

Ce dispositif est essentiellement destiné à équiper des portes coulissantes coupe-feu installées en tant que dispositif actionné de sécurité (DAS).

Il permet d'assurer une ouverture motorisée, alimentée par une source d'énergie électrique indépendante du système de sécurité incendie, ainsi que la régulation de la vitesse de fermeture du vantail.

L'ouverture de la porte est réalisée par l'intermédiaire d'un câble de traction en acier fixé à l'arrière de la porte et actionné par un motoréducteur électrique muni d'un tambour d'enroulement fixé en applique sur la construction support. L'ensemble pouvant être installé à l'arrière ou à l'avant de la porte.

La commande est assurée par action maintenue sur le bouton poussoir repéré « Ouverture porte » du boîtier de commande principal (ou du boîtier de commande secondaire). Si l'action sur le bouton de commande est abandonnée ou si un ordre de mise en sécurité intervient avant la fin de la course d'ouverture, même si l'action sur le bouton poussoir de commande est maintenue, l'ouverture motorisée est interrompue et la porte se referme.

En fin de course d'ouverture, l'action de la platine de déclenchement (fixée sur le vantail) sur le contacteur fin de course (fixé sur le rail de suspension) interrompt l'alimentation du motoréducteur et déclenche celle de l'électrofrein qui assure alors le maintien en position ouverte de la porte (position d'attente).

Le passage en position de sécurité (porte fermée) est assuré par action impulsionnelle sur le bouton poussoir repéré « Fermeture porte » du boîtier de commande principal (ou du boîtier de commande secondaire) ou si un ordre de mise en sécurité est délivré (rupture de courant) par le système de sécurité incendie (DAD, CMSI, etc...). L'alimentation de l'électrofrein est alors interrompue, ce qui permet à la porte de se refermer par son énergie intrinsèque conformément à la norme NF S 61-937-3 (contre poids de traction ou déplacement par gravité sur rail incliné) en déroulant le câble de traction.

La régulation de la vitesse de fermeture est obtenue par l'intermédiaire d'un dispositif de ralentissement intégré dont la puissance de ralentissement est réglable.

La pose de l'onduleur évite la fermeture des ouvrants lors d'incidents sur la ligne d'alimentation secteur (microcoupure, coupure réseau, coupure temporaire pour maintenance).

Option Réarmement à distance :

Après un ordre de mise en sécurité délivré par un D.A.D (Dispositif Autonome Déclencheur), le réarmement de ce dernier peut être obtenu par action sur le bouton poussoir repéré « Réarmement » du boîtier de commande secondaire.

CARACTERISTIQUES

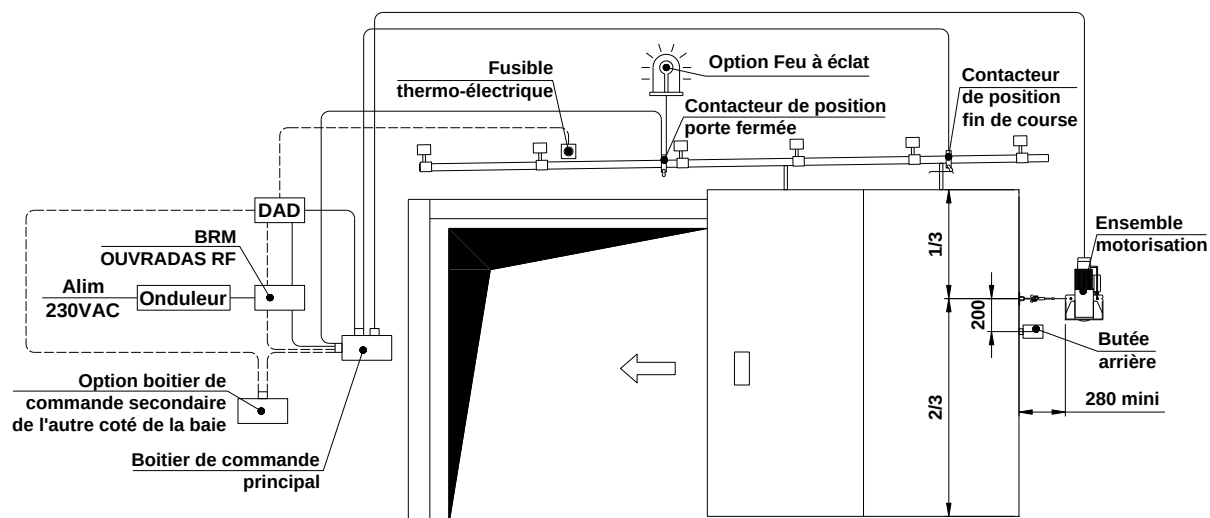
Tension de commande :	24 volts rupture (option 48 volts rupture sur demande)	Consommation sur ligne de commande	1,2 watt
Tension d'alimentation du moteur	230 VAC mono	Consommation sur ligne d'alimentation :	
Couple d'ouverture	40 Nm	maintien porte ouverte	23 watts
Vitesse de réouverture	0,105 m/s	à l'ouverture	178 watts

Conformité à la norme NF S 61-937-3 : La longueur des liaisons, entre le boîtier de connexion principal et les différents composants, ne doit pas excéder 6m. Les liaisons doivent être protégées mécaniquement sous conduit rigide continu, ayant un degré de protection IK07 au sens de la norme NF EN 62262.

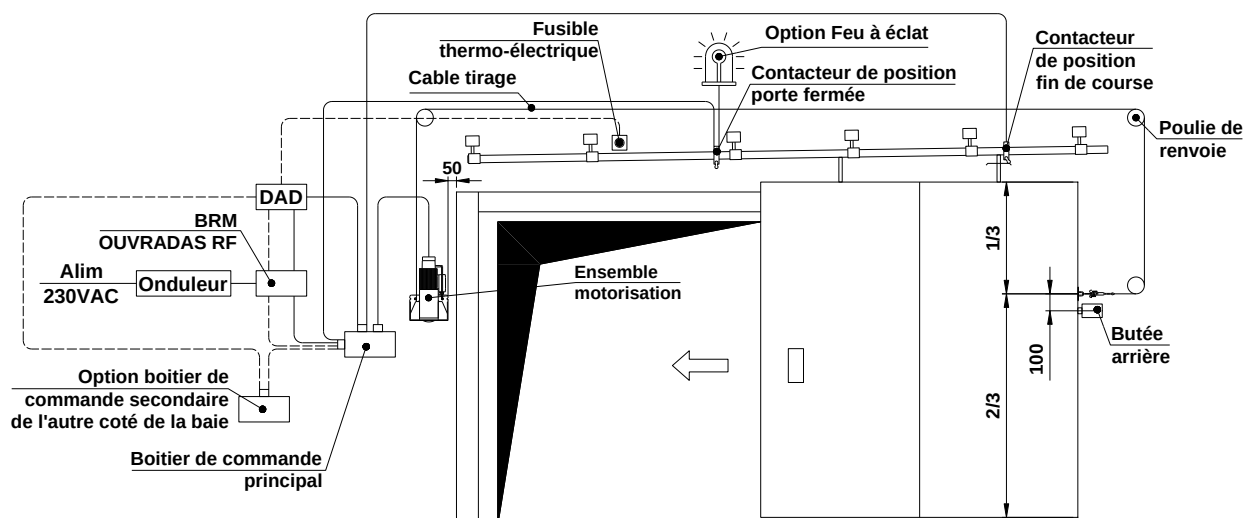
		Page
1	EXEMPLE DE MONTAGE	03/04
2	MONTAGE DE LA PARTIE MECANIQUE	04-05
2-1	Montage de l'ensemble motoréducteur	06
2-2	Montage de l'ensemble motoréducteur pour 2 vantaux parallèles (M612S)	06
2-3	Câblage du motoréducteur	07/08
3	MONTAGE DE LA PARTIE ELECTRIQUE (Nomenclature)	09
	Synoptique	09
3-1	Câblage du boîtier principal et secondaire (option)	10
3-2	Raccordement du motoréducteur	11
3-3	Raccordement du D.A.D (option)	12
3-4	Raccordement du fusible thermo-électrique	12
3-5	Raccordement du boîtier secondaire (option)	13
3-6	Raccordement du contacteur fin de course	14
3-7	Raccordement du feu à éclat (option)	15
3-8	Raccordement du BRM OUVRADAS RF	15
3-9	Raccordement de l'onduleur	16
3-10	Raccordement du CMSI (option, remplace le D.A.D)	17
4	ESSAIS ET REGLAGES	18
5	MONTAGE DU CARTER	19
6	ANNEXE Schémas électriques	20

