

INDEX

| Sommaire | Page |
|---|------|
| 1. Consignes générales de sécurité | 3 |
| 1.1 Conseils pour l'installation | 3 |
| 2. Déclaration de conformité CE | 4 |
| 3. Données techniques | 4 |
| 3.1 Application | 4 |
| 4. Commande | 5 |
| 5. Sortie et accessoires | 6 |
| 6. Régulation | 7 |
| 6.1 Dip-Switch | 7 |
| 6.2 Trimmer | 7 |
| 6.3 Jumper | 8 |
| 6.4 Sélection typologie de moteur | 8 |
| 6.5 Signalisation | 9 |
| 6.6 Raccordement du moteurs | 9 |
| 7. Mise en marche | 10 |
| 8. Recherche des pannes | 11 |
| 9. Exemple d'application pour battants a deux moteurs | 12 |
| 10. Exemple d'application pour automatismes a un moteur | 13 |
| 11. Exemple d'application pour portes basculantes a deux moteurs en parallele | 14 |

Tous droits réservés

Les informations mentionnées dans ce catalogue ont été contrôlées avec la plus grande attention. Toutefois, nous déclinons toute responsabilité en cas d'erreurs, omissions ou approximations dépendant d'exigences techniques ou graphiques.

1. CONSIGNES GENERALES DE SECURITE



Le présent manuel d'installation s'adresse exclusivement à un personnel qualifié.

L'installation, les branchements électriques et les réglages doivent être effectués conformément à la bonne pratique et aux normes en vigueur. Lire attentivement les instructions avant de commencer l'installation du produit. Une mauvaise installation peut être source de danger. Ne pas jeter dans la nature les matériaux qui composent l'emballage (plastique, polystyrène, etc.) et ne pas les laisser à la portée des enfants car ils sont une source potentielle de danger. Avant de commencer l'installation, vérifier l'intégrité du produit.

Ne pas installer le produit en atmosphère et environnement explosifs: la présence de gaz ou de fumées inflammables constitue un grave danger pour la sécurité. Avant d'installer la motorisation, apporter toutes les modifications structurelles relatives à la réalisation des distances minimales de sécurité et à la protection ou séparation de toutes les zones d'écrasement, cisaillement, entraînement et de danger en général. Vérifier que la structure existante remplit les prescriptions de robustesse et stabilité.

Le fabricant de la motorisation décline toute responsabilité quant à l'inobservation de la bonne pratique dans la construction des portes et portails à motoriser, et aux déformations qui pourraient se produire au cours de l'utilisation.

Les dispositifs de sécurité (cellules photoélectriques, bourrelets sensibles, arrêt d'urgence, etc.) doivent être installés en tenant compte : des réglementations et directives en vigueur, des règles de la bonne pratique, de l'environnement d'installation, de la logique de fonctionnement du système et des forces développées par la porte ou le portail motorisé.

Les dispositifs de sécurité doivent protéger toutes zones d'écrasement, cisaillement, entraînement et de danger en général, de la porte ou du portail motorisé. Appliquer les signalisations prévues par les normes en vigueur pour signaler les zones dangereuses.

L'indication des données d'identification de la porte ou du portail motorisé doit être visible sur chaque installation.



Avant de mettre sous tension, s'assurer que les données figurant sur la plaque signalétique correspondent à celles du secteur. Prévoir sur le réseau d'alimentation un interrupteur/sectionneur omnipolaire avec une distance d'ouverture des contacts égale ou supérieure à 3 mm. Vérifier la présence en amont de l'installation électrique d'un disjoncteur différentiel et d'une protection contre la surintensité adéquats.

Si nécessaire, raccorder la porte ou le portail motorisé à une installation de mise à la terre réalisée conformément aux prescriptions des normes de sécurité en vigueur. Au cours des interventions d'installation, entretien et réparation, couper l'alimentation avant d'ouvrir le couvercle pour accéder aux parties électriques.



N'effectuer la manipulation des parties électroniques qu'après s'être muni de bracelets conducteurs antistatiques reliés à la terre. Le fabricant de la motorisation décline toute responsabilité quant à la sécurité et au bon fonctionnement si des composants incompatibles sont installés. En cas de réparation ou de remplacement des produits, utiliser exclusivement les pièces de rechange DITEC.

1.1 Conseils pour l'installation

Fixer le coffret électrique à demeure. Percer la caisse du coffret électrique dans la partie inférieure pour le passage des câbles. S'ils sont accessibles, bloquer les câbles au moyens de serre-câbles prévus à cet effet (non fournis). Garder un espace (d'au moins 8 mm) entre les conducteurs de ligne et les conducteurs commandes et moteur dans les points de connexions aux boîtes à borne (en utilisant des colliers, par exemple). Relier les conducteurs de protection (couleur jaune/vert) de la ligne, du transformateur et de l'armoire de commande en se servant du dispositif de serrage fourni. Au terme de l'installation refermer le récipient.

2. DECLARATION CE DE CONFORMITE

Fabricant: DITEC S.p.A. - via Mons. Banfi, 3
21042 Caronno Pertusella (VA) – ITALY.

Déclare ci-après que l'armoire électrique VIVAH est conforme aux dispositions des directives CEE suivantes:
Directive basse tension 2006/95/CE;
Directive EMC 2004/108/CE.

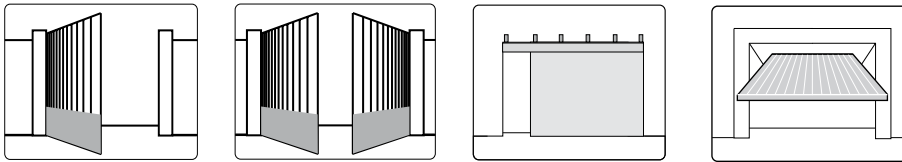
Caronno Pertusella, 29-01-2010

Silvano Angaroni
(Managing Director)












3. DONNEES TECHNIQUES

| | | |
|---------------------------------|--------------------|--------------------|
| Armoire de commande | VIVAH | VIVAHJ |
| Alimentation | 230 V~ / 50-60 Hz | 120 V~ / 50-60 Hz |
| Fusible F1 | F2A | F4A |
| Fusible F2 | F2,5A | F2,5A |
| Sortie moteur | 24 V= / 2x12 A max | 24 V= / 2x12 A max |
| Alimentation accessoires | 24 V= / 0,5 A | 24 V= / 0,5 A |
| Température | -20° C / +55° C | -20° C / +55° C |
| Degré IP | IP55 | IP55 |
| Dimensions | 238x357x120 | 238x357x120 |

