

SPT

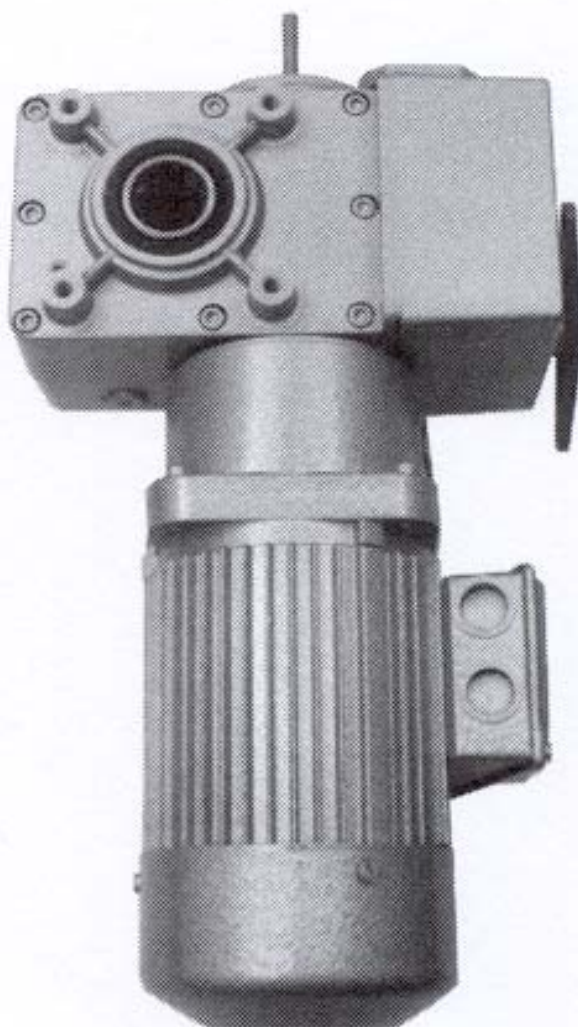


2/03/04

SPT

MANUEL D'INSTALLATION

MOTEURS D'AXE SERIE SPT



Version 1 : fait le 28/05/02



1. PLAQUE SIGNALÉTIQUE

Chaque moteur comprend 2 plaques signalétiques : l'une se situe sur la boîte d'interrupteur et l'autre sur le moteur électrique. La plaque (Fig.1) sur la boîte d'interrupteur signale, outre des informations techniques, le numéro de série du produit en question. Ces données vous permettent par la suite de retrouver toute information sur le produit. Il est important de mentionner le numéro de série au cas où vous avez des questions sur le service, la livraison de pièces de rechange ou si vous avez des plaintes. Ce numéro de référence contribue à éclaircir des problèmes importants au sujet de la production, de la qualité et de la livraison jusque dans les moindres détails. La plaque signalétique du moteur électrique SPT donne des informations d'après la norme VDE ainsi que le mois et l'année de la fabrication. Conservez le numéro de série de la boîte d'interrupteur sur la première page de ce manuel.