1 - EXEMPLE DE MONTAGE

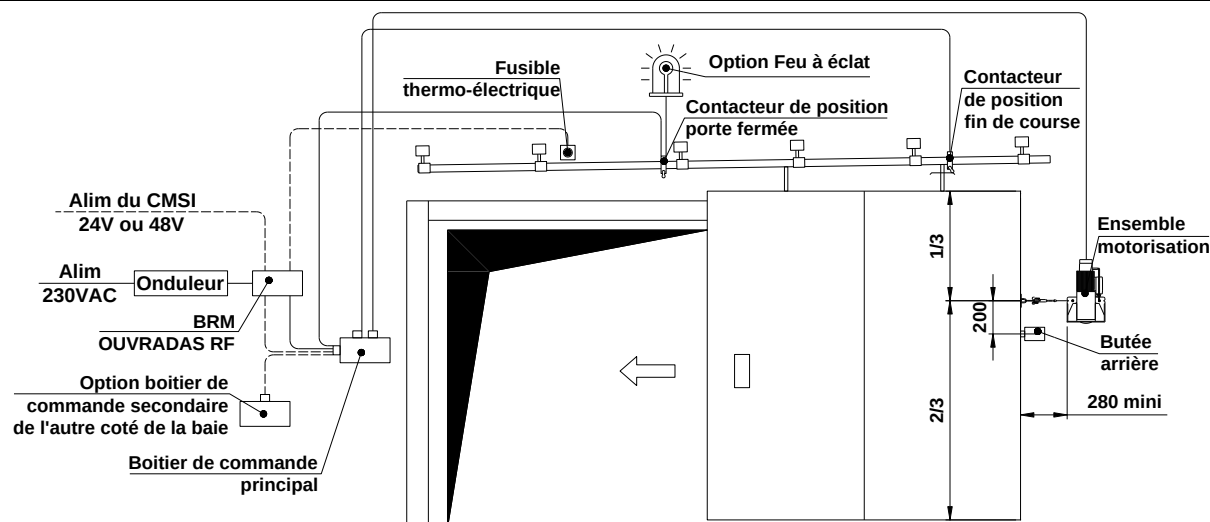
Fermeture à gauche - Moteur à l'arrière et à droite - Mode autocommandé



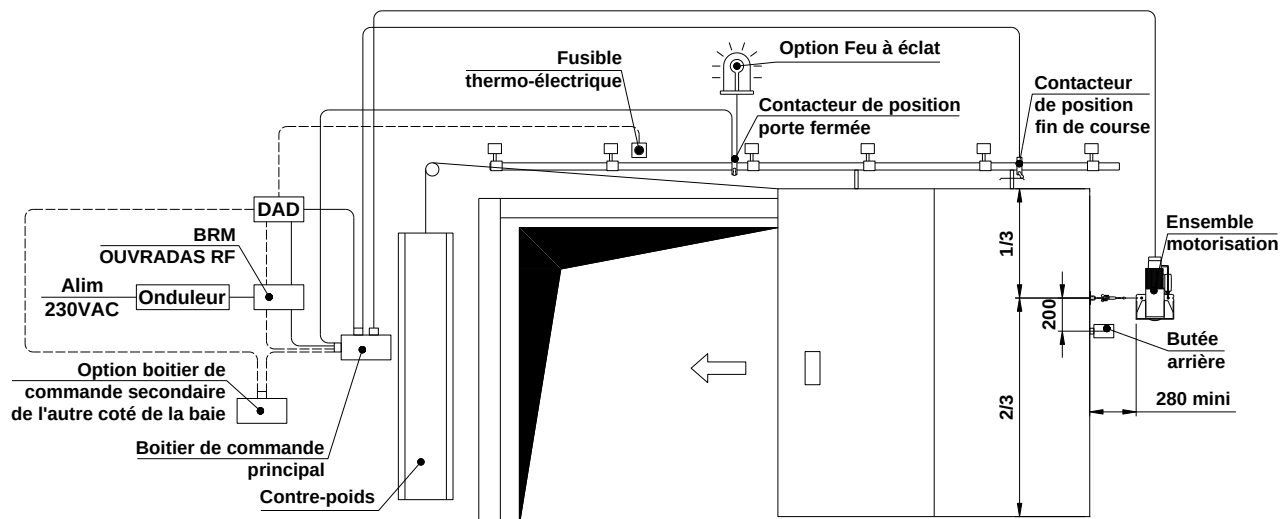
Fermeture à gauche - Moteur à l'avant et à gauche - Mode autocommandé



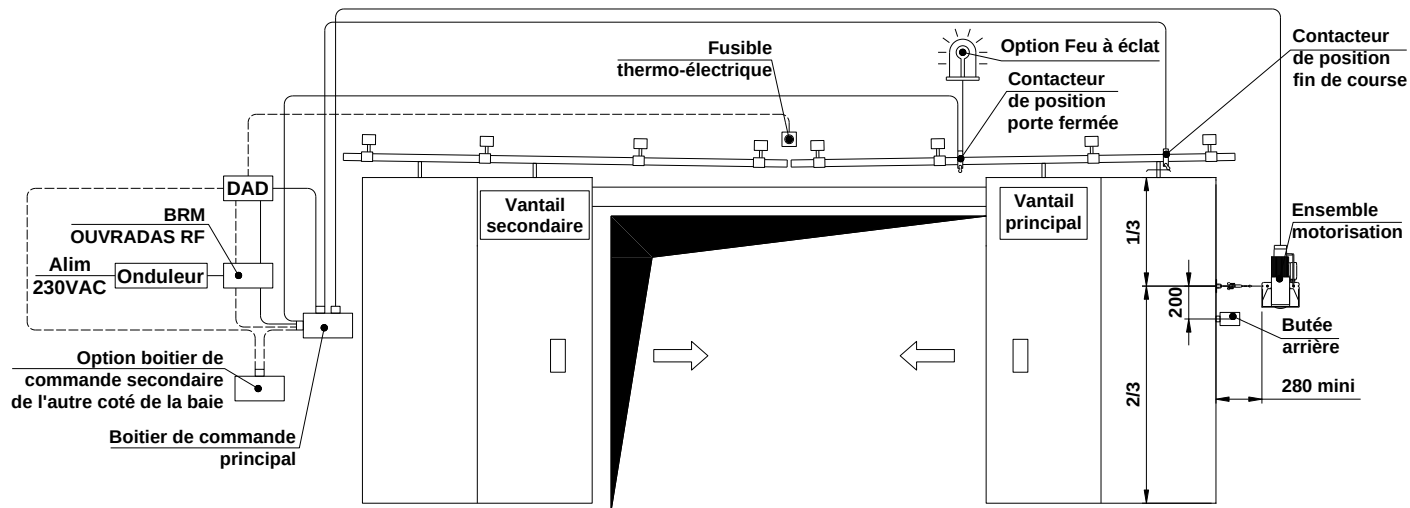
Fermeture à gauche - Moteur à l'arrière et à droite - Mode télécommandé



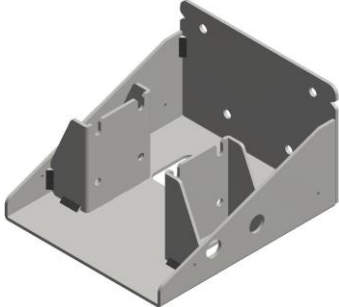
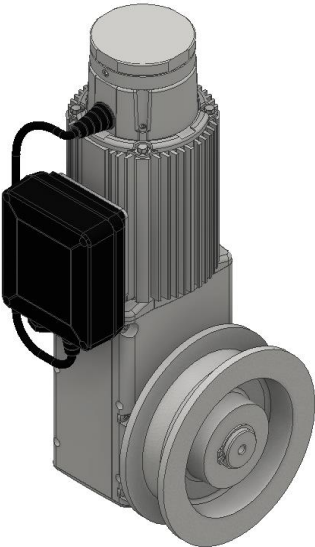
Fermeture à gauche - Moteur à l'arrière et à droite - Contrepoids à l'avant - Mode autocommandé

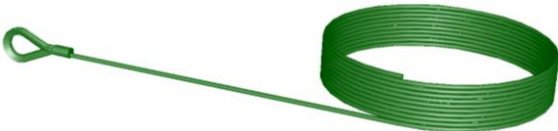
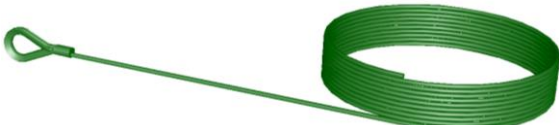
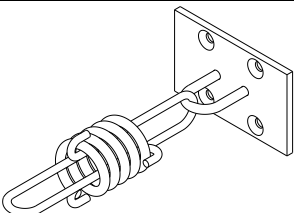
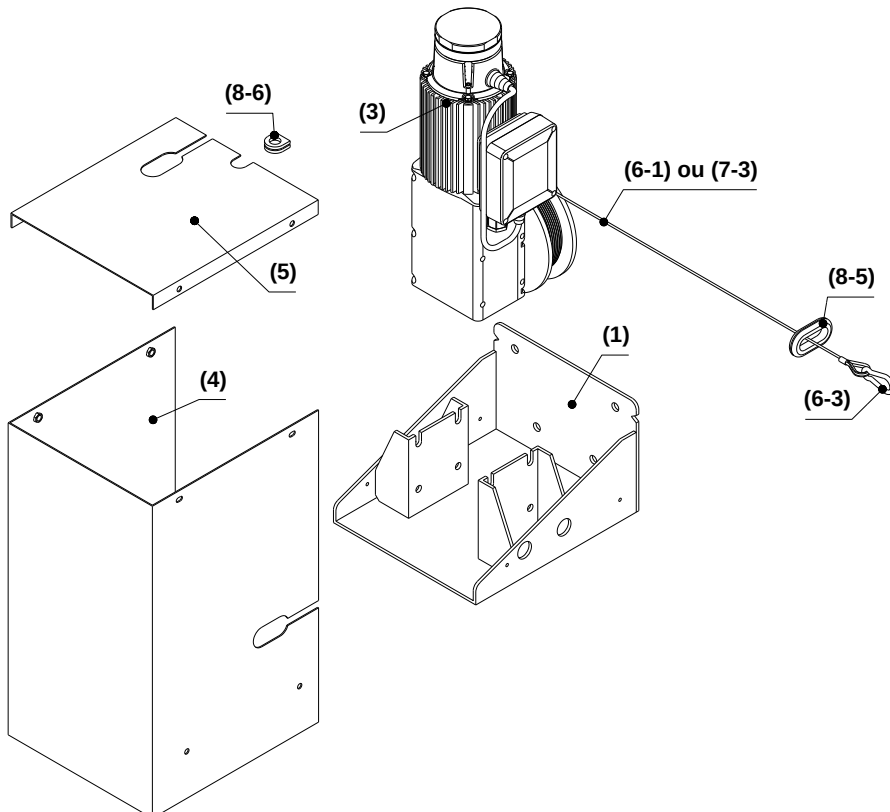


