectué avec la centrale de commande alimentée avec la tension de réseau.

ATTENTION: les valeurs de couple affichées par l'autoréglage sont rapportées à la valeur de la vitesse de ralentissement existante quand on a réalisé l'autoréglage. Si l'on modifie la vitesse de ralentissement, il faudra exécuter l'autoréglage de nouveau.

ATTENTION: Vérifier que la valeur de la force d'impact mesurée aux endroits prévus par la norme EN 12445, est inférieure aux indications de la norme EN 12453.

Une programmation erronée de la sensibilité peut créer des dommages aux personnes, aux animaux ou aux choses.

16) CONNEXION SERIELLE AVEC CARTE SCS11 (Fig. 20)

La centrale de commande **QSC-D** permet, à travers des entrées et des sorties sérieuses spéciales (carte SCS11), la connexion centralisée de plusieurs

motorisations. Il est donc possible, avec une seule commande, d'effectuer l'ouverture ou la fermeture de tous les automatismes connectés.

Effectuer, selon le schéma de la Fig. 5, la connexion de toutes les centrales de commande **QSC-D**, en utilisant exclusivement un câble duplex de type téléphonique. Si on utilise un câble téléphonique avec plusieurs paires, il est indispensable d'utiliser les fils avec la même paire.

La longueur du câble téléphonique entre un appareillage et le suivant ne doit pas excéder 250 m.

A ce point, il faut configurer opportunément chaque centrale de commande **QSC-D**, en réglant avant tout une unité de commande MAITRE, qui aura le contrôle de toutes les autres, nécessairement réglées comme ESCLAVES (voir menu logiques). Introduire en plus le numéro de Zone (voir menu paramètres) entre 0 et 127.

Le numéro de zone permet de créer des groupes d'automatismes, dont chacun répond au Maître de Zone. **Chaque zone ne peut avoir qu'un Maître, le Maître de la zone 0 contrôle aussi les Esclaves des autres zones.**

La fermeture en boucle de la connexion sérieuse (indiquée par la ligne hachurée à la Fig.20), n'est nécessaire que si l'on désire vérifier, au moyen d'UNIPRO, le numéro des dispositifs connectés.

16.1) Vantaux coulissant opposés (Fig. 20A)

Il est en outre possible, avec une connexion sérieuse, de réaliser le contrôle centralisé de deux portails coulissant opposés (Fig. 20A).

Dans ce cas, la centrale de commande Master M1 commandera en même temps la fermeture et l'ouverture de la centrale de commande Slave M2.

En cas de vantaux coulissants opposés, la centrale de commande M1 (maître) et la centrale M2 (esclave) doivent avoir le même numéro de zone et dans la même zone il ne faut pas avoir d'autres dispositifs connectés.

Si la direction d'ouverture de l'un des deux moteurs n'est pas exacte, il faut inverser les connexions 1 et 2 du moteur et les connexions 6 et 7 des butées de fin de course d'ouverture et de fermeture.

Les dispositifs de sécurité (cellules photoélectriques et barres palpeuses) devront être connectés selon le schéma de la Fig. 20A.

Pour le branchement des dispositifs de sécurité vérifiés, se référer à ce qui a été prescrit précédemment dans le paragraphe 13. Effectuer les branchements sur l'unité de commande MAÎTRESSE et mettre uniquement le conducteur de la borne 24 sur l'unité de commande ESCLAVE. Le TEST PHOT doit être laissé sur OFF sur l'unité de commande ESCLAVE.

Les touches Start, Open, Close, et le contact Timer seront normalement connectées à la centrale M1 (maître).

La commande piétons devra être reliées à la centrale M2 (esclave).

La commande Stop, pour plus de sécurité, utilisera une touche à double contact NF connectée aux deux centrales de commande comme indiqué à la Fig.20A.

NOTA: Désactiver le TCA de la centrale de commande M2 (esclave).

17) STATISTIQUES

Après avoir connecté le programmeur UNIPRO à l'unité de commande, entrer dans le menu UNITE DE COMMANDE / STATISTIQUES et faire défiler la page vidéo des paramètres statistiques:

- Version logiciel microprocesseur carte.
- Nombre de cycles effectués, Si les moteurs sont remplacés, prendre note du nombre de manœuvres effectuées jusqu'à ce moment.
- Nombre de cycles effectués à partir du dernier entretien. Ce numéro est automatiquement mis à zéro à chaque autodiagnostic ou introduction de paramètres.
- Date du dernier entretien. A mettre à jour manuellement sur le menu spécial « Mise à jour date d'entretien ».
- Description de l'installation. Permet d'introduire 16 caractères de localisation installation).

18) DEBLOCAGE MANUEL

Le déblocage manuel ou d'urgence doit être activé s'il se rend nécessaire d'ouvrir manuellement le portail et en tous les cas de non fonctionnement ou de mauvais fonctionnement de la motorisation. Pour effectuer la manœuvre d'urgence, il faut:

- Insérer la poignée de déblocage dans le logement spécial (fig.19) et la tourner dans le sens des aiguilles d'une montre pour toute sa course. De cette façon, le pignon devient fou, ce qui permet l'ouverture manuelle du portail.

Attention: Ne pas pousser violemment le vantail du portail, mais l'accompagner sur toute sa course.

- Pour rétablir la commande motorisée, tourner la poignée dans le sens contraire à celui des aiguilles d'une montre pour toute sa course, enlever la poignée et la ranger dans un lieu sûr et connu par tous les intéressés.

Si la poignée de déblocage avec clé personnalisée est appliquée (fig.18), procéder comme suit:

- Insérer la clé personnalisée dans la serrure, tourner la clé dans le sens contraire à celui des aiguilles d'une montre.
- Tourner la poignée de déblocage dans le sens des aiguilles d'une montre (fig.18) jusqu'à son arrêt.

- Pousser manuellement le vantail du portail en l'accompagnant sur toute sa course.
- La clé ne peut pas être ôtée de la serrure jusqu'à ce que la poignée n'est pas replacée dans la position de début (actionnement motorisé).
- Pour rétablir la commande motorisée, tourner la poignée dans le sens contraire à celui des aiguilles d'une montre pour toute sa course et enlever la clé.

19) VÉRIFICATION DE L'AUTOMATION

Avant d'utiliser définitivement l'automatisation, contrôler attentivement ce qui suit:

- Vérifier le bon fonctionnement de tous les dispositifs de sécurité (micro-fin de course, cellules photoélectriques, barres palpeuses etc.).
- Vérifier que la poussée (anti-écrasement) du vantail rentre dans les limites prévues par les normes en vigueur.
- Vérifier la commande d'ouverture manuelle.
- Vérifier l'opération d'ouverture et de fermeture avec les dispositifs de commande appliqués.
- Vérifier la logique électronique de fonctionnement normale et personnalisée.

20) UTILISATION DE L'AUTOMATION

Etant donnée que l'automatisation peut être commandée à distance par radio-commande ou bouton de start, et donc hors de vue, il est indispensable de contrôler souvent le fonctionnement parfait de tous les dispositifs de sécurité. Pour toute anomalie de fonctionnement, il faut intervenir rapidement à l'aide aussi de personnel qualifié.

Il est recommandé de tenir les enfants loin du rayon d'action de l'automatisation.

