

STS900

NOTICE POUR L'INSTALLATION

STS900 - LOGIQUE DE COMMANDE POUR LE CONTRÔLE DE 1 OU 2 MOTEURS EN 12/24Vdc POUR L'AUTOMATION DE PORTAILS BATTANTS

Nous vous rappelons que vous vous apprêtez à réaliser une installation classée comme « actionnement motorisé destiné au mouvement de portails et de portes automatiques dans les lieux commerciaux et résidentiels, avec accès de véhicules et de personnes », qui doit être considérée comme **potentiellement dangereuse**. D'après les normes, vous êtes tenus, sous votre responsabilité, de rendre cette installation « sûre » dans la mesure du possible.

L'installation et la maintenance d'une telle installation doivent donc être effectuées exclusivement par du **personnel qualifié et expert**. L'installation devra être faite « **dans les règles de l'art** », comme le prescrit la loi 46/90 et ses modifications et intégrations successives. **La loi interdit la réalisation de ces types d'installations par du personnel non qualifié.**

Dans la réalisation des produits les normes suivantes ont été respectées:

Directives de référence pour le marquage CE :

Machines :	98/37/CEE
Basse Tension :	73/23/CEE
Compatibilité Électromagnétique :	89/336/CEE

Normes de référence génériques :

Sécurité Électrique :	CEI EN60335-1 + CEI EN60335-2-103
Compatibilité Électromagnétique - Émissions :	CEI EN61000-6-3
Compatibilité Électromagnétique - Immunité :	CEI EN61000-6-1

En phase d'installation de l'automatisme, nous vous recommandons de respecter, en plus des normes précédentes, les normes suivantes :

Normes de référence génériques :

Sécurité des installations électriques dans les locaux de type général :	CEI 64-8
--	----------

Normes de référence spécifiques de produit :

Sécurité à l'utilisation des portes motorisées - prescriptions :	UNI EN12453
Sécurité à l'utilisation des portes motorisées - méthodes d'essai :	UNI EN12445



Les produits permettent de réaliser des installations satisfaisant ces normes. Nous rappelons que cet aspect est très important, car **LA RESPONSABILITÉ DE L'INSTALLATION D'AUTOMATISATION ET DE SON FONCTIONNEMENT « SELON LES NORMES » INCOMBE À L'INSTALLATEUR.**

Le présent manuel doit être lu intégralement avant de procéder à l'installation des différentes parties de l'automatisation.

INSTALLATION DE LA LOGIQUE DE COMMANDE STS900

OÙ POSITIONNER LA LOGIQUE DE COMMANDE

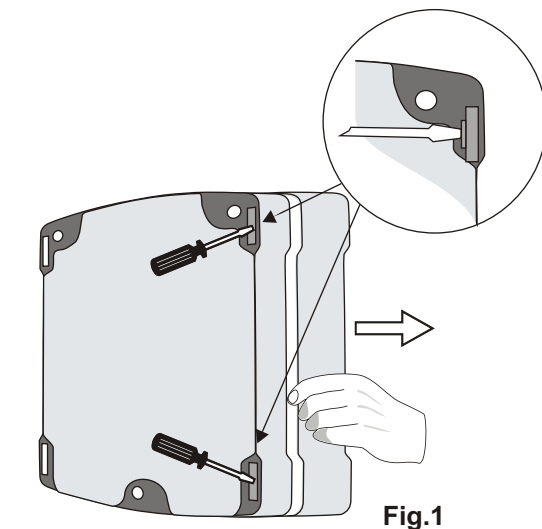
Positionner la logique de commande près du portail, de manière à réduire au minimum la longueur des câbles pour la connexion au reste de l'installation.

Pour une meilleure protection contre les agents atmosphériques il est conseillé de positionner la logique de commande sous un toit, ou encore mieux, dans un endroit disposant également de deux murs latéraux. D'autre part, il est important d'installer, si possible, la logique de commande à une hauteur non inférieure à 1,5 m pour éviter qu'elle puisse être manipulée par des enfants.

Le coffret de la logique de commande sort d'usine avec l'ouverture à main gauche.

Si l'on souhaite inverser l'ouverture du couvercle, procéder comme suit :

OPÉRATION À EFFECTUER POUR OBTENIR L'OUVERTURE À MAIN DROITE



ATTENTION : cette opération doit être effectuée avant de fixer le coffret au mur.

Introduire un tournevis à fente dans la fente de fixation des charnières sur l'envers du fond et faire levier sur la dent d'accrochage de la charnière, tout en tirant le couvercle. (voir Fig. 1)

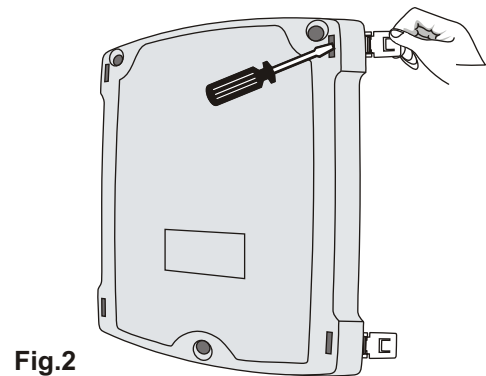


Fig.2

Introduire un tournevis à fente dans la fente de fixation des charnières sur la partie frontale du couvercle et faire levier sur la dent d'accrochage de la charnière proprement dite, tout en tirant la charnière. (voir Fig. 2)