3.1 Application










4. COMMANDES

| Commande | Fonction | Description |
|--|----------|---|
| 1  2 | N.O. | FERMETURE AUTOMATIQUE La fermeture permanente du contact habilite la fermeture automatique. |
| 1  3 | N.O. | OUVERTURE La fermeture du contact active la manoeuvre d'ouverture. |
| 1  4 | N.O. | FERMETURE La fermeture du contact active la manoeuvre de fermeture. |
| 1  5 | N.O. | PAS A PAS La fermeture du contact active une manoeuvre en fermeture ou ouverture en séquence: "ouverture-arrêt-fermeture-ouverture". <i>ATTENTION: si la fermeture automatique est activée, l'arrêt n'est pas permanent mais de durée égale à la valeur fixée par TC.</i> |
| 1  6 | N.C. | SÉCURITÉ EN OUVERTURE L'ouverture du contact de sécurité arrête et empêche la manoeuvre d'ouverture. |
| 1  7 | N.C. | SÉCURITÉ EN FERMETURE L'ouverture du contact de sécurité arrête et empêche la manoeuvre de fermeture. |
| 1  6 7 | N.C. | ARRET DE SÉCURITÉ L'ouverture du contact de sécurité arrête et empêche toute manoeuvre. <i>NOTE: n'effectue pas la manoeuvre de dégagement. N'utiliser qu'avec les cellules photoélectriques.</i> |
| 1  8 | N.C. | SÉCURITÉ D'INVERSION L'ouverture du contact de sécurité provoque l'inversion du mouvement (réouverture) lors de la phase de fermeture. Avec SO=ON avec l'automatisme à l'arrêt l'ouverture du contact empêche toute manoeuvre. Avec SO=OFF avec l'automatisme à l'arrêt l'ouverture du contact empêche uniquement la manoeuvre de fermeture. |
| 1  9 | N.C. | ARRET L'ouverture du contact de sécurité provoque l'arrêt du mouvement. <i>NOTE: si le flash clignotant est présent, il clignote.</i> ARRET D'URGENCE Par obtenir un arrêt d'urgence (par exemple, à travers le bouton-poussoir rouge), raccorder les commandes d'ouverture et de fermeture à la borne 9 au lieu de la borne 1 (9-3, 9-4, 9-20). |
| 1  9 | N.O. | FONCTION HOMME MORT L'ouverture permanente du contact de sécurité habilite la fonction homme mort. Dans ces conditions, les commandes d'ouverture (1-3,1-20) et de fermeture (1-4) ne fonctionnent que si elles sont maintenues enfoncées. Au relâchement, l'automatisme s'arrêtera. Les éventuelles sécurités présentes, la commande pas-à-pas et la fermeture automatique sont déshabitées. |
| 1  20 | N.O. | OUVERTURE PARTIELLE La fermeture du contact active une manoeuvre d'ouverture partielle du vantail commandée par le moteur 1, dont la durée, est établie moyennant le trimmer RP. <i>ATTENTION: si la fermeture automatique est activée, l'arrêt n'est pas permanent mais sa durée est programmée par TC.</i> |

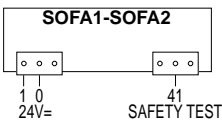





ATTENTION: Shunter un pontet sur tous les contacts N.C. inutilisés. Les bornes ayant le même numéro sont équivalentes.

5. SORTIE ET ACCESSOIRES



| Sortie | Valeur Accessoires | Description |
|--|-----------------------------|--|
|  | 24V= / 0,5 A | Alimentation des accessoires. Sortie de l'alimentation des accessoires externes avec lampes d'état d'automatisme. Sortie protégée électroniquement. |
| 0  14 | LAMPH 24V= / 25 W | Clignotant avec DIP6=OFF. S'active en même temps que la manoeuvre d'ouverture et de fermeture. Pour le pré-clignotement voir DIP5. Sortie protégée par le fusible F2. |
| 0  14 | 24V= / 25 W | Eclairage intégré avec DIP6=ON. Il est possible de connecter une éclairage intégré qui s'active pendant 180 s à la réception de chaque commande d'ouverture (totale ou partielle) ou de fermeture. Sortie protégée par le fusible F2. |
| 0  15 | 24V= / 1,2 A | Electrobloc 24 V. Sortie protégée par fusible F2. |
| 0  15 | 12V~ / 15 W | Serrure électrique 12 V. Connecter en série la résistance de 8,2 Ω / 5 W fournie avec l'équipement. Sortie protégée par le fusible F2. |
| 1  13 | 24V= / 3 W (0,125 A) | Lampe état de l'automatisation. La lumière est éteinte lorsque l'automatisme est fermé, elle est allumée lorsque l'automatisme est ouvert, elle clignote durant les phases d'ouverture et de fermeture. |
| AUX | | L'armoire de commande possède un siège pour carte de couplage, type récepteurs radio, boucles magnétiques, etc. L'action de la carte de couplage est sélectionnée par le DIP1. <i>ATTENTION: l'insertion et l'extraction des cartes de couplage doivent être faits sans tension.</i> |
|  | BATK2 | Fonctionnement à batterie. Un kit de batteries est prévu en option. Les batteries gardent leur charge avec la tension de ligne présente. Si la ligne est coupée le tableau est alimenté par les batteries jusqu'au rétablissement de la ligne ou si la tension des batteries descend en dessous de la ligne de sécurité. Dans ce dernier cas le tableau électronique s'éteint. <i>ATTENTION: pour garantir la recharge, il faut que les batteries soient toujours connectées au tableau électronique. Contrôler périodiquement l'efficacité des batteries.</i> <i>REMARQUE: la température de fonctionnement des batteries rechargeables est d'environ +5°C/+40°C. Pour garantir le bon fonctionnement du produit il est recommandé d'installer les batteries dans des milieux climatisés.</i> |

5.1 Bourelet de sécurité autocontrôlé SOFA1-SOFA2



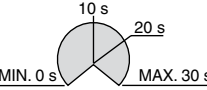

| Commande | Fonction | Description |
|---|-------------|---|
|  | SAFETY TEST | Introduire la fiche électronique SOFA1-SOFA2 sur l'armoire de commande. Régler JR14=OFF. La borne 41, est activé un test du bourelet de sécurité avant chaque manoeuvre. Si le test échoue, le voyant SA clignote et le test doit être répété. |
| 1  6 | N.C. | SECURITE EN OUVERTURE Raccorder le contact de sortie du dispositif SOFA1-SOFA2 aux bornes 1-6 du tableau électronique (en série avec le contact de sortie de la photocellule, si présente). <i>ATTENTION: Shunter un pontet sur les contacts 41-6 inutilisés.</i> |
| 1  7 | N.C. | SECURITE EN FERMETURE Raccorder le contact de sortie du dispositif SOFA1-SOFA2 aux bornes 1-7 du tableau électronique (en série avec le contact de sortie de la photocellule, si présente). <i>ATTENTION: Shunter un pontet sur les contacts 41-7 inutilisés.</i> |
| 1  8 | N.C. | SECURITE D'INVERSION Raccorder le contact de sortie du dispositif SOFA1-SOFA2 aux bornes 1-8 du tableau électronique (en série avec le contact de sortie de la photocellule, si présente). <i>ATTENTION: Shunter un pontet sur les contacts 41-8 inutilisés.</i> |