Porte à 2 vantaux - Moteur à l'arrière à droite - Mode autocommandé



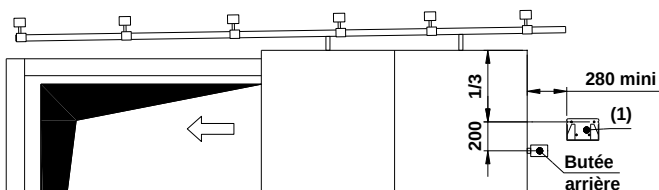
2 - MONTAGE DE LA PARTIE MECANIQUE

Support moteur		Ensemble motoréducteur avec ralentisseur réglable		Corps du carter	
1			4		
2	Goujon M10x85 (non fourni) 		5	Capot du carter 	

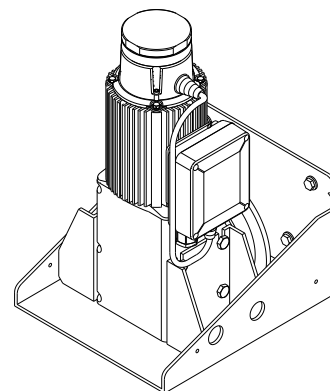
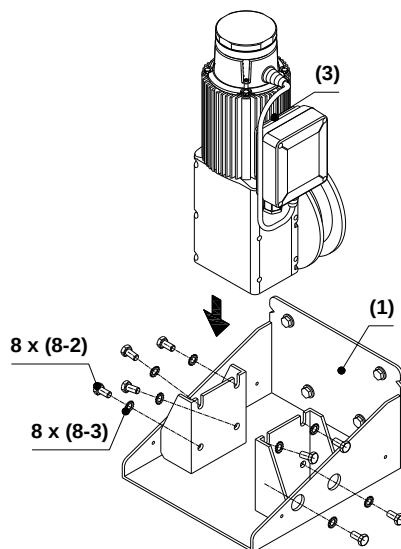
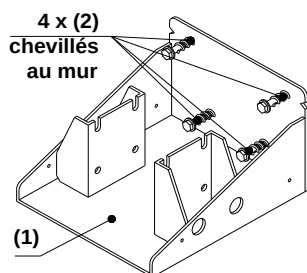
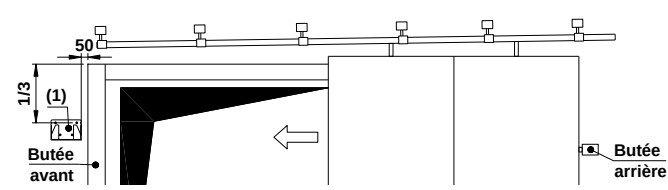
6 - Kit tirage arrière					
6-1	8 mètres de câble		6-2	Serre câble	
					
			6-3	Mousqueton	
					
7 - Kit tirage avant					
7-1	3 poulies de renvoi (pour moteur à l'avant)		7-2	Crochet guide câble (pour moteur à l'avant)	
					
			7-4	Serre câble	
					
		7-3	20 mètres de câble		
					
8-Sachet visserie					
8-1	4 vis autoperceuses TF 4.8x50		8-2	8 vis TH M8x16	
					
			8-3	8 rondelles éventails M8	
					
8-4	8 vis BHC M5x10 à embase		8-5	1 passe câbles	
					
		8-6	1 passe fils		
					
		8-7	Etrier de tirage avec ressort		
					
					

2-1 Montage de l'ensemble motoréducteur

Moteur à l'arrière

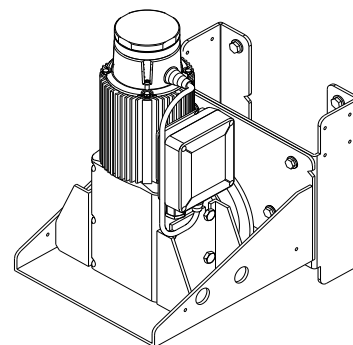
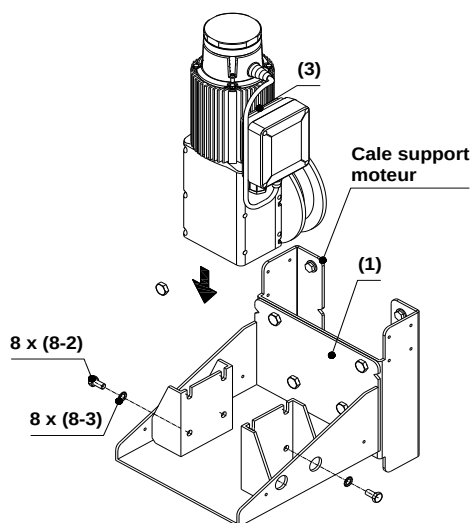
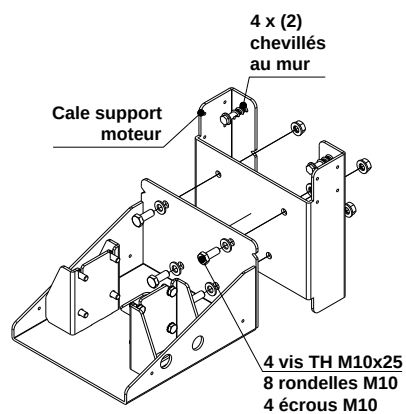


Moteur à l'avant



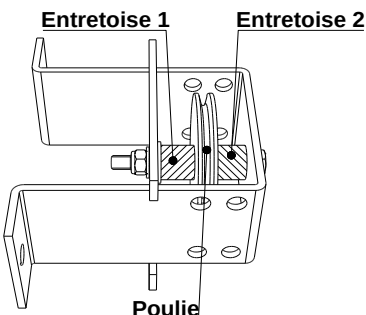
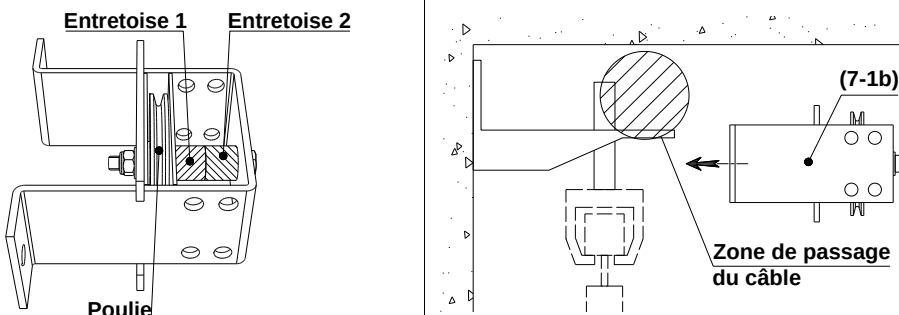
2-2 Montage de l'ensemble motoréducteur pour 2 vantaux parallèles (M612S)

Cette configuration de 2 vantaux parallèles nécessite le déport du support moteur pour échapper le vantail secondaire

