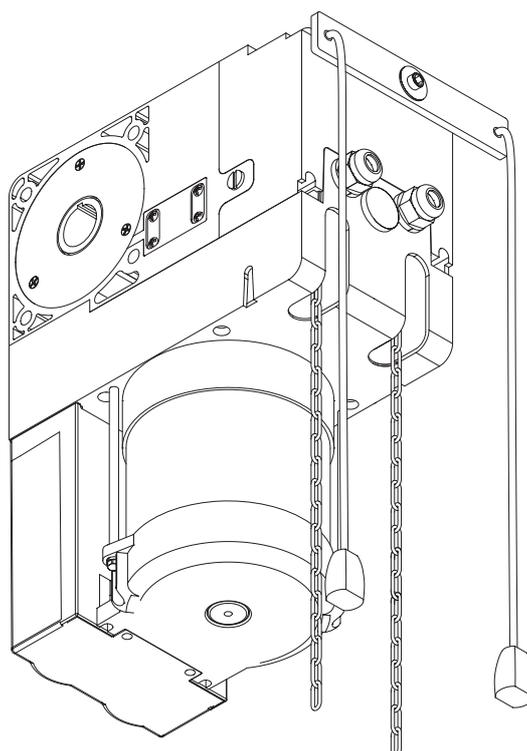


- I** AUTOMAZIONI PER PORTE SEZIONALI INDUSTRIALI
GB OPERATORS FOR INDUSTRIAL SECTIONAL DOORS
F AUTOMATISMES POUR PORTES MULTI-LAMES INDUSTRIELLES
D AUTOMATISCHE ANTRIEBE FÜR INDUSTRIE-SEKTIONALTORE
E AUTOMATISMOS PARA PUERTAS SECCIONALES INDUSTRIALES
P AUTOMAÇÕES PARA PORTAS SECCIONAIS INDUSTRIAIS



8 027908 220509

ULISSE



ISTRUZIONI D'USO E DI INSTALLAZIONE
INSTALLATION AND USER'S MANUAL
INSTRUCTIONS D'UTILISATION ET D'INSTALLATION
MONTAGE- und BEDIENUNGSANLEITUNG
INSTRUCCIONES DE USO Y DE INSTALACION
INSTRUÇÕES DE USO E DE INSTALAÇÃO



**AZIENDA CON SISTEMA
 DI GESTIONE INTEGRATO
 CERTIFICATO DA DNV
 = UNI EN ISO 9001:2000 =
 UNI EN ISO 14001:1996**

Via Lago di Vico, 44
 36015 Schio (VI)
 Tel.naz. 0445 696511
 Tel.int. +39 0445 696533
 Fax 0445 696522
 Internet: www.bft.it
 E-mail: sales@bft.it



DBT1401_02

Nous vous remercions pour avoir choisi ce produit. Nous sommes certains qu'il vous offrira les performances que vous souhaitez. Lisez attentivement la brochure "Avertissements" et le "Manuel d'instructions" qui accompagnent ce produit, puisqu'ils fournissent d'importantes indications concernant la sécurité, l'installation, l'utilisation et l'entretien. Ce produit est conforme aux règles reconnues de la technique et aux dispositions de sécurité. Nous certifions sa conformité avec les directives européennes suivantes: 89/336/CEE, 73/23/CEE (et modifications successives).

1) GÉNÉRALITÉS

Opérateur pour la motorisation de portes multi-lames résidentielles et industrielles.

La compacité et la versatilité de montage rendent la motorisation applicable en plusieurs modalités.

Des microinterrupteurs de sécurité protègent chaque commande de manoeuvre manuelle. Le moteur est doté de frein électromagnétique pour rendre le motoréducteur irréversible.

Les versions disponibles sont:

ULISSE-C

Versión avec possibilité d'ouverture et fermeture manuelle à chaîne.

ULISSE-CM

Versión avec possibilité d'ouverture et fermeture manuelle à chaîne et de déblocage pour entretien (le déblocage désactive la transmission du mouvement à l'arbre d'enroulement de la porte).

ULISSE-SB

Versión avec déblocage rapide pour ouverture et fermeture manuelle rapide.

2) SECURITE

La motorisation, si correctement installée et utilisée, est conforme au degré de sécurité requis. Il est toutefois conseillé de respecter ces quelques règles de conduite afin d'éviter tout inconvénient ou accident. Avant d'utiliser la motorisation, lire attentivement les instructions d'utilisation et les conserver en cas de besoin. Tenir les enfants, les personnes et les choses hors du rayon d'action de la motorisation, particulièrement pendant le fonctionnement. Ne pas laisser des radio commandes ou d'autres dispositifs de commande à la portée des enfants, afin d'éviter des

actionnements involontaires de la motorisation. Ne pas modifier les composants de la motorisation. Pour toute opération de nettoyage extérieur, couper l'alimentation de ligne. **Pour toute intervention directe sur la motorisation, s'adresser à du personnel qualifié (installateur).**

3) UTILISATION

Selon le type de commande appliqué, pour l'utilisation de la motorisation il faut respecter les indications de l'installateur, afin d'opérer en toute sécurité pour les personnes, les animaux et les choses.

4) MANOEUVRE D'URGENCE (Fig.1)

En cas de faute d'électricité, la porte reste bloquée dans la position où elle se trouve.

Selon la version installée, la manoeuvre manuelle se fait comme suit:

ULISSE-C

Utiliser la chaîne spéciale pour ouvrir/fermer la porte. Aucune opération n'est nécessaire pour rétablir l'automatisme.