21) COMMANDE

L'utilisation de l'automatisation permet l'ouverture et la fermeture de la porte de façon motorisée. La commande peut être de type différent (manuel, avec radiocommande, contrôle des accès par carte magnétique etc.) selon les besoins et les caractéristiques de l'installation. Pour les différents systèmes de commande, voir les instructions correspondantes. Les utilisateurs de l'automatisation doivent être formés sur la commande et l'utilisation.

22) ENTRETIEN

Pour toute opération d'entretien, couper l'alimentation au système.

- Effectuer de temps en temps le nettoyage des optiques des cellules photoélectriques.
- Faire contrôler par un personnel qualifié (installateur) le bon réglage du couple des moteurs.
- Pour toute anomalie de fonctionnement non résolue, couper l'alimentation au système et s'adresser à du personnel qualifié (installateur). Pendant la période de hors service, activer le déblocage manuel pour permettre l'ouverture et la fermeture manuelle.

23) DEMOLITION

ATTENTION! S'adresser exclusivement à du personnel qualifié.

L'élimination des matériaux doit être faite en respectant les normes en vigueur. En cas de démolition de la motorisation, il n'existe aucun danger ou risque particulier dérivant de la motorisation. En cas de récupération des matériaux, il sera opportun de les trier selon leur genre (parties électriques - cuivre - aluminium - plastique - etc.).

24) DEMONTAGE

ATTENTION! S'adresser exclusivement à du personnel qualifié.

Si la motorisation doit être démontée et remontée ailleurs, il faut:

- Couper l'alimentation et débrancher toute l'installation électrique extérieure.
- Si des composants ne peuvent pas être enlevés ou sont endommagés, il faudra les remplacer.

AVERTISSEMENTS

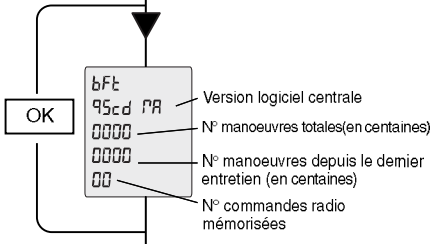
Le bon fonctionnement de l'actionneur n'est assuré que si les données fournies dans ce manuel sont respectées. Le constructeur ne répond pas pour les dommages provoqués par le non respect des normes d'installation et des indications fournies dans ce manuel.

Les descriptions et les figures de ce manuel n'engagent pas le constructeur. En laissant inaltérées les caractéristiques essentielles du produit, la Société se réserve le droit d'apporter à n'importe quel moment les modifications qu'elle juge opportunes pour améliorer le produit du point de vue technique, commercial et de construction, sans s'engager à mettre à jour cette publication.

Fig. A

ACCES AUX MENUS

Appuyer sur la touche OK



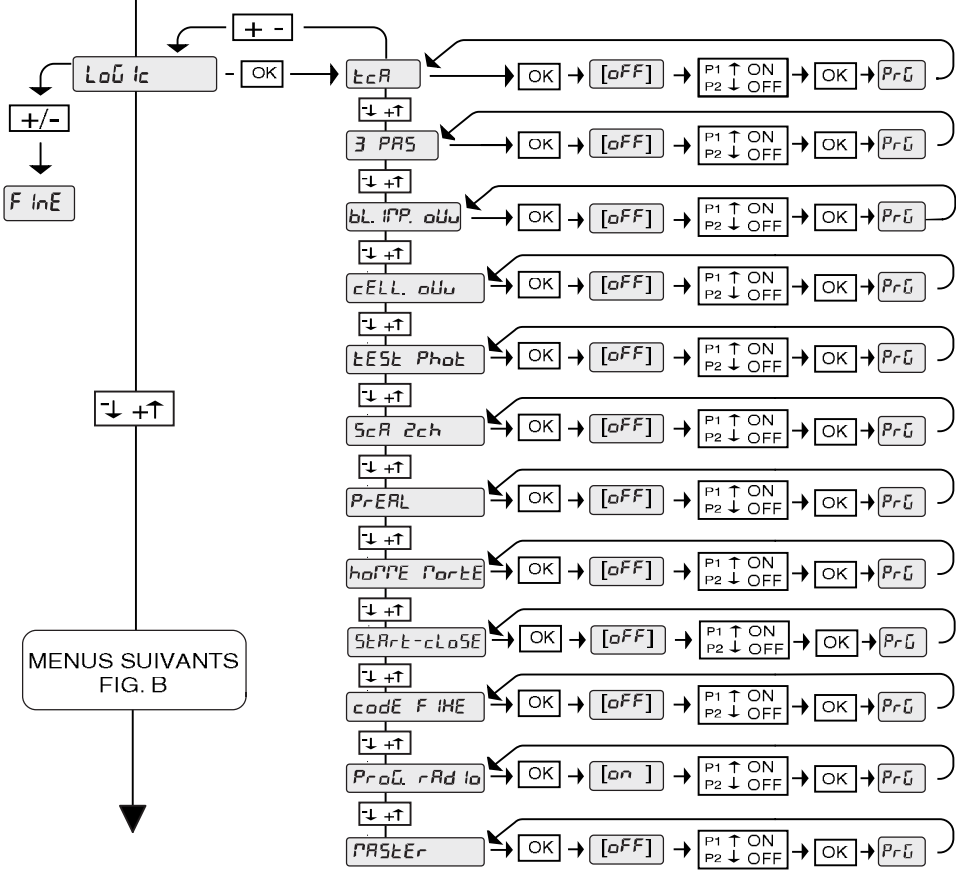
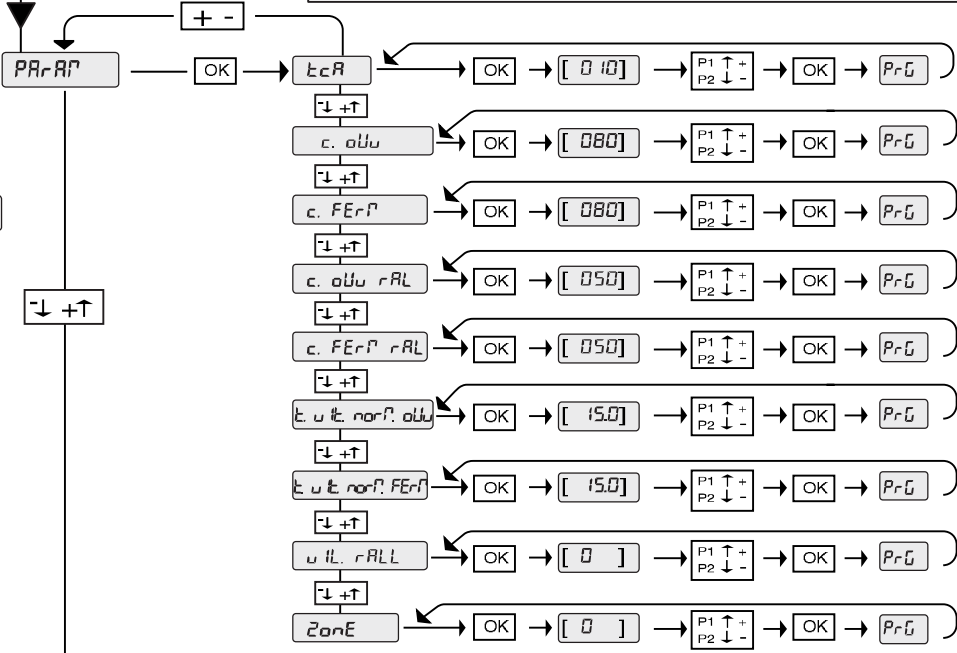
LEGENDA