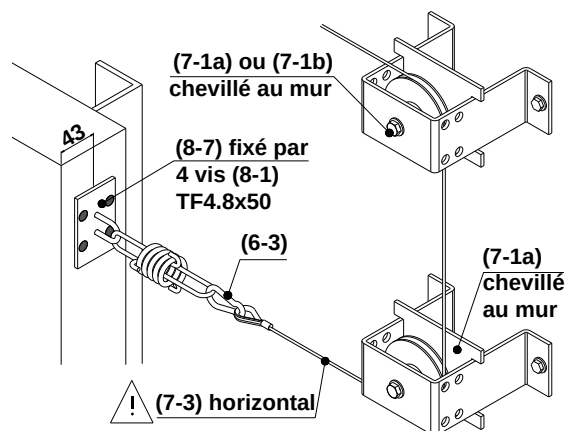
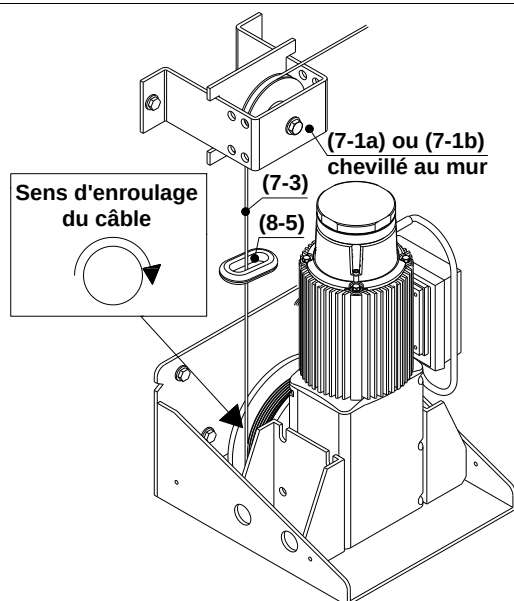
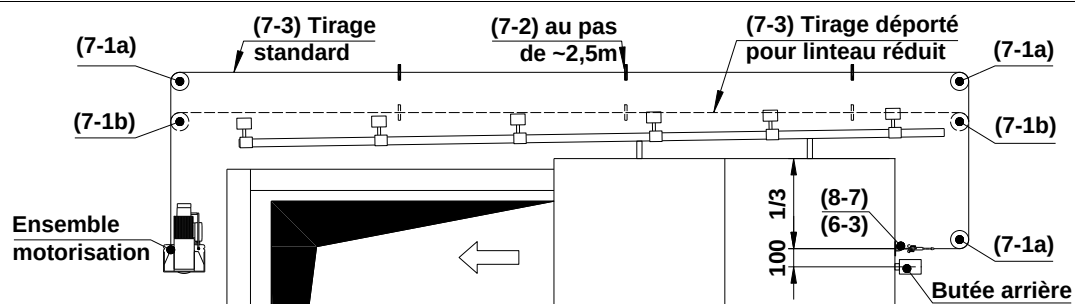


2-3 Câblage de l'ensemble motoréducteur

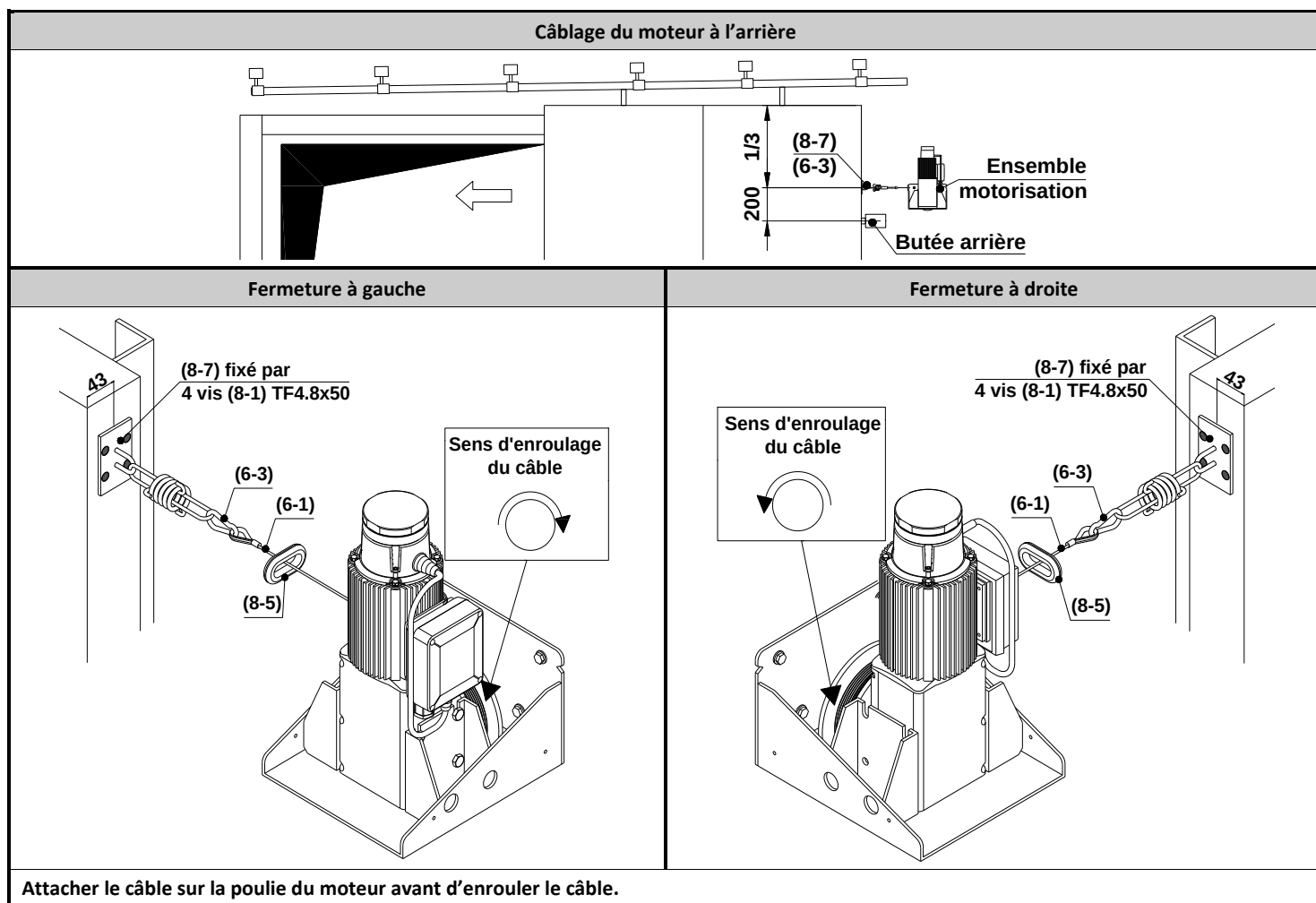
Câblage du moteur à l'avant

7-1a	Poulie Standard	7-1b	Poulie déportée pour linteau réduit
			

Les poulies (7-1a) et (7-1b) se fixent avec des goujons M10x85 (2).

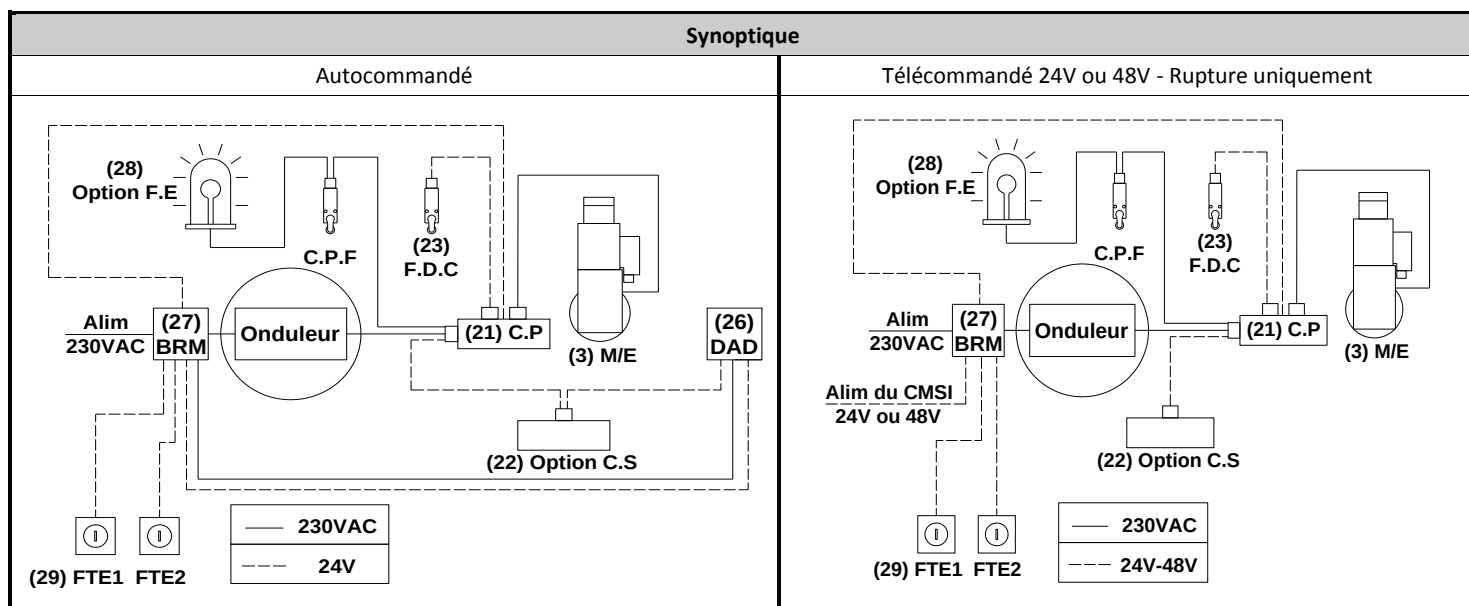


Attacher le câble sur la poulie du moteur avant d'enrouler le câble.