ULISSE-CM

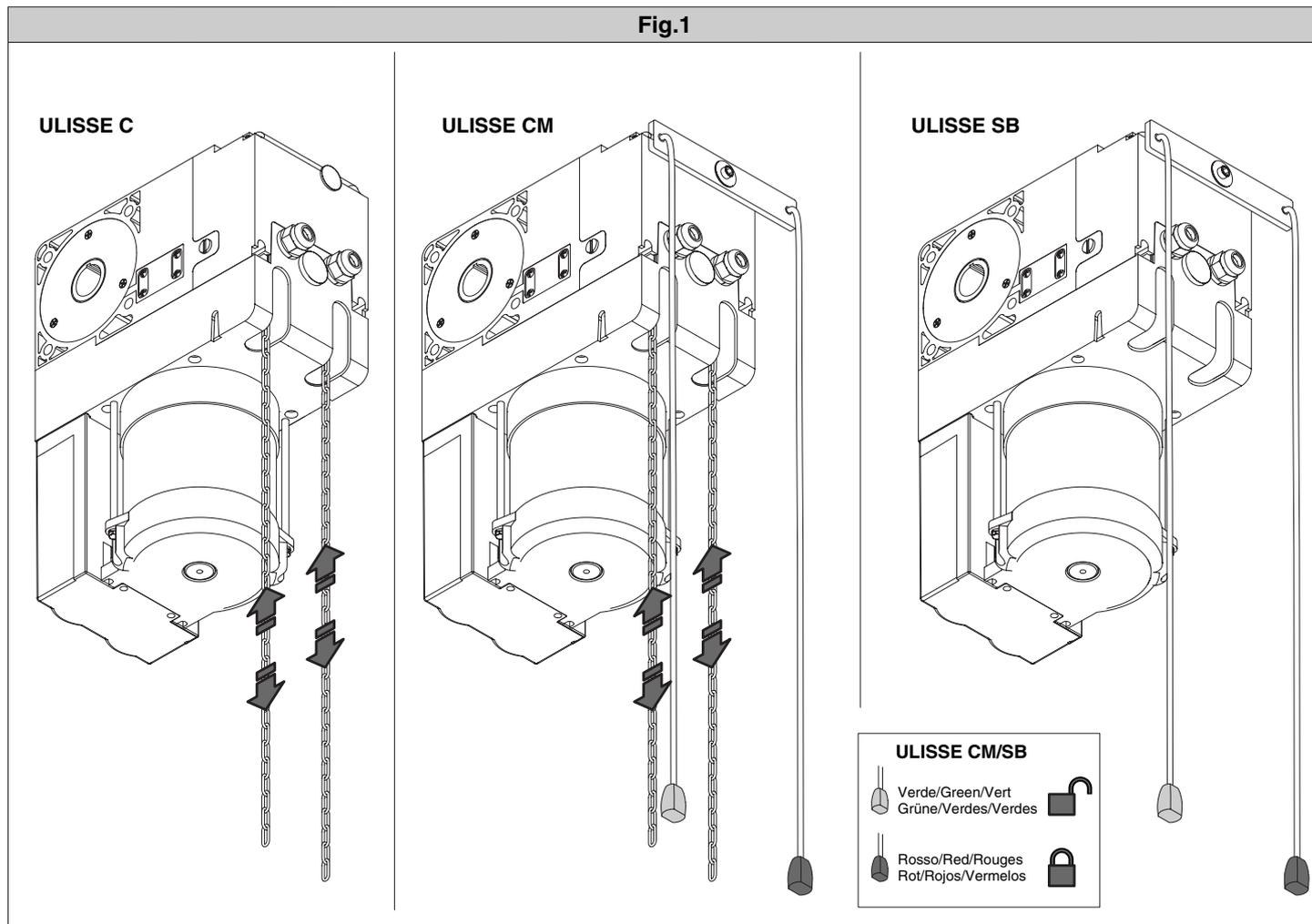
Utiliser la chaîne spéciale pour ouvrir/fermer la porte.

Le déblocage pour entretien se fait en tirant la corde avec bouton vert. Le déblocage désactive la transmission du mouvement à l'arbre d'enroulement de la porte. De cette façon, la porte peut être bougée manuellement. Pour rétablir le fonctionnement motorisé, tirer la corde marquée du bouton rouge. Il peut être nécessaire d'aider l'accrochage de l'entraînement en bougeant manuellement la porte pour quelques cm.

ULISSE-SB

Le déblocage s'active en tirant la corde marquée du bouton vert. La porte est ainsi dégagée de l'automatisme et elle peut être manoeuvrée manuellement. Pour rétablir le fonctionnement motorisé, tirer la corde marquée du bouton rouge. Il peut être nécessaire d'aider l'accrochage de l'entraînement en bougeant manuellement la porte pour quelques cm..
Note importante: La porte doit être parfaitement équilibrée et permettre une manoeuvre manuelle aisée.

Fig.1



Nous vous remercions pour avoir choisi ce produit. Nous sommes certains qu'il vous offrira les performances que vous souhaitez. Lisez attentivement la brochure "Avertissements" et le "Manuel d'instructions" qui accompagnent ce produit, puisqu'ils fournissent d'importantes indications concernant la sécurité, l'installation, l'utilisation et l'entretien. Ce produit est conforme aux règles reconnues de la technique et aux dispositions de sécurité. Nous certifions sa conformité avec les directives européennes suivantes: 89/336/CEE, 73/23/CEE (et modifications successives).

1) SECURITE GENERALE

- Lisez attentivement la brochure "Avertissements" et le "Manuel d'instructions" qui accompagnent ce produit, puisqu'ils fournissent d'importantes indications concernant la sécurité, l'installation, l'utilisation et l'entretien.
- Éliminer les matériaux d'emballage (plastique, carton, polystyrène etc.) selon les prescriptions des normes en vigueur. Ne pas laisser des enveloppes en nylon et polystyrène à la portée des enfants.
- Conserver les instructions et les annexer à la fiche technique pour les consulter à tout moment.
- Ce produit a été conçu et réalisé exclusivement pour l'utilisation indiquée dans cette documentation. Des utilisations non indiquées dans cette documentation pourraient provoquer des dommages au produit et représenter une source de danger pour l'utilisateur.
- La Société décline toute responsabilité dérivée d'une utilisation impropre ou différente de celle à laquelle le produit a été destiné et qui est indiquée dans cette documentation.
- Ne pas installer le produit dans une atmosphère explosive.
- Les éléments constituant la machine doivent être conformes aux Directives Européennes suivantes: 89/336/CEE, 73/23/CEE et modifications successives. Pour tous les Pays en dehors du Marché Commun, outre aux normes nationales en vigueur il est conseillé de respecter également les normes indiquées ci-haut afin d'assurer un bon niveau de sécurité.
- La Société décline toute responsabilité en cas de non respect des règles de bonne technique dans la construction des fermetures (portes, portails etc.), ainsi qu'en cas de déformations pouvant se produire pendant l'utilisation.
- L'installation doit être conforme aux prescriptions des Directives Européennes: 89/336/CEE, 73/23/CEE et modifications successives.
- Couper l'alimentation électrique avant d'effectuer n'importe quelle intervention.

- Prévoir sur la ligne d'alimentation de la motorisation un interrupteur ou un magnétothermique omnipolaire avec distance d'ouverture des contacts égale ou supérieure à 3mm.
- Vérifier qu'en amont de la ligne d'alimentation il y a un interrupteur différentiel avec seuil de 0,03A.
- Vérifier si l'installation de terre est effectuée correctement: connecter la motorisation à l'installation de terre.
- Utiliser exclusivement des pièces originales pour n'importe quel entretien ou réparation. La Société décline toute responsabilité en matière de sécurité et de bon fonctionnement de la motorisation si des composants d'autres producteurs sont utilisés.
- Ne pas effectuer des modifications aux composants de la motorisation si non expressément autorisées par la Société.
- Informers l'utilisateur de l'installation sur les systèmes de commande appliqués.
- Ne pas permettre à des personnes et à des enfants de stationner dans la zone d'action de la motorisation.
- Ne pas laisser des radio commandes ou d'autres dispositifs de commande à portée des enfants afin d'éviter des actionnements involontaires de la motorisation.
- L'utilisateur doit éviter toute tentative d'intervention ou de réparation de la motorisation et ne doit s'adresser qu'à du personnel qualifié.
- Tout ce qui n'est pas expressément prévu dans ces instructions, est interdit.