6. REGULATION

6.1 Dip switch



| DIP | Description | OFF  | ON  |
|------|---|---|---|
| DIP1 | Modalité radio | Pas a pas | Ouvre |
| DIP2 | Renouvellement temps de ferm. automatique | 50% | 100% |
| DIP3 | Etat de l'automatisme à l'allumage Indique la façon dont l'armoire électronique considère l'automatisme à la mise sous tension (ou bien au rétablissement de la tension après coupure), quelle que soit la position dans laquelle la porte se trouve. | Ouvert. | Fermé. La fermeture automatique ne peut pas être la première commande, même si activée. <i>REMARQUE: si la fermeture automatique n'est pas utilisée, il est recommandé de paramétrer DIP4=ON.</i> |
| DIP4 | Déverrouillage de la serrure électrique | Désactivé. | Activé (position conseillée en présence de serrure électrique). |
| | Fonctionnement électrobloc (24 V) <i>ATTENTION: seulement avec EO=OFF et avec automatismes du type DOK-E (voir chapitre 6.4).</i> | Alimenté pendant toute la manoeuvre d'ouverture et de fermeture. | Alimenté seulement avec l'automatisme fermé. |
| DIP5 | Présignalisation fixe de 3 s | Désactivé à l'ouverture. Activé uniquement avec fermeture automatique avec TC de plus de 3 s. | Activée aussi bien à l'ouverture qu'à la fermeture. |
| DIP6 | Sélection 0-14 | Clignotant. | Eclairage intégré. |

6.2 Trimmer













































| TRIMMER | Description |
|---|--|
| M1 (M2)  | Réglage du temps de manoeuvre moteur 1 (2). De 5 aux 30 s. (ou de 5 aux 45 s. suite aux positions du paragraphe 6.4) La manoeuvre d'ouverture/ fermeture est schématisée dans les paragraphes 9, 10, 11: la manoeuvre comprend une partie dont la vitesse est réglée par VM, d'une durée M1 (M2), et d'un ralentissement à une vitesse fixe s à l'ouverture et s à la fermeture. A l'ouverture ce ralentissement dure 10 s au maximum, à la fermeture jusqu'au moment d'atteinte de la butée ou de l'éventuel fin de course d'arrêt (FC=OFF). |
| VM  | Réglage de la vitesse du mouvement. Règle la vitesse d'ouverture de la valeur minimum à la valeur maximum en tournant le trimmer dans le sens des aiguilles d'une montre. La vitesse de fermeture est égale à la vitesse d'ouverture. |
| TR  | Réglage du temps de retard à la fermeture du moteur 1 (M1). A la fermeture, le moteur 1 (M1) démarre avec un retard réglable via TR de 0 à 30 s par rapport à M2. A l'ouverture, le moteur 2 (M2) démarre toujours 3 s plus tard que M1. Si TR=MIN, les vantaux partent simultanément. <i>REMARQUE: il est conseillé d'imposer TR=MIN avec des vantaux sans superposition ou bien d'imposer TR>3 s avec des vantaux qui se superposent.</i> |
| TC  | Réglage du temps de fermeture automatique. De 0 à 120 s (avec 1-2 fermé). Le comptage commence quand l'automatisme est arrêtée et sa durée est égale au temps établi par TC. Si DIP2=OFF, après le déclenchement d'une sécurité, le comptage commence au relâchement de cette sécurité (par exemple, après le passage à travers les photocellules) et sa durée est égale à la moitié du temps établi par TC. Si DIP2=ON, le comptage commence quand l'automatisme est ouverte et sa durée est égale au temps établi par TC. Avec contact 1-2 ou 1-9 ouvert la fermeture automatique est désactivée. En fermant 1-2, on réactive la fermeture automatique. Si elle est désactivée par 1-9, la fermeture automatique ne sera réactivée, après la fermeture du contact 1-9, qu'après une commande d'ouverture. |

| | |
|--|--|
| RP  | Réglage d'ouverture partielle du moteur 1 (M1). Pourcentage d'ouverture partielle de 10% à 100% du trimmer M1. |
| R1  | Réglage du dispositif de détection d'obstacles. L'armoire de commande est équipée d'un dispositif de sécurité qui en présence d'un obstacle: <ul style="list-style-type: none"> - en ouverture arrête le mouvement avec une manoeuvre de dégagement; - en fermeture, inverse le mouvement avant le ralentissement; - en fermeture, durant le ralentissement, arrête le mouvement (si FC=ON) ou bien inverse le mouvement (si FC=OFF). Avec R1=MIN on obtient la poussée minimale sur les obstacles ; avec R1=MAX on obtient la poussée maximale sur les obstacles. |





6.3 Jumper

| | Description | OFF  | ON  |
|-------------|--|---|---|
| FC | Sélection de la modalité fin de course | Fin de course d'arrêt. | Fin de course de ralentissement. |
| SO | Fonctionnement de sécurité de inversion. | Avec l'automatisme à l'arrêt, si le contact 1-8 est ouvert, on pourra activer la manoeuvre d'ouverture. | Avec l'automatisme à l'arrêt, si le contact 1-8 est ouvert, on empêchera toute manoeuvre. |
| EO | Fonctionnement de la serrure électrique | Alimenté pendant 2,5 s au début de la manoeuvre d'ouverture. | Alimenté pendant 1,2 s au début de la manoeuvre d'ouverture. |
| OM | Type automation | Automatisation à un moteur ou à deux moteurs en parallèle. | Automatisation à deux moteurs indépendants. |
| NIO | Système électronique antigel. Maintient l'efficacité des moteurs, même à basse température ambiante. <i>REMARQUE: pour un bon fonctionnement, le tableau électronique doit se trouver à la même température ambiante que celle des moteurs.</i> | Habilité. | Déshabilité. |
| JR14 | Safety test. | Habilité. | Déshabilité. |
| FS | UTILISATION FUTURE | | |

