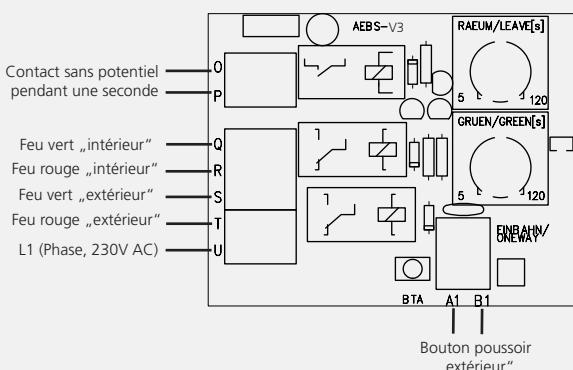
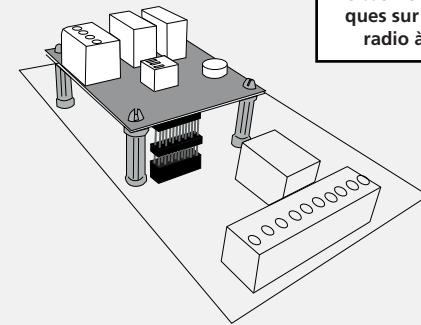


Le module EI**Enfichage du module sur le système électronique principal**

Observez les remarques sur le contrôle radio à la page 2!



⚠ Électronique principale:
Version 1V7 en minimum!

Fonction : commande à sens unique

Le module permet le raccordement d'une signalisation rouge/vert pour régler la circulation aux accès étroits ou à mauvaise visibilité des garages collectifs. C'est par des signalisations rouge/vert intérieures et extérieures indépendantes que s'effectue le règlement de la circulation. Lorsqu'il n'y a plus d'ordre non exécuté en attente, la porte se ferme automatiquement.

Pour différencier les sens de circulation Entrée/Sortie, les demandes sont communiquées à la commande par deux émetteurs d'ordres séparés. Les demandes sont faites de l'extérieur au moyen, par exemple, d'un contacteur à clé, tandis que les demandes provenant de l'intérieur se font par un contacteur à tirette. Étant donné que ces donneurs d'ordres sont reliés par des entrées différentes à l'électronique de commande, cette commande peut reconnaître si la demande vient de l'extérieur ou de l'intérieur.

Tous les signaux sont au rouge lorsque la porte du garage est fermée. Ce n'est qu'à la demande d'un des deux donneurs d'ordres que la signalisation est activée.

Emploi conforme

Le module EI a été mis au point pour l'utilisation dans les mécanismes de portes TS 100 et SE 130 TS. Il peut être employé dans les garages collectifs pour lesquels il est nécessaire d'avoir un règlement de la circulation par signalisation rouge/vert. Dans le cas des garages collectifs, on a les données approximatives suivantes :

Utilisé avec	Cycles de fonctionnement par jour	Cycles de fonctionnement par heure
TS 100	80	30
SE 130 TS	150	30

1 Cycle = une ouverture et à une fermeture

Les cycles de conduite mentionnés ci-dessus sont valables si la phase verte et le temps de dégagement totalisent 40 secondes. Avec des phases vertes et des temps de dégagement plus courts, le nombre maximum de cycles de déplacement par heure est réduit 5 cycles par 10 secondes (30 secondes = 25 cycles / heure, 20 secondes = 20 cycles / heure).



Les conseils de sécurité et d'installation à suivre pour le montage et l'utilisation d'un mécanisme de porte avec le module EI sont ceux indiqués dans les instructions de montage et d'utilisation !

Remarques importantes pour l'emploi du module EI :

- Pour l'emploi du module EI il faut qu'une barrière photoélectrique ou une barre de contact de sécurité soit couplée à l'entraînement ! Dans les garages collectifs, les deux dispositifs de sécurité doivent être installés.

- Avant d'enficher le module de fonction spéciale, procédez sur l'entraînement de porte au réglage de l'interrupteur de fin de course et à l'apprentissage de la force !

Si le module est déjà enfiché, nous vous recommandons de mettre, pendant l'apprentissage de la force, les deux potentiomètres à zéro.

Réglage des potentiomètres et de l'interrupteur DIP.

Les fonctions peuvent être adaptées aux différentes situations d'installation - nous recommandons de procéder aux réglages suivant les exigences de la situation de montage en présence.