2) GÉNÉRALITÉS

Opérateur pour la motorisation de portes multi-lames résidentielles et industrielles.

La compacité et la versatilité de montage rendent la motorisation applicable en plusieurs modalités.

Des microinterrupteurs de sécurité protègent chaque commande de manoeuvre manuelle. Le moteur est doté de frein électromagnétique pour rendre le motoréducteur irréversible.

Les versions disponibles sont:

ULISSE-C

Version avec ouverture et fermeture manuelle à chaîne.

ULISSE-CM

Version avec ouverture et fermeture manuelle à chaîne et déblocage pour entretien (le déblocage désactive la transmission du mouvement à l'arbre d'enroulement de la porte).

TABLEAU 1 - CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

MODÈLE	ULISSE C*	ULISSE S C*	ULISSE C*	ULISSE S C*
	ULISSE CM**	ULISSE S CM**	ULISSE CM**	ULISSE S CM**
	ULISSE SB***	ULISSE S SB***	ULISSE SB***	ULISSE S SB***
Alimentation	230V ~± 10% 50Hz		400V ~± 10% 50Hz	
Moteur	Monophasé		Triphasé	
N° Pôles	6	4	6	4
Tours en sortie-Rapport réduct.	22 min ⁻¹ - 43	33 min ⁻¹ - 43	22 min ⁻¹ - 43	33 min ⁻¹ - 43
Puissance	500 W	600 W	770 W	720 W
Couple maxi	45 Nm	40 Nm	65 Nm	65 Nm
Puissance absorbée	1.7 A	1.64 A	1.2 A	0.9 A
Condensateur	20µF		-	
Classe d'isolement	F			
Arbre passant	ø 25,4 mm			
Arbre avec pignon	Non	Oui	Non	Oui
Poids maxi de la porte	2500N=18 m ²	3500N=25 m ²	5000N=36 m ²	7000N=40 m ²
Fins de course	Électromécaniques incorporées et réglables			
Course	27.5 tours			
Manoeuvre Manuelle	ULISSE C*: ULISSE CM**: ULISSE SB***:		Treuil à chaîne Treuil à chaîne et déblocage rapide Déblocage rapide	
N° de manoeuvres en 24/h	240	168	500	500
Conditions ambiantes	-15°C ÷ + 60°C			
Poids de l'Opérateur	10 Kg			
Degré de protection	IP20			

ULISSE-SB

Version avec déblocage rapide pour ouverture et fermeture manuelle rapide.

Chaque opérateur décrit ci-haut est disponible dans la version avec alimentation monophasée ou triphasée. Chaque opérateur est en outre disponible dans la version rapide avec moteur à 4 pôles (ULISSE S C - ULISSE S CM - ULISSE S SB).

3) PARTIES PRINCIPALES DE L'AUTOMATISME (fig. 1)

- A) Arbre de sortie Ø 25,4 mm (1").
- B) Boîtier de protection du groupe fins de course et bornier.
- C) Déblocage rapide (ULISSE CM/SB uniquement)
- D) Boîtier de protection des condensateurs (ULISSE monophasé) ou télérupteurs (ULISSE triphasé UP)
- E) Groupe moteur
- F) Chaîne pour manoeuvre manuelle (ULISSE C/CM uniquement)
- G) Patte de fixation réglable

3) CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Voir Tableau 1.

4) INSTALLATION DE L'AUTOMATISME

Vérifications préliminaires:

- Contrôler l'équilibrage parfait de la porte.
- Contrôler le coulissement de la porte sur toute sa course.
- Contrôler les systèmes de sécurité (parachutes, sangles etc.).
- Si la porte n'est pas neuve, contrôler l'état d'usure de tous ses composants.
- Réparer ou remplacer les parties défectueuses ou usées.
- La fiabilité et la sécurité de l'automatisme sont directement influencés par l'état de la structure de la porte multi-lames.

5) PRÉPARATION DE L'OPÉRATEUR (pour Ulisse C/CM uniquement)

Pour les modèles C et CM, il est nécessaire de compléter l'anneau fermé par une chaîne qui permet le déblocage avec un treuil. A cet effet, il suffit d'ouvrir l'anneau terminal de chacun des bouts du morceau de chaîne qui sort de l'opérateur et de compléter l'anneau de chaîne avec celle présente à l'intérieur de la confection. Refermer ensuite les anneaux précédemment ouverts en prenant soin d'aligner de nouveau correctement les bouts. Vérifier enfin que les jonctions sont parfaitement formées en faisant coulisser celles-ci à l'intérieur de l'opérateur plusieurs fois dans les 2 sens.

6) INSTALLATION DE L'OPÉRATEUR

L'opérateur peut être installé tant à droite qu'à gauche de la porte multi-lames.

Transmission directe (pour toutes les versions)

L'arbre d'enroulement de la porte multi-lames (Ø=1ln Ø25,4 mm) doit être doté d'un logement pour clavette (Fig. 2 "C") et il peut être directement inséré dans l'arbre passant de l'opérateur. L'opérateur est fixé par une patte murale spéciale (Fig. 2 "G"). Des producteurs de portes multi-lames fournissent des joints spéciaux avec arbre, indiqués pour ce type de motorisations

Pour les modèles SC - SCM - SSB, ce type d'installation peut être effectué sur des portes multi-lames avec arbres d'enroulement de moins de 80 mm de diamètre, afin de limiter la vitesse maximale de mouvement prévue et donc la force d'impact prévue par les normes en vigueur.

Transmission réduite (ULISSE SC-SCM-SSB uniquement)

Le mouvement est transmis à l'arbre d'enroulement au moyen d'une transmission à chaîne, éventuellement avec rapport de réduction (Fig. 3).

ATTENTION: La transmission à chaîne doit être protégée selon les prescriptions des normes en vigueur (Fig. 3 "P").

Le motoréducteur est fixé au mur au moyen de la patte fournie en dotation (Fig. 3 "G").

La transmission doit être dimensionnée de telle façon à respecter la courbe d'impact prévue par les normes en vigueur.

Pour ce type d'installation, un arbre avec pignon denté à 18 dents pour chaîne simple 1/2" x 5/16" (fig. 4) est disponible comme accessoire.

La tension de la chaîne se règle en déplaçant le moteur le long des fentes prévues dans la patte d'ancrage (Fig. 3 "F").