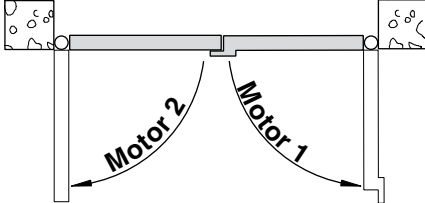
6.4 Sélection typologie de moteur

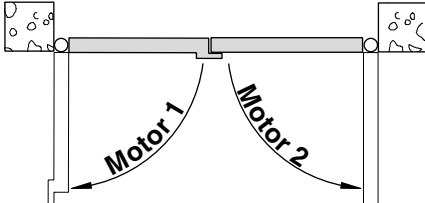
| TYPE D'AUTOMATISME | S1 | S2 | S3 | S4 |
|--|--|---|--|--|
| Réglages d'usine |  (N.C.) |  (N.C.) |  (N.C.) |  (N.C.) |
| OBBI3BH; ARCBH |  (N.O.) |  (N.C.) |  (N.C.) |  (N.C.) |
| CUBIC30H; CUBIC6H |  (N.C.) |  (N.O.) |  (N.C.) |  (N.C.) |
| 180°- CUBIC30H+CUBIC30LI; CUBIC6H+CUBIC6TC |  (N.C.) |  (N.O.) |  (N.O.) |  (N.C.) |
| BOX3SH |  (N.C.) |  (N.C.) |  (N.C.) |  (N.O.) |
| ARC1BH; DOR1BH |  (N.C.) |  (N.O.) |  (N.C.) |  (N.O.) |
| FACIL3H |  (N.C.) |  (N.C.) |  (N.O.) |  (N.O.) |
| DOK-E |  (N.O.) |  (N.O.) |  (N.C.) |  (N.C.) |
| LUXO3BH - LUXO4BH |  (N.O.) |  (N.O.) |  (N.C.) |  (N.O.) |
| LUXO5BH vantail de moins de 3 m |  (N.C.) |  (N.C.) |  (N.O.) |  (N.C.) |
| LUXO5BH vantail de 3 m et plus |  (N.O.) |  (N.C.) |  (N.O.) |  (N.C.) |

6.5 Signalisations


| LED | Allumée | Clignotante |
|---|--|--|
| POWER ALARM  | Présence alimentation 24 V=. | Un clignotement long indique le manque éventuel du/des moteur/s ou bien une mauvaise indication du nombre de moteurs présents. <i>NOTE: la durée totale des clignotements est de 10 s, après cela l'armoire de commande est automatiquement remise à zéro.</i> Un clignotement bref indique une mauvaise sélection du type d'automatisation (S1, S2, S3, S4). <i>NOTE: la durée totale des clignotements est de 10 s, après cela l'armoire de commande est automatiquement remise à zéro.</i> |
| SA  | Signale l'ouverture d'un contact de sécurité 41-6, 1-7, 1-8 ou 1-9. | À l'allumage, la LED clignote indiquant le comptage des manoeuvres effectuées: chaque clignotement bref=1000 manoeuvres chaque clignotement long=10000 manoeuvres En cas d'utilisation du dispositif SOFA1-SOFA2, il indique l'échec du test de sécurité (borne 41). |
| IN  | S'allume à chaque commande 1-3, 1-4, 1-5, 1-20 et à chaque variation de Dip-switch et jumper. S'allume pendant un court moment à l'activation du fin de course. | / |
| SA + IN  | / | Si le fin de course ne fonctionne pas (voir chap. 9, 10, 11), les voyants SA et IN clignotent alternativement pendant 5 s (ON), puis ils s'éteignent pendant 5 s (OFF) ; la séquence ON-OFF se répète jusqu'au rétablissement les fins de course. <i>ATTENTION: pour rétablir l'alarme ouvrir et fermer le jumper FC.</i> |

6.6 Raccordement du moteurs

| Moteur 2 | Borne de connexion armoire électronique | |  | Moteur 1 | Borne de connexion armoire électronique | |
|-----------------|---|---------|--|-----------------|---|---------|
| | 34 | 36 | | | 31 | 33 |
| Obbi3BH | Noir | Bleu | | Obbi3BH | Bleu | Noir |
| ArcBH-1BH | Noir | Bleu | | ArcBH-1BH | Bleu | Noir |
| Cubic30H | Noir | Bleu | | Cubic30H | Bleu | Noir |
| Cubic6H-6HV | Noir | Bleu | | Cubic6H-6HV | Bleu | Noir |
| Luxo3BH-4BH-5BH | 31 / 34 | 33 / 36 | | Luxo3BH-4BH-5BH | 31 / 34 | 33 / 36 |
| Facil3H | Bleu | Noir | | Facil3H | Noir | Bleu |

| Moteur 1 | Borne de connexion armoire électronique | |  | Moteur 2 | Borne de connexion armoire électronique | |
|-----------------|---|---------|--|-----------------|---|---------|
| | 31 | 33 | | | 34 | 36 |
| Obbi3BH | Noir | Bleu | | Obbi3BH | Bleu | Noir |
| ArcBH-1BH | Noir | Bleu | | ArcBH-1BH | Bleu | Noir |
| Cubic30H | Noir | Bleu | | Cubic30H | Bleu | Noir |
| Cubic6H-6HV | Noir | Bleu | | Cubic6H-6HV | Bleu | Noir |
| Luxo3BH-4BH-5BH | 31 / 34 | 33 / 36 | | Luxo3BH-4BH-5BH | 31 / 34 | 33 / 36 |
| Facil3H | Bleu | Noir | | Facil3H | Noir | Bleu |