+ ↑ + -
 - ↓ L'appui simultané sur les touches + et - permet de sortir du menu et de retourner au menu précédent; si cela a lieu au niveau principal du menu, on sort de la programmation et l'écran s'éteint. Les modifications effectuées ne sont validées que si elles sont suivies par l'appui de OK.
 OK ←

Valeur prédéfinie
 Incrément/réduction paramètres ou commutation ON/OFF

 Appuyer sur la touche OK (Retour/validation)
 Défilement du menu (+ = précédent - = suivant)

Message Programmation en cours
 Message KO! (erreur valeur ou fonction)
 Message "Attente" (introduire la valeur ou la fonction)



MENU PARAMETRES

TCA valeur exprimée en secondes (default 10=10s, min 3=3s, max 120=120s)

Couple Mot ouverture valeur exprimée en % (default 80%, min 1%, max 99%)

Couple Mot fermeture valeur exprimée en % (default 80%, min 1%, max 99%)

Couple moteurs ouverture en ralentissement valeur exprimée en % (default 50%, min 1%, max 99%)

Couple moteurs fermeture en ralentissement valeur exprimée en % (default 50%, min 1%, max 99%)

Temps rapide en ouverture valeur exprimée en secondes (default 15=15s, min 1=1s, max 2=2min)

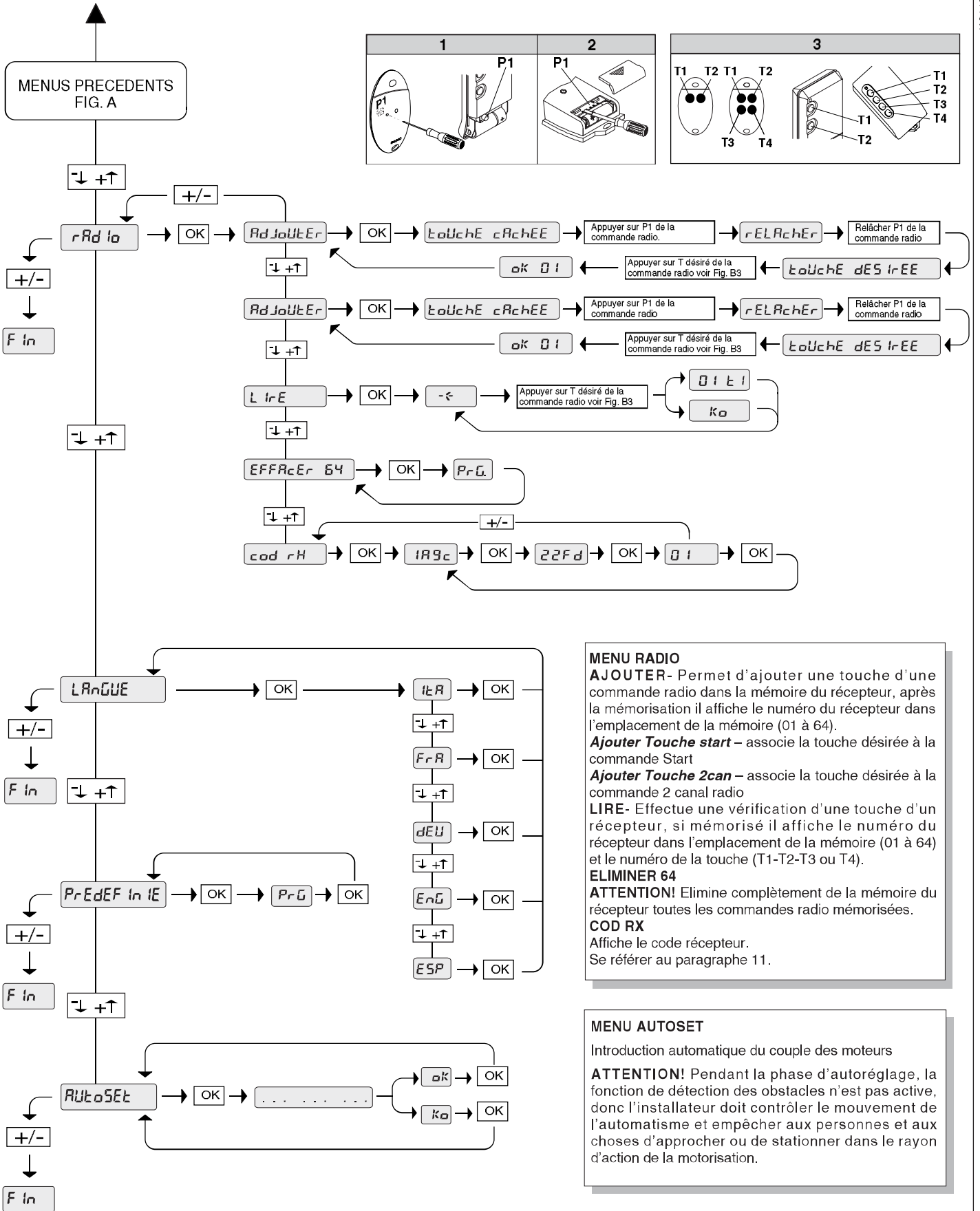
Temps rapide en fermeture valeur exprimée en secondes (default 15=15s, min 1=1s, max 2=2min)

Ralentissement valeur numérique (default 0, min 0, max 3)

Zone valeur numérique (default min 0, max 127)