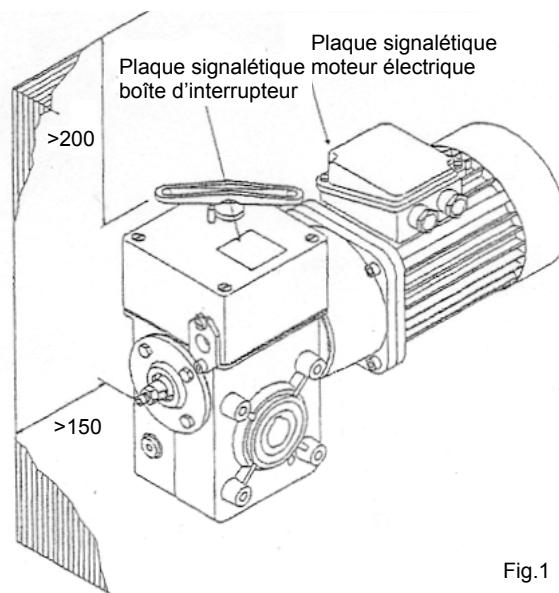


Fig.1

2. INSTALLATION

Le moteur doit être minutieusement fixé sur une surface extrêmement rigide et plate. Celui-ci doit être solidement vissé sur la base. Si la surface de fixation présente des irrégularités, ceci pourrait provoquer une rupture de l'ancre de fixation du moteur lorsque les boulons de fixation sont vissés. Lorsque vous fixez le moteur, veillez à laisser assez d'espace pour toute adaptation au limiteur et à l'embrayage à friction (voir photo en annexe). Si le moteur est entraîné par chaîne, assurez-vous que les pignons soient parfaitement alignés. La fixation du mécanisme doit pouvoir supporter une tension de chaîne de max. 3000-5000 Newtons.

3. LEVIER DE DEVERROUILLAGE

En tournant le levier de déverrouillage vous pouvez enlever la commande électrique du moteur afin de pouvoir ouvrir la porte manuellement. Pour faire fonctionner le levier au niveau du sol, attachez une corde ou une chaîne au travers des trous sur les extrémités du levier (Fig2). Un disjoncteur de protection veille à couper le courant de commande jusqu'à ce que le levier soit à nouveau positionné en mode commande électrique.

Attention : Le retour en commande électrique doit se faire de la manière suivante :

- Mettez d'abord le levier dans sa position initiale pour la commande électrique.
- Faites ensuite bouger la porte **manuellement** dans les deux sens afin que l'accouplement à griffes s'engrène parfaitement.

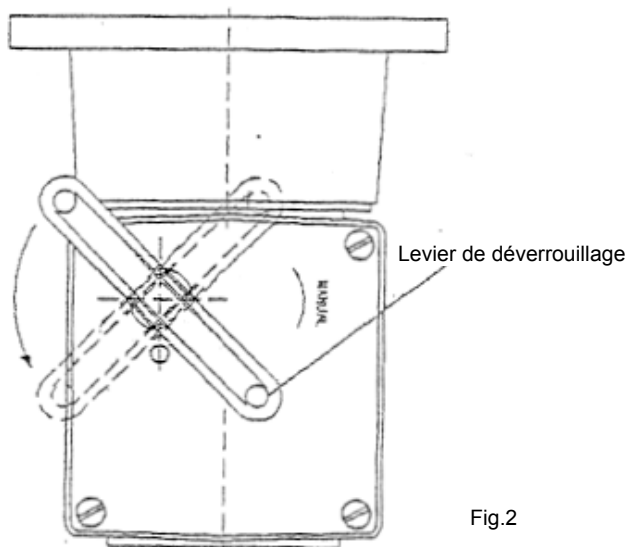


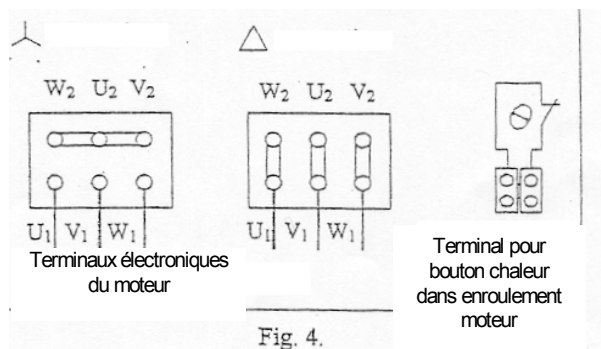
Fig.2

4. RACCORDEMENTS ELECTRIQUES

Les raccordements standard du limiteur figurent sur le schéma ci-dessous (Fig.3). La valeur nominale des micro interrupteurs est de 250 V 10 A.

Les limiteurs peuvent être également connectés de manière différente à celle de la norme standard. Cela permet de satisfaire les besoins particuliers des différents clients. Si des moteurs électriques provenant d'autres fabricants sont utilisés, il faut vérifier si les raccordements ont été effectués selon les instructions.