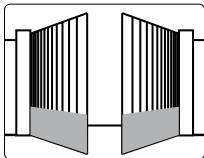
7. MISE EN MARCHÉ

- 7.1 Shunter les contacts de sécurité N.C.
- 7.2 Avant de procéder à la mise en service, vérifier le type d'application choisi sur la base des exemples des paragraphes. Sélectionner le type d'automatisme moyennant les jumpers S1-S2-S3-S4. Si l'automatisme est à un vantail régler OM=OFF.
- 7.3 Régler TC et R1 sur le maximum et TR sur le minimum (ou bien augmenter TR en cas de surmontage des vantaux).
- 7.4 Fournir l'alimentation.
-  **ATTENTION:** *les manoeuvres interviennent sans sécurités.*
Inverser les polarités du moteur en fonction du sens de marche des vantaux.
ATTENTION: *la première manoeuvre de fermeture après une interruption de courant, si $TR > MIN$, est effectuée avec un vantail à la fois (d'abord le vantail déplacé par le moteur M2 puis le vantail déplacé par le moteur M1) et peut avoir lieu à vitesse réduite (acquisition).*
- 7.5 Si l'on utilise des fin de course de ralentissement, les régler en ouverture et en fermeture et régler M1 et M2 au maximum.
- Régler VM et vérifier la vitesse à l'ouverture et à la fermeture, par des commandes d'ouverture et de fermeture .
ATTENTION: *si les vantaux cognent contre les arrêts de butée, anticiper l'intervention du fin de course.*
- 7.6 Si l'on n'utilise pas les fin de course, régler M1 (M2) et VM à mi-plage.
- Par des commandes successives d'ouverture et de fermeture, fixer la vitesse désirée en réglant VM.
REMARQUE: *avant de transmettre une commande, attendre que la manoeuvre précédente soit complètement terminée.*
ATTENTION: *le portail pourrait cogner contre les arrêts de butée.*
- Après avoir fixé la vitesse désirée, régler, par des commandes successives d'ouverture et de fermeture, le temps de manoeuvre M1 (M2) pour faire en sorte que les vantaux s'approchent régulièrement à basse vitesse aux arrêts de butée.
Il est conseillé de programmer un temps de ralentissement pouvant garantir le complètement de la manoeuvre, même en présence de frottements ou de mauvaises conditions environnementales (vent, gel, etc.).
REMARQUE: *pour assurer un bon fonctionnement, le portail doit être en appui sur la butée avant que le moteur s'arrête, de façon à rattraper tout ralentissement éventuel.*
- 7.7 Raccorder les dispositifs de sécurité (en retirant les pontets correspondants) et en vérifier le bon fonctionnement.
- 7.8 Si cela est nécessaire, régler le temps de retard, à la fermeture, du moteur 1 avec TR.
- 7.9 Si nécessaire, activer la fermeture automatique et la régler à l'aide du trimmer TC
- 7.10 Imposer, à travers R1, la poussée sur les obstacles.
ATTENTION: *si le battant se refermant en second ($TR > MIN$) rencontre un obstacle, alors les deux battants se rouvrent. La manoeuvre de fermeture successive s'effectuera un battant à la fois.*
REMARQUE: *vérifier que les forces exercées par les battants sont conformes aux normes EN12453 et EN12445.*
- 7.11 Si nécessaire, imposer, à l'aide de RP, l'ouverture partielle du moteur 1
- 7.12 Si nécessaire, raccorder le récepteur de la radiocommande au connecteur AUX, programmer les émetteurs comme indiqué dans le manuel correspondant et en vérifier le fonctionnement.
- 7.13 Raccorder les autres accessoires éventuels et en vérifier le bon fonctionnement.
- 7.14 Après la mise en marche et les vérifications, refermer le boîtier.

8. RECHERCHE DES PANNES

| Probleme | Cause possible | Intervention |
|--|---|---|
| L'automatisme n'effectue ni l'ouverture ni la fermeture. | Absence d'alimentation. | Vérifier si l'armoire électrique est sous tension (la LED POWER ALARM doit être allumée en continu). |
| | Moteur/s non connecté/s. | Vérifier si la connexion du/des moteur/s et vérifier e pontage OM (LED POWER ALARM clignotant). |
| | Mauvaise sélection du type d'automatisme. | Vérifier la bonne connexion des jumpers S1, S2, S3, S4 (LED POWER ALARM clignotant). |
| | Accessoires en court-circuit. | Débrancher tous les accessoires des bornes 0-1 (il doit y avoir une tension de 24 V=) et les rebrancher un à un. |
| | Fusible de secteur grillé. | Remplacer le fusible F1. |
| | Les contacts de sécurité sont ouverts. (LED SA allumée). | Vérifier si les contacts 1-6, 1-7, 1-8 et 1-9 sont bien fermés (N.C.). Entre 0-6, 0-7, 0-8 et 0-9, en mesurant avec le testeur, il doit y avoir une tension de 24 V=. |
| | Les contacts de sécurité ne sont pas correctement raccordés ou bien le bourrelet de sécurité autocontrôlé SOFA1-SOFA2 ne fonctionne pas correctement (voyant SA clignotant). | Vérifier les raccordements aux bornes 6-7-8 du tableau électronique et les raccordements au bourrelet de sécurité autocontrôlé SOFA1-SOFA2. |
| | Les commandes d'ouverture/fermeture ne marchent pas. | Vérifier l'allumage de la LED IN, à chaque commande 1-3, 1-4, 1-5, 1-20. |
| L'automatisme effectue l'ouverture mais pas la fermeture. | Programmation erronée JR14. (voyant SA clignotant) | Vérifier les raccordements des sécurités tel qu'il est indiqué dans les paragraphes 4. |
| | Les contacts de sécurité sont ouverts. (LED SA allumée). | Vérifier si les contacts 1-6, 1-7, 1-8 et 1-9 sont bien fermés (N.C.). Entre 0-6, 0-7, 0-8 et 0-9, en mesurant avec le testeur, il doit y avoir une tension de 24 V=. |
| | Les contacts de sécurité ne sont pas correctement raccordés ou bien le bourrelet de sécurité autocontrôlé SOFA1-SOFA2 ne fonctionne pas correctement. (voyant SA clignotant). | Vérifier les raccordements aux bornes 6-7-8 du tableau électronique et les raccordements au bourrelet de sécurité autocontrôlé SOFA1-SOFA2. |
| | Les photocellules sont activées. (LED SA allumée) | Vérifier la propreté et le bon fonctionnement des photocellules. |
| Les sécurités extérieures n'interviennent pas. | La fermeture automatique ne marche pas. | Vérifier si le contact 1-2 est bien fermé. |
| | Mauvaises connexions entre les photocellules et l'armoire de commande . | Relier les contacts de sécurité N.C. en série entre eux et ôter les cavaliers éventuellement présents sur le bornier de l'armoire de commande. |
| L'automatisme rouvre tout seul à partir de la butée de fermeture | Les fins de course ne fonctionnent pas (Voyants SA et IN clignotants) | Contrôler le fonctionnement des fins de course (voir chap. 9, 10, 11). |
| Le flash clignotant ne fonctionne pas. | Fusible F2 grillé. | Remplacer le fusible F2. |
| La serrure électrique ne fonctionne pas. | | |

9. EXEMPLE D'APPLICATION POUR BATTANTS A DEUX MOTEURS



Lorsque l'armoire de commande VIVAH est utilisée dans des applications pour des automatismes à deux battants, il est possible d'effectuer les raccordements suivants:

- (Fig. 9.1) **Utilisation sans fin de course**

Relier les moteurs de la manière indiquée sur la fig.

REMARQUE: pendant la manoeuvre d'ouverture les polarités +/- sont celles indiquées sur la figure.

Régler VM selon la vitesse désirée.

Régler M1 et M2 de manière à obtenir le ralentissement du vantail avant la butée mécanique.

Avec ces liaisons, chaque vantail s'arrête sur la butée mécanique d'ouverture et de fermeture.

Lorsque le temps programmé avec M1/M2 se termine: à l'ouverture le temps de ralentissement est au maximum de 10 s, en fermeture les vantaux ralentissent jusqu'à la butée mécanique.