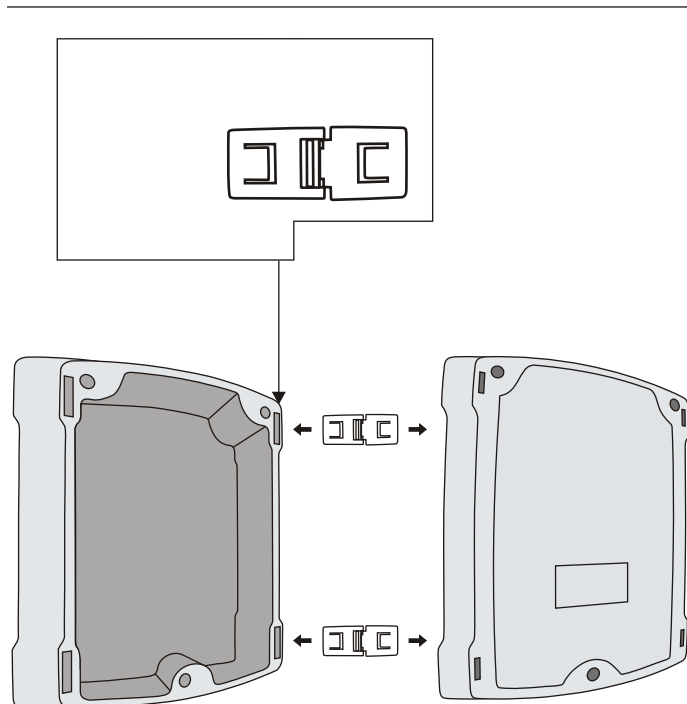


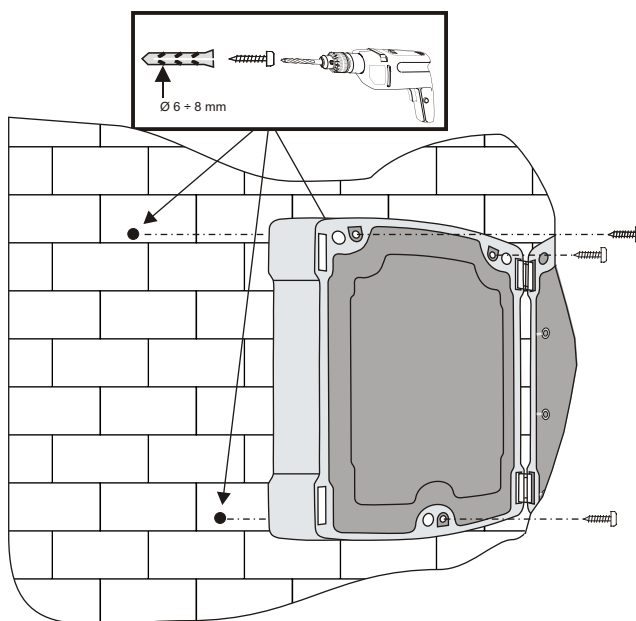
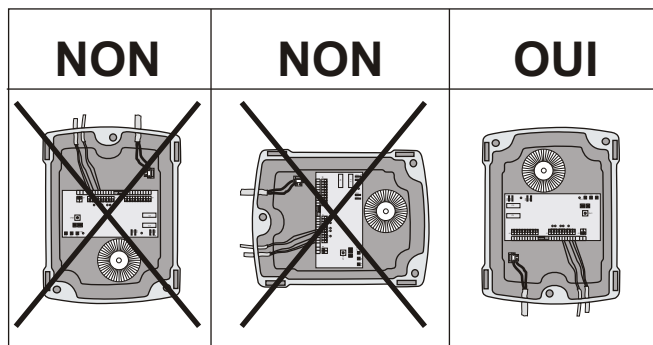
Fig.3

Remonter les charnières sur le côté droit du fond en les introduisant dans les logements prévus à cet effet avec la dent d'accrochage vers l'intérieur jusqu'à ce que l'on entende le déclic signalant l'enclenchement (voir Fig. 3)

FIXATION DE LA LOGIQUE DE COMMANDE AU MUR

Il est conseillé de positionner la logique de commande près du portail, de manière à réduire au minimum la longueur des câbles pour la connexion au reste de l'installation.

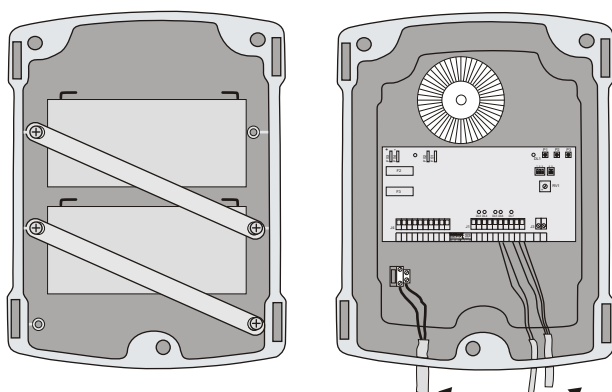
La logique de commande doit être fixée avec les trous de passage des câbles vers le bas.



LOGEMENT BATTERIE ET ENTRÉE CÂBLES

La fourniture inclut 2 supports avec vis pour la fixation éventuelle de deux batteries de 12 V 2 Ah (type BT/15 ou BT/20) sur le couvercle du coffret.

Des trous prétranchés pour presse-étoupe PG11 et PG 13,5 sont prévus pour l'entrée des câbles dans la partie inférieure du coffret.



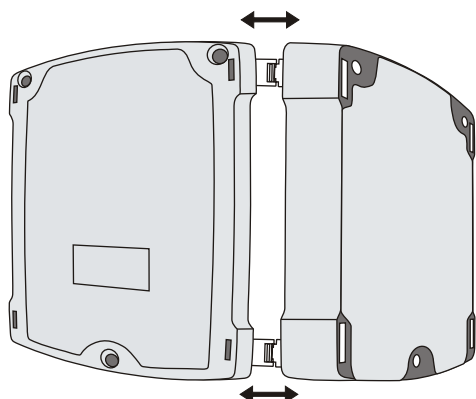
ATTENTION : Bien fermer toutes les entrées pour éviter la pénétration d'insectes qui peuvent endommager la logique de commande.



ATTENTION : Vu le poids de la batterie, il est conseillé de ne l'installer qu'à la fin du montage, avant de fermer le coffret.