S'il s'agit de moteurs à 2 vitesses différentes (avec enroulement Dahlander) la boîte de distribution électrique spécialement prévue à cette fin est exigée. Contrôlez si les raccordements de sortie du moteur sont conformes au schéma de raccordement de la boîte de distribution électrique.



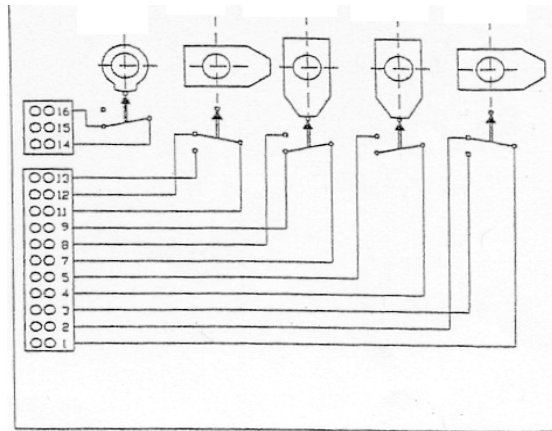


Fig. 5 Exemple de raccordement du limiteur

5. REGLAGE DE L'ACCOUPLEMENT A FRICTION

La force de torsion qui est transmise par le moteur doit toujours être réglée de manière à ce que les normes de sécurité lors de l'utilisation de la porte soient consciencieusement envisagées. La limitation de la force de torsion est effectuée par le réglage de l'accouplement à friction qui se trouve entre le moteur électrique et l'armoire de commande.

Réglage :

1. Détachez l'écrou de verrouillage sur l'extrémité de la gaine à vis sans fin.
2. Retenez la gaine à vis sans fin à l'aide d'une clé anglaise. Tournez la vis de réglage vers l'intérieur (dans le sens des aiguilles d'une montre) jusqu'à ce que la force de torsion souhaitée est obtenue.

La force de torsion doit être réglée de manière à ce qu'elle se trouve entre 2 limites : d'un côté la force de torsion doit être juste assez élevée de façon à laisser libre mouvement à la porte et d'un autre côté elle doit être assez basse pour activer l'accouplement à friction au cas où la porte est bloquée par un obstacle. Il y a un risque de sécurité direct si la force de torsion est trop élevée pour une utilisation normale de la porte.

Important : Avant de régler l'accouplement à friction veillez à ce que la porte s'ouvre et se ferme facilement manuellement.

Avertissement : Les prescriptions de sécurité stipulent que la force de poussée de la porte ne peut en aucun cas dépasser 800 N. Au cas où la porte ne sait pas être déplacée manuellement suite à un mauvais contre-équilibrage ou à tout autre raison, il **n'est en aucun cas** permis de rehausser le niveau de la force de torsion en ajustant l'accouplement à friction. **Par contre**, la cause responsable de ce mauvais fonctionnement doit être trouvée.

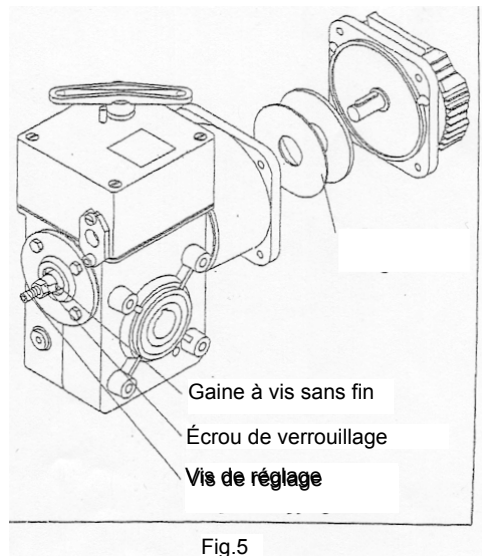
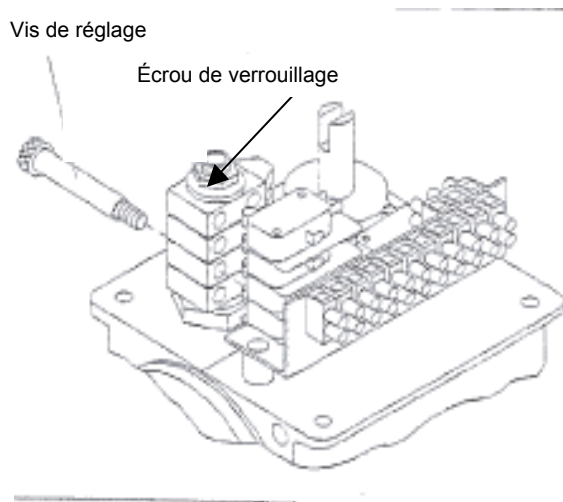