7) PRÉDISPOSITION DE L'INSTALLATION ÉLECTRIQUE

Prédisposer l'installation électrique se référant aux normes en vigueur pour les installations électriques CEI 64-8, IEC364, harmonisation HD384 et autres normes nationales. Tenir nettement séparées les connexions d'alimentation de réseau des connexions de service (cellules photoélectriques, barres palpées, dispositifs de commande etc.).

Attention! Pour la connexion au réseau, utiliser un câble multipolaire avec une section minimale de 4x1.5mm² et du type prévu par les normes précédemment citées (à titre d'exemple, le câble peut être du type H05 VV-F avec section 4x1.5mm²).

Tenir séparées les connexions pour l'alimentation des connexions pour les fins de course, en utilisant les passe-câbles spéciaux (Fig. 1 "P1-P2").

Prévoir un interrupteur omnipolaire avec ouverture des contacts d'au moins 3 mm doté de protection contre les surcharges, apte à sectionner l'automatisme du réseau.

Les centrales Sirio-FR et Mizar-FR sont dotées d'interrupteur cadencé et fusibles disjoncteurs (Fig. 5). Dans les centrales de commande, il est possible d'insérer un récepteur à 1 ou 2 canaux pour radiocommandes.

La connexion sans centrale de commande peut être exclusivement effectuée dans la version monophasée et pour la commande à action maintenue (Fig.6-B).

Utiliser exclusivement des touches avec portée non inférieure à 10A-250V.

8) CONNEXION AU BORNIER

La fig. 6 illustre la connexion au bornier du motoréducteur monophasé (Fig. 6-A) et triphasé (Fig.6-C). Pour la connexion électrique à la centrale de commande, se référer au manuel d'instructions correspondant.

1	M1	Marche moteur et condensateur
2	CM	Commun moteur
3	M2	Marche moteur et condensateur
4	NCC	Auxiliaires 2
5	NCO	Auxiliaires 1
6	COM	Commun auxiliaires
7	FCC	Fin de course fermeture
8	FCA	Fin de course ouverture
9	FCom	Commun fins de course

9) RÉGLAGE DES FINS DE COURSE

Sur la tête de l'opérateur se trouve le groupe des fins de course qui remplace le système de réglage (Fig. 1 "B"). Pour accéder au groupe de réglage, démonter le système de déblocage rapide, si présent, et le boîtier de couverture du groupe (Fig.4).

Les microinterrupteurs sont actionnés par des cames réglables, normalement bloquées en position par l'écrou "D1" (Fig. 4).

Le réglage approximatif des cames peut être effectué manuellement en les tournant dans la direction du microinterrupteur.

Pour le réglage de précision successif, utiliser la vis sans tête à six pans creux (Fig. 4 "V").

10) RÉGLAGE DES CAMES FIN DE COURSE

 **ATTENTION:** Tout réglage des fins de course doit être effectué par un personnel qualifié. Couper l'alimentation au système avant chaque intervention de réglage.

Le groupe de réglage est doté de 6 microinterrupteurs actionnés par 6 cames de réglage (Fig.4) identifiées comme suit:

C1	Came AUX2	Auxiliaires 2
C2	Came AUX1	Auxiliaires 1
C3	Came FOC	Surcourse fermeture
C4	Came FCC	Fins de course fermeture
C5	Came FOA	Surcourse ouverture
C6	Came FCA	Fins de course ouverture

Les micros de surcourse, si interceptés par les cames, arrêtent complètement le système. Cela peut se produire à cause d'une connexion erronée des fins de course ou si le micro de fin de course est défaillant.

Si pendant l'installation ou l'entretien, la came intercepte un micro de surcourse, le système n'accepte aucune commande: il faut déplacer manuellement la came ayant intercepté le micro de surcourse et en vérifier la raison.

Vérifier aussi que le déblocage rapide ou le système d'ouverture manuelle à chaîne ne sont pas actionnés.

Les deux systèmes de manoeuvre manuelle sont dotés de micros de sécurité qui, si actionnés, bloquent toute commande électrique (Fig. 6 "SBV" et "SBR").

Les fins de course auxiliaires peuvent être utilisées pour l'activation automatique d'installations thermiques, signalisations d'ouverture porte etc.

Pour régler la limite de la course, il faut procéder comme suit:

- 1) Porter manuellement la porte en fermeture en la maintenant légèrement soulevée du sol.

- 2) Desserrer l'écrou D1 de telle façon à rendre les cames libres de tourner sur leur axe.
- 3) Tourner manuellement la came du microinterrupteur de fermeture jusqu'à entendre un déclic. En insérant la vis V dans le trou approprié de la came, il est possible d'effectuer un réglage plus précis.
- 4) Fixer l'écrou D1 de telle façon à bloquer les cames sur l'axe.
- 5) Alimenter le système et appuyer sur START pour effectuer la manoeuvre d'ouverture.
ATTENTION: Si le moteur tourne dans le sens contraire, modifier les connexions comme suit:
 - a) Pour la version monophasée (Fig. 6), inverser les deux connexions dans les bornes d'alimentation du moteur M1- M2.
 - b) Pour la version triphasée (Fig. 6), inverser deux phases dans les bornes d'alimentation du moteur R-S-T.
- 6) Appuyer sur Stop lorsque la porte se trouve à proximité de la butée d'arrêt d'ouverture.
- 7) Couper l'alimentation, enlever éventuellement la vis de la came de fermeture. Avec l'écrou D1 fixé, la came est bloquée et la vis peut être enlevée.
- 8) Tourner manuellement la came dans la direction du micro jusqu'à entendre le déclic du micro de fin de course d'ouverture. Utiliser la vis pour un réglage plus précis.
- 9) Fixer l'écrou D1.
- 10) Si la porte s'arrête pendant l'ouverture, déplacer par tentatives la came jusqu'à l'ouverture complète.
- 11) Contrôler que l'arrêt en ouverture et fermeture a lieu sans traction ou compression de la porte multi-lames.
- 12) Répéter quelques fois la manoeuvre d'ouverture et fermeture complète pour contrôler si les micros de fin de course interviennent correctement. Eventuellement corriger la position des cames.
- 13) Après n'importe quel déplacement de la limite de la course, l'écrou D1 doit obligatoirement être fixé de façon à bloquer le groupe des cames.
- 14) Les cames de surcourse C3 et C5 doivent être réglées de telle façon à intervenir immédiatement après le micro de fin de course correspondant.
- 15) Remonter toutes les parties enlevées pour le réglage des fins de course.

11) MANOEUVRE D'URGENCE (Fig. 8)

En cas de faute d'électricité, la porte reste bloquée dans la position où elle se trouve.

Selon la version installée, la manoeuvre manuelle se fait comme suit:

ULISSE-C

Utiliser la chaîne spéciale pour ouvrir/fermer la porte. Aucune opération n'est nécessaire pour rétablir l'automatisme.

ULISSE-CM

Utiliser la chaîne spéciale pour ouvrir/fermer la porte.