Passage câbles

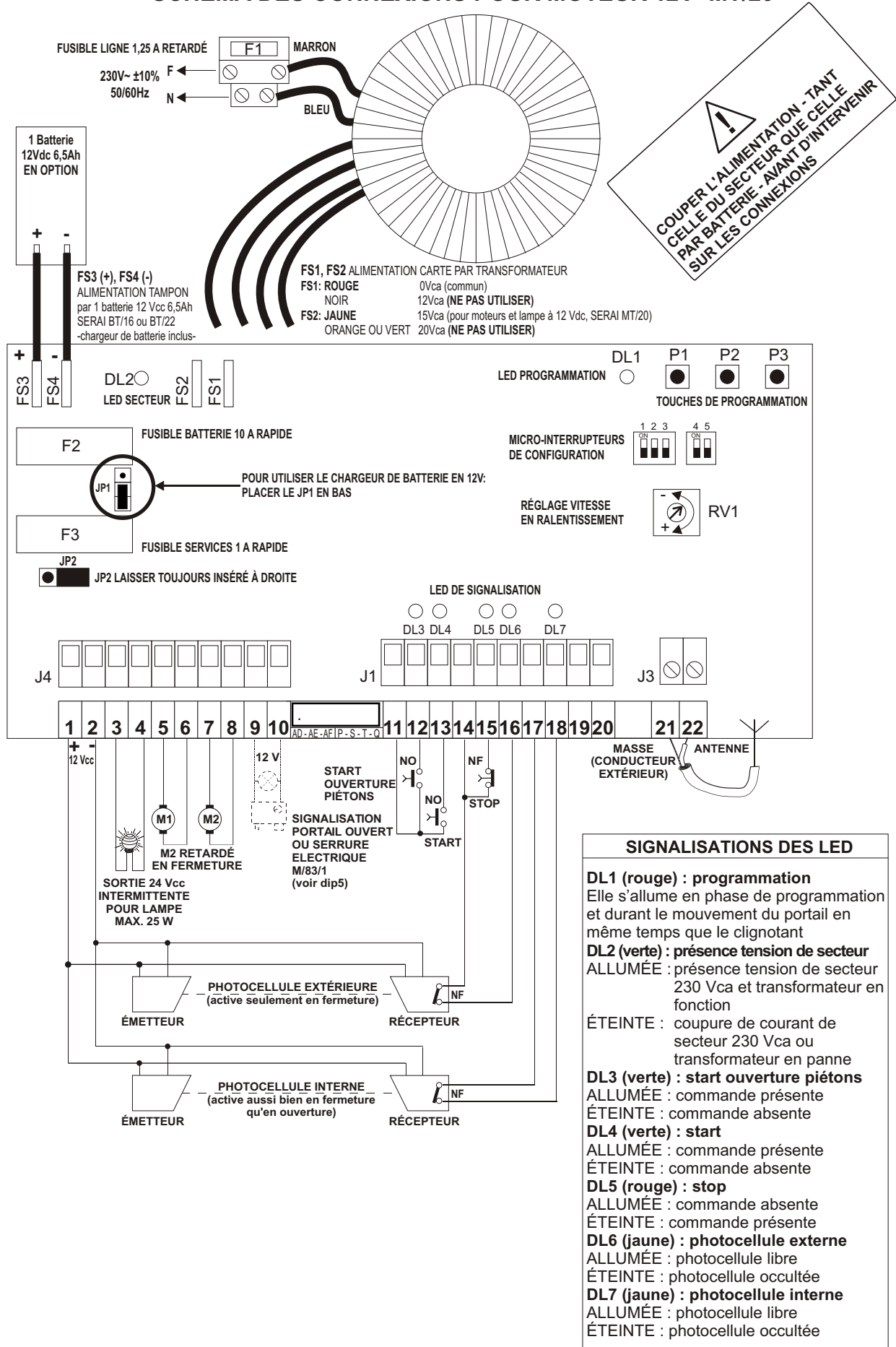
OUVERTURE ET FERMETURE DU COFFRET



À l'ouverture du coffret, s'assurer que les charnières dépassent de la coulisse située sur le fond pour garantir que le couvercle reste ouvert sans gêner les opérations de câblage de la logique de commande.

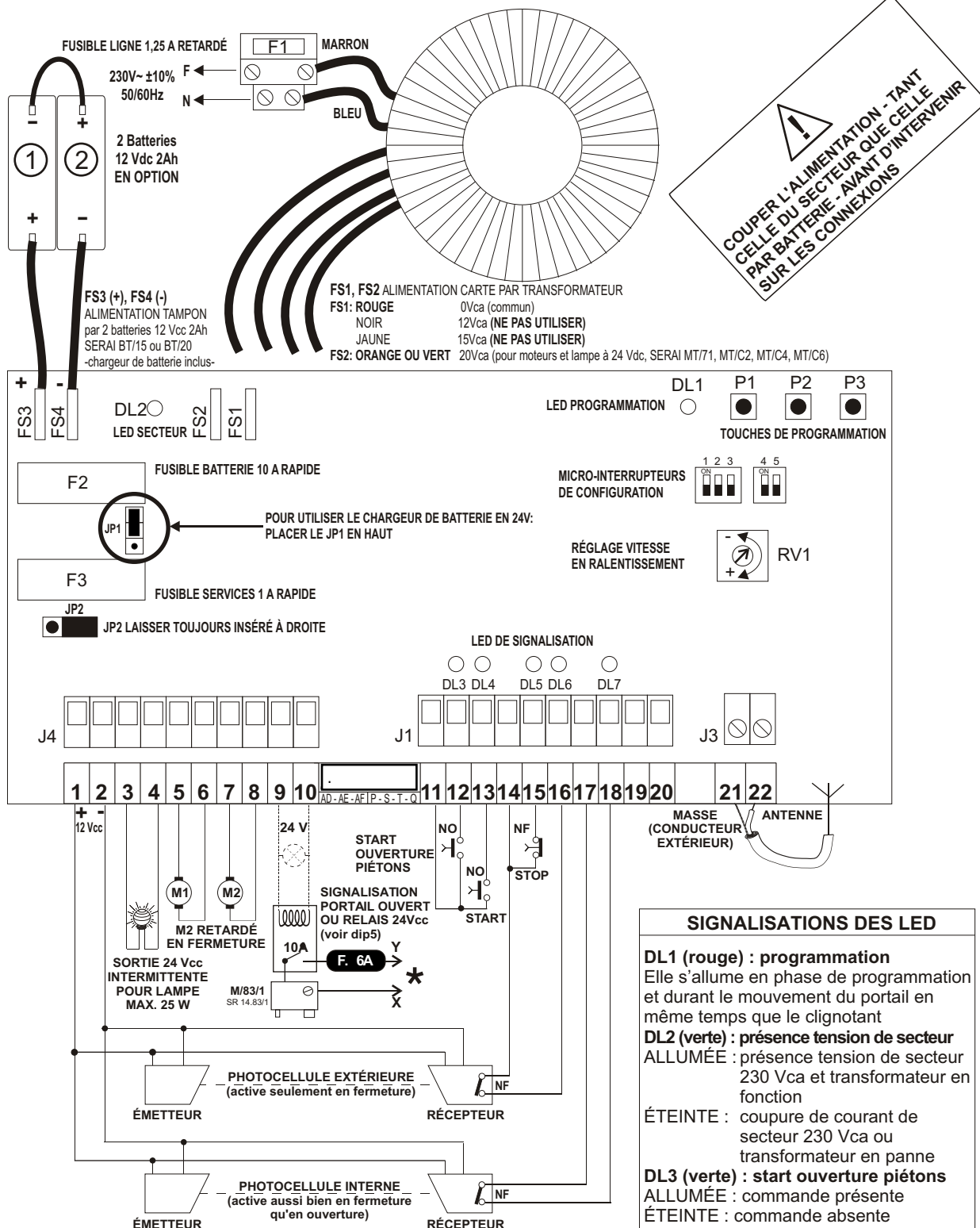
Dans la phase de fermeture, accompagner le couvercle « surtout si la batterie est montée » jusqu'au retour complet des charnières dans leur logement, veiller à ce que le joint soit correctement positionné. Fermer le couvercle avec les vis prévues à cet effet.