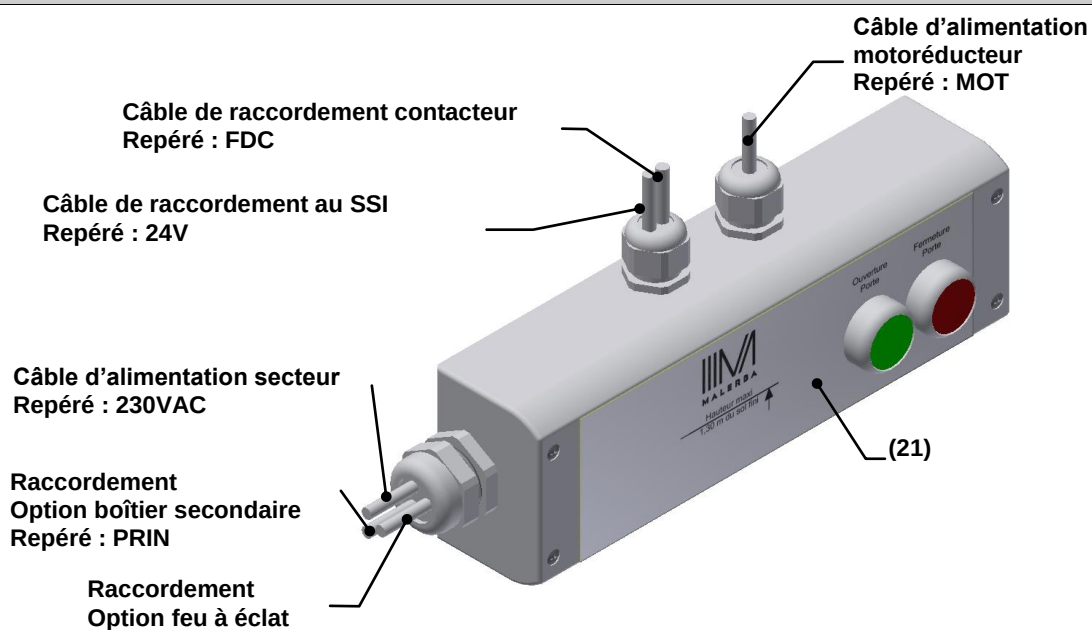
3 - MONTAGE DE LA PARTIE ELECTRIQUE

21 - Boîtier de commande principal		22 - Boîtier de commande secondaire (option)	
			
23 - Kit contacteur (position / fin de course)		25 - Platine de contact	
			
26 - DAD Détecteur Autonome Déclencheur (option)		27 - BRM OUVRADAS RF	28 - Feu à éclat (option)
			
29 - Kit Fusible thermoélectrique		30 - Option relais 48V	
	1 prise 1 fusible thermique		

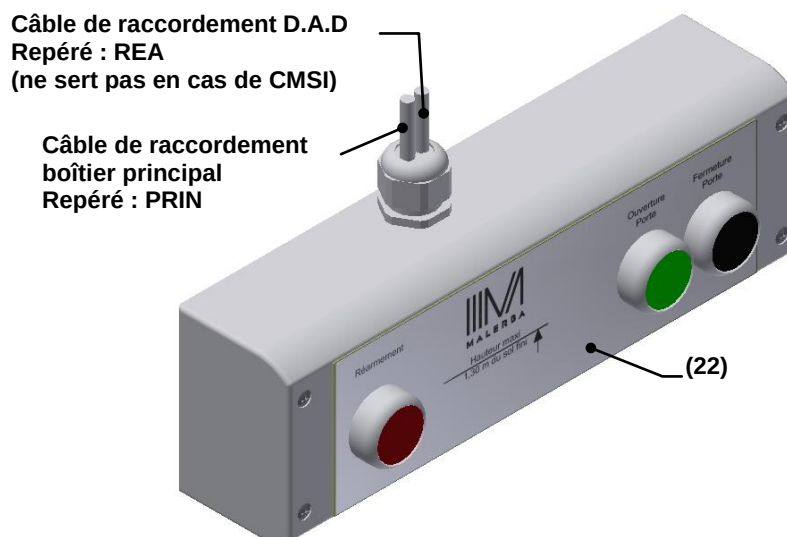


3-1 Câblage du boîtier principal et secondaire (option)

Fixation boîtier principal à l'avant côté ouvrant. Hauteur maxi 1,3m.



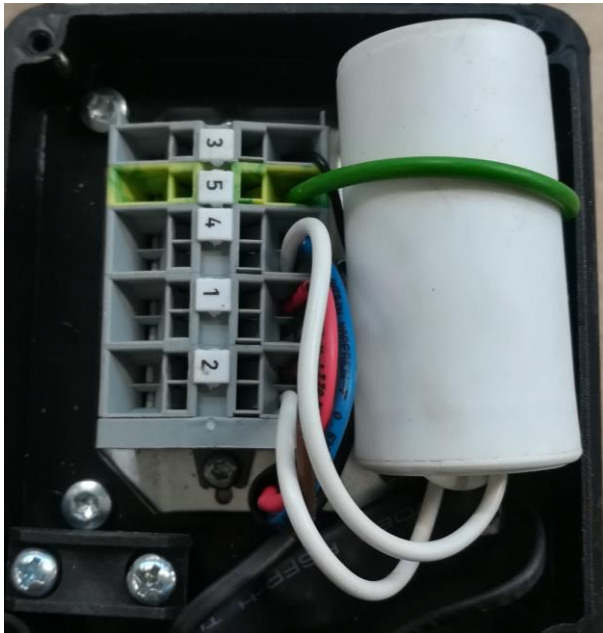
Fixation boîtier secondaire (option) à l'avant côté opposé à l'ouvrant. Hauteur maxi 1,3m.



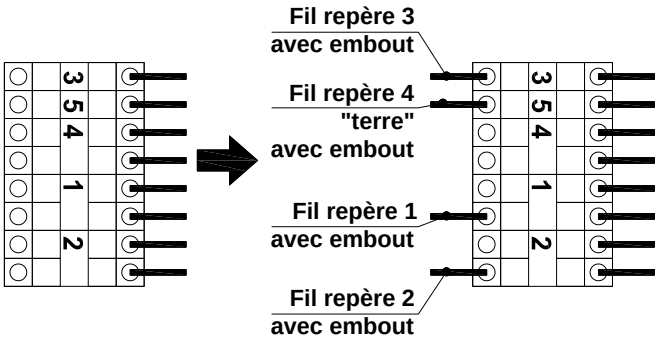
3-2 Raccordement du moteur

Les repères ci-dessous correspondent aux numéros présents sur les fils du câble d'alimentation.
Schéma électrique page 20.

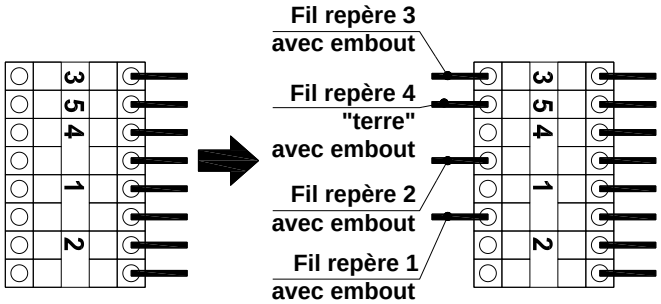
Boîtier avant raccordement



Pose du moteur à droite



Pose du moteur à gauche



!!! Ne pas effectuer d'essai de fonctionnement avant d'avoir raccordé le contacteur fin de course !!!

3-3 Raccordement du D.A.D (option)

Boîtier avant raccordement

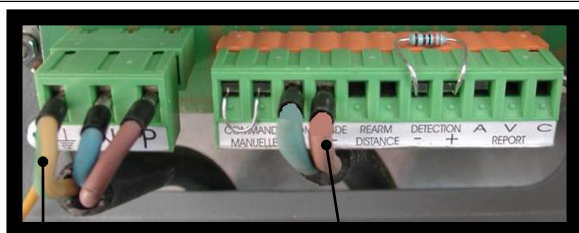
Fixer le boîtier à proximité du boîtier de commande principal.



(26)



Boîtier après raccordement



Câble d'alimentation
230VAC du BRM
OUVRADAS RF

Câble de raccordement
D.A.D du boîtier principal
Repéré : 24V

Boîtier après raccordement du boîtier secondaire (option)



Option Câble de raccordement
D.A.D du boîtier secondaire
Repéré : REA

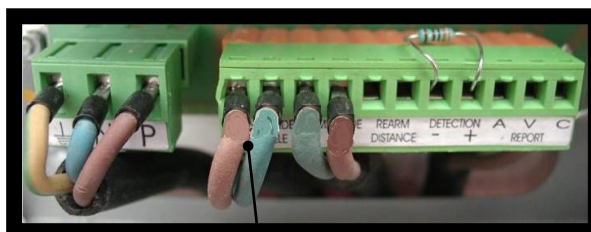
3-4 Raccordement du fusible thermoélectrique

Fixer le fusible thermoélectrique (29) au milieu de la baie, au-dessus du rail (voir croquis pages 3 et 4).