Le déblocage pour entretien se fait en tirant la corde avec bouton vert. Le déblocage désactive la transmission du mouvement à l'arbre d'enroulement de la porte. De cette façon, la porte peut être bougée manuellement. Pour rétablir le fonctionnement motorisé, tirer la corde marquée du bouton rouge. Il peut être nécessaire d'aider l'accrochage de l'entraînement en bougeant manuellement la porte pour quelques cm.

ULISSE-SB

Le déblocage s'active en tirant la corde marquée du bouton vert. La porte est ainsi dégagée de l'automatisme et elle peut être manoeuvrée manuellement. Pour rétablir le fonctionnement motorisé, tirer la corde marquée du bouton rouge. Il peut être nécessaire d'aider l'accrochage de l'entraînement en bougeant manuellement la porte pour quelques cm..
Note importante: La porte doit être parfaitement équilibrée et permettre une manoeuvre manuelle aisée.

12) VÉRIFICATION DE L'AUTOMATISME

Avant de rendre définitivement opérationnel l'automatisme, contrôler soigneusement ce qui suit:

- Vérifier que tous les composants sont solidement fixés.
- Contrôler le bon fonctionnement de tous les dispositifs de sécurité (micros-fins de course, cellules photoélectriques, barres palpeuses etc.)
- Vérifier que la force d'écrasement de la barre palpeuse arrête le système dans les limites prévues par les normes en vigueur.
- Vérifier la commande de la manoeuvre d'urgence.
- Vérifier l'opération d'ouverture et fermeture avec les dispositifs de commande appliqués.
- Vérifier la logique électronique de fonctionnement normale et personnalisée si une centrale de commande est installée.

13) UTILISATION DE L'AUTOMATISME

Étant donné que l'automatisme peut être commandé à distance par une radiocommande ou une touche de start, et donc non à vue, il est indispensable

de contrôler souvent le fonctionnement parfait de tous les dispositifs de sécurité. Pour n'importe quelle anomalie de fonctionnement, intervenir rapidement à l'aide d'un personnel qualifié.

Il est recommandé de tenir les enfants loin du rayon d'action de l'automatisme.

14) COMMANDE

L'utilisation de l'automatisme permet l'ouverture et la fermeture de la porte de façon motorisée. La commande peut être de plusieurs types (manuelle, avec radiocommande, contrôle des accès avec badge magnétique etc.) selon les exigences et les caractéristiques de l'installation.

Pour les différents systèmes de commande, voir les instructions correspondantes.

Les utilisateurs de l'automatisme doivent bien connaître la commande et l'utilisation.

15) ENTRETIEN

Pour n'importe quelle opération d'entretien, couper l'alimentation au système.

- Vérifier périodiquement si le réducteur présente des fuites d'huile.
- Vérifier périodiquement le système de transmission du mouvement et le lubrifier autant qu'il suffit (seulement pour transmission réduite à chaîne).
- Vérifier tous les dispositifs de sécurité de la porte et de la motorisation.
- Pour n'importe quelle anomalie de fonctionnement non résolue, couper l'alimentation au système et demander l'intervention d'un personnel qualifié (installateur). Pendant la période de hors service, activer le déblocage manuel pour permettre l'ouverture et la fermeture manuelle.

16) DÉMANTÈLEMENT

ATTENTION! S'adresser exclusivement à un personnel qualifié.

Si l'automatisme est démonté pour être remonté ailleurs, il faut:

- Couper l'alimentation et débrancher du réseau.
- Si des composants ne peuvent pas être enlevés ou s'ils sont endommagés, il faut les remplacer.

AVERTISSEMENTS

Le bon fonctionnement de l'actionneur n'est assuré que si les données fournies dans ce manuel sont respectées. Le constructeur ne répond pas pour les dommages provoqués par le non respect des normes d'installation et des indications fournies dans ce manuel.

Les descriptions et les figures de ce manuel n'engagent pas le constructeur. En laissant inaltérées les caractéristiques essentielles du produit, la Société se réserve le droit d'apporter à n'importe quel moment les modifications qu'elle juge opportunes pour améliorer le produit du point de vue technique, commercial et de construction, sans s'engager à mettre à jour cette publication.