Fonction de l'interrupteur DIP

DIP „Commande pour 1 ou 2 sens“
Nr. 1

ON	Commande pour 1 seul sens Dans le cas d'accès étroits ou à mauvaise visibilité, on recommande la commande 1 sens. Ce qui donne le feu «vert» pour un seul sens
OFF	Commande pour deux sens Pour les garages collectifs dont l'accès peut être emprunté simultanément par deux véhicules roulant en sens inverse, on peut utiliser la commande pour 2 sens. Les feux se mettent au rouge durant l'opération d'ouverture et de fermeture, aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur. Dès que la porte est complètement ouverte, les deux sens obtiennent le feu vert et l'entrée peut être empruntée dans un sens comme dans l'autre.

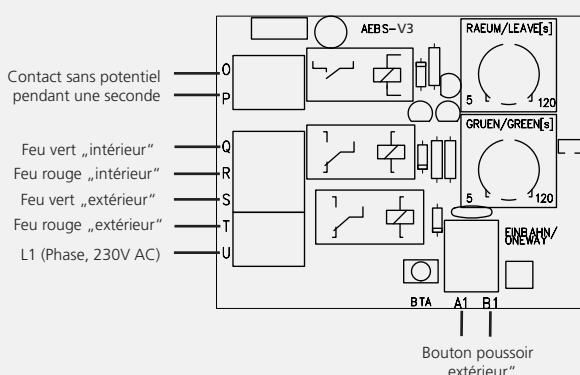
Fonction des potentiomètres

Gruen/Green	Durée de la phase „vert“ (0-50 % correspondent à env. 5-40 sec 50-100 % correspondent à env. 40-120 sec) Le réglage correspond ici à déterminer la durée pendant laquelle le feu doit rester au vert, c.-à-d. combien de temps est imparé à chaque véhicule pour s'engager dans l'entrée. En plus de ce temps, on détermine combien de véhicules peuvent se succéder pendant la même phase de vert. <u>Tenez compte du fait qu'à la phase de vert s'ajoute le temps de dégagement ; ne réglez donc pas une phase de vert trop longue !</u>
Raeum/Leave	Temps de dégagement (0-50% correspondent à env. 5-40 sec 50-100 % correspondent à env. 40-120 sec) Le réglage correspond ici à déterminer le temps que met un véhicule pour passer l'entrée. Le temps de dégagement commence à partir du moment où le feu passe du vert au rouge. Pour le temps de dégagement, tous les feux sont mis au rouge. Ce n'est que lorsque le temps de dégagement est écoulé que le sens opposé peut obtenir le feu vert. Si, après écoulement du temps de dégagement, aucune autre demande d'ouverture n'a été faite, la porte se referme automatiquement. Le temps de dégagement devrait être réglé de telle manière que des conducteurs lents ou hésitants aient largement la possibilité de passer !

Commutation de „Rush Hour“ (la porte est maintenue ouverte par une minuterie pendant les temps programmés)

Sens privilégié : Entrée	Brancher la minuterie aux connections de touches A1+B1 (module EI). Le feu d'entrée du parking souterrain reste au vert durant tout le temps d'ouverture. Lorsque une demande vient de l'intérieur, les feux fonctionnent comme d'habitude et se mettent au vert pour la sortie.
Sens privilégié : Sortie	Brancher la minuterie aux connections de touches A+B (électronique principale). Le feu de sortie du parking souterrain reste au vert durant tout le temps d'ouverture. Lorsque une demande vient de l'extérieur, la signalisation fonctionne comme d'habitude et se met au vert pour l'entrée.

Le module EI



Le câblage des feux se fait par le boîtier de signalisation compris dans la livraison. Est également livré, un câble à 6 brins (longueur 4 m) reliant le module EI au boîtier.

Le câblage des feux par le boîtier est décrit en détail à la page 3.

Connexions du module EI

O + P	Contact sans potentiel pendant une seconde C'est par cette connexion qu'à chaque ouverture de porte est donnée une impulsion d'une seconde. Cette impulsion peut par exemple servir à allumer l'éclairage d'escalier du parking souterrain. Elle se fait parallèlement pour allumer l'éclairage interne de l'entraînement - en utilisant cette fonction raccourcissez le temps d'éclairage de l'entraînement en mettant le potentiomètre LICHT (LUMIÈRE) au minimum
Q	Feu vert DEDANT
R	Feu rouge DEDANT
S	Feu vert DEHORS
T	Feu rouge DEHORS
U	L1 – phase 230 V AC
A1 + B1	Raccordement pour donneur d'ordres pour demandes de DEHORS (p. ex. contacteur à clé)