- (Fig. 9.2) **Utilisation avec fin de course de ralentissement**

Relier les moteurs et les fins de course de ralentissement de la manière indiquée sur la fig.

[A] Fin de course de ralentissement ouvre;

[C] Fin de course de ralentissement ferme.

Régler M1 et M2 = MAX.

Régler VM selon la vitesse désirée.

Avec ces liaisons, chaque vantail s'arrête sur la butée mécanique d'ouverture et de fermeture.

Après l'intervention des fins de course de ralentissement: en ouverture et en fermeture le temps de ralentissement est au maximum de 10 s.

- (Fig. 9.3) **Utilisation avec fin de course d'arrêt**

Régler FC=OFF.

Relier les moteurs et les fins de course d'arrêt de la manière indiquée sur la figure.

[A] Fin de course d'arrêt ouvre;

[C] Fin de course d'arrêt ferme.

REMARQUE: on peut installer même un seul fin de course pour chaque moteur.

Régler M1 et M2 < MAX.

Régler VM selon la vitesse désirée.

Régler M1 et M2 de manière à obtenir le ralentissement du vantail avant l'intervention des fins de course.

Avec ces connexions, chaque vantail s'arrête quand le fin de course correspondant intervient.

Lorsque le temps programmé avec M1/M2 se termine: à l'ouverture le temps de ralentissement est au maximum de 10 s, en fermeture les vantaux ralentissent jusqu'au fin de course d'arrêt.

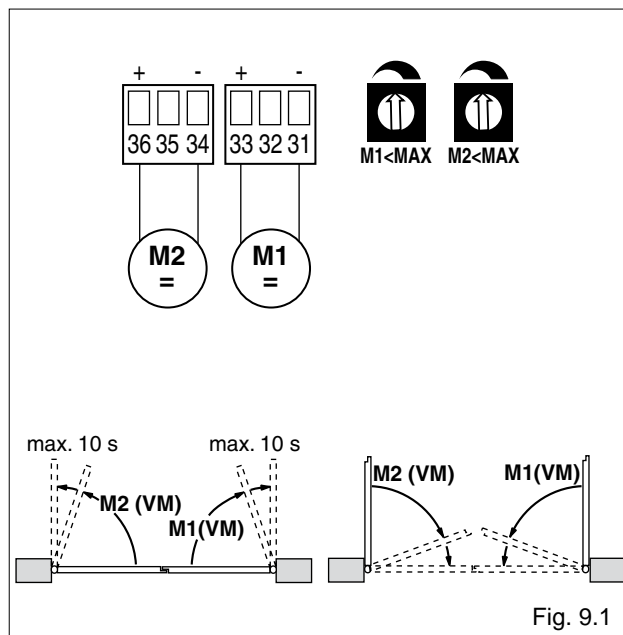


Fig. 9.1

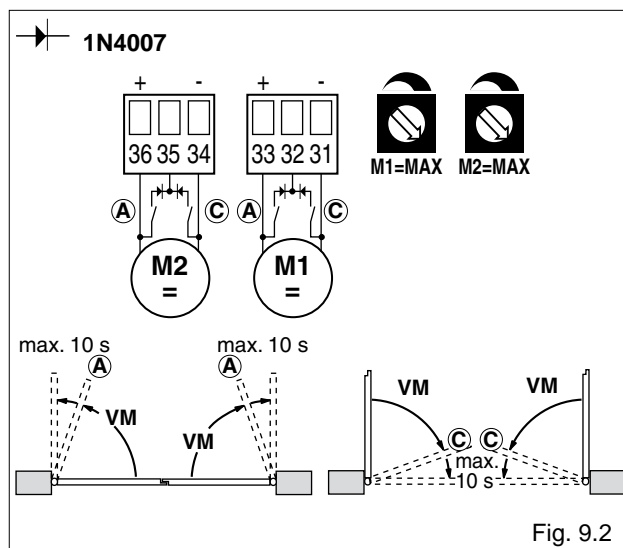


Fig. 9.2

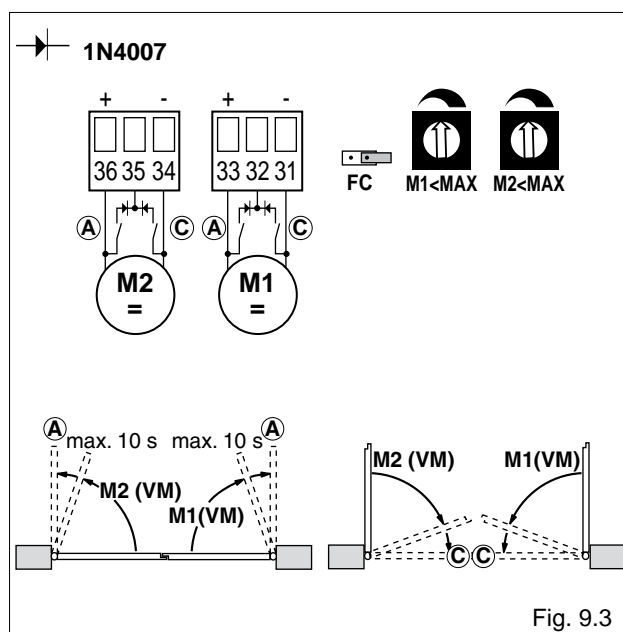
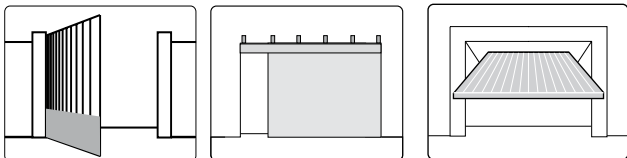


Fig. 9.3

10. EXEMPLE D'APPLICATIONS POUR AUTOMATISMES A UN MOTEUR



Lorsque l'armoire de commande VIVAH est utilisée dans des applications pour des automatismes à un battant, pour des portes coulissantes ou bien pour des portes basculantes, il est possible d'effectuer les raccordements suivants:

- (Fig. 10.1) Utilisation sans fin de course

Régler OM=OFF.

Relier le moteur de la manière indiquée sur la fig. *REMARQUE: Pendant la manoeuvre d'ouverture les polarités +/- sont celles indiquées sur la fig.*

Régler VM selon la vitesse désirée.

Régler M1 et M2 de manière à obtenir le ralentissement du vantail avant la butée mécanique.

Avec ces liaisons, le vantail s'arrête sur la butée mécanique d'ouverture et de fermeture.

Lorsque le temps programmé avec M1 se termine: à l'ouverture le temps de ralentissement est au maximum de 10 s, à la fermeture le vantail ralentit jusqu'à la butée mécanique.