Fig.1

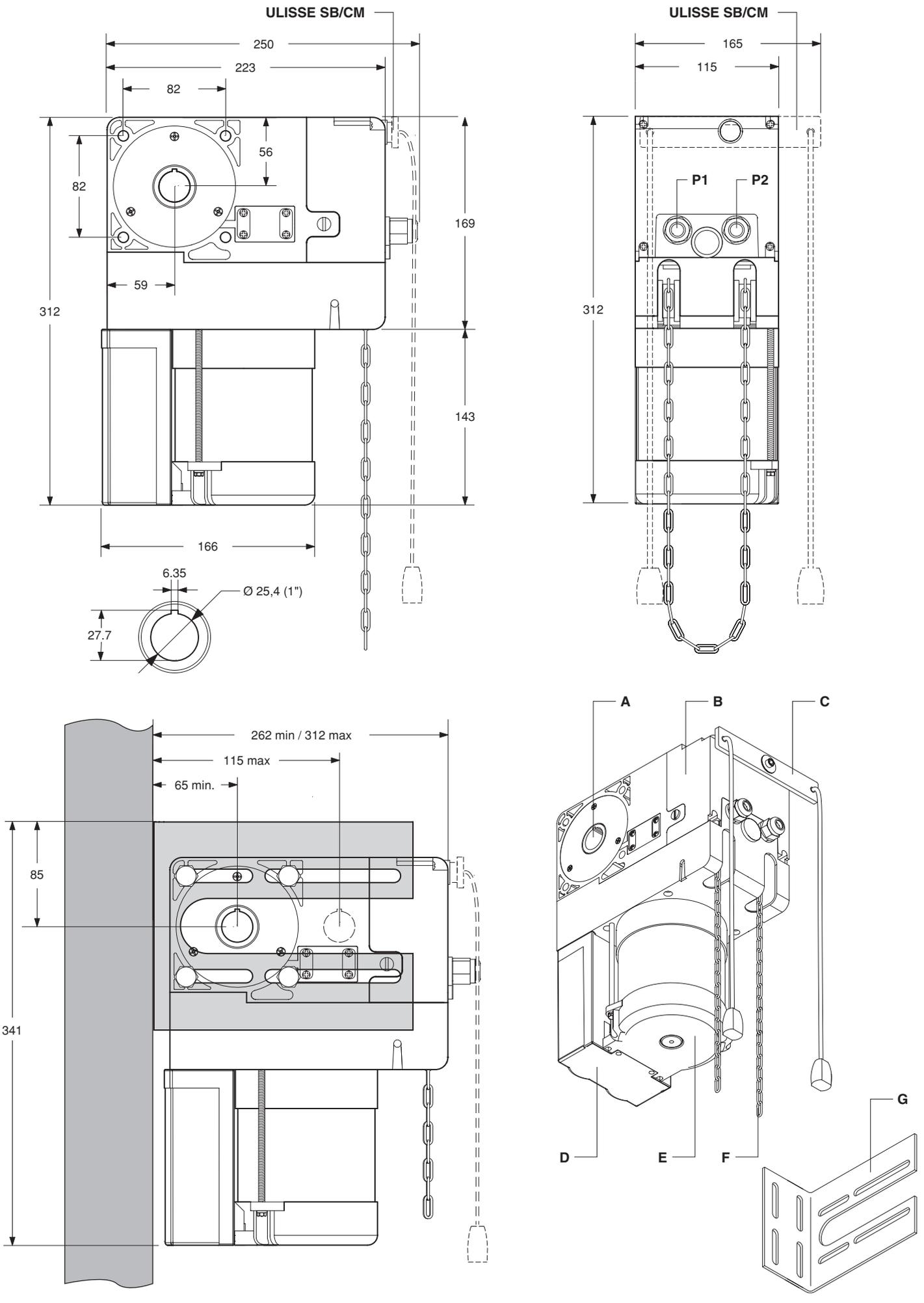
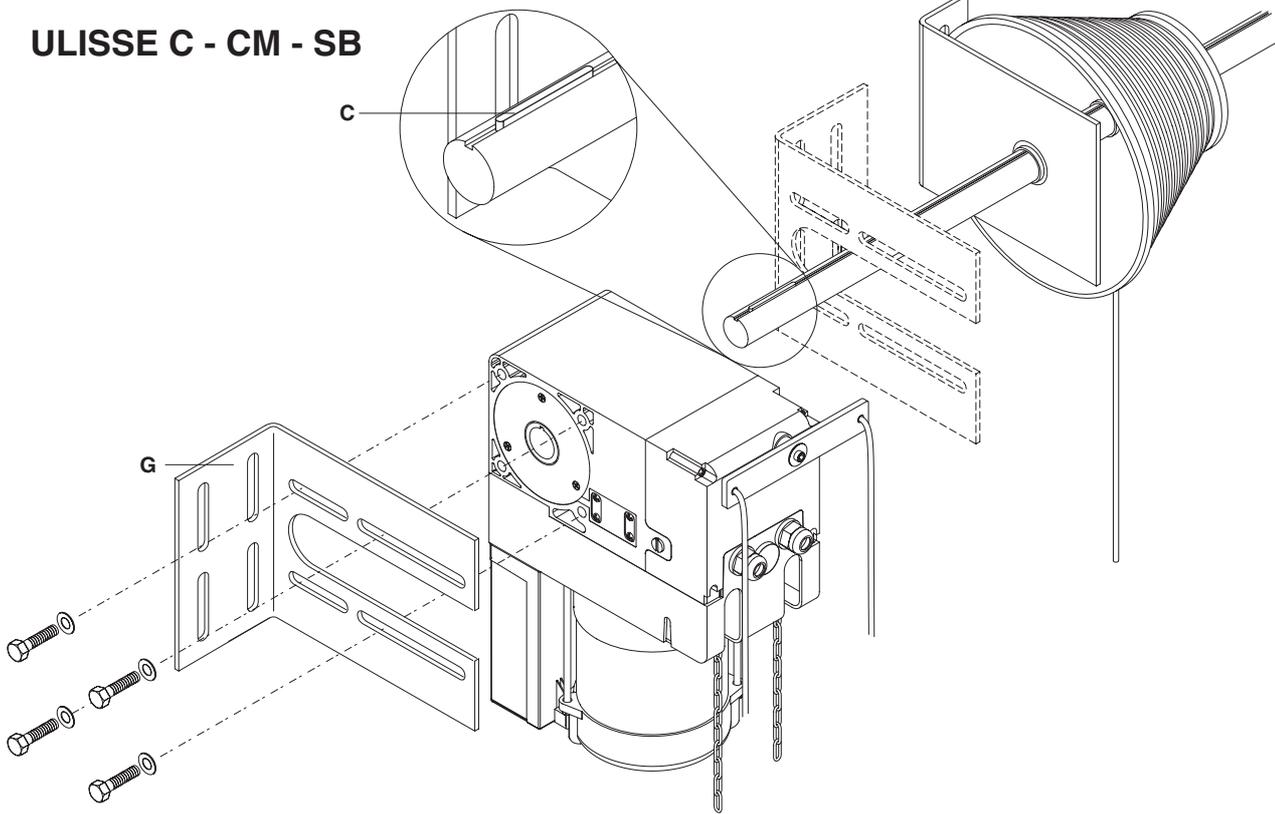