SCHÉMA DES CONNEXIONS POUR MOTEUR 12V -MT/20-



ATTENTION : pour connecter les moteurs, il faut utiliser un câble d'une section de 4 mm², car autrement les fortes chutes de tension font diminuer la force et la vitesse du moteur, surtout sur le moteur le plus éloigné de la logique de commande qui pourrait être plus lent que l'autre.

SCHÉMA DES CONNEXIONS POUR MOTEUR 24V -MT/71, MT/C2, MT/C4, MT/C6-



* BRANCHEMENTS POUR LA SERRURE ELECTRIQUE

- A BATTERIES TAMPON ABSENTES**
Executer les branchements comme par schéma. Brancher X au câble NOIR du transformateur, et Y au câble rouge du transformateur.
- B BATTERIES TAMPON PRESENTES**
Executer les branchements comme par schéma. Brancher X à la borne - (negatif) de la batterie ① et Y à la borne + (positif) de la batterie ①

SIGNALISATIONS DES LED

DL1 (rouge) : programmation
Elle s'allume en phase de programmation et durant le mouvement du portail en même temps que le clignotant

DL2 (verte) : présence tension de secteur
ALLUMÉE : présence tension de secteur 230 Vca et transformateur en fonction
ÉTEINTE : coupure de courant de secteur 230 Vca ou transformateur en panne

DL3 (verte) : start ouverture piétons
ALLUMÉE : commande présente
ÉTEINTE : commande absente

DL4 (verte) : start
ALLUMÉE : commande présente
ÉTEINTE : commande absente

DL5 (rouge) : stop
ALLUMÉE : commande absente
ÉTEINTE : commande présente

DL6 (jaune) : photocellule externe
ALLUMÉE : photocellule libre
ÉTEINTE : photocellule occultée

DL7 (jaune) : photocellule interne
ALLUMÉE : photocellule libre
ÉTEINTE : photocellule occultée



ATTENTION : pour connecter les moteurs, il faut utiliser un câble d'une section de 2,5 mm², car autrement les fortes chutes de tension font diminuer la force et la vitesse du moteur, surtout sur le moteur le plus éloigné de la logique de commande qui pourrait être plus lent que l'autre.

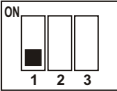
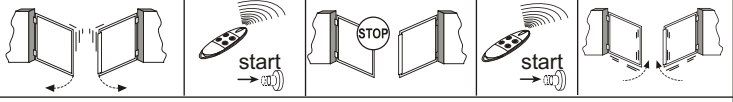
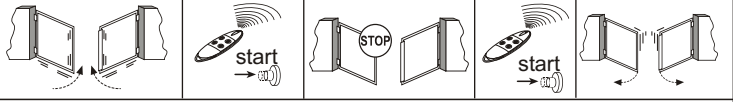
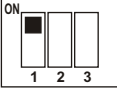
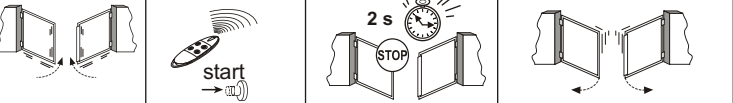
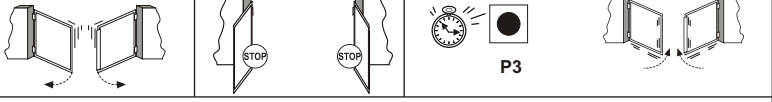
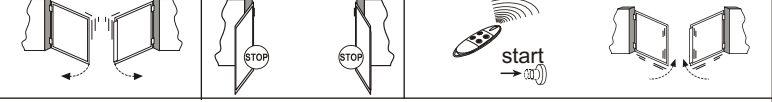
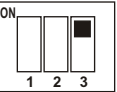
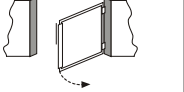
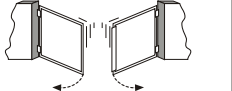
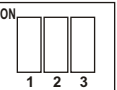
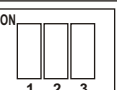
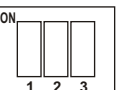
DÉFINITION DES BORNES