MENUS SUIVANTS FIG. B

Fig. B



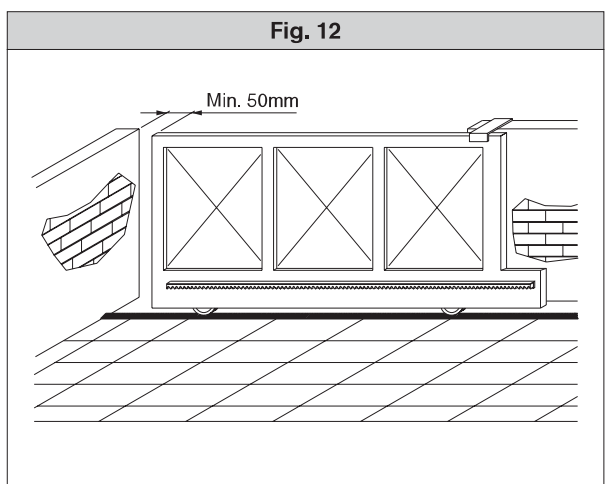
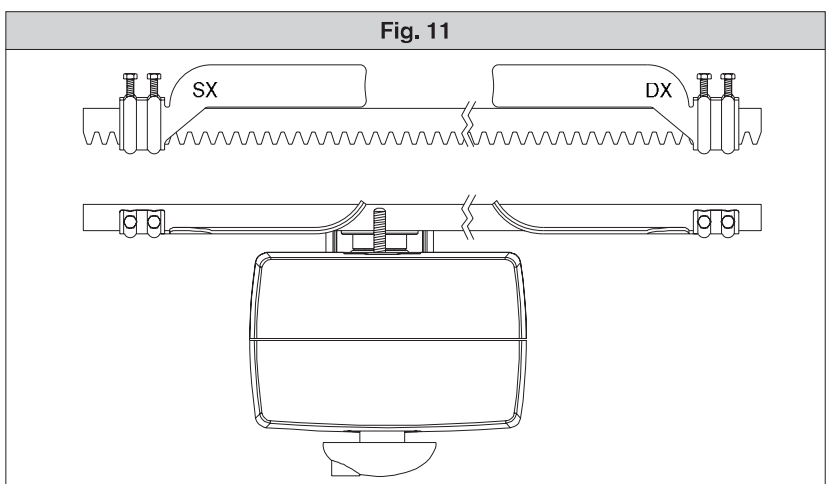
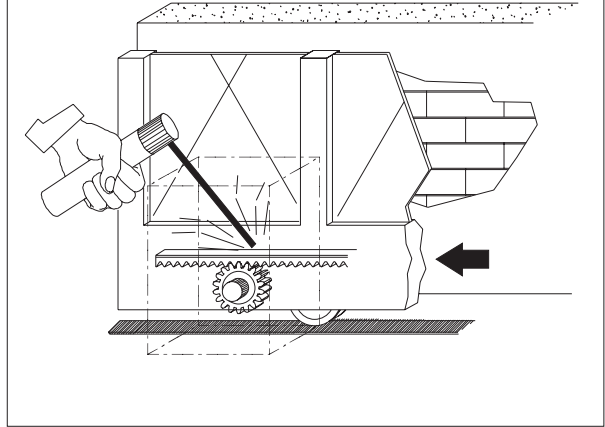
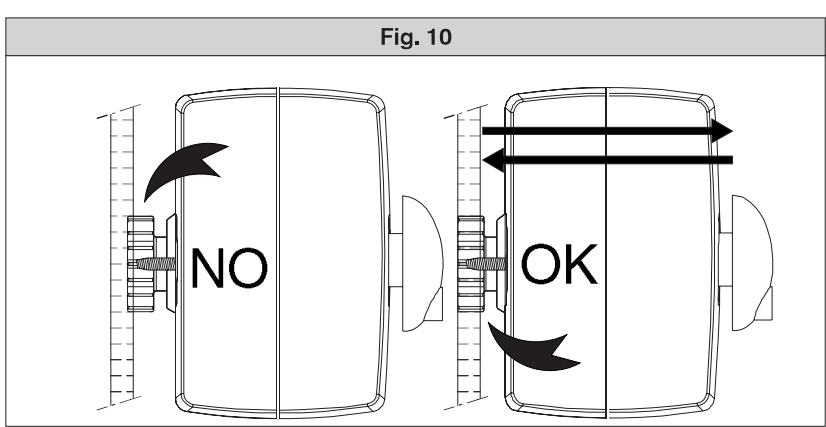
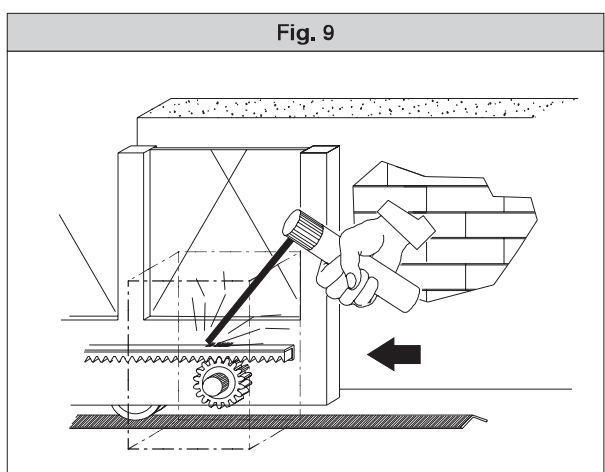
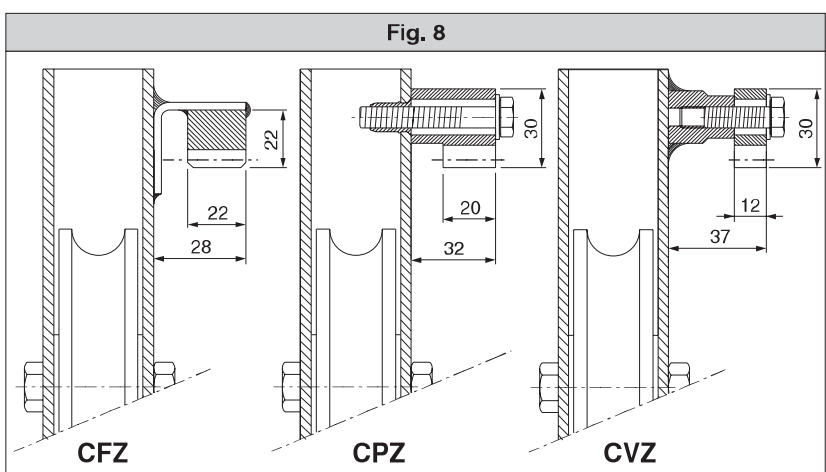
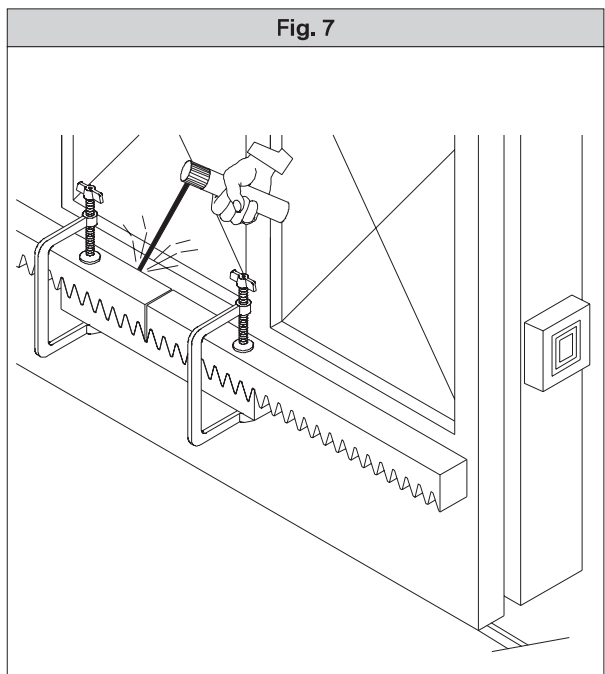
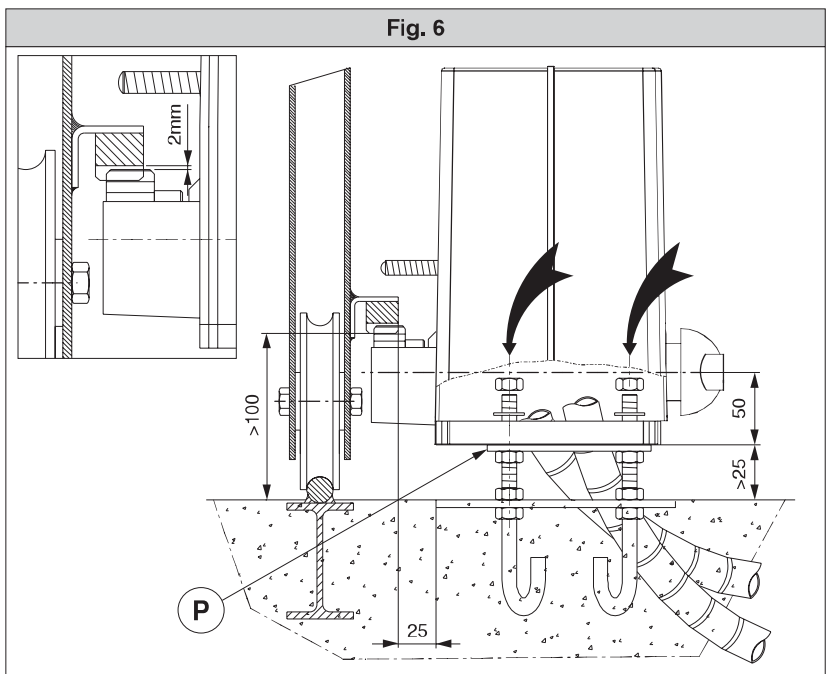