Fig.2

ULISSE C - CM - SB



DB11401_02

Fig.3

ULISSE S C - S CM - S SB

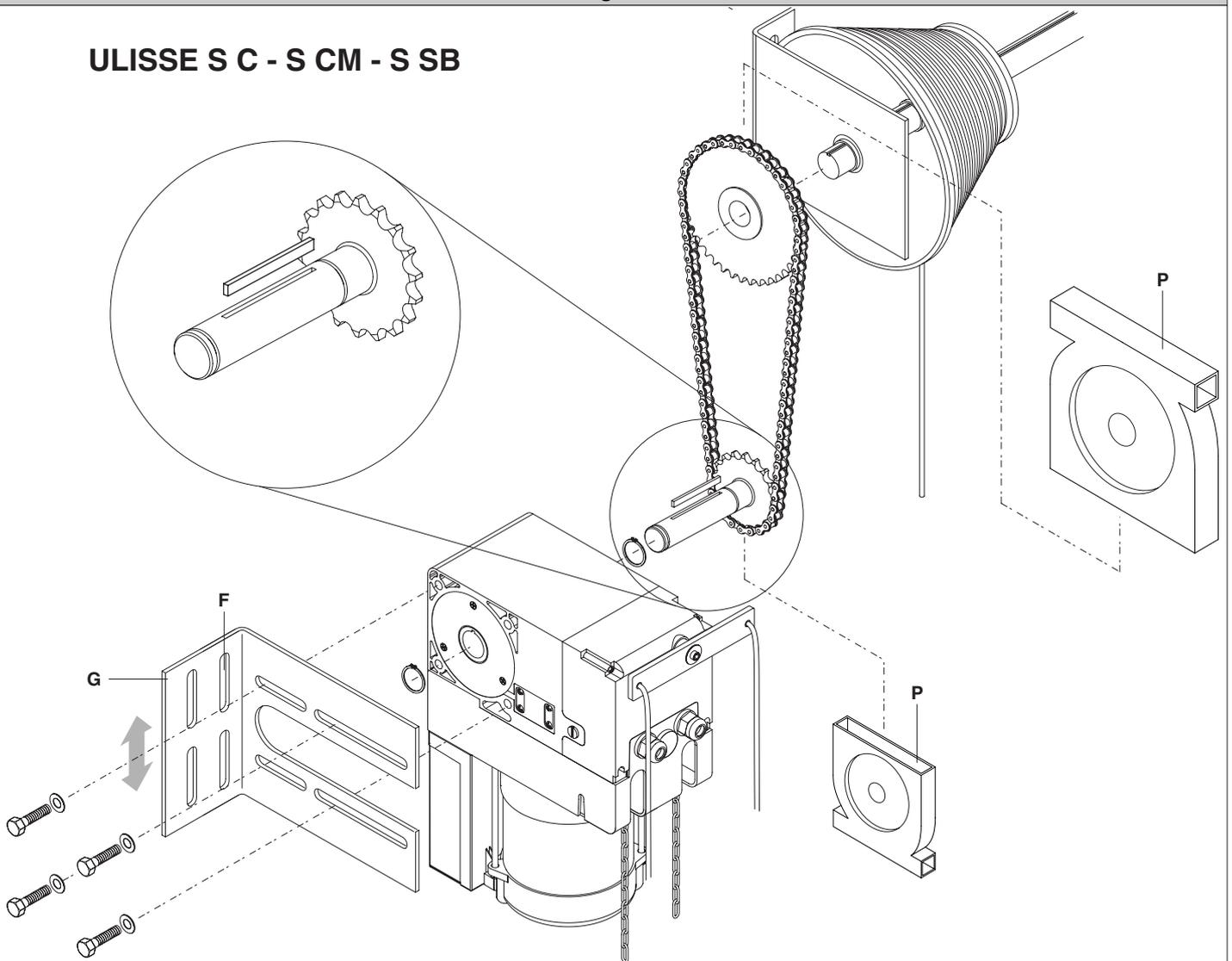


Fig.4

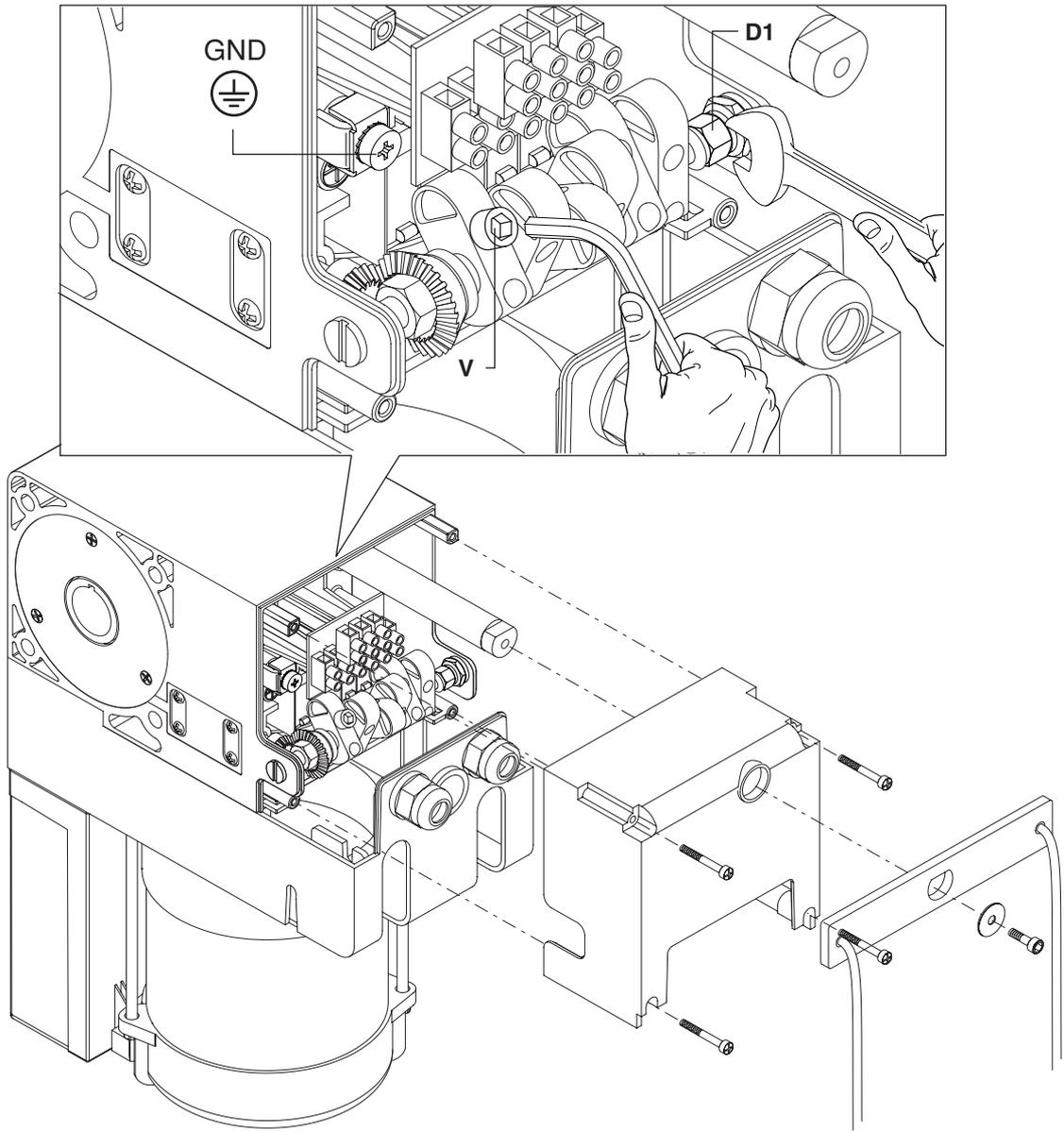