(29)

Raccordement du fusible au D.A.D



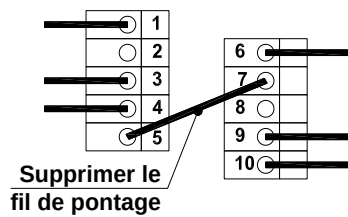
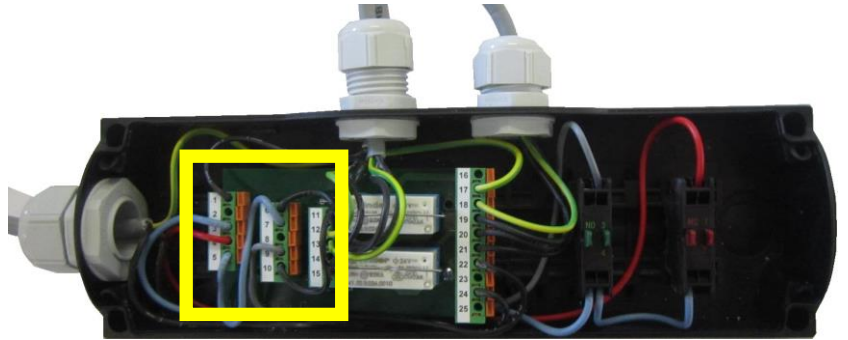
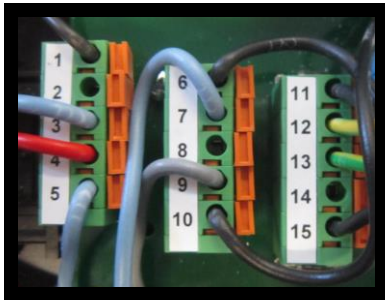
Brancher les 2 fils du fusible sur
'commande manuelle' après avoir
enlevé le pontage.

3-5 Raccordement du boîtier secondaire (option)

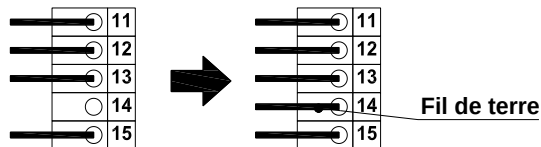
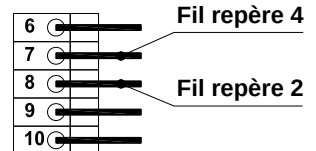
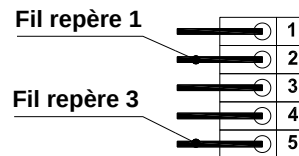
Les repères ci-dessous correspondent aux numéros présents sur les fils du câble d'alimentation.

Schéma électrique du boîtier principal page 20.

Boîtier principal (21) avant raccordement du boîtier secondaire (22)



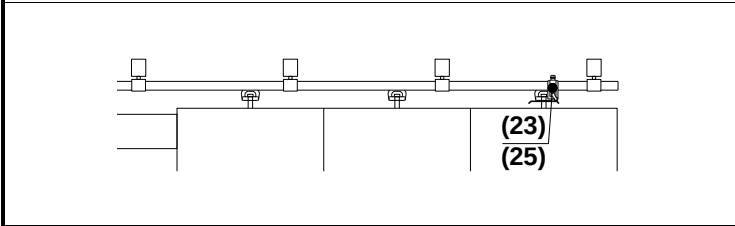
Raccorder les fils du câble repéré **PRINCIP** du boîtier secondaire (22)



3-6 Raccordement du contacteur fin de course

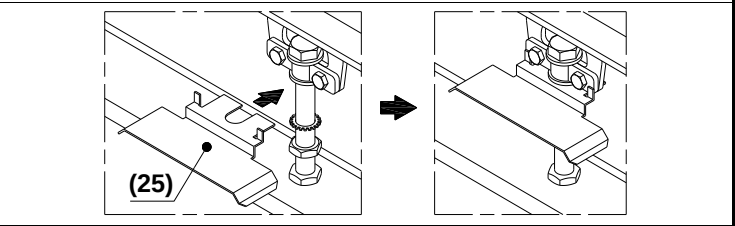
Monter le contacteur sur le chariot à l'arrière du vantail

(23)
(25)



Monter la platine

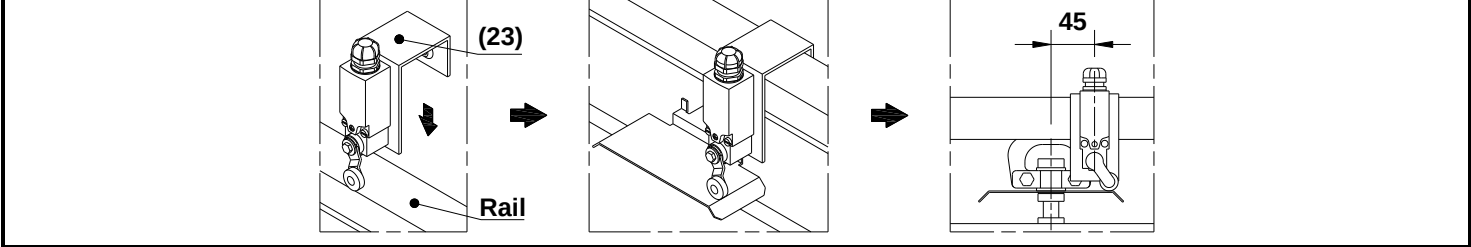
The diagram illustrates the two-step process of mounting the base plate (25). In the first step, the plate is positioned below the mounting bracket, with an arrow indicating its upward movement. In the second step, the plate is shown fully seated on the bracket's base.



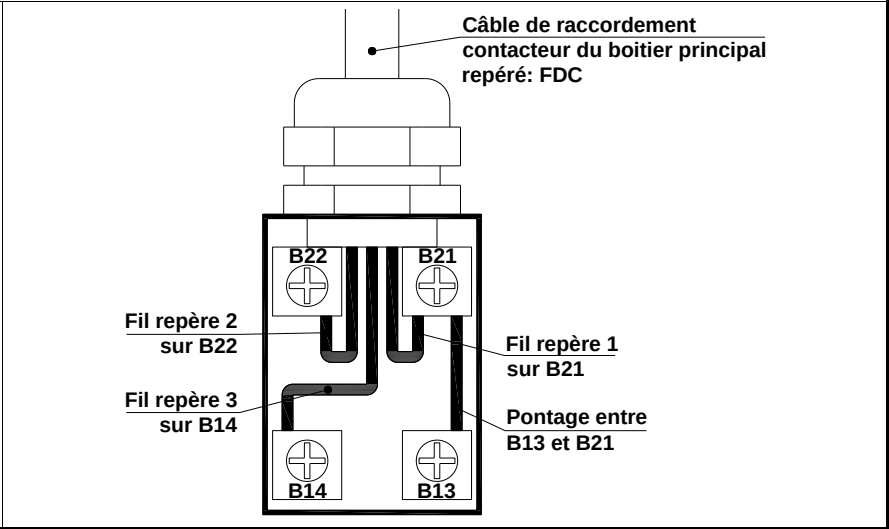
Monter le contacteur fin de course

Ouvrir le vantail et le maintenir en appui contre la butée. Vérifier l'alignement de l'avant du vantail avec la baie.

Fixer le contacteur sur le rail.



Les repères ci-dessous correspondent aux numéros présents sur les fils du câble d'alimentation.



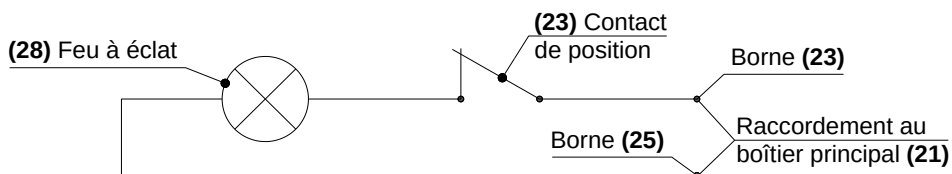
3-7 Raccordement du feu à éclat (option) (voir croquis pages 3 et 4)

Le montage du feu à éclat se fait porte fermée.

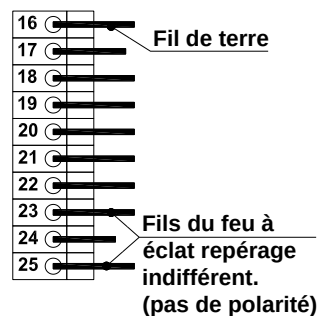
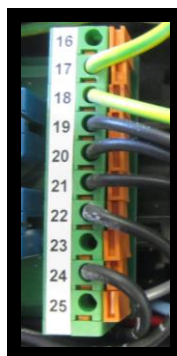
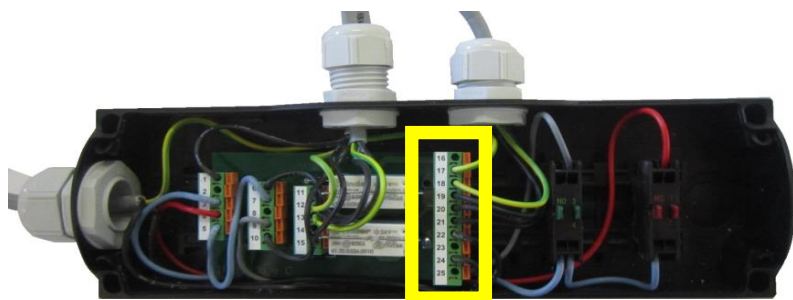
Le raccordement passe par l'intermédiaire d'un contacteur fin de course « porte fermée » (23), actionné par la même platine (25) que le contacteur fin de course.