Fig. 13

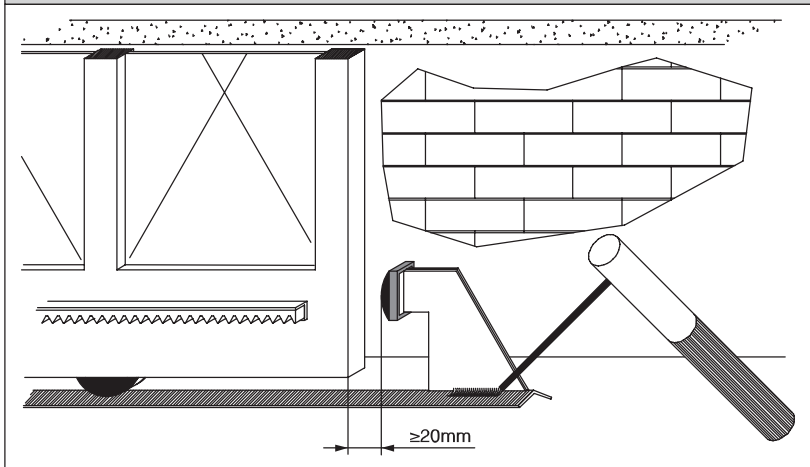


Fig. 14

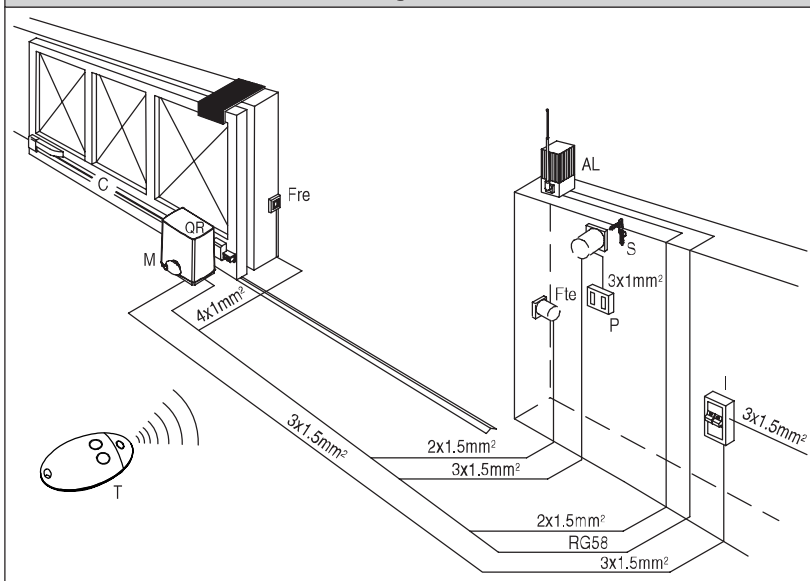


Fig. 15

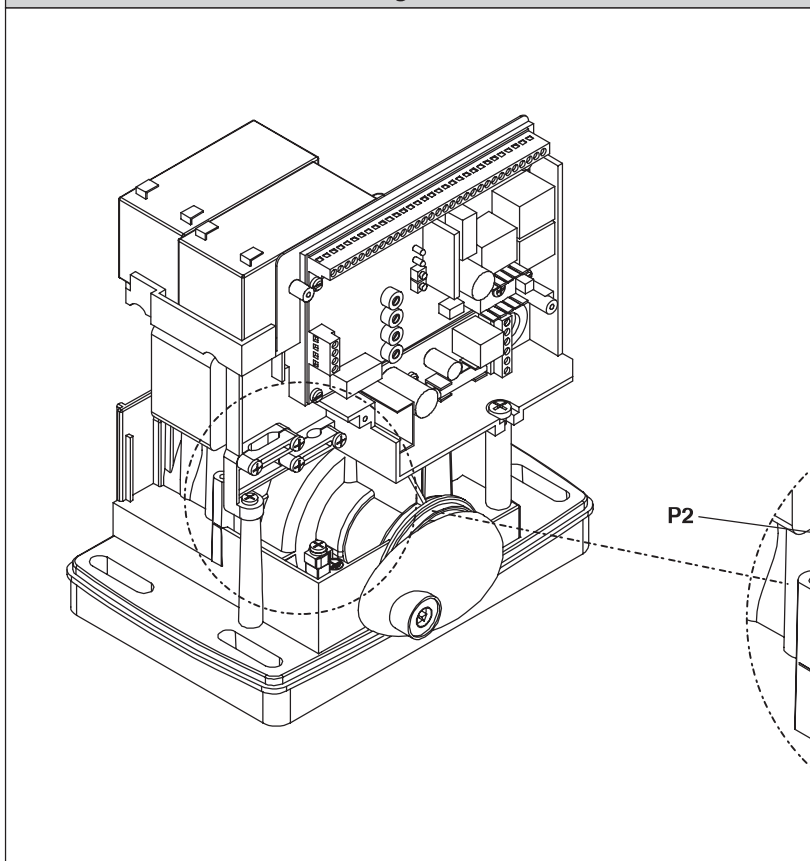


Fig. 16