FS1, FS2	Entrée pour l'alimentation de la carte électronique fournie à travers un transformateur toroïdal avec fusible (F1) de protection spécifique. Il faut utiliser les câbles qui sortent du transformateur, en tenant compte de leur tension : ROUGE 0V (commune) NOIR 12Vca (NE PAS UTILISER) JAUNE 15Vca (pour moteurs et lampe à 12 Vdc, par exemple MT/20) ORANGE ou VERT 20Vca (pour moteurs et lampe à 24 Vdc, par exemple MT/71, MT/C2, MT/C4, MT/C6)
FS3, FS4	Entrée pour la connexion de batteries tampon (en option) pour garantir le fonctionnement de l'automatisme en l'absence d'énergie électrique. En présence de la tension de secteur, la carte électronique veille à la recharge de la batterie à l'aide du chargeur de batterie inclus. Pour moteurs en 24Vdc: brancher en série 2 batteries 12V 2Ah (BT/15 ou BT/20) placer le jumper JP1 en haut comme par schéma des connexions précédent Pour moteurs en 12Vdc: brancher 1 batterie 12V 6,5Ah (BT/16 ou BT/22) placer le jumper JP1 en bas comme par schéma des connexions précédent
1 - 2	Sortie à 12 Vcc (+=-1, -=2) max. 250 mA pour l'alimentation des photocellules et/ou d'autres dispositifs éventuels.
3 - 4	Commande on/off max. 25 W avec le fonctionnement suivant : - clignotement rapide : signal la phase d'ouverture - clignotement lent : signale la phase de fermeture - clignotement très lent : signale le fonctionnement avec batterie - lumière fixe : signale que le portail est arrêté dans l'attente que l'obstacle qui occulte la photocellule interne soit enlevé.
5 - 6	Alimentation ouvre/ferme au moteur (pour la connexion utiliser un câble d'une section de 4mm² -moteurs 12Vdc-).
7 - 8	Alimentation ouvre/ferme al moteur retardé en fermeture.
9 - 10	Avec dip 5 OFF : commande par impulsion à 24 Vcc pour la fonction de déclenchement de la serrure électrique (à connecter au vantail du moteur retardé MOT2). Le branchement dépend de la tension du moteur comme par schéma des connexions précédent. Avec dip 5 ON : commande 24 Vcc avec la fonction de voyant portail ouvert. Le branchement dépend de la tension du moteur comme par schéma des connexions précédent.
11 - 12	Commande de start ouverture piétons NO pour l'ouverture / fermeture uniquement du vantail connecté à M2. Inhibé pendant tout le cycle de start. Durant un cycle de start ouverture piétons, la commande de start est toujours active et détermine l'ouverture des deux vantaux.
11 - 13	Commandes de start NO pour l'ouverture / fermeture des deux vantaux.
14 - 15	Commande d'arrêt NF. Avec le portail ouvert, en appuyant sur le stop le temps de refermeture automatique s'annule. Pour refermer le portail il faut donner une commande de start.
14 - 16	Entrée photocellule externe NF. En phase de fermeture, provoque l'arrêt du portail et après 1,5 s l'inversion de marche. Durant le temps de refermeture automatique, provoque le recommencement du temps de refermeture.
17 - 18	Entrée photocellule interne NF. Aussi bien en ouverture qu'en fermeture provoque l'arrêt du portail tant que la photocellule est occultée. Durant cette période la lampe signale avec une lumière fixe la condition anormale. Dès que l'obstacle est éliminé et que la photocellule est libre c'est toujours un cycle d'ouverture qui commence. Durant le temps de refermeture automatique, provoque le recommencement du temps de refermeture.
19 - 20	Ne pas utiliser.
21 - 22	Connexion antenne externe, TERRE à la 21 ANTENNE à la 22.

DONNÉES TECHNIQUES DE LA LOGIQUE DE COMMANDE STS900

Transformateur d'alimentation :	230/12-15-20 Vca, 100VA
Capacité chargeur de batterie interne :	28Vdc, 0,5A
Capacité batterie en option :	2x12Vdc 2Ah ou 1x12Vdc 6,5Ah
Alimentation moteurs :	12Vdc 8A ou 24Vdc 4A
Alimentation accessoires :	12Vdc, 250mA
Alimentation clignotant :	12Vdc ou 24Vdc max 25W
Alimentation serrure électrique :	28Vdc, 100mA -utiliser un relais auxiliaire- ou 12Vdc 15VA
Réglage temps de travail moteurs :	da 1 a 250s
Réglage temps de pause :	da 1 a 250s
Réglage retard en fermeture 2° vantail :	da 0 a 25s
Retard au démarrage du 2° vantail :	fixe égal à 3s
Réglage stop ampèremétrique :	ou réglable de 1 à 10 A et excluable
Température de fonctionnement :	-20°C ÷ +60°C
Dimensions (H x L x P) et poids :	270x212x118mm, 2,5 Kg