Fixer l'ensemble contacteur sur le rail en le positionnant de la même manière que le contacteur fin de course (partie 3-6).

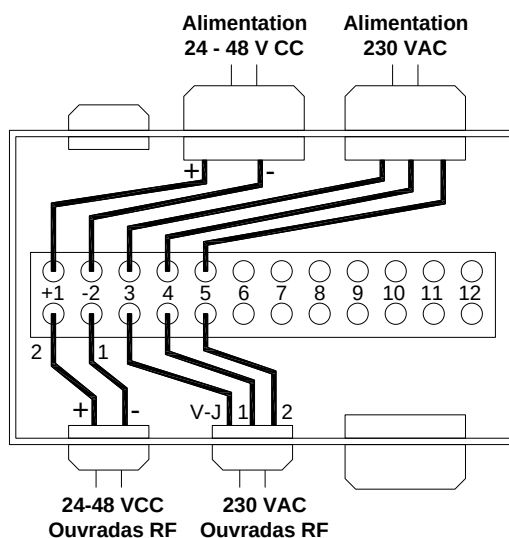
Schéma de câblage pour un fonctionnement du feu à éclat uniquement à la fermeture



Boîtier principal (21) avant raccordement du feu à éclat (28)



3-8 Raccordement de la boîte de dérivation (Alimentation 230VAC) (cf. Notice BE/NP/313)



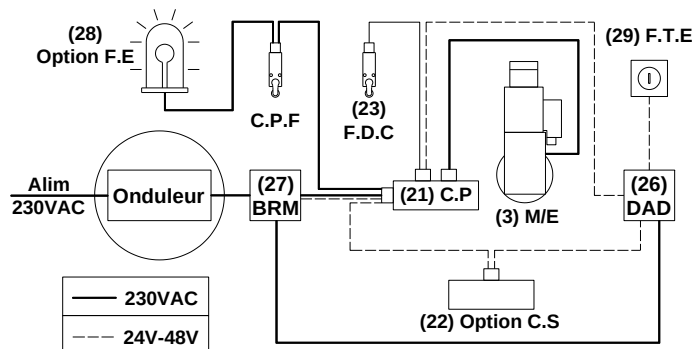
3-9 Raccordement de l'onduleur



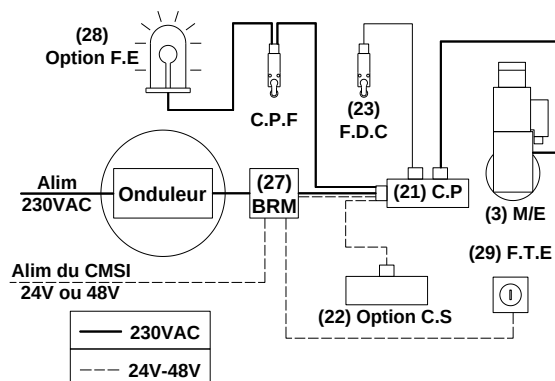
La pose de l'onduleur évite la fermeture des ouvrants lors d'incidents sur la ligne d'alimentation secteur (microcoupure, coupure réseau, coupure temporaire pour maintenance).

L'onduleur est simplement installé sur la ligne d'alimentation 230VAC.

Mode Autocommandé



Mode Télécommandé



Installation du carter de protection

Fixer le carter au mur à proximité du boîtier de commande principal et en veillant qu'il soit facilement accessible (Hauteur conseillée entre 1300 et 1800mm du sol).



Raccordement de l'onduleur

Glisser l'onduleur dans le carter.

Raccorder la prise femelle à la prise alimentation 230VAC et la prise mâle à l'une des 3 sorties « Battery + Surge ».

NOTA : La prise mâle et la prise femelle sont fournies en accessoire avec l'appareil.

Prise alimentation 230 VAC

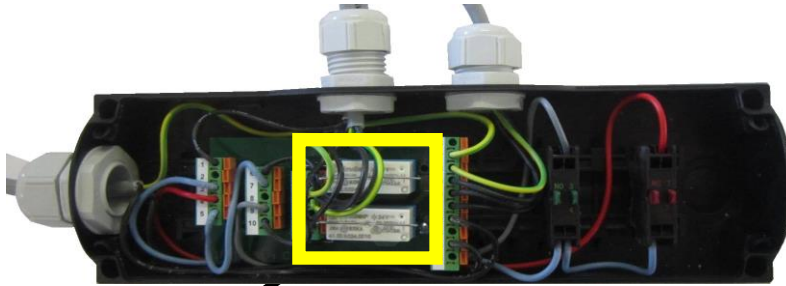


Prise sortie
« Battery + Surge »

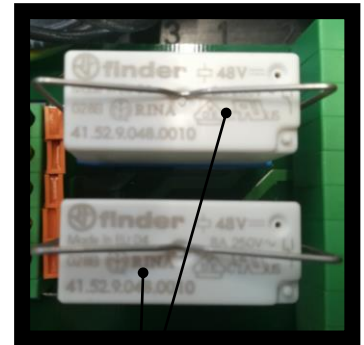
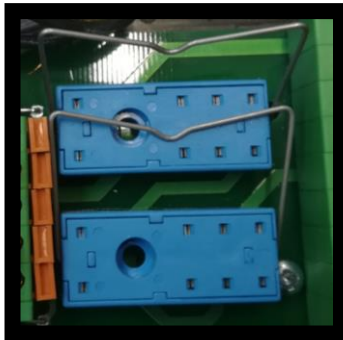
NOTA : Pour les indications de sécurité et de fonctionnement se reporter au « Manuel de l'utilisateur » fourni avec l'onduleur.

**3-10 Raccordement du CMSI (option, remplace le D.A.D)
Voir Notice de pose fournie avec le BRM**

Remplacement des relais 24V par les relais 48V



**Enlever les
2 relais 24V**



**Mettre les
2 relais 48V (30)**

4 - ESSAIS ET REGLAGES

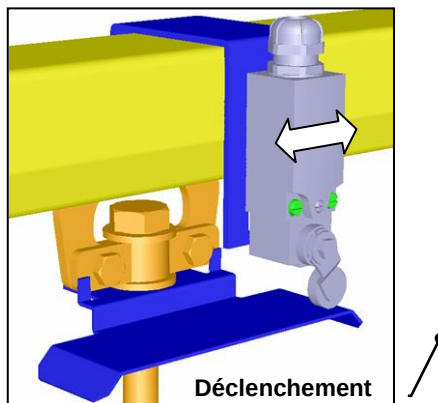
Placer la porte en position fermée.

Vérifier la longueur du câble et sa position dans la gorge de la poulie d'enroulement du moteur et éventuellement dans la gorge des poulies de renvoi.

Vérifier la hauteur des boîtiers de commande **(21-22)**, axe des boutons à 1,3m maxi du sol fini.

Dans le cas d'un D.A.D **(26)**, vérifier que le voyant « sous tension » est allumé.

Ouvrir la porte en maintenant le bouton vert du boîtier de commande principal jusqu'au déclenchement du contacteur fin de course. La porte doit s'arrêter contre la butée arrière. Si non, ajuster le déclenchement en déplaçant l'équerre sur le rail.



Après relâchement du bouton, la porte doit être maintenue ouverte.

Déclencher la fermeture par appui sur le bouton noir du boîtier de commande principal.

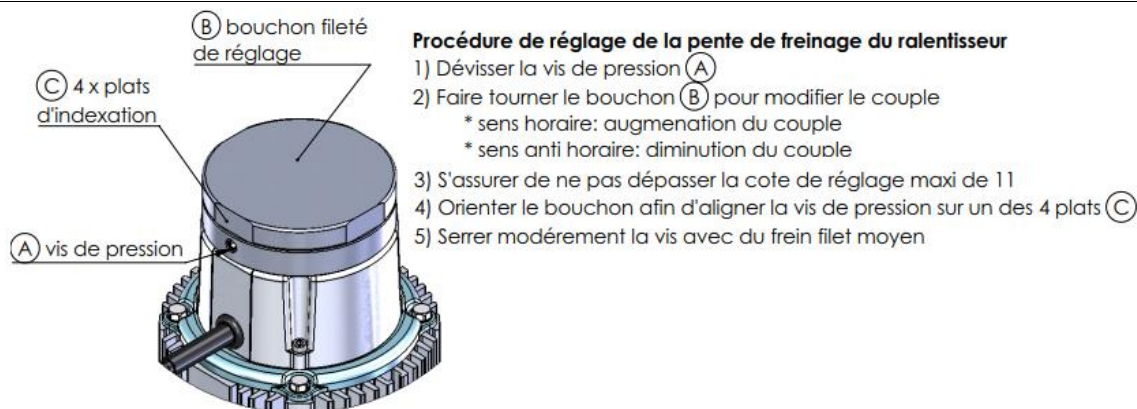
Ouvrir la porte en maintenant le bouton vert du boîtier de commande principal, et relâcher AVANT le déclenchement du contact fin de course. La porte doit se refermer librement.