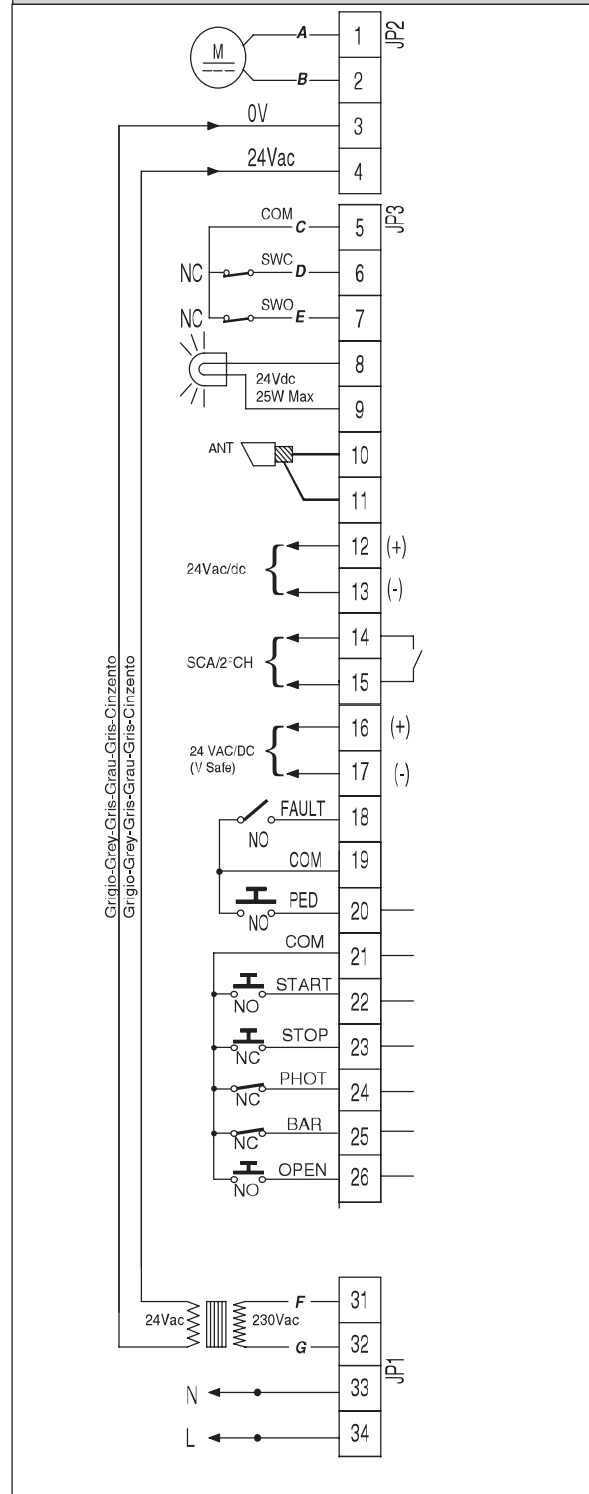


Fig. 17

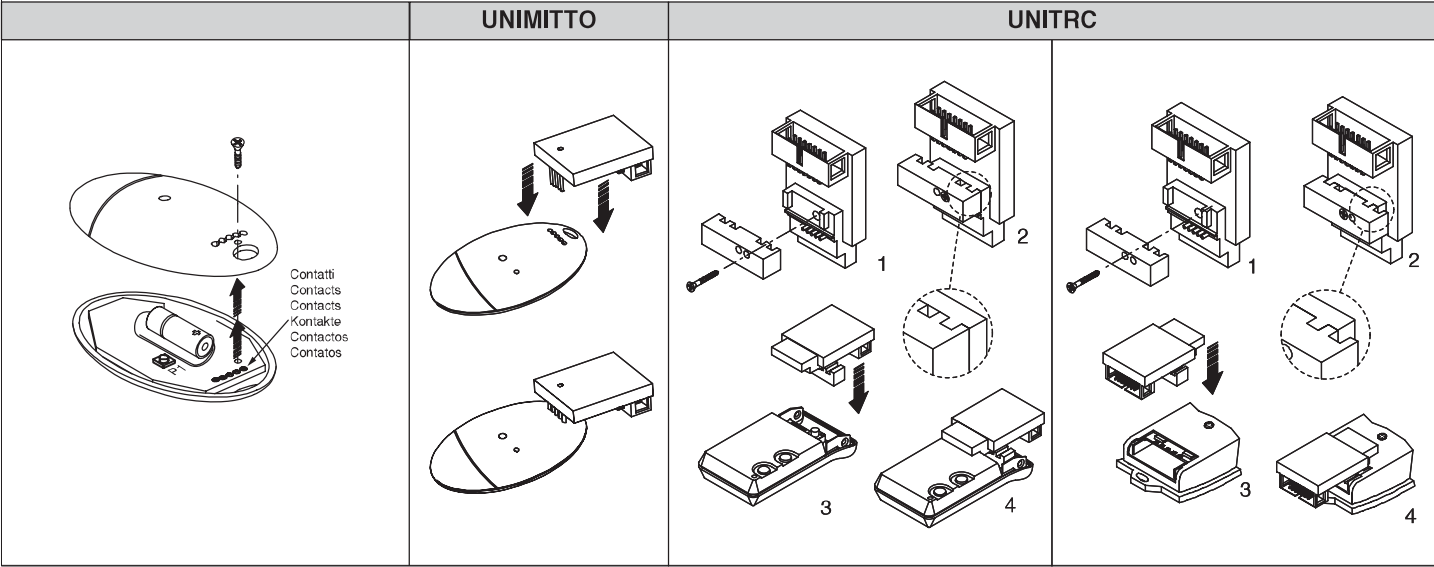
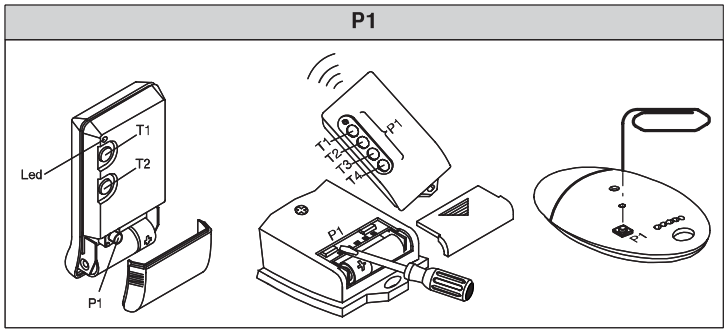
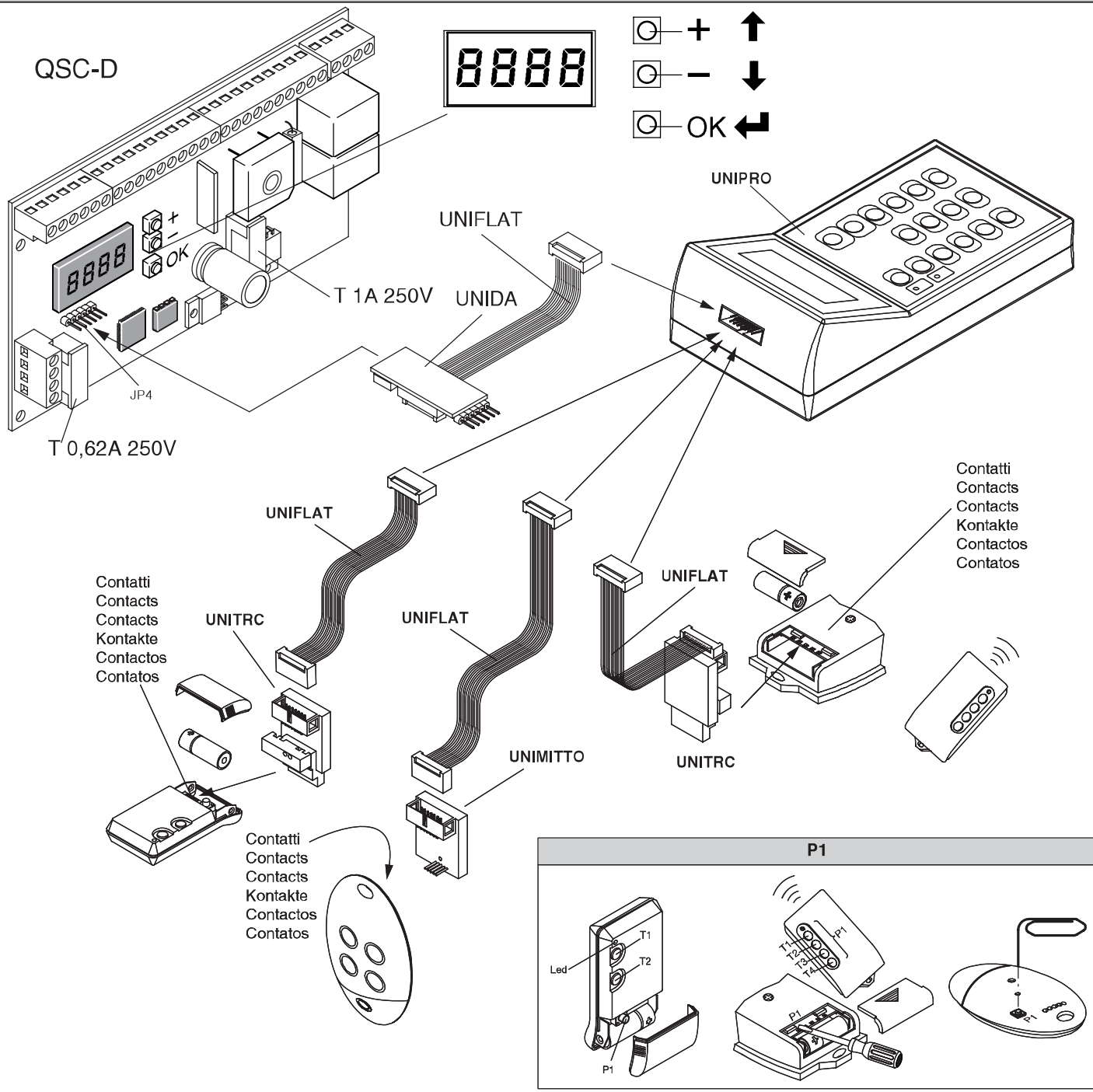