RÉGLAGE DE CHAQUE MICRO-INTERRUPTEUR

FONCTIONNEMENT	RÉGLAGE	DESCRIPTION DU FONCTIONNEMENT
ENVOI D'UNE COMMANDE DURANT LE MOUVEMENT DU PORTAIL	  FONCTION PAS À PAS ACTIVÉE	DURANT L'OUVERTURE - L'envoi d'une commande de start durant l'ouverture provoque l'arrêt. - Une commande successive de start fait fermer le portail. 
		DURANT LA FERMETURE - L'envoi d'une commande de start durant la fermeture provoque l'arrêt. - Une commande successive de start fait ouvrir le portail. 
	  FONCTION PAS À PAS DÉSACTIVÉE	DURANT L'OUVERTURE - L'envoi d'une commande de start durant l'ouverture est ignorée. 
		DURANT LA FERMETURE - L'envoi d'une commande de start durant la fermeture du portail en provoque l'arrêt pendant 2 s puis la réouverture automatique. 
REFERMEMENT DU PORTAIL AUTOMATIQUE OU MANUEL	 	- Refermeture automatique : après la pause portail ouvert, le portail se referme automatiquement.  Si la fonction pas à pas est activée -dip1 OFF- une commande de start donnée durant le temps de refermeture interrompt le cycle de travail et le portail ne ferme pas automatiquement. Une deuxième commande de start fait fermer le portail. Si la fonction pas à pas est désactivée -dip1 ON- une commande de start donnée durant le temps de refermeture recharge celui-ci en allongeant la période qui précède la refermeture automatique. 
	 	- Refermeture manuelle : le portail reste ouvert jusqu'à une nouvelle commande, fonction non activable avec modalité pas à pas désactivée -dip1 ON-.  
CONFIGURATION PORTAIL	 	- Logique vantail unique : seule la sortie indiquée avec M2 est commandée. 
	 	- Logique double vantail : tant la sortie M1 que la sortie M2 sont commandées. 
MODE DE FONCTIONNEMENT SERRURE ÉLECTRIQUE	 	- Coup de bélier activé : la serrure électrique est activée durant une courte phase de fermeture contre les butées, et est désactivée peu après le démarrage de M2.
	 	- Coup de bélier désactivé : la serrure électrique est activée juste avant le démarrage de M2, et est désactivée peu après le démarrage de M2.
BORNES 9-10 : SERRURE ÉLECTRIQUE OU VOYANT PORTAIL OUVERT	 	- <u>Voyant portail ouvert activé</u> : les bornes 9-10 sont activées avec la fonction de voyant portail ouvert. On peut connecter un voyant, 12/24 V 100 mA max. qui reste allumé durant le fonctionnement des moteurs et quand le portail est ouvert, il s'éteint quand le portail est fermé.
	 	- <u>Serrure électrique activée</u> : les bornes 9-10 sont activées avec la fonction serrure électrique. On peut connecter une serrure électrique à l'aide d'un relais additionnel comme par schéma des connexions précédent. Cette sortie est activée pendant environ 2 secondes au démarrage des moteurs.

TEMPS DE TRAVAIL

Le temps de fonctionnement des moteurs est contrôlé par deux temporisateurs numériques indépendants. Si une commande quelconque interrompt la course du vantail avant la fin, le temporisateur s'arrête et le temps écoulé est mémorisé.

Le système est donc capable d'établir, avec une certaine approximation, le temps de travail partiel nécessaire pour terminer la course du vantail en effectuant toujours le ralentissement dans le point programmé.

ATTENTION : dans le fonctionnement uniquement avec batterie le ralentissement n'est pas effectué.

Pour un fonctionnement correct de l'automatisme, il faut régler le temps de travail pour qu'il soit supérieur de 2 secondes à la durée effective de la course du vantail.

ATTENTION : une coupure de l'alimentation de la carte électronique (de secteur ou de la batterie) provoque la perte de la position mémorisée. Après le premier allumage, une commande de start est d'ouverture sans activation du contrôle ampèremétrique, puis le portail se réaligne sur les butées d'ouverture.



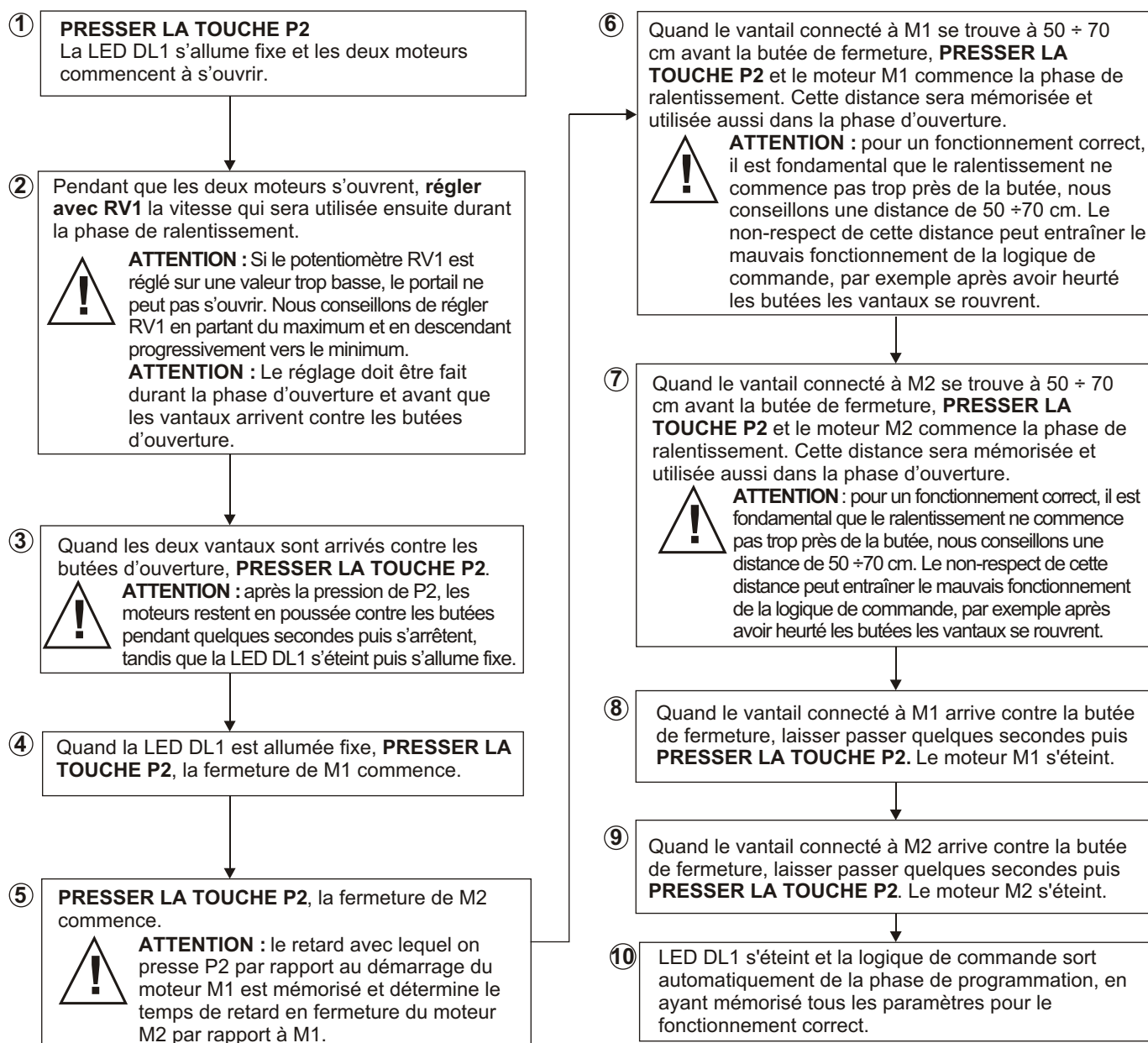
Avant de mettre en fonction la logique de commande effectuer la programmation des temps de travail.

