

mod. STEALTH



I	MOTORIDUTTORI 24V CON BRACCIO ARTICOLATO PER ANTE BATTENTI Istruzioni d'uso e di programmazione	pag. 10
F	MOTORÉDUCTEURS À BRAS ARTICULÉ POUR PORTAILS BATTANTS Instructions pour l'utilisation et la programmation	pag. 20
E	MOTORREDUCTORES 24V CON BRAZO ARTICULADO PARA PUERTAS BATIENTES Instrucciones de uso y de programación	pag. 30
GB	24V GEARMOTOR WITH ARTICULATED ARM FOR HINGED GATES Operation and programming instructions	pag. 40
D	MOTORGETRIEBE 24V MIT GELENKARM FÜR TORFLÜGEL Gebrauchs- und Programmierungsanleitung	pag. 50
NL	24V AANDRIJFMOTOREN MET KNIKARM VOOR DRAAIPOORTEN Gebruiks- en programmeeraanwijzingen	pag. 60

Fig. A

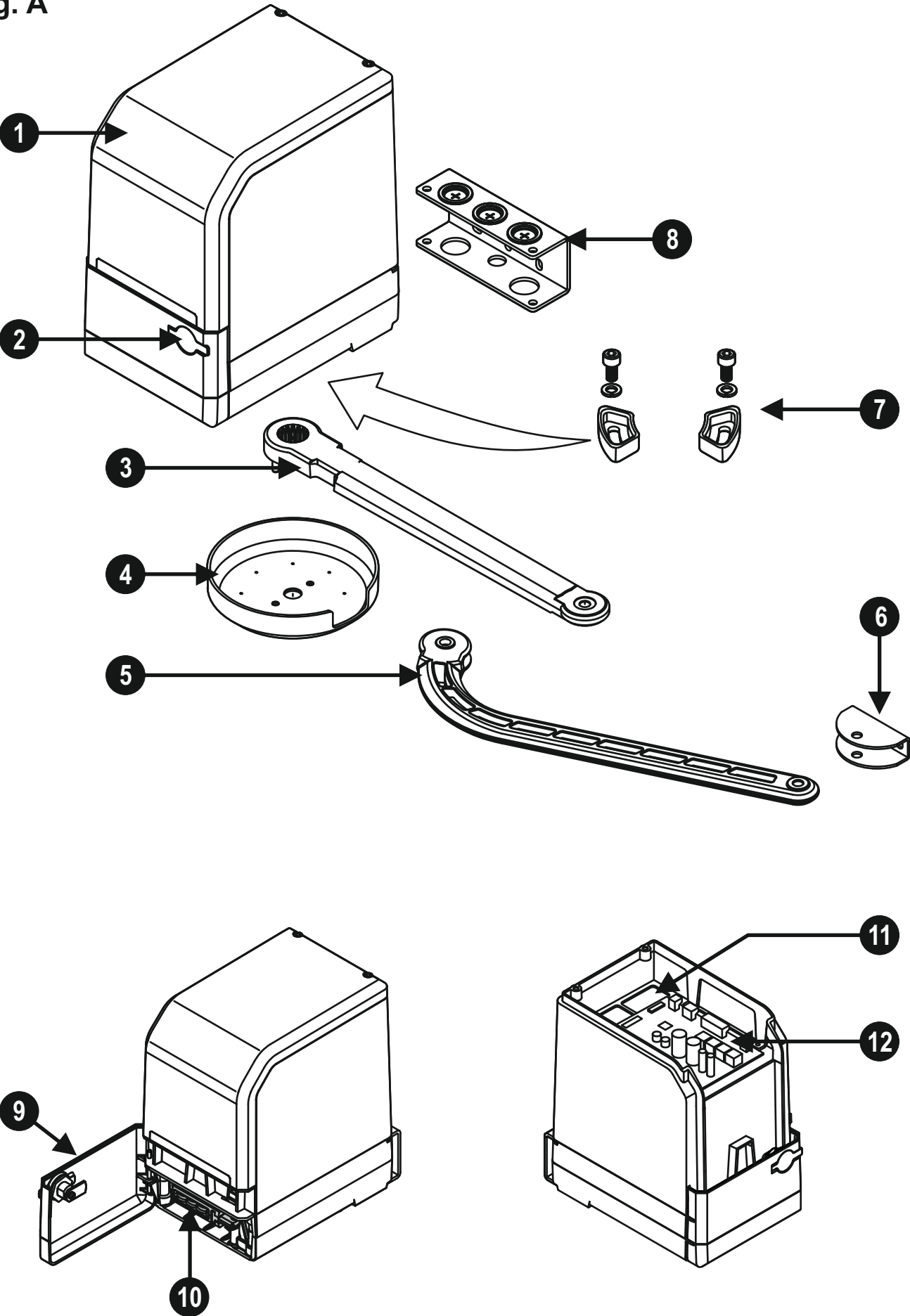


Fig. B