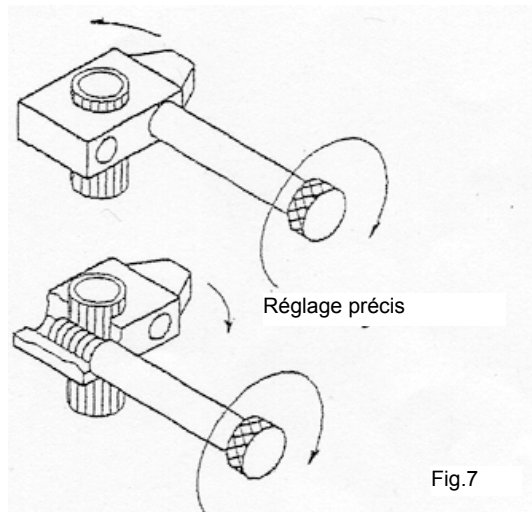
Fig.5

6. REGLAGE DES LIMITEURS

Le premier (approximatif) réglage peut être effectué en insérant une tige ou un tournevis dans l'un des trous de réglage des roues dentées et en les tournant une à une. Le réglage précis est fait en serrant la vis de réglage contre le filetage à l'intérieur de chaque roue dentée. La vis de réglage est livrée à l'intérieur de chaque boîte limiteur. La vis doit être déplacée d'un trou de réglage vers un autre afin de pouvoir tourner la roue dentée dans l'autre sens. (Fig. 7)

Attention : avant de commencer le réglage du limiteur, desserrez ou serrez si nécessaire l'écrou de verrouillage afin d'obtenir ainsi le réglage adéquat des roues dentées. Vérifiez qu'après le réglage l'écrou de verrouillage est suffisamment fixé de façon à ce que les roues dentées ne se déplacent pas durant leur fonctionnement (Fig 6).

Fig.6
Fig.6



7. LUBRIFICATION

Une lubrification adéquate est de grande importance pour le bon fonctionnement du mécanisme de vis sans fin. Le niveau d'huile du premier graissage est montré sur la plaque signalétique de la boîte d'interrupteur (voir fig.6).

Dans les conditions de travail normales, il n'est pas indispensable de renouveler l'huile.

Néanmoins le niveau d'huile doit être vérifié aussi bien lors de l'installation que périodiquement lors de l'entretien normal et d'adaptations au fonctionnement de la porte.

Une sorte d'huile normale est utilisée pour un environnement dont la température varie entre -15° jusqu'à $+30^{\circ}$. Pour une lubrification avec de très hautes et basses températures il est conseillé de prendre contact avec nos services.

Dans le cas de moteurs pratiquement toujours actifs et par conséquent dont la surface de la boîte d'interrupteur a une température constante de plus de 40° , il est préférable d'utiliser une huile avec un degré d'intensité plus élevé. Dans le cas mentionné ci-dessus nous vous conseillons de renouveler l'huile pour la première fois après une utilisation d'une demi année environ. Par la suite il est suffisant de changer l'huile tous les deux ans.

8. PIÈCES DE RECHANGE

Chaque pièce détachée du moteur peut être identifiée grâce au numéro de pièce qui comprend trois ou quatre chiffres. L'aperçu détaillé (voir fig. 8) vous montre les pièces et leur numéro pour chaque type de moteur.