PROGRAMMATION DES TEMPS DE TRAVAIL



Avant de commencer la programmation s'assurer que le moteur est monté sur les pattes de fixation et que le portail est complètement fermé.

Lire intégralement la procédure suivante avant d'effectuer la programmation.



- Quand il n'y a qu'un seul vantail, pour la programmation sauter les points 5, 7, 9.
- Pour modifier l'un des paramètres mémorisés lors la précédente programmation, répéter la procédure depuis le début.

PROGRAMMATION DU TEMPS DE REFERMETURE AUTOMATIQUE

- 1) Presser la touche P3 jusqu'à l'allumage du LED DL1.
- 2) Laisser le temps de pause désiré, puis presser de nouveau la touche P3. La LED DL1 s'éteint et le temps de refermeture automatique a été mémorisé.

APPRENTISSAGE DU CODE DE RADIOCOMMANDE



ATTENTION : - avant d'utiliser un mini-émetteur, effectuer la procédure de programmation.
- le nombre maximum de codes mémorisables est de 48 distribués entre les 2 canaux (par exemple 48 start + 0 ouv. piétons, 30 start + 18 ouv. piétons, etc.).

La carte électronique incorpore un radiorécepteur à 433,92 MHz bicanal qui permet de commander le portail à distance à l'aide de la radiocommande OG/52, OG/54, OG/62, OG/64, OG/82/1, OG/84, OG/28 et OG/48. Les deux canaux servent exclusivement à commander le portail, en particulier le canal 1 du radiorécepteur agit comme commande de start, tandis que le canal 2 agit comme start ouverture piétons.



ATTENTION : avec le récepteur incorporé, il n'est pas possible de commander d'autres utilisations ou appareils externes. Il faut utiliser pour cela un récepteur externe, par exemple OG/76.

Pour l'apprentissage du code de la radiocommande, procéder comme suit :

1) Apprentissage code de start

- Presser la touche P1, la LED DL1 s'allume puis s'éteint pendant quelques secondes et se rallume de nouveau ;
- Tandis que la LED DL1 est allumée, presser la touche du mini-émetteur que l'on veut faire agir comme commande de start, jusqu'à l'extinction de la LED DL1 ;
- À l'extinction de la LED DL1 le code de start a été mémorisé.

2) Apprentissage code de start ouv. piétons

- Presser la touche P1, la LED DL1 s'allume puis s'éteint pendant quelques secondes ;
- Pendant que la LED DL1 est éteinte, presser de nouveau la touche P1, la LED DL1 s'allume puis s'éteint et se rallume de nouveau ;
- Pendant que la LED DL1 est allumée, presser la touche du mini-émetteur que l'on veut faire agir comme commande d'ouverture piétons, jusqu'à l'extinction de la LED DL1 ;
- À l'extinction de la LED DL1 le code de start ouverture piétons a été mémorisé.

EFFACEMENT DES CODES EN MÉMOIRE

Maintenir la pression sur la touche P1 pendant environ 10 s jusqu'à l'extinction de la LED DL1.

CONTRÔLE AMPÈREMÉTRIQUE DE SÉCURITÉ

La logique de commande est munie d'un contrôle de l'absorption de courant en mesure d'intervenir en cas de choc avec un obstacle durant le mouvement à vitesse normale. **Le niveau de courant au-delà duquel intervient le contrôle ampèremétrique est automatiquement déterminé durant la programmation des temps de travail.**

COMPORTEMENT EN CAS DE CHOC AVEC UN OBSTACLE SUITE À L'INTERVENTION DU CONTRÔLE AMPÈREMÉTRIQUE	durant l'ouverture à vitesse normale	le portail inverse son mouvement jusqu'aux butées de fermeture puis s'arrête dans l'attente d'une nouvelle commande
	durant la fermeture à vitesse normale	le portail inverse son mouvement jusqu'aux butées d'ouverture. Il se referme après le temps de pause portail ouvert (si le dip2 est sur ON) ou au bout de 30 s (si le dip2 est sur OFF)
	durant l'ouverture/fermeture à vitesse ralentie	le portail se bloque, c'est-à-dire que l'obstacle est interprété comme une butée d'arrêt

MODIFICATION DU NIVEAU AMPÈREMÉTRIQUE

Il est possible de modifier, en l'augmentant ou en le diminuant, le niveau de courant automatiquement déterminé durant la programmation des temps de travail avec la procédure suivante :

- 1) Presser simultanément les touches P1 et P2, la LED DL1 commence à clignoter un nombre de fois correspondant aux ampères mémorisés comme contrôle ampèremétrique.
- 2) Presser la touche P1 un nombre de fois correspondant aux ampères que l'on souhaite programmer (d'un minimum de 1 A à un maximum de 10 A). À chaque pression de la touche P1 la LED DL1 doit émettre un clignotement.
- 3) Presser la touche P2 pour confirmation, la LED DL1 émet un clignotement de confirmation.



ATTENTION : En paramétrant un niveau ampèremétrique trop bas une augmentation des frottements ou le démarrage des moteurs peuvent être interprétés comme un choc contre un obstacle.