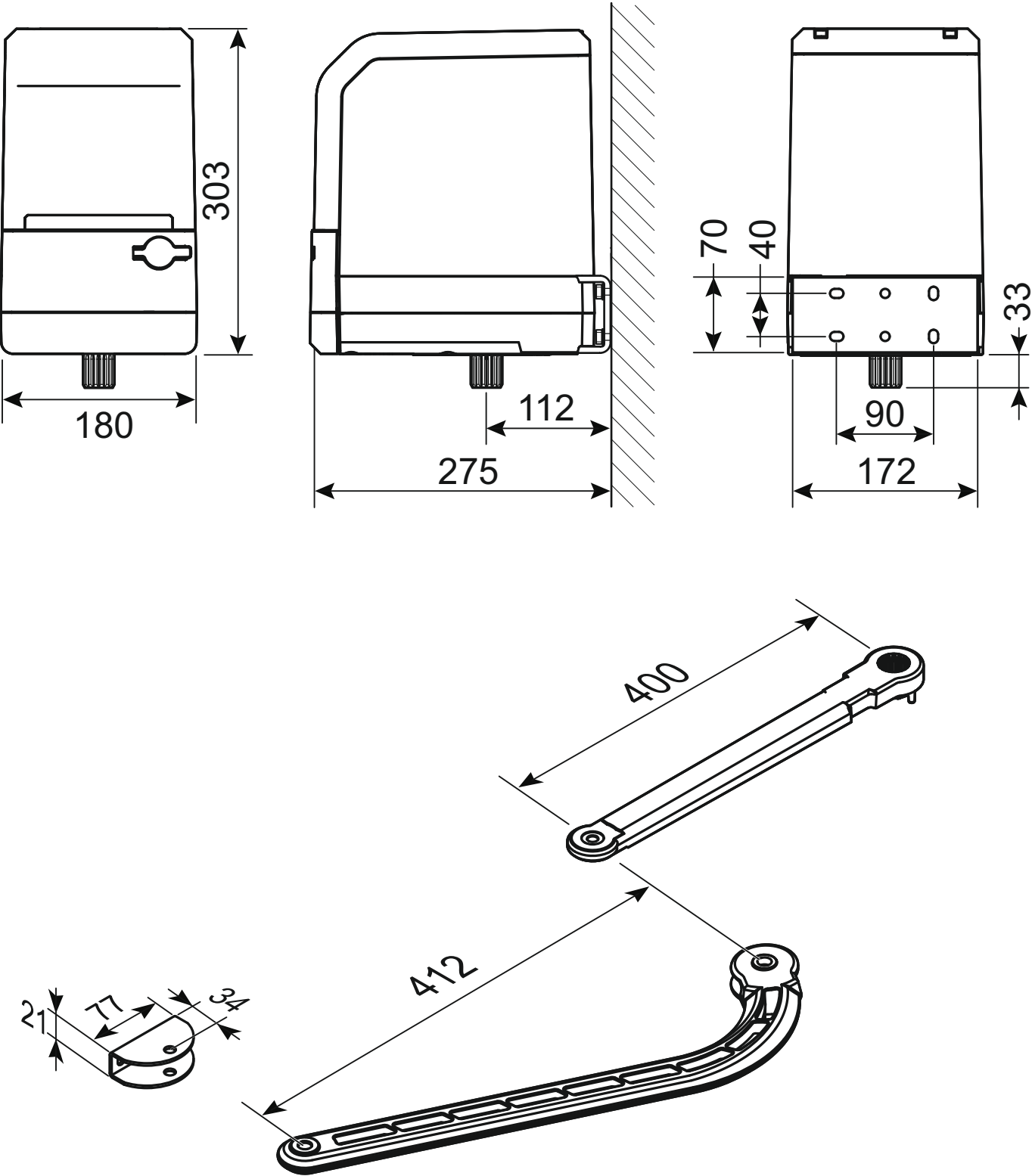


Fig. E

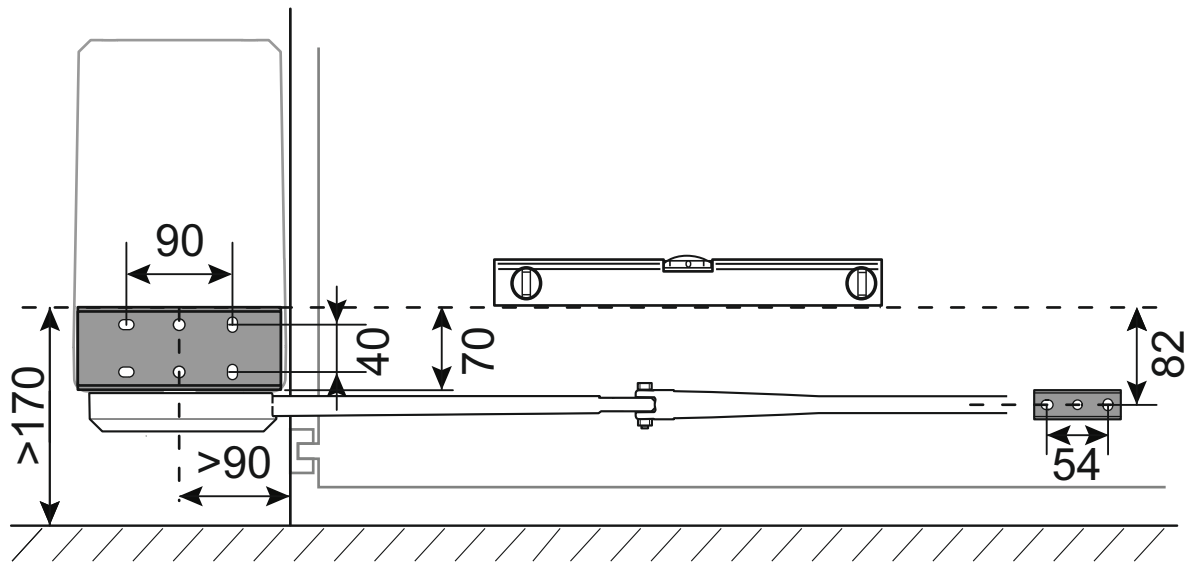


Fig. F

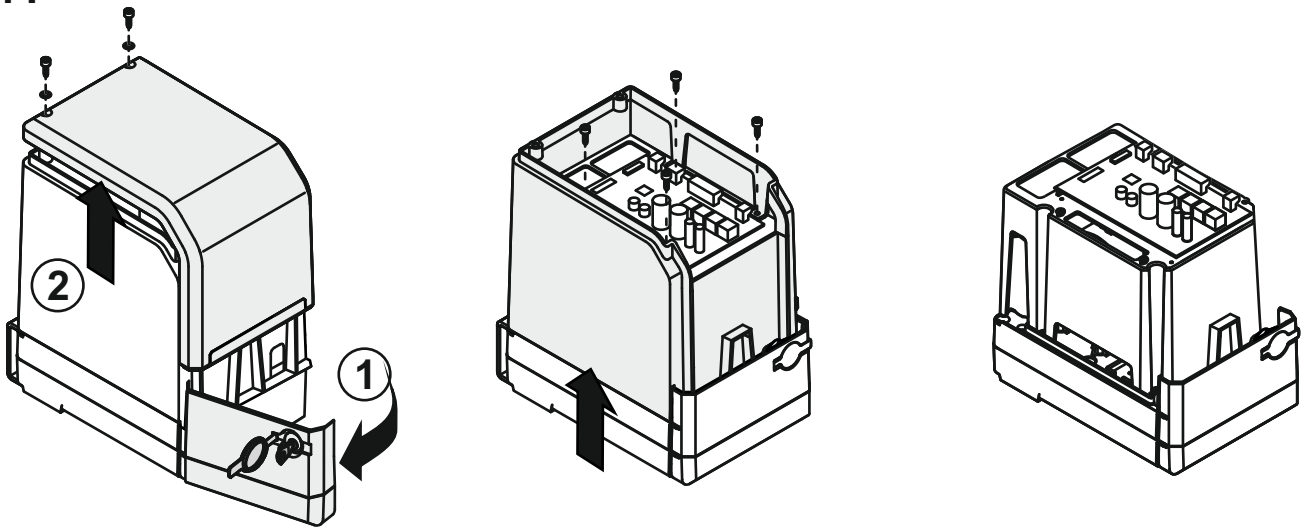


Fig. G

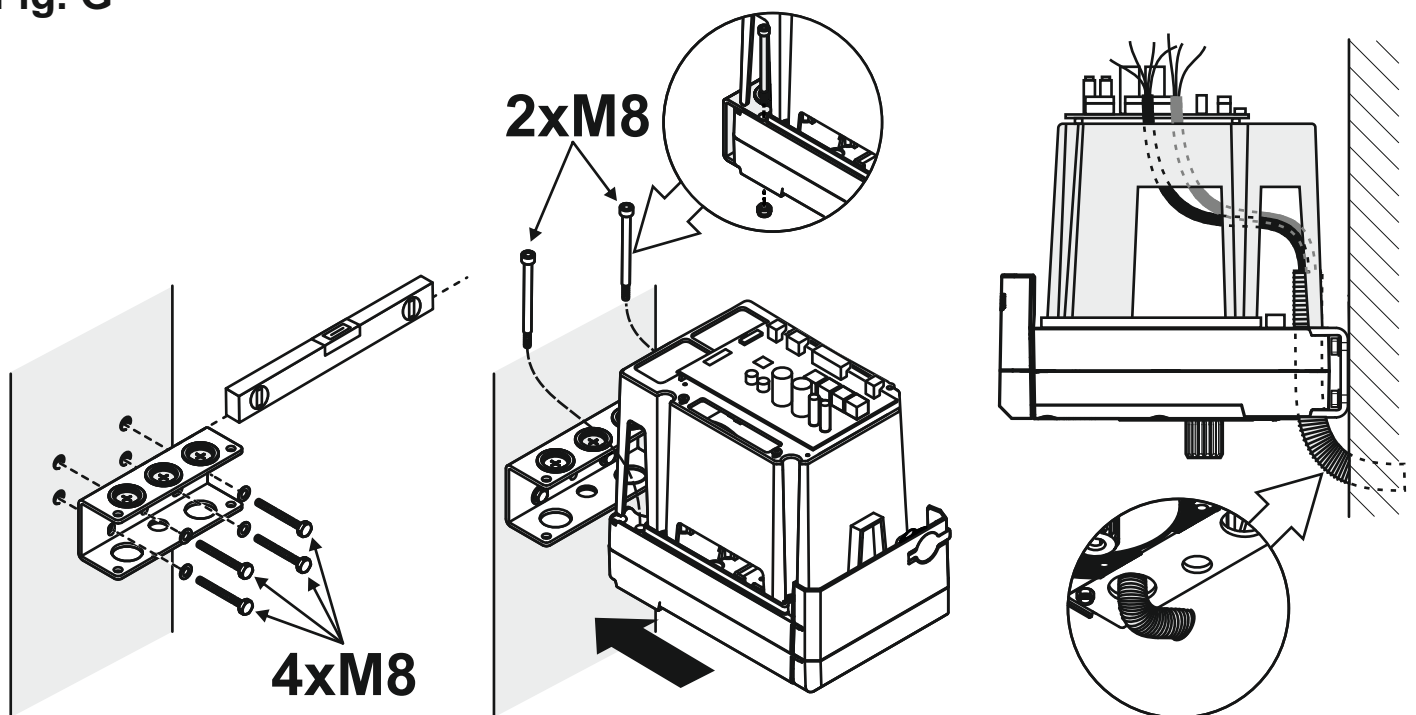


Fig. H

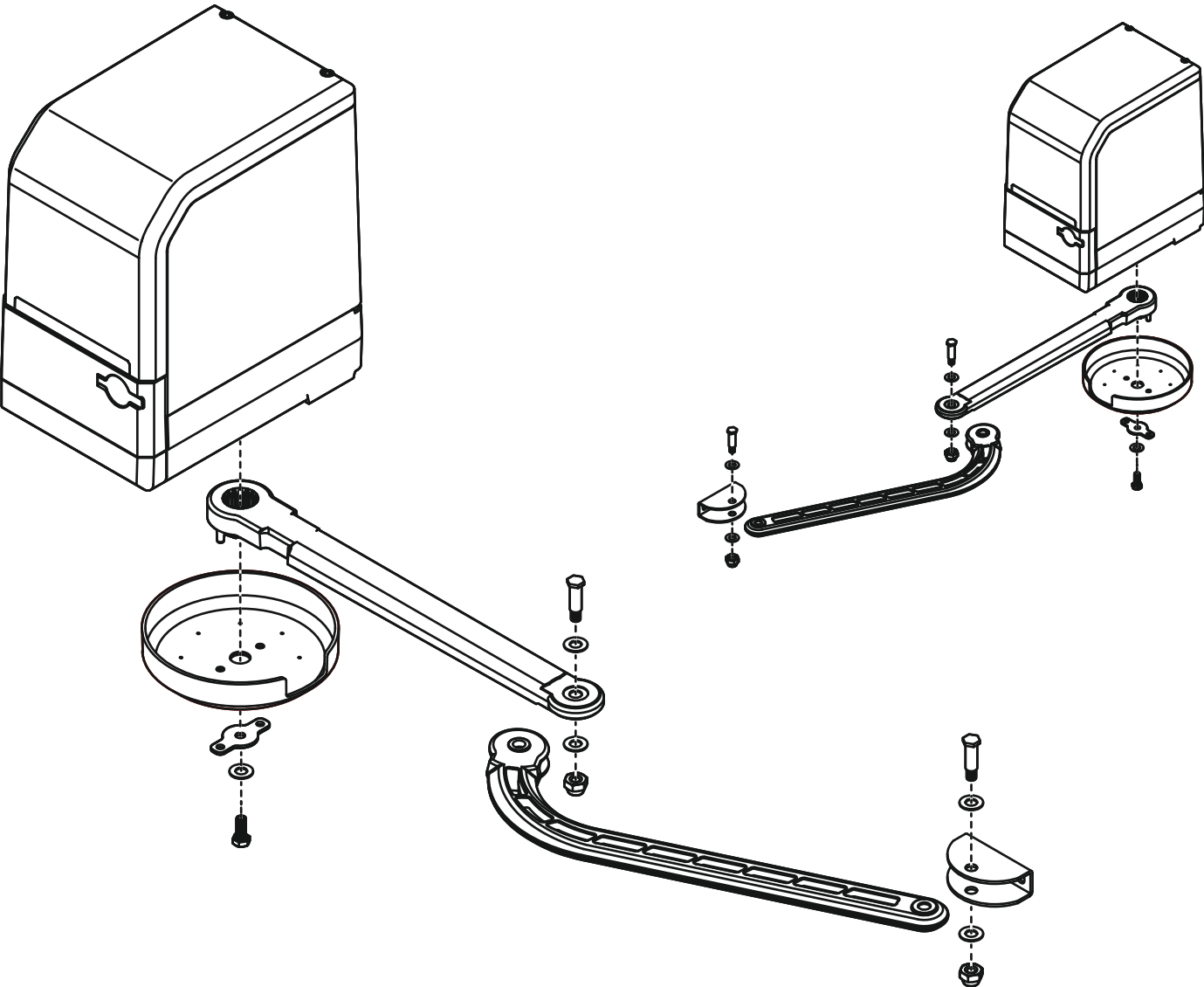


Fig. I

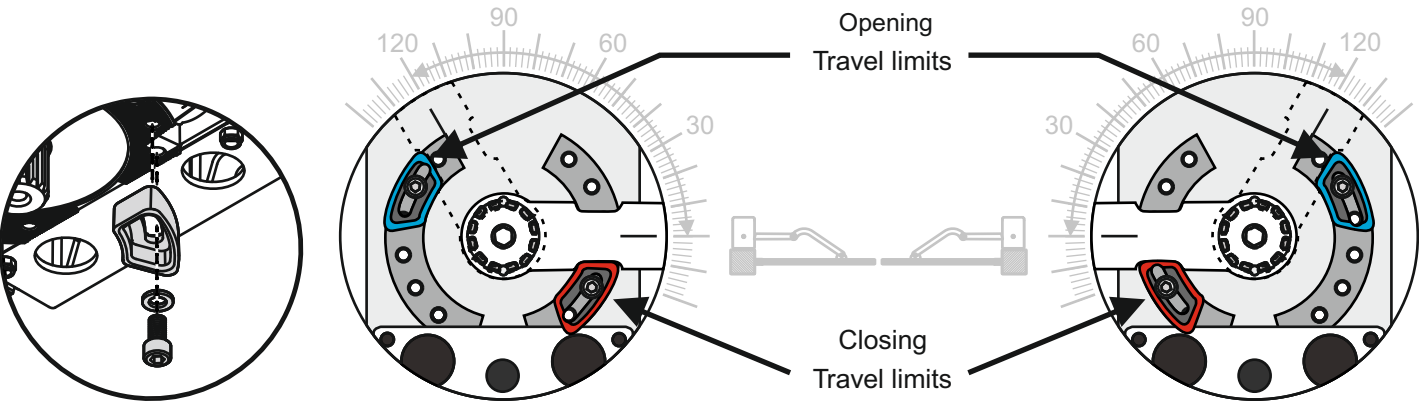
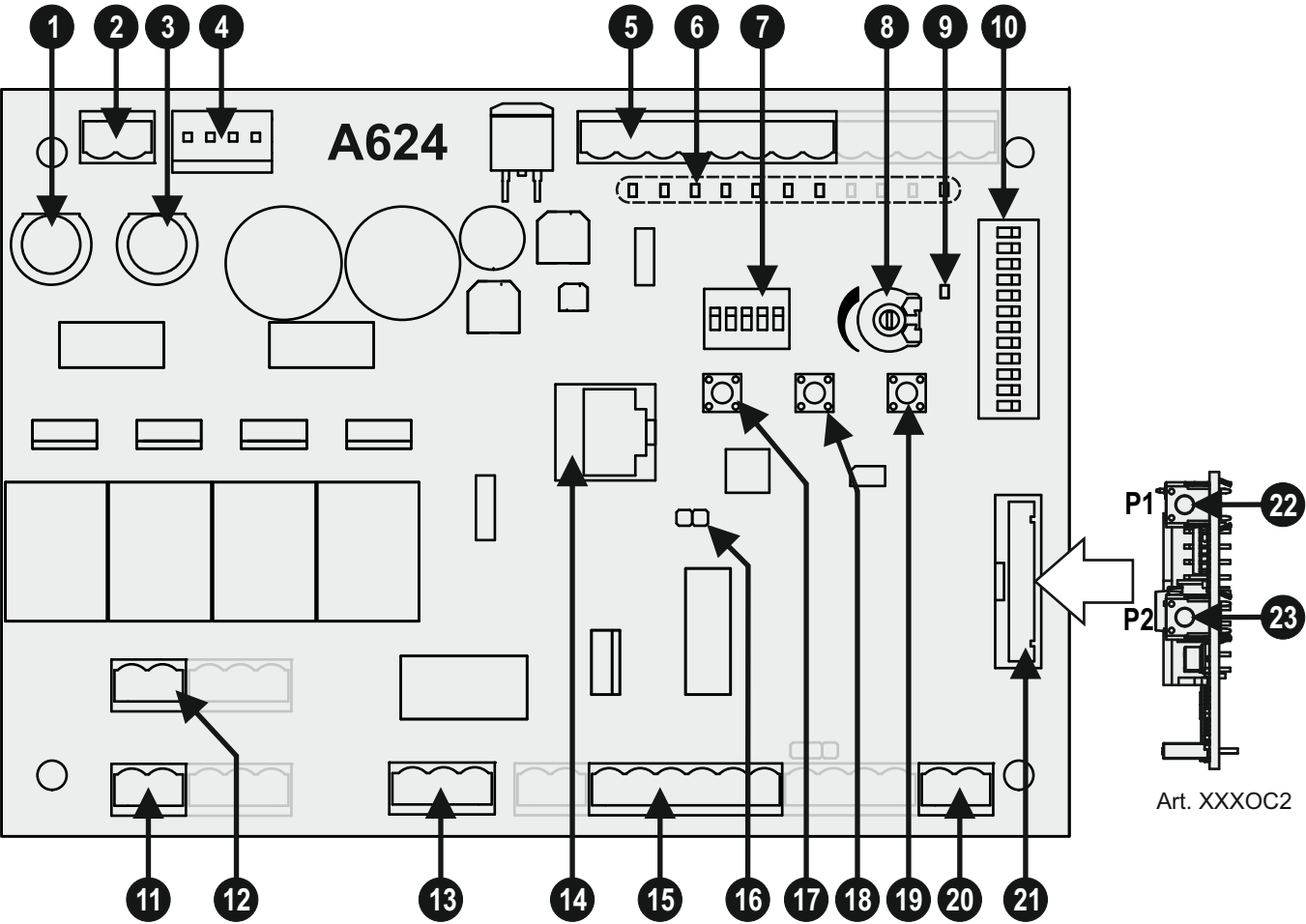
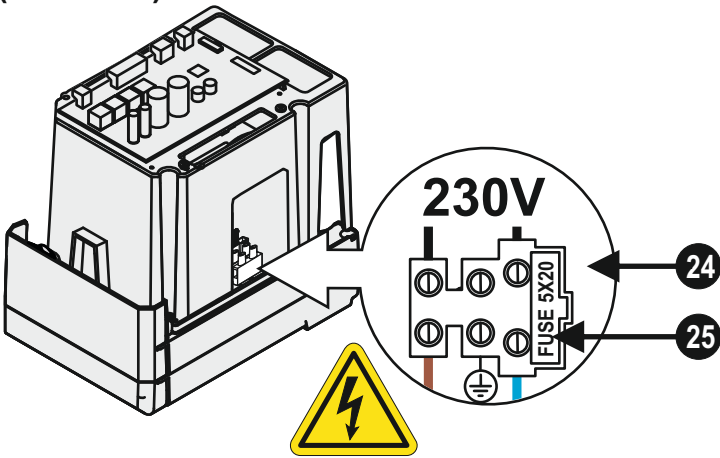