Raccordement à l'électronique principale

A + B	Le raccordement du bouton poussoir sur l'électronique principale, lorsque le module EI est encliqueté, devient donneur d'ordres DEDANT (p. ex. contacteur à tirette)
-------	--

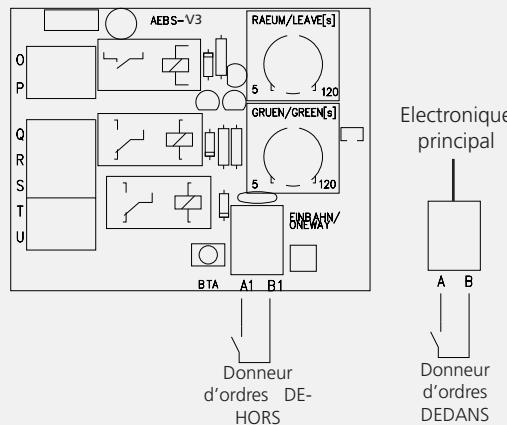
Contrôle radio: Remarque importante!

Électronique 1V7 à 3V1: La commande intégrée de la radio électronique principale est désactivée lors du branchement du module EI. Un interrupteur est utilisé pour les demandes provenant de l'intérieur et un interrupteur à clé pour les demandes provenant de l'extérieur.

Électronique à partir de 3V2 (à partir de 2012): Lorsque vous branchez le module EI, les commandes radio à la radiocommande intégrée sur l'électronique principale sont interprétées comme des exigences de l'EXTÉRIEUR.

La garantie sur toutes les pièces (exceptées télécommande à main, piles et ampoule) d'un entraînement de porte avec module EI est de 2 ans ou 100.000 cycles (un cycle = une ouverture et une fermeture), selon la valeur atteinte en premier.

Raccordement du donneur d'ordre sans potentiel



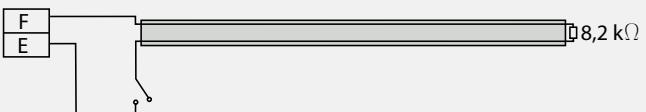
V122017

Raccordement de dispositifs externes de sécurité (les connexions C+D, G+H et I+J se trouvent sur l'électronique principale). Des informations supplémentaires sur les dispositifs de sécurité vous sont données dans les instructions de montage de l'entraînement

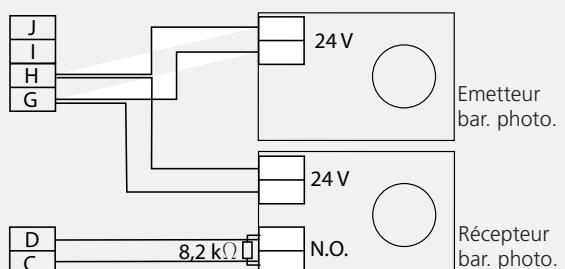
Barre de contact de sécurité



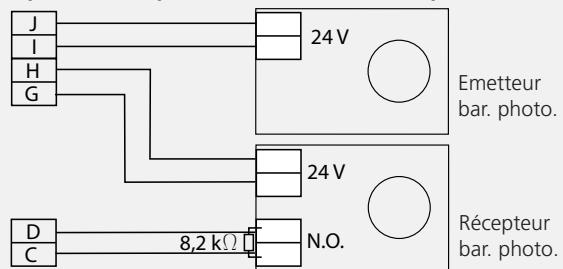
Barre de contact de sécurité + contact de porte à glissement