Il est conseillé de maintenir le niveau déterminé automatiquement durant la programmation.

DIMINUTION DE LA SENSIBILITÉ

L'intervention du contrôle ampèremétrique peut être plus ou moins rapide suivant la sensibilité programmée. Avec une sensibilité élevée, l'intervention s'effectue dans un délai d'1 s, avec une sensibilité basse l'intervention s'effectue dans un délai de 3 s. Pour modifier la sensibilité, réglée automatiquement à une valeur élevée durant la programmation des temps de travail, suivre la procédure ci-après :

- 1) Presser simultanément les touches P2 et P3, la LED DL1 émet trois clignotements.
- 2) Presser la touche P3 pour sélectionner une sensibilité basse ou P1 pour une sensibilité élevée. La LED émet trois clignotements de confirmation.

EXCLUSION DU CONTRÔLE AMPÈREMÉTRIQUE

Le contrôle ampèremétrique intervient à chaque fois que le portail arrête le mouvement pendant un temps très court à cause de facteurs externes comme, par exemple, les rafales de vent, le choc contre une personne, etc. Par conséquent, dans les zones particulièrement venteuses, il peut y avoir des inversions continues du mouvement. Pour cette raison, il est possible d'exclure le contrôle ampèremétrique, automatiquement déterminé durant la programmation des temps de travail, avec la procédure suivante :

- 1) Presser simultanément les touches P1 et P2, la LED DL1 commence à clignoter un nombre de fois correspondant aux ampères mémorisés comme contrôle ampèremétrique.
- 2) Presser 11 fois la touche P1, à chaque pression de la touche P1 la LED DL1 doit émettre un clignotement.
- 3) Presser la touche P2 pour confirmation, la LED DL1 émet un clignotement de confirmation.



ATTENTION : Si le contrôle ampèremétrique est exclu, on n'a plus de sécurité en cas de choc -le portail continue à pousser avec la force maximum- l'installateur a donc la responsabilité d'adopter tous les autres systèmes de sécurité -par exemple l'emploi de bords sensibles- conformément à ce qui est prévu par les normes en vigueur.

GUIDE POUR L'IDENTIFICATION DES PANNES

PROBLÈME	CAUSE	SOLUTION
L'opérateur ne fonctionne pas	Absence de tension aux moteurs	- Contrôler la présence de tension aux bornes d'entrée de l'alimentation au moteur - Contrôler que le câble d'alimentation n'est pas interrompu (le remplacement du câble d'alimentation doit être effectué par un technicien autorisé) - Vérifier les fusibles sur la logique de commande
	Absence de tension à la logique de commande	- Vérifier le fusible de secteur et la présence de la tension de secteur - Vérifier la tension de la batterie -si celle-ci est présente-
Le choc contre les butées fait inverser le mouvement	Mauvais réglage du point de ralentissement	Répéter la programmation des temps de travail en faisant attention à régler le ralentissement à pas moins de 50÷70 cm de la butée d'arrêt
Parfois, le portail ne complète pas tout le ralentissement mais se bloque avant	Vitesse de ralentissement réglée avec RV1 trop basse	METTRE LE POTENTIOMÈTRE RV1 AU MAXIMUM : en plus de la vitesse, le potentiomètre RV1 diminue aussi la puissance au moteur, c'est pourquoi un réglage trop bas peut provoquer l'arrêt du portail avant l'arrivée contre les butées mécaniques. Cet arrêt dépend aussi des conditions ambiantes, qui varient beaucoup entre l'été et l'hiver et entre les premières heures du jour par rapport aux heures centrales, raison pour laquelle on peut avoir de temps en temps des arrêts du portail. Répéter la programmation des temps de travail en sélectionnant une vitesse supérieure avec le potentiomètre RV1
	Temps de travail trop court	AUGMENTATION DU TEMPS DE TRAVAIL : durant la phase de programmation si on programme un temps de travail supérieur de seulement 1-2 s par rapport à la manœuvre du portail, cela peut ne pas suffire pour compenser les pertes de temps dues à des phénomènes extérieurs -comme par exemple le froid qui fait diminuer la vitesse-. Nous conseillons de programmer un temps de travail supérieur de 6-7 s par rapport au temps de manœuvre
Durant le mouvement à vitesse normale le portail inverse le mouvement	Intervention du contrôle ampèremétrique	EXCLURE LE CONTRÔLE AMPÈREMÉTRIQUE : le contrôle ampèremétrique intervient à chaque fois que le portail arrête le mouvement pendant une très courte période à causes de facteurs externes comme par exemple le vent. Dans les zones particulièrement venteuses il est conseillé de régler le niveau ampèremétrique à 10 ou de l'exclure en le mettant à 11. Dans ces cas-là cependant, on n'a plus de sécurité en cas de choc -le portail continue à pousser avec la force maximum- l'installateur a donc la responsabilité d'adopter tous les autres systèmes de sécurité -par exemple l'emploi de bords sensibles- conformément à ce qui est prévu par les normes en vigueur
Durant l'ouverture ou la fermeture le mouvement du moteur s'effectue avec difficulté	Tension d'alimentation des moteurs insuffisante	LES CÂBLES D'ALIMENTATION AUX MOTEURS DOIVENT ÊTRE DE 4 mm² -pour moteurs 12Vdc-, 2,5 mm² -pour moteurs 24Vdc- : des câbles de section inférieure provoquent de fortes chutes de tension qui font diminuer la force et la vitesse du moteur, surtout sur le moteur le plus éloigné de la logique de commande VÉRIFIER LA TENSION D'ENTRÉE : entre le transformateur et CR/39 vérifier la connexion des câbles.

DIRECTIVE DEEE 2002/96/CE

Cet équipement a été produit après le 13/08/2005. Pour la protection de l'environnement : en fin de vie, ne pas mettre l'équipement au rebut avec les ordures ménagères, mais le déposer dans un centre de tri DEEE (déchets d'équipements électriques et électroniques).



CE CONFORMITY DECLARATION

Le produit STS900 a été conçu et réalisé dans le respect des directives et normes sur mentionnés.