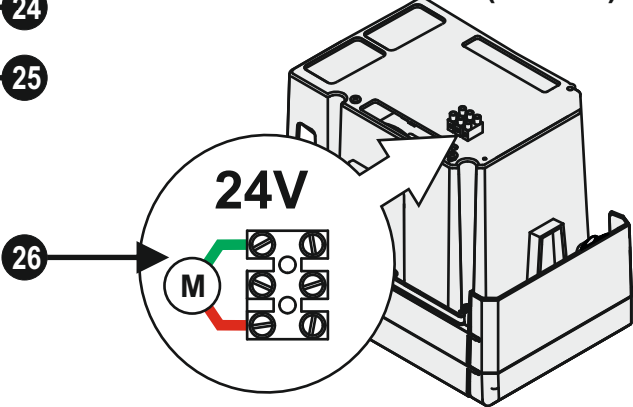
Fig. L



**STEALTH
(MASTER)**



**STEALTH
(SLAVE)**



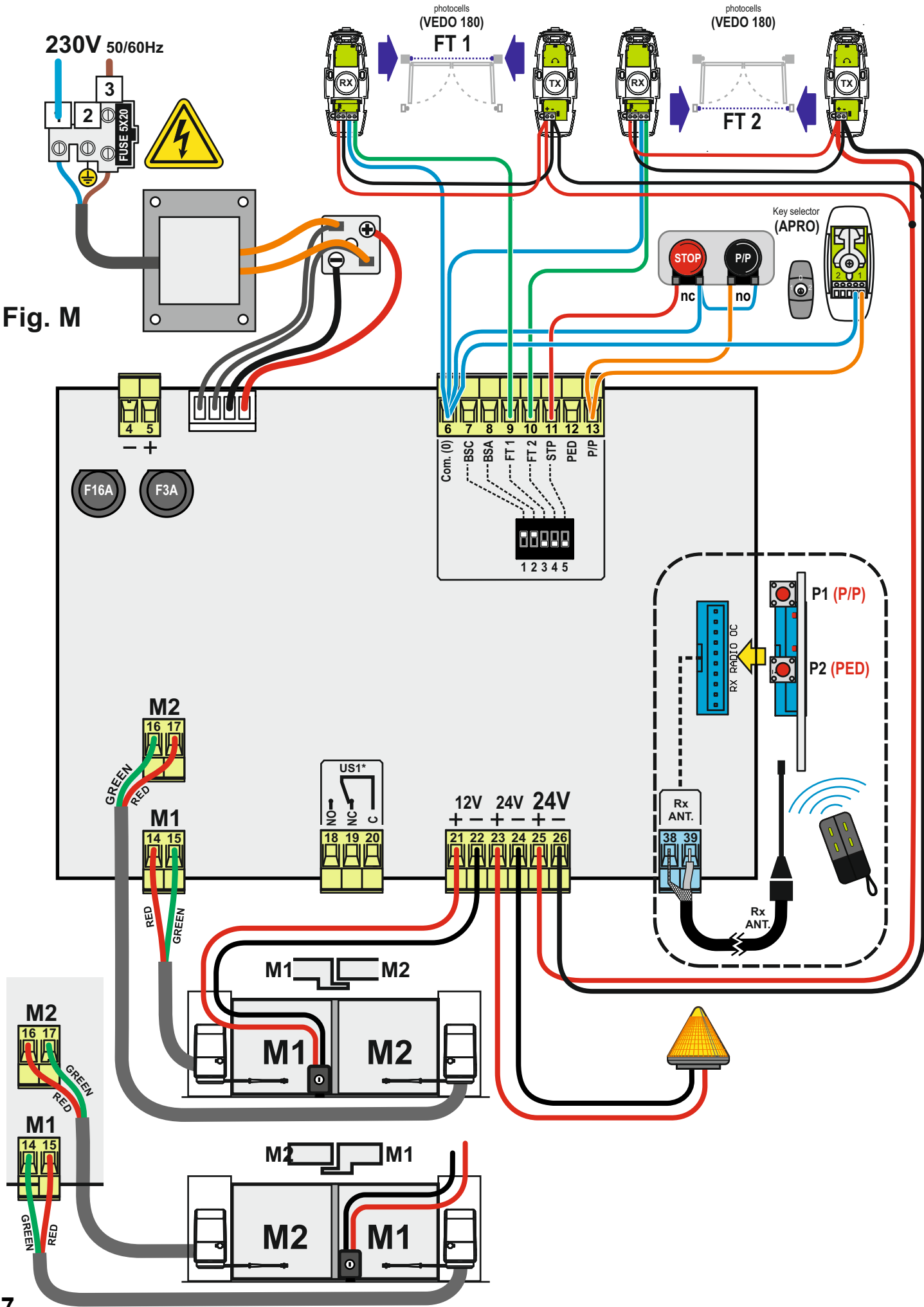


Fig. N

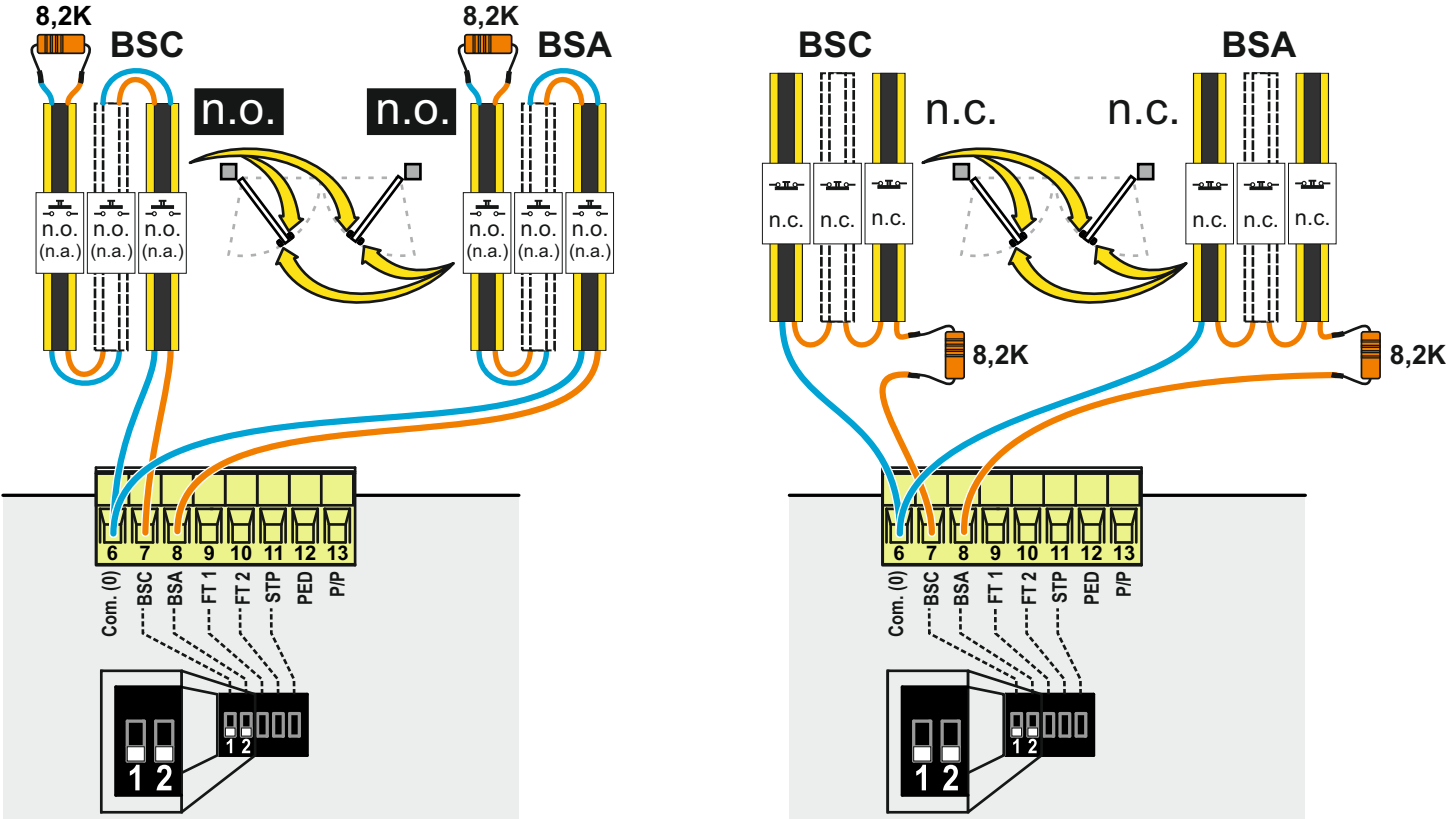


Fig. O

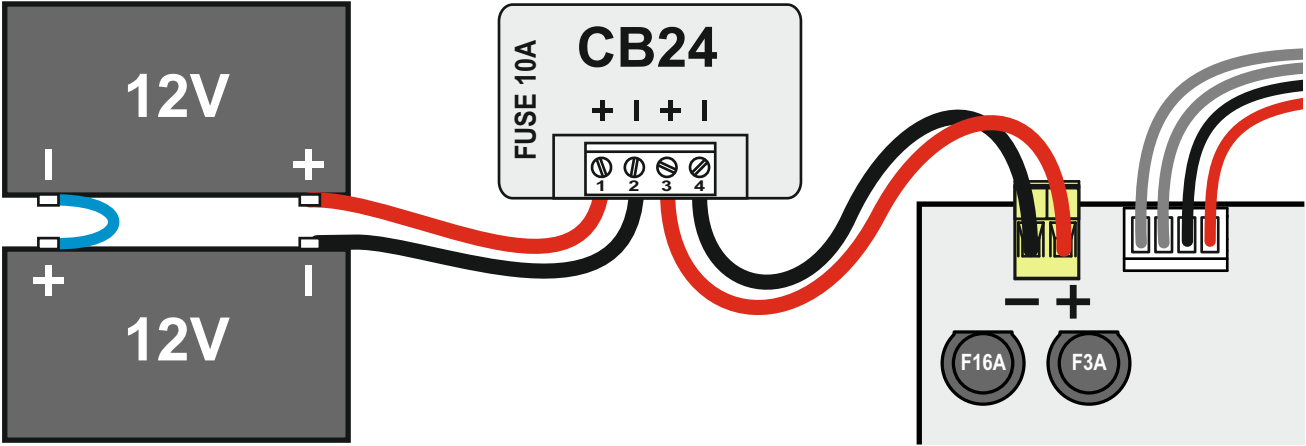
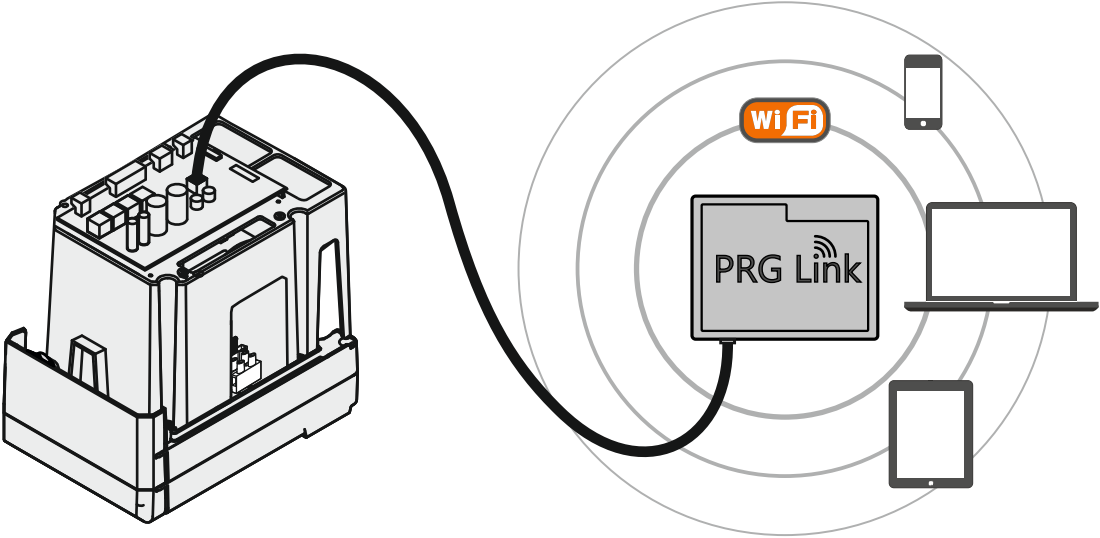


Fig. P



CARACTÉRISTIQUES ET DESCRIPTION DES PARTIES

L'automatisme Stelth a été expressément conçu pour qu'il soit versatile et facile à installer. Il est constitué de deux opérateurs, l'un MAÎTRE avec centrale et alimentateur intégrés, et l'autre ESCLAVE (seulement moteur).

Le système nécessite une ligne d'alimentation 230V, alors que les moteurs et tous les dispositifs auxiliaires sont alimentés en 24Vdc. Pour les cas particuliers, il est possible d'utiliser des batteries de secours (en option) ou de le faire fonctionner à l'énergie solaire en installant le kit SUN-POWER qui le rend autonome.

L'opérateur à bras articulé est irréversible et permet un mouvement fluide, ainsi que la limitation de la course (maximale) par butées mécaniques intégrées. Chaque opérateur peut être déverrouillé au moyen d'une clé codée pour pouvoir manœuvrer aisément le vantail à la main.

La centrale, embarquée dans le moteur MAÎTRE, est en mesure de reconnaître les obstacles qui bloquent ou freinent la course des vantaux, avec une sensibilité réglable. Au besoin, il est possible de brancher des bords de sécurité (8,2 kilo-ohms) directement sur la centrale. À part les différentes options proposées sur la carte, d'autres contrôles et personnalisations peuvent être effectués, grâce au nouveau programmeur Prg-Link avec interface Wi-Fi (en option).