Fig. 18

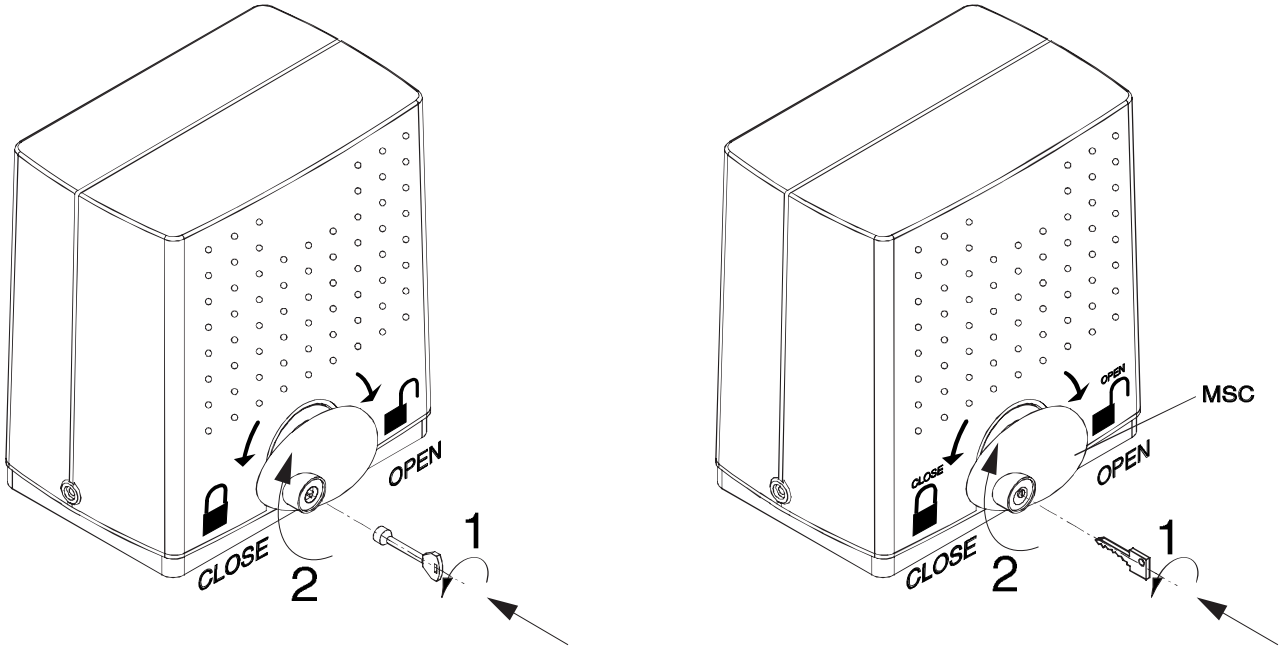


Fig. 19

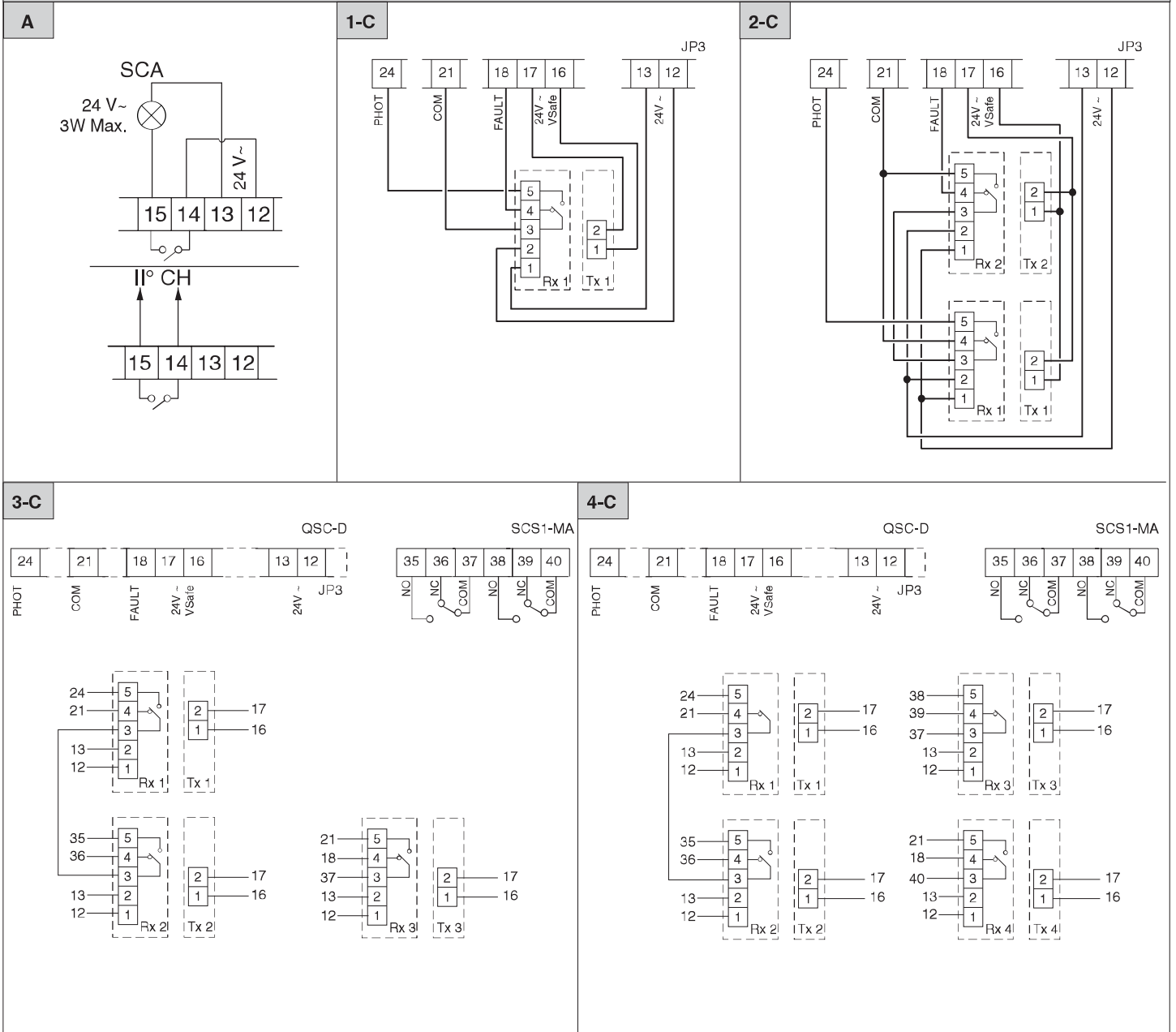


Fig. 20

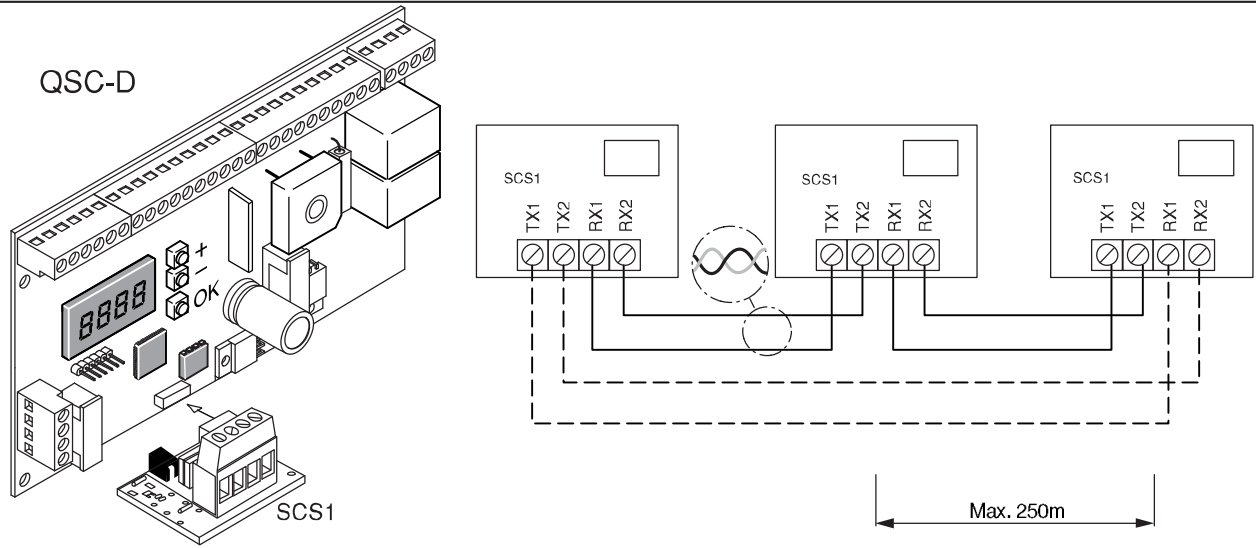


Fig. 20A

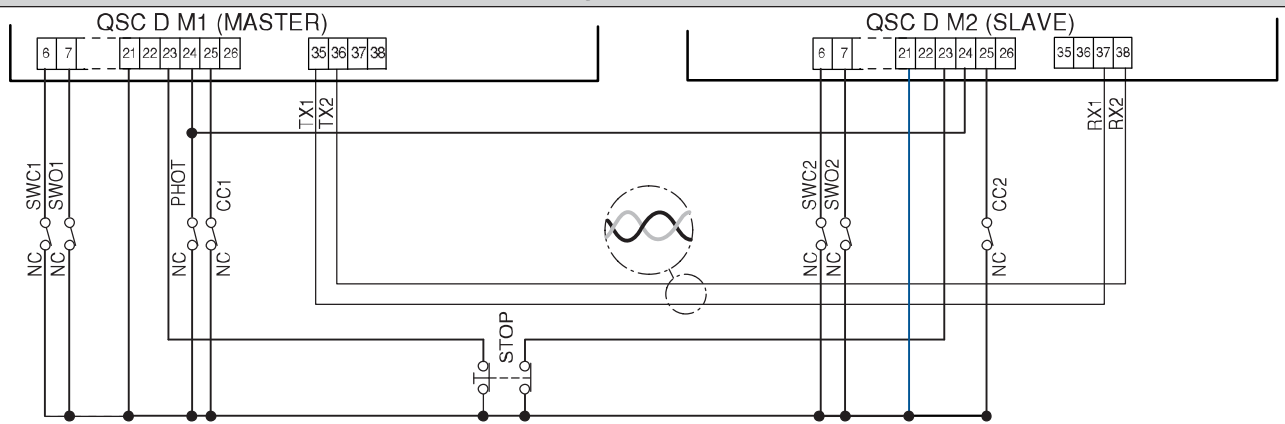
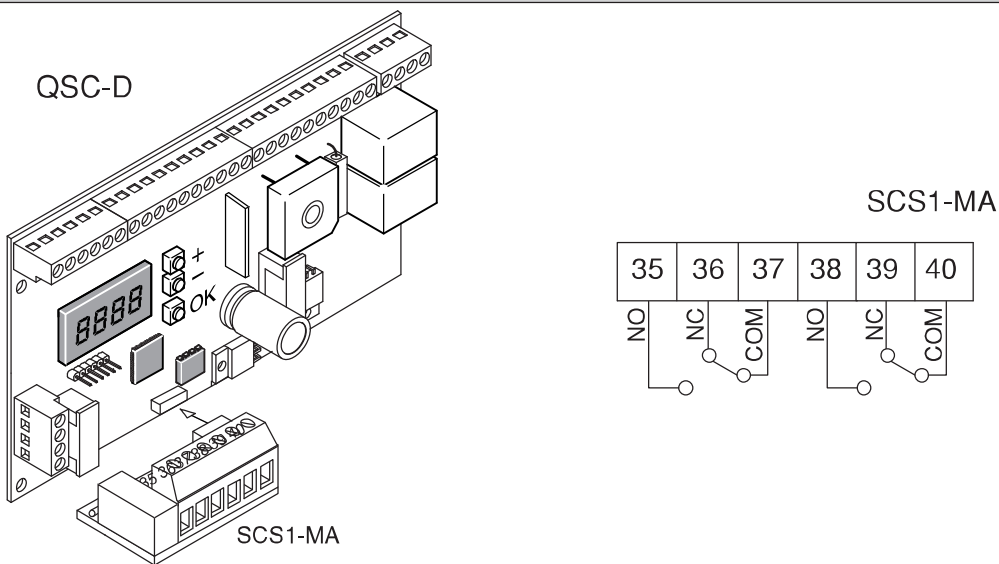


Fig. 21



BFT FRANCE
 AUTOMatismES BFT FRANCE
 13 Bld E. Michelet, 69008 Lyon
 e-mail: infofrance@bft.it

Tel. (0033) 0478760988
 Fax (0033) 0478769223

BFT DEUTSCHLAND
 BFT Torantriebssysteme GmbH
 Hintere Str. 100, 90768 Fürth
 http://www.bft-torantriebe.de

Tel. 0911-7660090
 Fax 0911-7660099

BFT S.p.a.

ITALIA



Via Lago di Vico, 44
 36015 Schio (VI)
 Tel.naz. 0445 696511
 Tel.int. +39 0445 696533
 Fax 0445 696522
 Internet: www.bft.it
 E-mail: sales@bft.it