Vérifier le déclenchement de la fermeture de la porte dans les cas suivants :

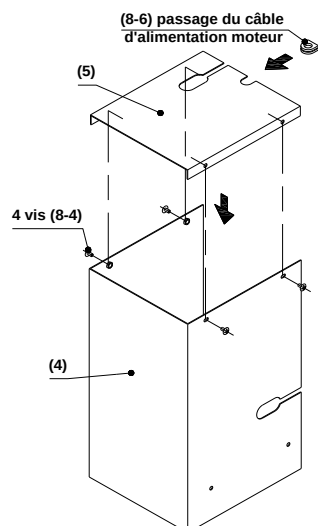
- Déclenchement par le D.A.D. Dans ce cas réarmer celui-ci après chaque déclenchement.
- Coupure de la ligne fusible thermoélectrique, en ôtant le fusible de la prise.

Réaliser les essais avec le boîtier de commande secondaire si la porte en est équipée.

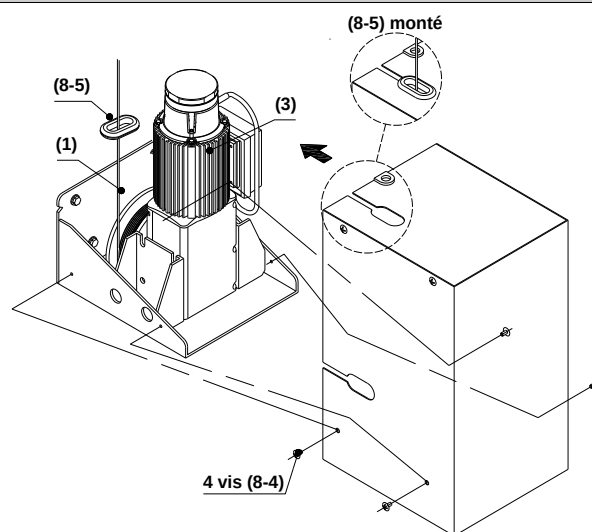
Régler la vitesse de fermeture en agissant sur le ralentisseur réglable du moteur (utiliser une clé CHC de 3).



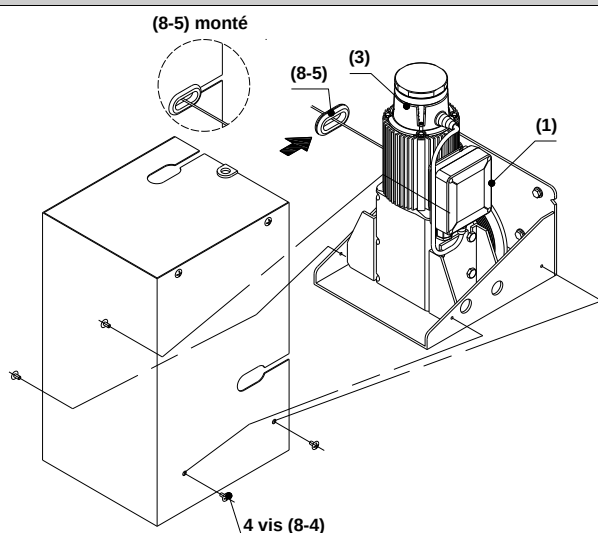
5 - MONTAGE DU CARTER



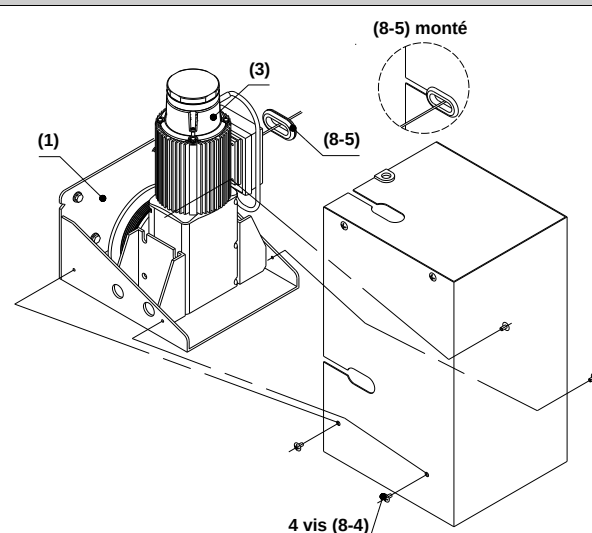
Moteur à l'avant - Fermeture à gauche ou à droite



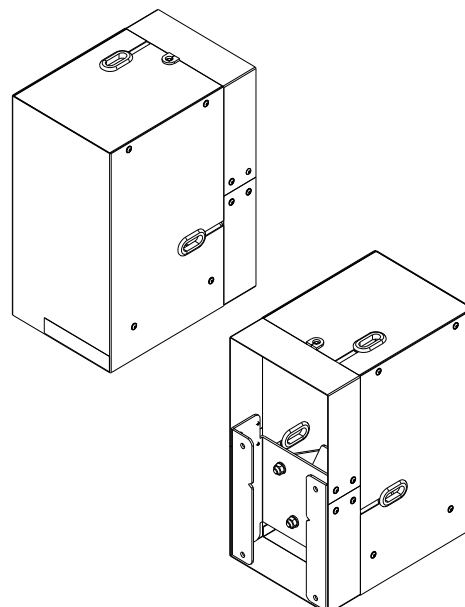
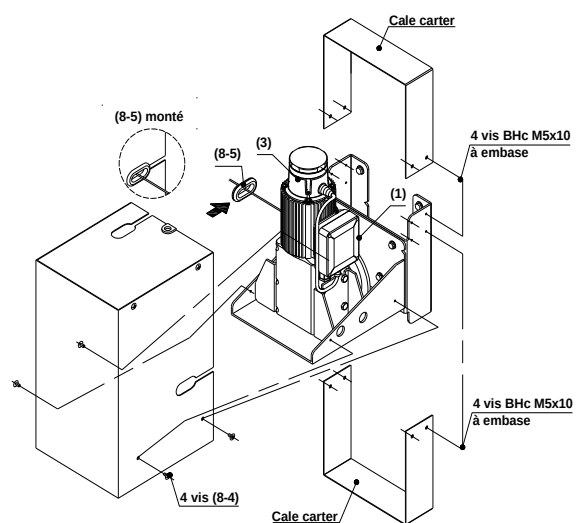
Moteur à l'arrière - Fermeture à gauche



Moteur à l'arrière - Fermeture à droite



CALE CARTER : spécifique pour 2 vantaux parallèles (M612S) nécessitant le déport du support moteur pour échapper le vantail secondaire



6 - ANNEXE Schémas électriques

Schéma électrique de raccordement du moteur

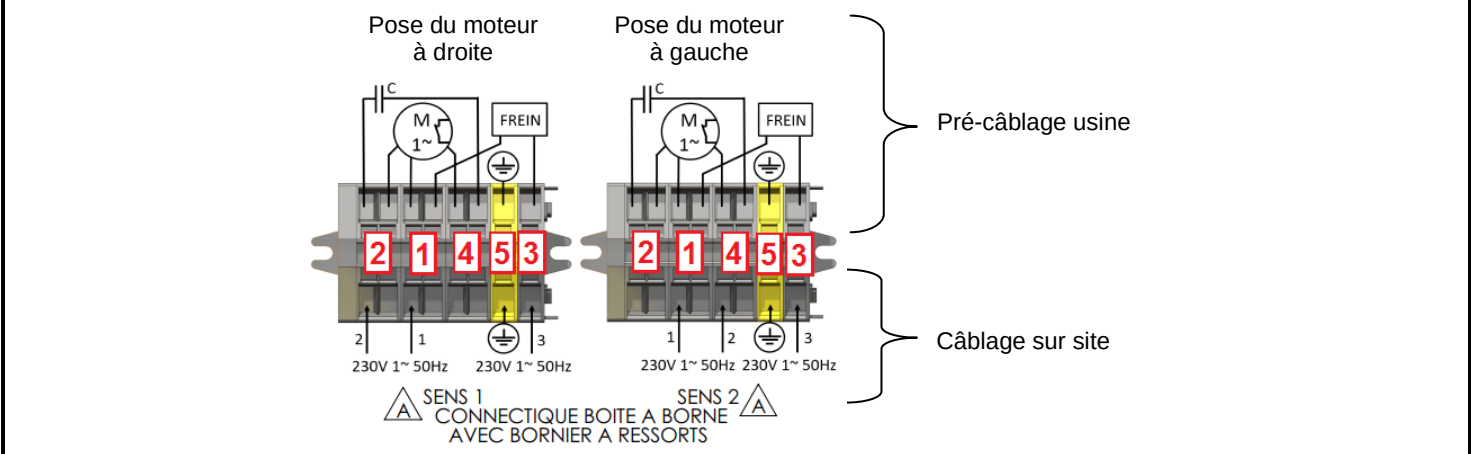


Schéma électrique de raccordement circuit imprimé du boîtier principal
--