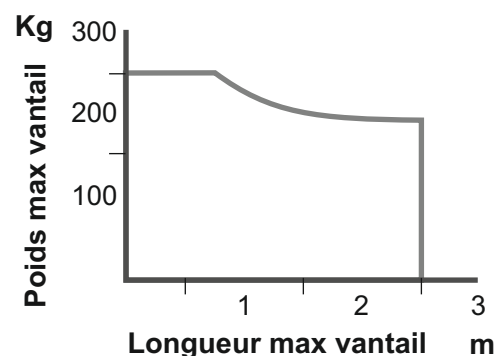
Description des parties (fig. A)

1. capot de protection motoréducteur
2. serrure trappe d'accès disp. de déverrouillage
3. bras droit
4. carter de protection du bras
5. bras arrondi
6. patte de fixation vantail
7. butées mécaniques
8. patte de fixation moteur
9. trappe d'accès au dispositif de déverrouillage
10. levier de débrayage moteur
11. logement pour batteries de secours (en option)
12. centrale électronique (seulement Maître)

DONNÉES TECHNIQUES

MOTEUR	U.M.	STEALTH
Tension d'alimentation	Vac	230
Tension moteur	Vdc	24
Courant maximum (24V)	A	6
Puissance max. moteur	W	150
Couple max	Nm	250
Poids max vantail	Kg	250
Longueur max vantail	mm	2500
Temps de manoeuvre 90°	s	10
Intensité cycles de service		40 cycles/h
Fins de course mécaniques		QUI
Indice de protection	IP	44
Température de fonctionnement	°C	-20 +55
Poids	Kg	10
Logique de commande	mod.	A624
Tension d'alimentation logique	Vdc	24 ± 10%
Compatible avec SUN POWER		QUI
Ralentissement électronique		QUI
Entrées pour barres palpeuses		QUI
Logement piles	mod.	2 X 12V 2.2Ah (optional)

LIMITES D'UTILISATION



La forme du vantail, l'installation incorrecte et/ou la présence de vent peuvent compromettre les règles d'utilisation indiquées.

CONTRÔLES PRÉLIMINAIRES ET AVERTISSEMENTS IMPORTANTS CONCERNANT L'INSTALLATION

Avant de procéder à l'installation, il est conseillé de vérifier :

1. la solidité des structures existantes (colonnes, charnières, vantaux) par rapport aux puissances développées par le moteur.
2. La présence d'arrêts mécaniques d'une robustesse adaptée en fin d'ouverture et fermeture des vantaux.
3. L'absence de frottements ou de jeux excessifs dans les systèmes roues/guide inférieur et rouleaux/guide supérieur.
4. L'exclusion de la serrure manuelle éventuellement installée.
5. L'état des éventuels câbles électriques de l'installation.



Avertissements importants :

1. L'installation de l'automatisme doit être effectuée dans les règles de l'art par un personnel qualifié et conformément à la directive machines 98/37/CE et aux normes EN13241-1, EN 12453 et EN 12445.
2. Analyser les risques de l'automatisme et adopter les mesures de sécurité et de signalisation nécessaires.
3. Installer les dispositifs de commande (ex. sélecteur à clé) de façon à ce que l'utilisateur ne se trouve pas dans une zone dangereuse.
4. Apposer l'étiquette ou la plaque CE contenant les informations concernant les risques et les données d'identification sur l'automatisme.
5. Remettre à l'utilisateur final les instructions d'utilisation, les recommandations concernant la sécurité et la déclaration de conformité CE.
6. Vérifier que l'utilisateur a compris le fonctionnement automatique, manuel et d'urgence de l'automatisme.
7. Une fois l'installation terminée, effectuer plusieurs essais des dispositifs de sécurité, signalisation et déverrouillage de l'automatisme.
8. Informer l'utilisateur par écrit (par ex. dans les instructions d'utilisation) :
 - a. Des risques résiduels éventuels et des utilisations incorrectes.
 - b. De débrancher l'alimentation avant le déblocage du vantail ou en cas de petites interventions d'entretien ou de nettoyage dans la zone de l'automatisme.
 - c. De contrôler fréquemment l'absence de tout dommage de l'automatisme et, le cas échéant, d'en avvertir immédiatement l'installateur.
 - d. De ne pas laisser les enfants jouer à proximité immédiate de l'automatisme.
 - e. De ne pas laisser les radiocommandes et autres dispositifs de commande à portée des enfants.
9. De prévoir un programme d'entretien de l'installation (tous les 6 mois au minimum) en consignnant les interventions exécutées sur un registre spécialement prévu à cet effet.

FIXATION DU MOTORÉDUCTEUR ET DU BRAS ARTICULÉ

Déterminer la position des moteurs en fonction de la particularité de l'installation, exemple: Master (avec centrale) à droite et Esclave à gauche (fig. C) ou vice versa.

Tenir compte de la distance minimale à garder par rapport aux éventuels murs et/ou clôture, de la taille des piliers et de la hauteur du sol (fig. E).

Avant de fixer la patte, s'assurer:

- que les cotes entre pilier du vantail et arbre-moteur soient conformes aux indications reportées sur la fig. D;
- qu'à la hauteur du moteur, il y ait une traverse horizontale adéquate permettant de fixer le bras sur le vantail. À défaut d'une surface de référence, utiliser un niveau à bulle (fig. E);
- que la surface soit plane et suffisamment épaisse pour garantir une solide fixation du moteur;
- qu'il soit possible de fixer la patte au minimum en 4 points (il est conseillé d'utiliser des vis M8 et des chevilles métalliques) comme le montre la figure G.

Enlever les pièces en plastique et préparer le moteur comme le montre la figure F. Fixer la patte, mettre en place le motoréducteur et bloquer le tout à l'aide des deux vis M8 fournies en dotation. Poser les gaines et les câbles en veillant à ce qu'elles ne gênent pas le mouvement du bras.

Procéder à l'assemblage des deux bras articulés comme indiqué sur la vue éclatée de la fig. H, en faisant attention à la réflexion du bras droit par rapport à celui de gauche.

Assembler le bras à l'arbre moteur et le fixer. Débrayer le motoréducteur pour pouvoir placer le bras contre le vantail fermé et pouvoir repérer le point de fixation (fig. D). Avant de le fixer définitivement, ouvrir le vantail à la main pour s'assurer qu'il s'ouvre normalement.

FINS DE COURSE MÉCANIQUES (fig. I)

Pour que ce type d'automatisme fonctionne correctement, il est obligatoire de limiter la course des vantaux au moyen de butées mécaniques. S'il n'est pas possible de bloquer la course directement sur les vantaux, utiliser les butées fournies avec le motoréducteur (détail 7 fig. A).

La fixation et le réglage sont simples à opérer. Il suffit de placer le vantail au point limite et d'insérer les butées sous le motoréducteur, comme illustré sur la fig. I.

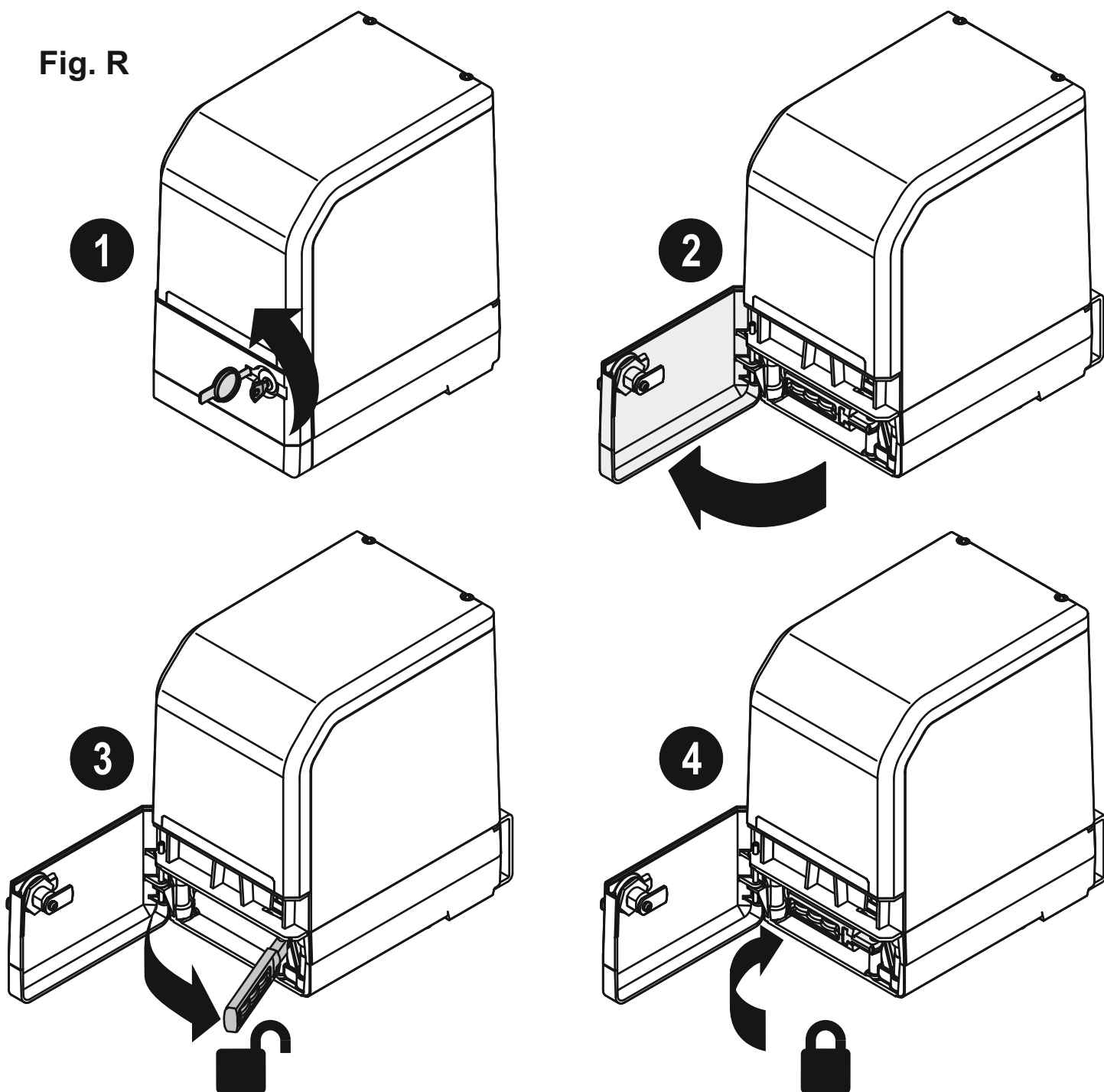
PROCÉDURE DE DÉBRAYAGE ET DE BLOCAGE DU MOTORÉDUCTEUR

Ces deux opérations sont uniquement nécessaires en cas de panne ou de coupure de courant, l'installateur doit informer l'utilisateur ou le personnel préposé des opérations nécessaires et remettre une copie de ces instructions en vue de leur conservation avec la clé de débrayage.

Avant d'effectuer l'une de ces procédures, vérifier que l'automatisme est entièrement désalimenté, y compris en cas de panne de secteur.