- (Fig. 10.2) Utilisation avec fin de course de ralentissement

Régler OM=OFF.

Relier le moteur et le fin de course de ralentissement de la manière indiquée sur la figure.

[A] Fin de course de ralentissement ouvre;

[C] Fin de course de ralentissement ferme.

Régler M1 = MAX.

Régler VM selon la vitesse désirée.

Avec ces liaisons, le vantail s'arrête sur la butée mécanique d'ouverture et de fermeture.

Après l'intervention du fin de course de ralentissement: en ouverture et en fermeture le temps de ralentissement est au maximum de 10 s.

- (Fig. 10.3) Utilisation avec fin de course d'arrêt

Régler OM et FC = OFF.

Relier le moteur et le fin de course d'arrêt de la manière indiquée sur la figure.

[A] Fin de course d'arrêt ouvre;

[C] Fin de course d'arrêt ferme.

REMARQUE: on peut installer même un seul fin de course.

Régler M1 MAX.

Régler VM selon la vitesse désirée.

Régler M1 de manière à obtenir le ralentissement du vantail avant l'intervention du fin de course.

Avec ces liaisons, le vantail s'arrête quand le fin de course se déclenche.

Lorsque le temps programmé avec M1 se termine: à l'ouverture le temps de ralentissement est au maximum de 10 s, en fermeture le vantail ralentit jusqu'au fin de course d'arrêt.

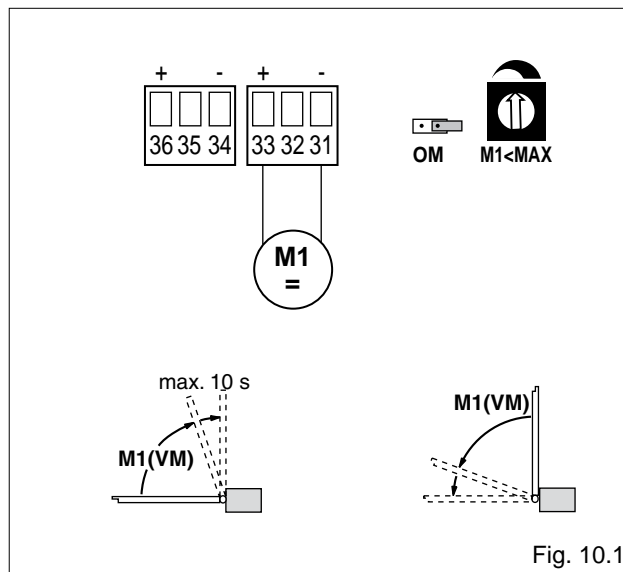


Fig. 10.1

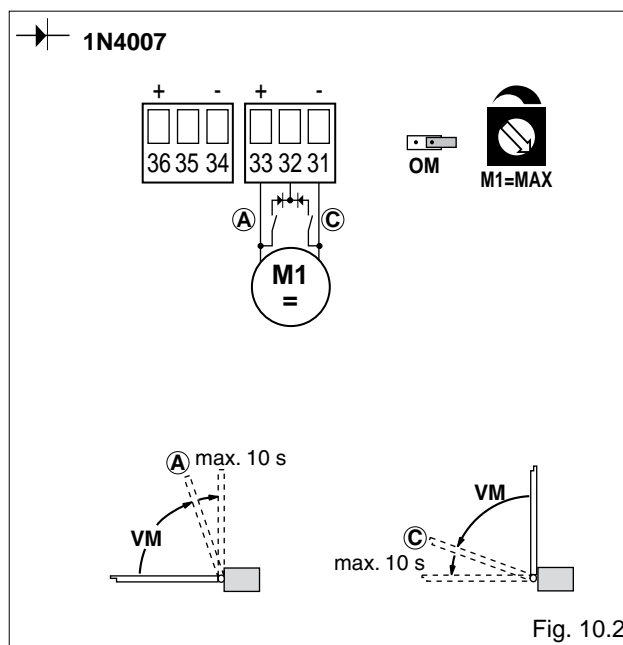


Fig. 10.2

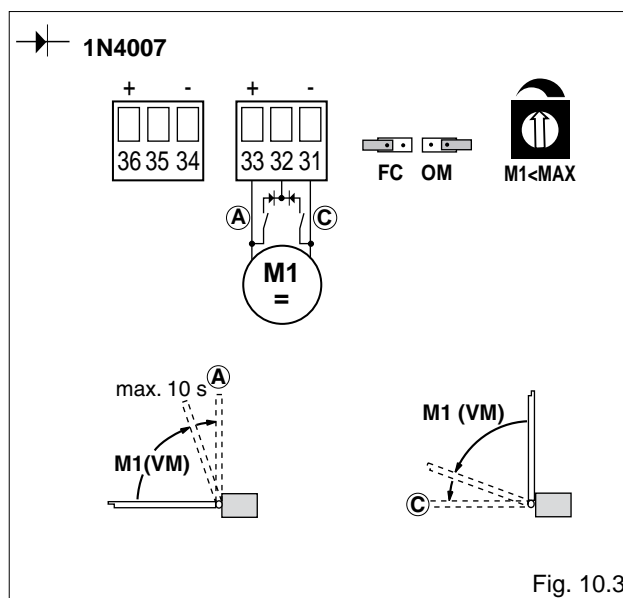
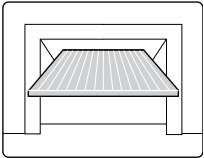


Fig. 10.3

11. EXEMPLE D'APPLICATION POUR PORTES BASCULANTES A 2 MOTEURS EN PARALLELE



Lorsque l'armoire de commande VIVAH est utilisée dans des applications pour des automatismes pour des portes basculantes avec deux moteurs en parallèle, il est possible d'effectuer les raccordements suivants:

- (Fig. 11.1) **Utilisation sans fin de course**

Régler OM=OFF.

Relier les moteurs de la manière indiquée sur la figure.

REMARQUE: pendant la manoeuvre d'ouverture les polarités +/- sont celles indiquées sur la fig.

Régler VM selon la vitesse désirée.

Régler M1 et M2 de manière à obtenir le ralentissement du vantail avant la butée mécanique.

Avec ces liaisons, le vantail s'arrête sur la butée mécanique d'ouverture et de fermeture.

Lorsque le temps programmé avec M1 se termine: à l'ouverture le temps de ralentissement est au maximum de 10 s, à la fermeture le vantail ralentit jusqu'à la butée mécanique.

- (Fig. 11.2) **Utilisation avec fin de course de ralentissement**

Régler OM=OFF.

Relier le moteur et le fin de course de ralentissement de la manière indiquée sur la figure.

[A] Fin de course de ralentissement ouvre;

[C] Fin de course de ralentissement ferme.