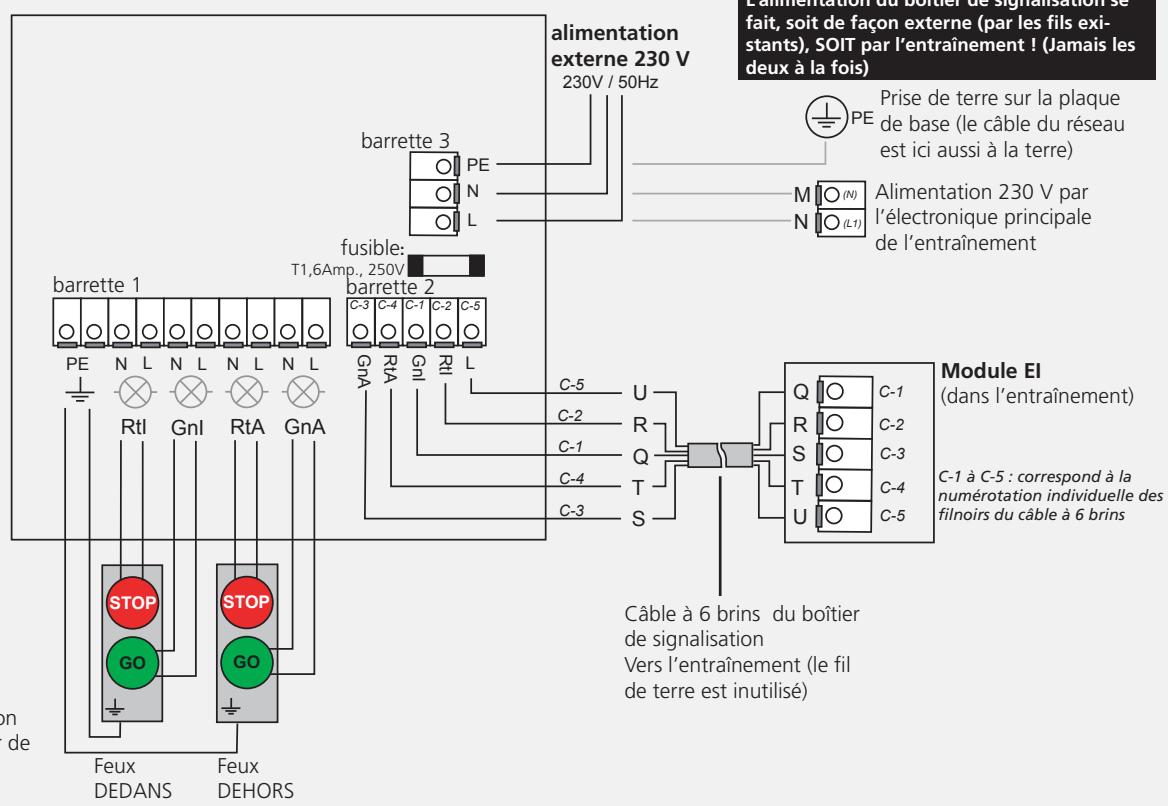
Barrière photoélectrique sans contrôle automatique



Barrière photoélectrique sans contrôle automatique



Connexions du boîtier de signalisation



Boîtier de signalisation

Le boîtier de signalisation sert à simplifier le câblage de liaison des feux avec l'entraînement de porte. Le boîtier se fixe sur le mur du garage et se raccorde à l'entraînement par le câble à 6 brins (longueur 4 m) livré avec. Le raccordement des feux se fait dans le boîtier de signalisation par les 4 sorties actives (une connexion par feu).

Les fils noirs du câble à 6 brins sont numérotés de 1 à 5 à des intervalles de 2 cm env. (ouvez la gaine du câble jusqu'à ce qu'apparaissent les numéros). Le fil de terre reste inutilisé.

**Câblage boîtier de signalisation et module EI
(par numéro de fil du câble à 6 brins)**

N° de câble	Raccordement au module EI	Raccordement au boîtier de signalisation
1	Q	Gnl
2	R	Rtl
3	S	GnA
4	T	RtA
5	U	L
Terre	Inutilisé	Inutilisé

Raccordements au boîtier de signalisation

Barrette 1 : connexions des feux (230V, sorties actives)

Rtl	Feu rouge DEDANS
Gnl	Feu vert DEDANS
RtA	Feu rouge DEHORS
GnA	Feu vert DEHORS
PE	Prise de terre pour feux

Barrette 2 : conduites vers le module EI

GnA	raccord S, module EI (feu vert dehors)
RtA	raccord T, module EI (feu rouge dehors)
Gnl	raccord Q, module EI (feu vert dedans)
Rtl	raccord R, module EI (feu rouge dedans)
L	raccord U, module EI (commun)

Barrette 3 : alimentation 230V (pour les feux et le boîtier de signalis.)

L	Noir (phase) Pour le câblage vers l'entraînement raccorder à la borne N de l'électronique principale
N	Bleu (fil neutre) Pour le câblage vers l'entraînement, raccorder à la borne M de l'électronique principale
PE	Vert/jaune (terre) Pour le câblage vers l'entraînement. mettre à la terre avec le fil de terre de la fiche de réseau sur la plaque de base.