DÉVERROUILLAGE: 1) engager la clé et la tourner dans le sens contraire aux aiguilles d'une montre 2) tirer et ouvrir la trappe 3) tirer le levier tout en le tournant de 120° environ; à ce stade, le moteur est débrayé et le vantail peut être manœuvré à la main. Pour embrayer de nouveau le moteur, procéder comme indiqué ci-dessous.

Fig. R



VERROUILLAGE: 4) remettre le levier dans sa position première; à ce point, le motoréducteur est embrayé et le vantail peut être manœuvré seulement électriquement.

DESCRIPTION DES COMPOSANTS DE LA CENTRALE DE COMMANDE A624

- 1) Fusible moteur (16A fast)
- 2) Bornier pour branchement CB24
- 3) Fusible alimentation dispositifs auxiliaires (3A fast)
- 4) Connecteur alimentation 24V
- 5) Bornier entrées
- 6) Voyant led entrées (allumé = entrée fermée)
- 7) Dip-Switch exclusion dispositifs de sécurité
- 8) Potentiomètre de réglage force moteur
- 9) Voyant led programmation (LD1)
- 10) Dip-switch fonctions
- 11) Bornier moteur M1
- 12) Bornier moteur M2
- 13) Bornier sortie US1
- 14) Branchement programmeur PRG-Link
- 15) Bornier sorties
- 16) Reset centrale. Court-circuiter un instant les 2 broches signifie couper et rétablir l'alimentation.
- 17) Bouton de programmation et Stop
- 18) Bouton P3
- 19) Bouton de commande séquentielle
- 20) Bornier entrée antenne radio
- 21) Connecteur pour récepteur type OC2 (en option)
- 22) Bouton MEMO codes radio, canal 1 (P/P) OC2 (en option)
- 23) Bouton MEMO codes radio, canal 2 (Ped) OC2 (en option)
- 24) Bornier alimentation 230V
- 25) Fusible ligne d'alimentation 230V (T2A)
- 26) Bornier branchement moteur ESCLAVE (24V)

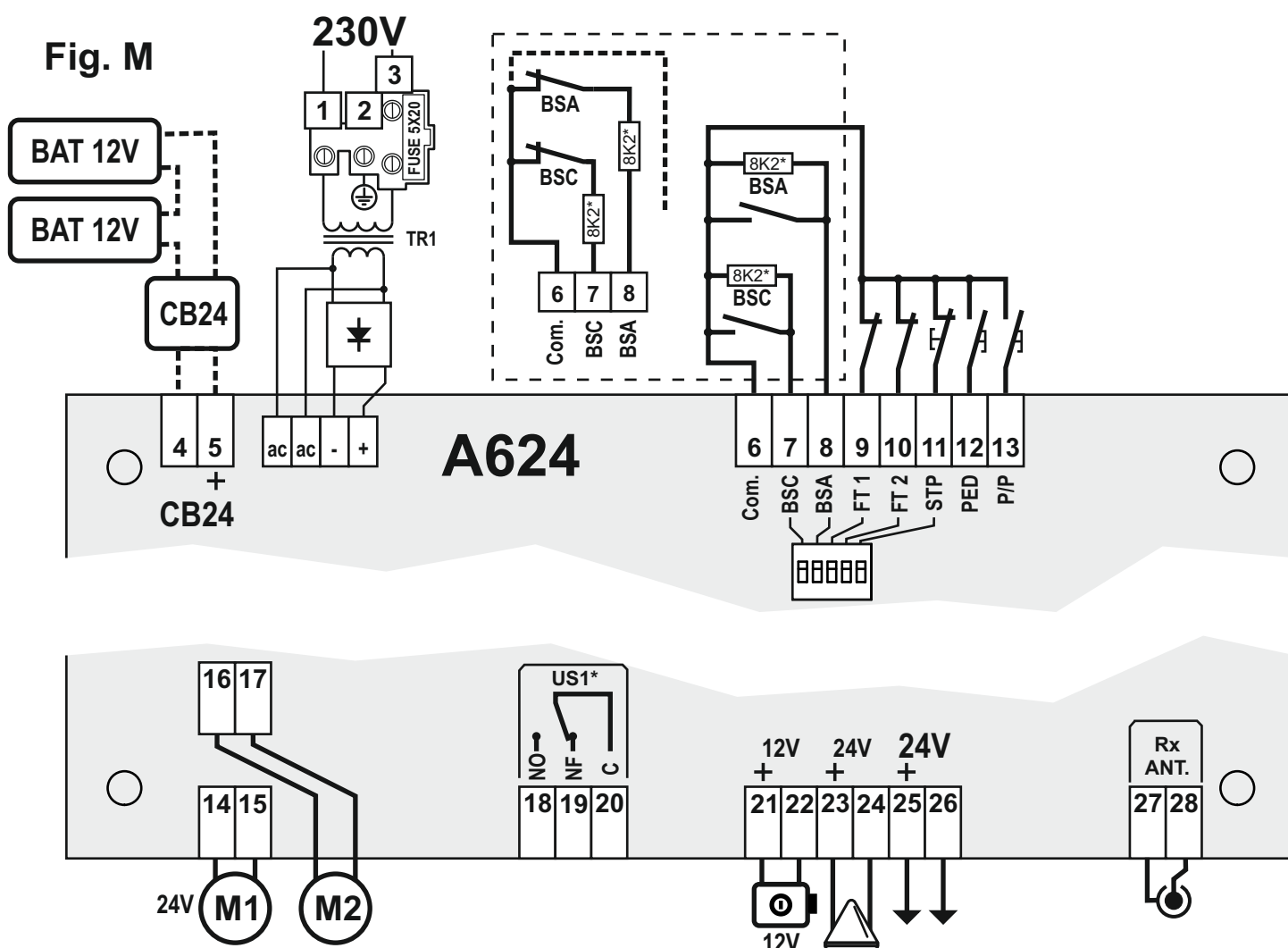
RACCORDEMENTS ÉLECTRIQUES

Sectionner la ligne d'alimentation avant de procéder aux raccordements électriques.

Vérifier que les câbles dénudés ne compromettent pas l'isolement entre les bornes ou d'autres parties métalliques.

Respecter les polarités.

Une fois les raccordements effectués, vérifier le serrage des bornes à vis.



	Borne. n.	Fonction / Dispositif	V/I max	Note
230V ➔	1 (L) 2 (GND) 3 (N)	Alim. logique de commande.	230/2A	Brancher à la ligne 230V
CB24	3 (+) 4 (-)	Entrée pour chargeur de batterie et batteries (en option)	24dc	branchements electriques fig. O, Attention aux polarités
BSC 	6 (com) 7	Entrée pour barres palpeuses intervention en FERMETURE	8K2/NF	Entrée validée en fermeture. Connecter les barres palpeuses 8K2 ou un contact NF avec résistance 8K2 en série (fig. N). Si non utilisée (borne libre), placer sur ON le dip 1 (point 7 fig. L)
BSA 	6 (com) 8	Entrée pour barres palpeuses intervention en OUVERTURE	8K2/NF	Entrée validée en ouverture. Connecter les barres palpeuses 8K2 ou un contact NF avec résistance 8K2 en série (fig. N). Si non utilisée (borne libre), placer sur ON le dip 2 (point 7 fig. L)
FT1 	6 (com) 9	Entrée pour contact PHOTOCELLULE	NF	Inverse la direction durant la fermeture. Si non utilisée, placer sur ON le dip 3 (part. 7 fig. L)
FT2 	6 (com) 10	Entrée pour contact PHOTOCELLULE	NF	Blocage momentané de la manoeuvre enphase d'ouverture. Durant la fermeture, ilinverse le sens de marche. Si non utilisée, placer sur ON le dip 4 (part. 7 fig. L)
STP 	6 (com) 11	Entrée commande STOP	NF	Blocage de toutes les fonctions. S'il n'est pas utilisé, mettre sur ON le dip-switch 5 (point 7 fig. L)
PED 	6 (com) 12	Entrée commande PIÉTON	NO	Dans la configuration 2 moteurs, seul le vantail avec moteur M1 s'ouvre. Dans la configuration 1 moteur, le vantail s'ouvre partiellement pendant un temps programmable (voir "programmation ouverture piétonne").
P/P 	6 (com) 13	Entrée commande PAS À PAS	NO	Voir configuration dip 1 et 2 (part. 10 fig. L)
M1 	14 15	Sortie 24V moteur M1	24dc	Dans la configuration 2 moteurs, le vantail avec M1 s'ouvre en premier et se ferme en deuxième. M1 manoeuvre le vantail avec une éventuelle serrure électrique.
M2 	16 17	Sortie 24V moteur M2	24dc	Dans la configuration 2 moteurs, le vantail avec M2 se ferme en premier et s'ouvre en deuxième.
US1 	18 (no) 19 (nf) 20 (c)	Contact avec fonction sélectionnable	/	Voir tableau, fonctions 7 (part. 10 fig. L)
12V 	21 (+) 22 (-)	Sortie SERRURE ÉLECTRIQUE	12dc/1,5A	Activée pour quelques secondes, audébut de chaque manoeuvre d'ouverture.
	23 (+) 24 (-)	Sortie CLIGNOTANT	24dc/1A	S'allume durant l'actionnement du moteur
24V ←	25 (+) 26 (-)	Sortie pour alimentation AUXILIAIRES	24dc/1A	Attention aux polarités
	27 Ext. 28 Âme	Antenne Radio	/	Connexion uniquement nécessaire avec récepteur OC2 activé. Utiliser des antennes prévues pour une fréquence de 433 MHz (50 Ohm)

DIP-SWITCH EXCLUSION SÉCURITÉS

Utiliser ces dip-switch (détail 7 de la fig. L) pour exclure les entrées de sécurité déconnectées.

Le réglage du dip-switch sur ON (exclusion) signifie faire un pont entre le commun (borne 6) et une de ces 5 entrées.

Fonction	n.	off on	Modo	Description
BSC	1			Avec barre palpeuse de fermeture installé
			Exclusion	Exclut l'entrée barre palpeuse en fermeture. Attention ! la borne n.7 doit rester déconnectée.
BSA	2			Avec barre palpeuse de fermeture installé
			Exclusion	Exclut l'entrée barre palpeuse en ouverture. Attention ! la borne n.8 doit rester déconnectée.
FT1	3			Avec photocellule installée
			Exclusion	Exclut l'entrée photocellule. Équivaut à la connexion de la borne n.9 avec le commun
FT2	4			Avec photocellule installée
			Exclusion	Exclut l'entrée photocellule. Équivaut à la connexion de la borne n.10 avec le commun
STP	5			Avec bouton d'ARRÊT installé
			Exclusion	Exclut l'entrée ARRÊT. Équivaut à la connexion de la borne n.11 avec le commun

DIP-SWITCH CONFIGURATION

Sélectionner les options désirées et réinitialiser (point 10, fig. L) pour appliquer les modifications apportées.