Remarque : les gaines à vis sans fin ainsi que les roues à vis auront toujours des numéros de pièces différents pour chaque rapport de transmission de l'accouplement.

Ovitor se charge de tenir toutes les pièces de rechange nécessaires à disposition et de les livrer pendant minimum 10 ans à partir de la date de livraison du moteur. En réalité d'autres pièces pour moteurs beaucoup plus anciens sont encore disponibles.

Le numéro de série gravé sur la plaque signalétique de la boîte d'interrupteur ainsi que le numéro de pièce sur le schéma doivent être communiqués à chaque commande d'une pièce de rechange.

Une gaine ou une roue à vis sans fin ne peuvent être remplacés que par paire lorsque le rapport de transmission est identique. Lors d'un grand entretien, il est recommandé de renouveler également les

PLAN DETAILLE TRAIN DE PIGNONS



Technical drawing of the 6.35JS9 motor assembly, showing three views: front, side, and detail.

Front View Dimensions:

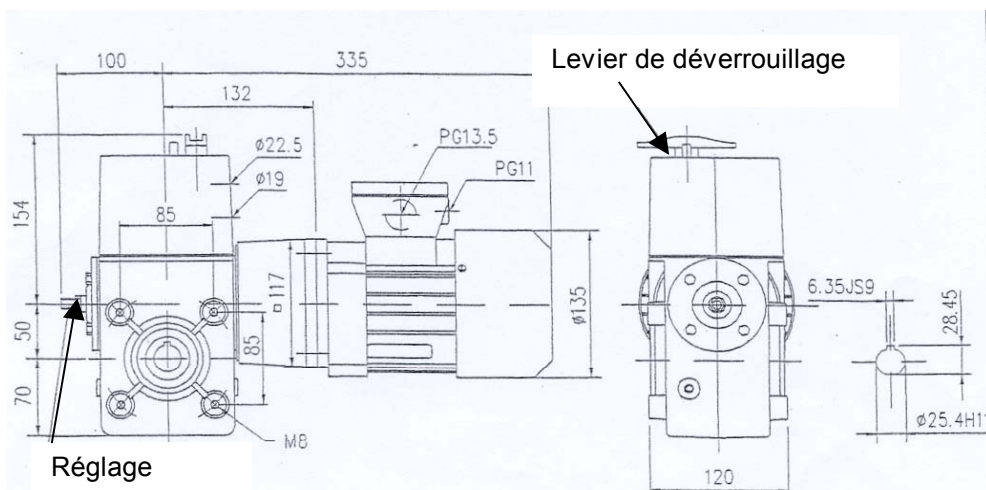
- Total width: 350
- Distance from left edge to motor centerline: 132
- Motor width: 73
- Motor height: 117
- Motor diameter: $\phi 37$
- Motor mounting flange diameter: 85
- Motor mounting flange hole diameter: $\phi 8$
- Motor mounting flange hole pitch: PG13.5
- Motor mounting flange hole diameter: M8
- Motor mounting flange hole pitch: PG16

Side View Dimensions:

- Motor height: 117
- Motor diameter: $\phi 37$
- Motor mounting flange diameter: 85
- Motor mounting flange hole diameter: $\phi 8$
- Motor mounting flange hole pitch: PG13.5
- Motor mounting flange hole diameter: M8
- Motor mounting flange hole pitch: PG16

Detail View Dimensions:

- Detail view of the motor mounting flange, showing the hole diameter $\phi 25.4H$ and the hole pitch 28.45.



SPT**SPT**

Moto-réducteur			3-400 V				
Vitesse de sortie T/min	Vitesse de transmission	*Accouplement nominal NM	Puissance kW	Vitesse de sortie t/min	Courant	S3	Réglage chaleur-relais
20	45:1	0.55	870	2.1	2.1	15	=<2,1
31	29:1						

MONTAGE