Régler M1 = MAX.

Régler VM selon la vitesse désirée.

Avec ces liaisons, le vantail s'arrête sur la butée mécanique d'ouverture et de fermeture.

Après l'intervention du fin de course de ralentissement: en ouverture et en fermeture le temps de ralentissement est au maximum de 10 s.

- (Fig. 11.3) **Utilisation avec fin de course d'arrêt**

Régler OM et FC = OFF.

Relier le moteur et le fin de course d'arrêt de la manière indiquée sur la figure.

[A] Fin de course d'arrêt ouvre;

[C] Fin de course d'arrêt ferme.

REMARQUE: on peut installer même un seul fin de course.

Régler M1 MAX.

Régler VM selon la vitesse désirée.

Régler M1 de manière à obtenir le ralentissement du vantail avant l'intervention du fin de course.

Avec ces liaisons, le vantail s'arrête quand le fin de course se déclenche.

Lorsque le temps programmé avec M1 se termine: à l'ouverture le temps de ralentissement est au maximum de 10 s, à la fermeture le vantail ralentit jusqu'au fin de course d'arrêt.

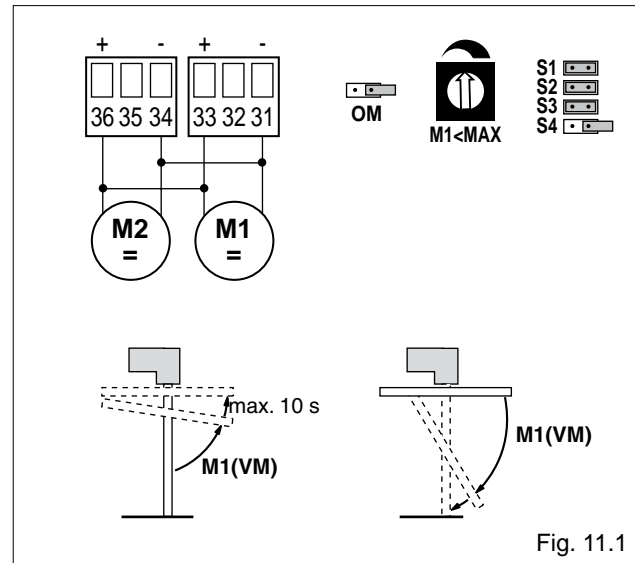


Fig. 11.1

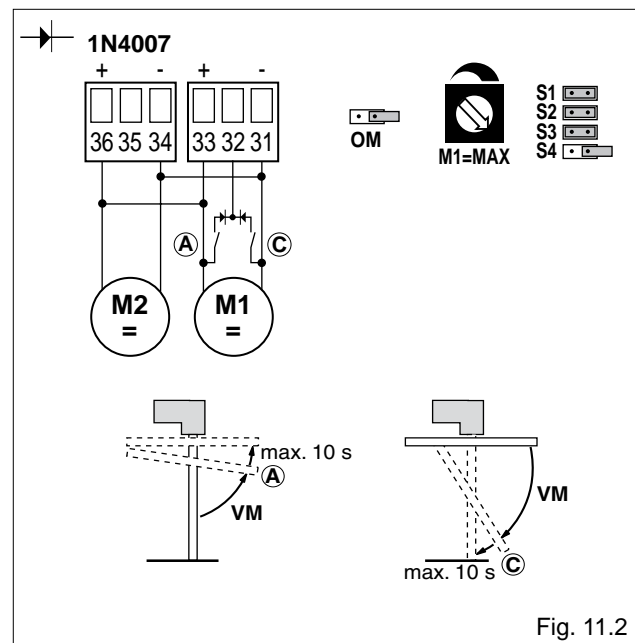


Fig. 11.2

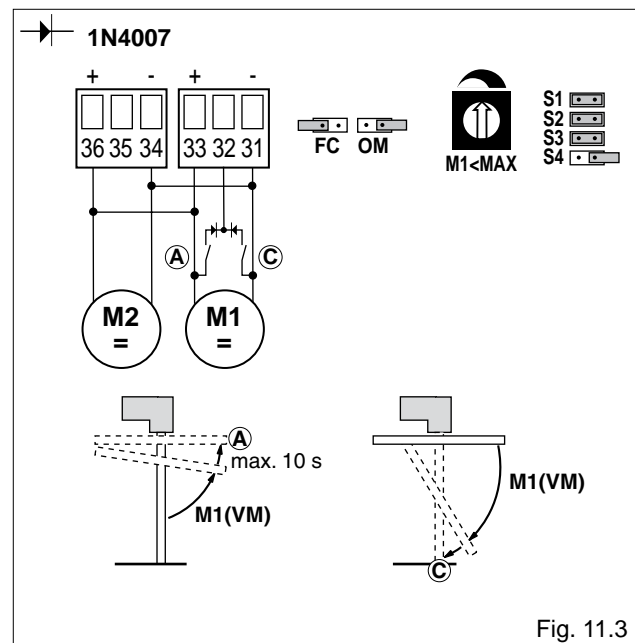


Fig. 11.3



DITEC S.p.A. Via Mons. Banfi, 3 21042 Caronno P.Ia (VA) Italy Tel. +39 02 963911 Fax +39 02 9650314
www.ditec.it ditec@ditecva.com

DITEC BELGIUM LOKEREN Tel. +32 9 3560051 Fax +32 9 3560052 www.ditecbelgium.be **DITEC DEUTSCHLAND** OBERURSEL
Tel. +49 6171 914150 Fax +49 6171 9141555 www.ditec-germany.de **DITEC ESPAÑOLA** ARENYS DE MAR Tel. +34 937958399
Fax +34 937959026 www.ditecespanola.com **DITEC FRANCE** MASSY Tel. +33 1 64532860 Fax +33 1 64532861 www.ditecfrance.com
DITEC GOLD PORTA ERMESINDE-PORTUGAL Tel. +351 22 9773520 Fax +351 22 9773528/38 www.goldporta.com **DITEC SVIZZERA**
BALERNA Tel. +41 848 558855 Fax +41 91 6466127 www.ditecswiss.ch **DITEC ENTREMATIc NORDIC** LANDSKRONA-SWEDEN
Tel. +46 418 514 00 Fax +46 418 513 55 www.ditecentrematicnordic.com **DITEC TURCHIA** ISTANBUL Tel. +90 21 28757850
Fax +90 21 28757798 www.ditec.com.tr **DITEC AMERICA** ORLANDO-FLORIDA-USA Tel. +1 407 8880699 Fax +1 407 8882237
www.ditecamerica.com **DITEC CHINA** SHANGHAI Tel. +86 21 62363861/2 Fax +86 21 62363863 www.ditec.cn