Fonction	n.	off on	Modo	Description
Mode entrée Pas à pas et Canal Radio (CH1)	1		Ouv.-Stop-Ferm.	Durant l'ouverture en pressant la touche P/P la barrière se bloque, en pressant de nouveau la barrière se ferme. Durant la fermeture en pressant la touche P/P la barrière se bloque, en pressant de nouveau la barrière s'ouvre.
			Ouv.-Ferm.	Durant l'ouverture en pressant la touche P/P la barrière se bloque puis se ferme. Durant la fermeture, en pressant la touche P/P la barrière se bloque puis s'ouvre.
			Ouvre toujours «Fonct. collectif »	Durant l'ouverture, la pression de la touche P/P n'a aucun effet. Durant la pause, la pression de la touche P/P n'a aucun effet. Durant la fermeture, en pressant la touche P/P la barrière se bloque pendant quelques instants puis
			Ouv.-Ferm. avec inversion exclue durant l'ouverture	Durant l'ouverture, la pression de la touche P/P n'a aucun effet. Durant la pause, en pressant la touche P/P la barrière se ferme. Durant la fermeture, en pressant la touche P/P la barrière se bloque pendant quelques instants puis s'ouvre.
N. C.	3			
	4			
Préclignot.	5		Exclu	Le clignotant est alimenté en même temps que le moteur.
			Activé	Le clignotant est alimenté 5 secondes avant chaque manoeuvre.
Tempori. Refermeture	6		Exclu	Après une ouverture complète la logique de commande referme uniquement avec une commande
			Activé	Après une ouverture complète la logique de commande referme après le temps de pause programmé.
Mode Sortie US1 Contact sans potentiel	7		Contact de signalisation état	Ce contact indique l'état du portail. Le relais s'active au début de l'ouverture et se désactive uniquement quand la fermeture est achevée.
			Récepteur II canal	Cette fonction n'est disponible qu'encas où la carte radio à deux canaux est insérée sur le connecteur prévu
Coup de déclenchement	8		Exclu	Fonction exclue.
			Activé	Le coup de déclenchement assume la fonction de déblocage de la serrure électrique. Une impulsion de fermeture est transmise au battant avec M1 avant qu'il ne démarre en ouverture.
Ralentissement	9		Exclu	Le ralentissement est absent à la fin de la course.
			Activé	En cas où le ralentissement est activé, le moteur réduit de moitié sa vitesse.
Coup de fermeture	10		Exclu	Le coup de fermeture est exclu.
			Activé	La centrale termine la manoeuvre de fermeture en exerçant une brève impulsion à pleine puissance sur le moteur M1.
1 - 2 moteurs	11		1 Moteur	Seule la sortie moteur M1 est validée. La commande d'ouverture piétonne ouvre et ferme partiellement le vantail avec le moteur M1.
			2 Moteurs	Les deux sorties moteur (M1 et M2) sont validées. La commande d'ouverture piétonne ouvre et ferme complètement le vantail avec le moteur M1.
Photocellule refermeture	12		Exclu	Fonction exclue.
			Activé	L'intervention de la photocellule réduit le temps de pause, quelle que soit sa valeur, à 2 secondes.

PROGRAMMATION DES TEMPS DE MANŒUVRE ET DE PAUSE

Cette programmation relève et mémorise tous les temps nécessaires aux moteurs pour compléter les manœuvres d'ouverture et de fermeture, y compris le temps de refermeture automatique.

Cette programmation s'effectue soit au moyen du bouton P/P (détail 19 fig. L) ou, en alternative, de la commande P/P (borne 13 de la fig. M), soit au moyen d'une télécommande déjà mémorisée sur le canal (P1).

Consignes importantes à respecter avant de lancer la programmation:

A. Mettre la centrale sous tension et vérifier le branchement correct des entrées au moyen des relatifs voyants led (détail 6 de la fig. L).

Les voyants led affectés aux dispositifs de sécurité (BSC, BSA, FT1, FT2 et STP) doivent être allumés et ceux des commandes P/P et PED éteints.

B. Libérer la zone de débattement du portail et se placer hors du champ d'action des éventuels cellules photoélectriques et/ou capteurs branchés sur la centrale.

C. Contrôler la présence des butées mécaniques en ouverture et fermeture sur les deux vantaux automatisés.

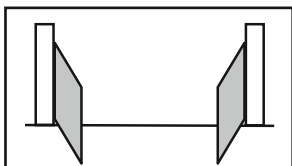
Celles-ci doivent être suffisamment solides pour arrêter la course des vantaux.

D. La centrale relève en continu le courant absorbé par chaque moteur et le bloque quand la valeur dépasse le seuil réglé par le potentiomètre (détail 8 de la fig. L). La valeur de courant à régler dépend du type d'application, de la taille et du poids du vantail. Pour le premier réglage, régler le potentiomètre à moitié. Si le moteur n'arrive pas à compléter la manœuvre, augmenter le seuil en tournant le potentiomètre dans le sens des aiguilles d'une montre. Quand le vantail arrive à la butée et le moteur ne s'arrête pas, il faut diminuer le seuil en tournant le potentiomètre dans le sens contraire aux aiguilles d'une montre.

Pour augmenter la sécurité et pour obtenir des arrêts plus précis à basse vitesse, il est conseillé d'activer la fonction de ralentissement (dip n. 9 sur ON).

PROGRAMMATION DES TEMPS

①

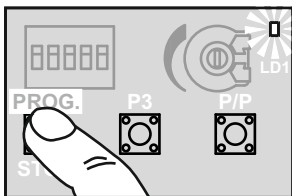


Mettre la centrale hors tension.

Débrayer les moteurs et placer les vantaux en position "presque ouverte".

Embrayer de nouveau les moteurs et mettre sous tension l'installation.

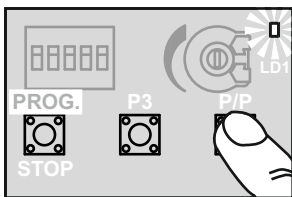
②



Maintenir le bouton PROG. enfoncé (point 17, fig. E) durant environ 3 secondes, jusqu'à activation de la Led LD1 (point 9, fig. E)

La centrale est désormais en mode programmation.

3a

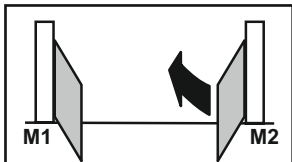


Appuyer sur le bouton P/P (détail. 19 de la fig. E), le vantail avec le moteur M2 doit démarrer en fermeture. S'il s'ouvre au lieu de se fermer, bloquer la programmation, mettre hors tension, intervertir les fils du moteur M2 et répéter la programmation à partir de l'étape (1).

Quand le vantail avec le moteur M2 s'est complètement fermé, il s'arrête de lui-même, et le vantail avec le moteur M1 démarre en fermeture.

Dans ce cas aussi, si le vantail démarre en ouverture, mettre hors tension, intervertir les fils du moteur M1 et répéter la programmation à partir de l'étape (1).

3b

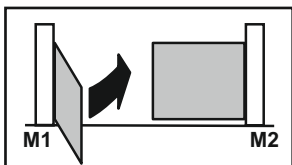


Si les moteurs s'arrêtent avant l'arrivée à la butée, augmenter la force sur le potentiomètre.

Par contre, si les moteurs ne s'arrêtent pas quand le vantail arrive à la butée, diminuer la force sur le potentiomètre.

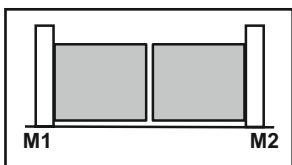
Quand le vantail avec le moteur M1 s'est fermé complètement, le moteur s'arrête et redémarre automatiquement en ouverture.

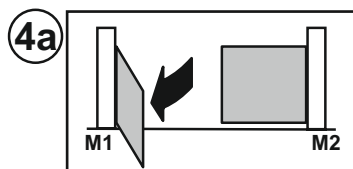
3c



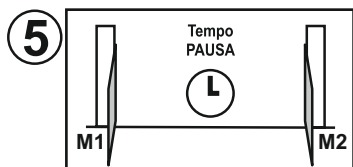
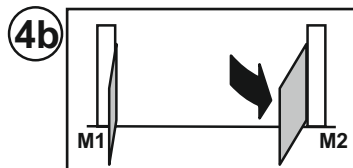
À partir de ce moment la programmation s'effectue selon une des deux modalités au choix: Programmation STANDARD où il suffit de programmer le temps de pause (les temps de décalage du vantail et de ralentissement sont des valeurs par défaut) ou Programmation ÉVOLUÉE où il est possible de déterminer et modifier les temps de manœuvre, décalage et ralentissement.

3d

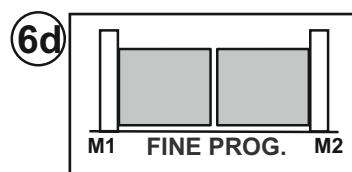
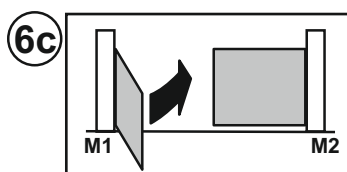
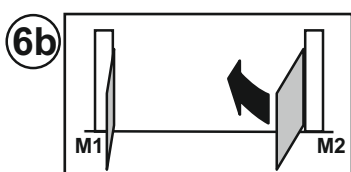
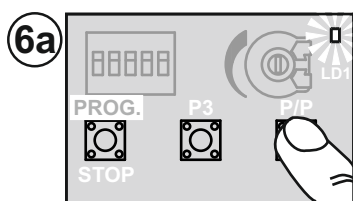




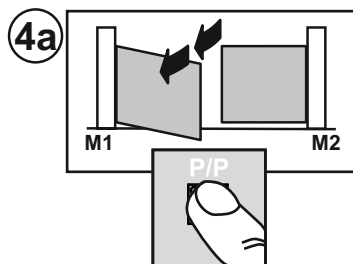
Dans la programmation **STANDARD**, aucun autre paramètre n'est nécessaire; le vantail avec le moteur M1 s'ouvre automatiquement jusqu'à la détection de la butée en ouverture. Ensuite, c'est le vantail avec le moteur M2 qui s'ouvre complètement. La conclusion de cette manœuvre déclenche la mémorisation du temps de pause (si la refermeture automatique n'est pas utilisée, passer directement à l'étape (6a)).



Une fois que le temps de pause souhaité s'est écoulé, appuyer sur le bouton P/P; les vantaux se ferment l'un après l'autre, d'abord celui avec le moteur M2 et ensuite celui avec M1. Quand les vantaux se sont fermés complètement, la centrale sort de la programmation. Vérifier: poussée, temps et points d'arrêt. Répéter la programmation après une éventuelle modification des butées mécaniques.



Dans la **PROGRAMMATION ÉVOLUÉE** (avec modification des temps de décalage du vantail et de ralentissement), après l'étape (3D) procéder de la façon suivante:

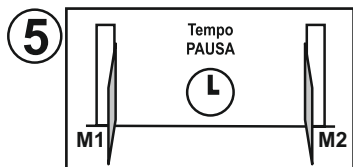
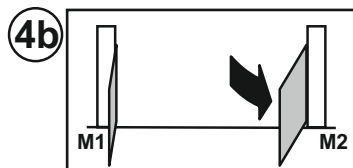


Quand le vantail avec le moteur M1 s'est fermé complètement, il s'arrête un instant avant de se rouvrir automatiquement. Pendant l'ouverture, appuyer sur le bouton P/P dès que le vantail avec le moteur M1 atteint le décalage souhaité.

La centrale mémorise le temps de retard en ouverture entre M1 et M2, le moteur s'arrête un instant puis redémarre.

En outre, il est possible d'établir le point de départ du ralentissement en ouverture ou attendre l'ouverture complète.

Après le vantail avec M1 s'ouvre celui avec M2; dans ce cas aussi, il est possible d'établir le point de départ du ralentissement ou attendre que le vantail s'ouvre complètement. La conclusion de cette manœuvre déclenche la mémorisation du temps de pause (si la refermeture automatique n'est pas utilisée, passer directement à l'étape (6a)).

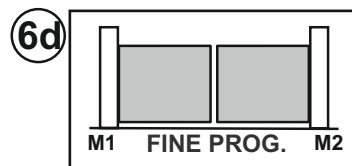
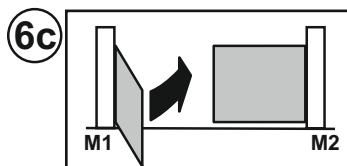
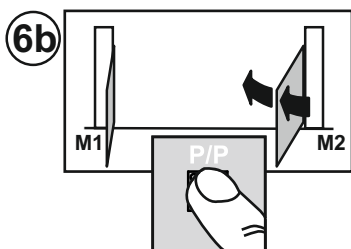
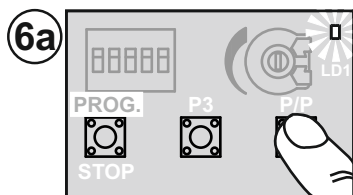


Dès que le temps de pause souhaité s'est écoulé, appuyer sur le bouton P/P; les vantaux se referment l'un après l'autre. Pendant la fermeture du vantail avec M2, il est possible d'établir le point de décalage en appuyant sur le bouton P/P. La centrale mémorise le temps de retard en fermeture entre M2 et M1; le moteur s'arrête un instant et redémarre.

De même, il est possible d'établir le point de départ du ralentissement en fermeture ou attendre la fermeture complète. Après le vantail avec M2 se ferme celui avec M1; dans ce cas aussi, il est possible d'établir le point de départ du ralentissement ou attendre que le vantail se ferme complètement.

Quand la centrale reconnaît la fermeture des deux vantaux, elle sort automatiquement de la programmation.

Vérifier: poussée, temps et points d'arrêt. Répéter la programmation après une éventuelle modification des butées mécaniques.



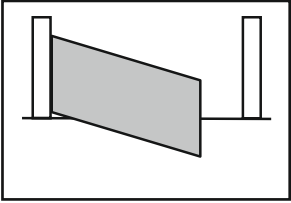
PROGRAMMATION OUVERTURE PIÉTON (pour automatisme à 1 moteur, dip 11 OFF)

La commande d'ouverture partielle peut être délivrée au moyen de l'entrée PED (borne 12) ou du deuxième canal radio du récepteur OC2 (dip 7 sur OFF); les options sont celles programmées pour le bouton de commande séquentielle avec les dips fonctions 1 et 2.

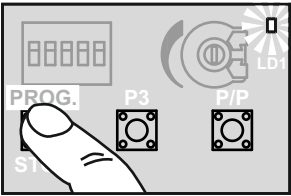
Dans la configuration 2 moteurs (dip 11 sur ON), la commande d'ouverture piétonne ouvre complètement seulement le vantail avec le moteur M1.

Dans la configuration 1 moteur (dip 11 sur OFF), la commande d'ouverture piétonne ouvre partiellement le vantail avec M1; ce temps correspond à environ 1/3 de la manœuvre totale. Pour le modifier, suivre le procédé ci-dessous:

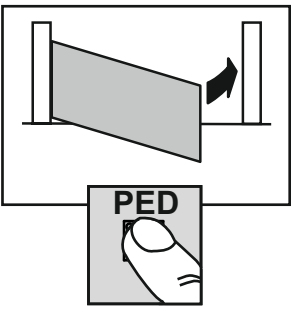
- 1**



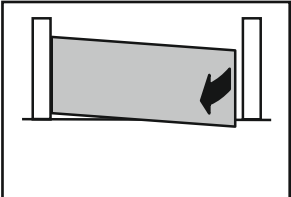
Mettre la centrale hors tension.
Débrayer les moteurs et placer les vantaux en position "presque ouverte".
Embrayer de nouveau les moteurs et mettre sous tension l'installation.
- 2**

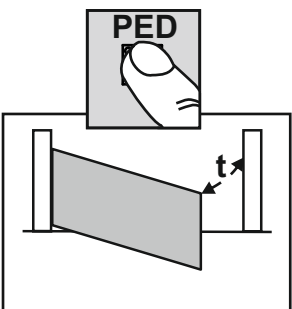


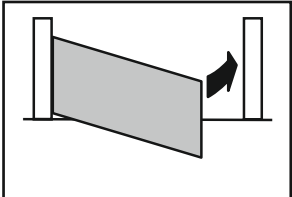
Maintenir le bouton PROG. enfoncé (point 17, fig. E) durant environ 3 secondes, jusqu'à activation de la Led LD1 (point 9, fig. E)
La centrale est désormais en mode programmation.
- 3**

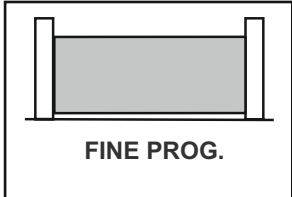


Appuyer sur le bouton OUVERTURE PIÉTONNE (branché à l'entrée bornier 12 ou de la télécommande mémorisée). Le vantail se ferme et, aussitôt qu'il reconnaît la butée, il s'ouvre en automatique. Dès que l'ouverture convient, appuyer sur le bouton OUVERTURE PIÉTONNE; la centrale mémorise le temps et lance la fermeture. Dès fermeture complète, elle sort automatiquement de la programmation.
- 4**


- 5**


- 6**


- 7**



FINE PROG.

PROGRAMMATION TEMPS DE PAUSE

Procédure de modification du temps de pause saisi durant la programmation précédente.

Effectuer cette opération avec le portail fermé :

- 1) Enfoncer le bouton PROG (point 17, fig. L) et le maintenir jusqu'à l'allumage fixe de la Led LD1 (point 9, fig. L)
- 2) Enfoncer à nouveau le bouton PROG., la led LD1 commence à clignoter et la centrale à mémoriser le temps de pause.
- 3) Arrivé au temps de pause désiré, enfoncer à nouveau le bouton PROG. La Led LD1 s'éteint et la procédure se termine.

REGLAGE SENSIBILITE

Selon la normative EN 12445 chaque automation doit passer avec succès les essais au choc mesurés à l'aide d'un instrument spécial.

Effectuer les essais au choc et modifier la sensibilité de l'encodeur en agissant sur le trimmer (détail 8 fig. L).

Si cela ne suffit pas pour rentrer dans les limites indiquées par les normes, il est conseillé d'installer un bord en caoutchouc souple en tête de portail de manière à atténuer le choc.

Si le réglage de la sensibilité et l'installation du bord en caoutchouc ne permettent toujours pas de rentrer dans les valeurs indiquées par la norme, il est obligatoire d'installer d'autres types de dispositifs comme, par exemple, une tranche de sécurité sur le bord mobile du portail.

BRANCHEMENT DES BATTERIES DE SECOURS

La centrale est prédisposée pour le branchement de batteries de secours qui permettent d'utiliser l'automatisation même en cas de coupure de courant. L'autonomie est strictement liée au nombre de manœuvres et au nombre d'appareils branchés. Prendre en compte un temps maximum de 30 minutes, utile pour les seules manœuvres d'urgence.

Brancher le charmeur de batterie CB24 (en option) en faisant très attention à respecter les pôles (fig. O). Insérer les batteries en vertical dans les logements prévus à cet effet (détail. 11 de la fig. A) et les brancher après avoir effectué les raccordements.

MODIFICATION ET CONTRÔLE DES PARAMÈTRES VIA PRG-Link (en option)

PRG LINK est l'interface Wi-Fi innovante qui révolutionne la programmation, le contrôle et le diagnostic des centrales Cardin de dernière génération.

Avec PRG LINK et son application dédiée, l'opérateur peut bénéficier d'un puissant network Wi-Fi intégré qui permet d'intervenir sur la carte sans avoir à accéder directement aux dip-switch.

Il suffit d'avoir à disposition un ordinateur portable, une tablette ou un smartphone pour gérer le tout d'une manière extrêmement rapide et efficace (fig. P).

Une solution très pratique pour qui intervient quotidiennement sur les automatismes et qui voudra à l'avenir gérer les installations par l'intermédiaire de connexions Wi-Fi à longue portée.

ELIMINATION

Ce produit est constitué de divers composants qui pourraient à leur tour contenir des substances polluantes. Ne pas laisser ce produit gagner l'environnement.

S'informer sur le système de recyclage ou d'élimination du produit conformément aux dispositions légales en vigueur à un niveau local.