Fig.5

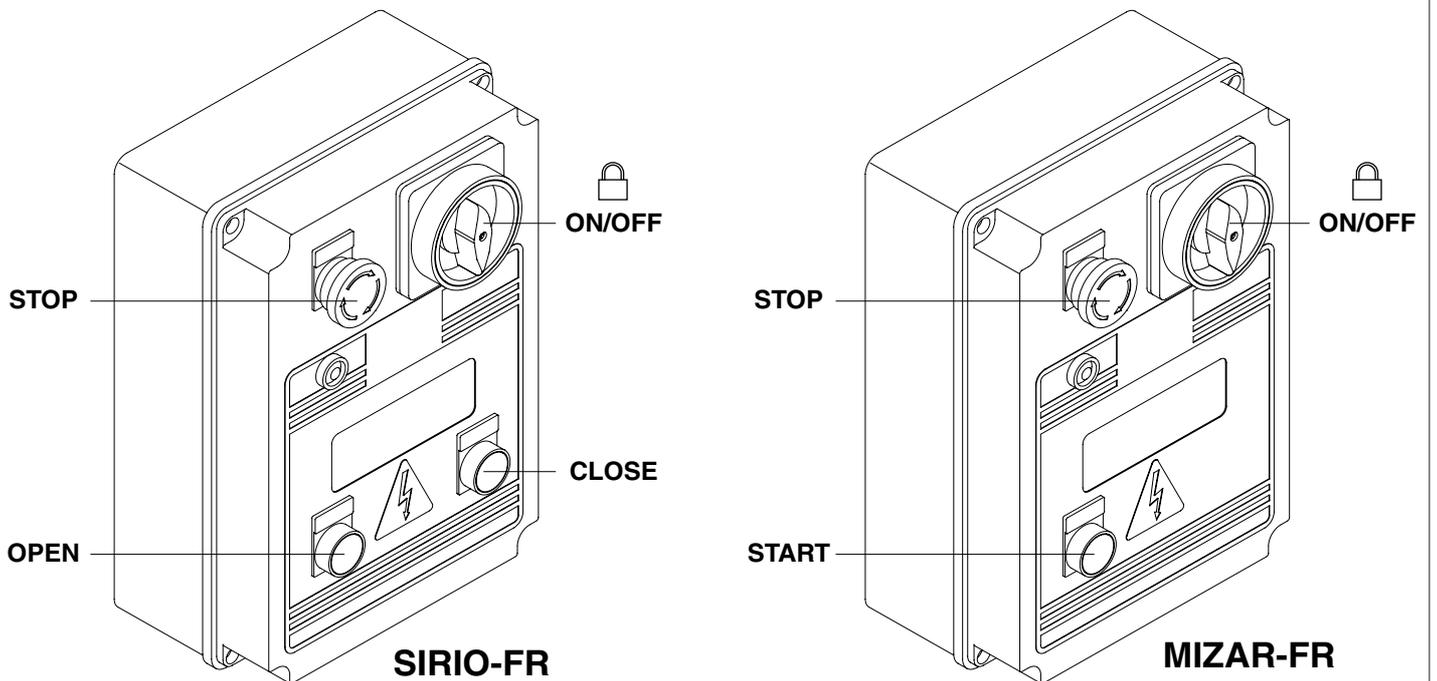


Fig.6

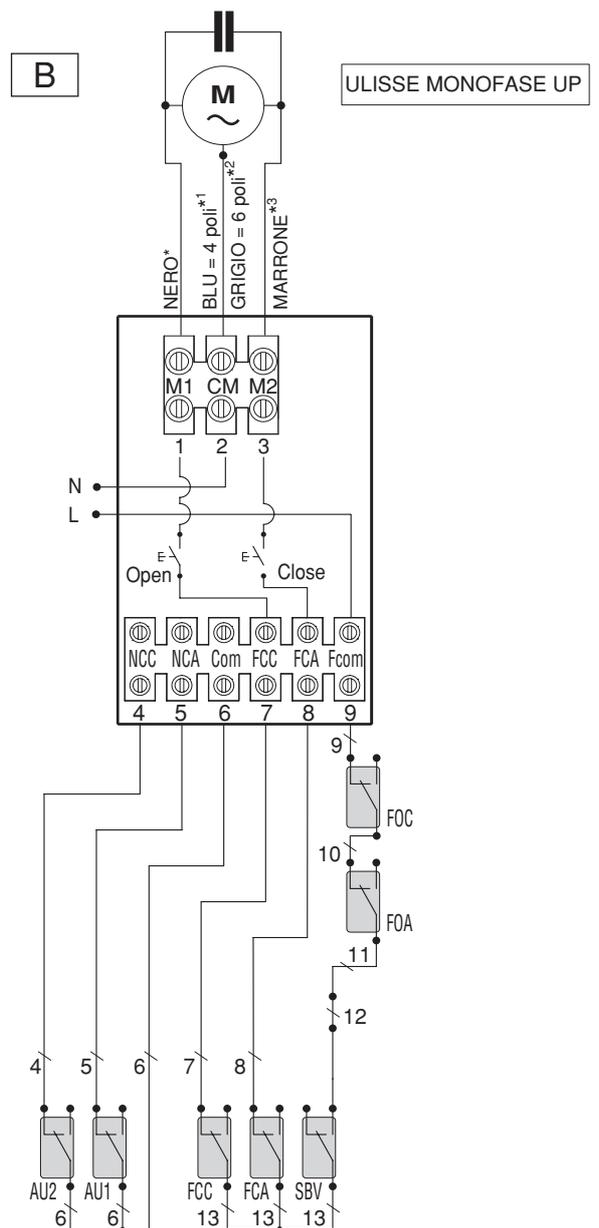
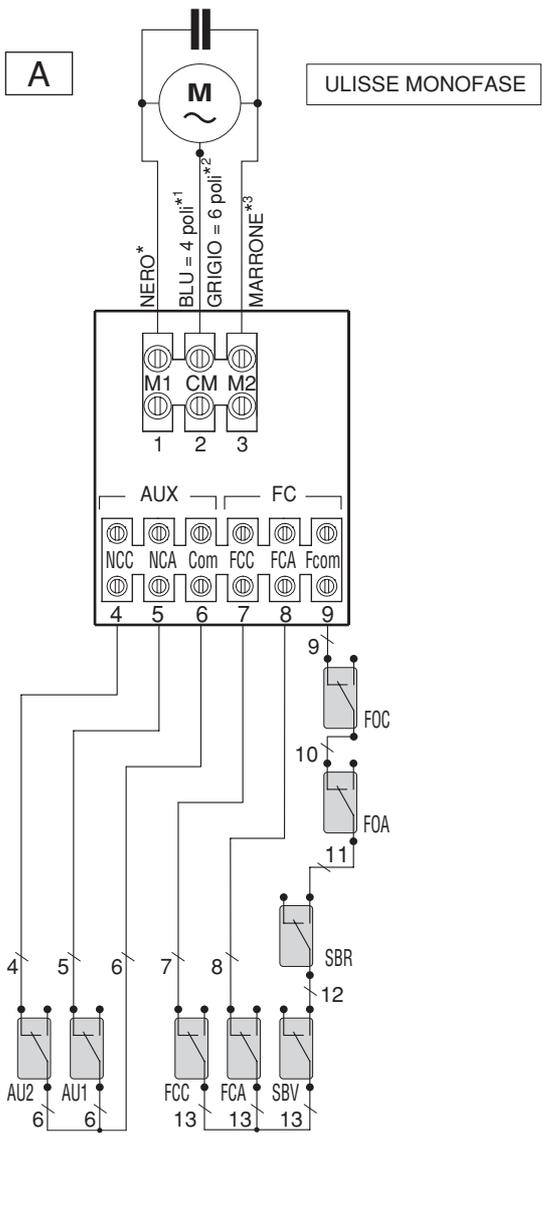
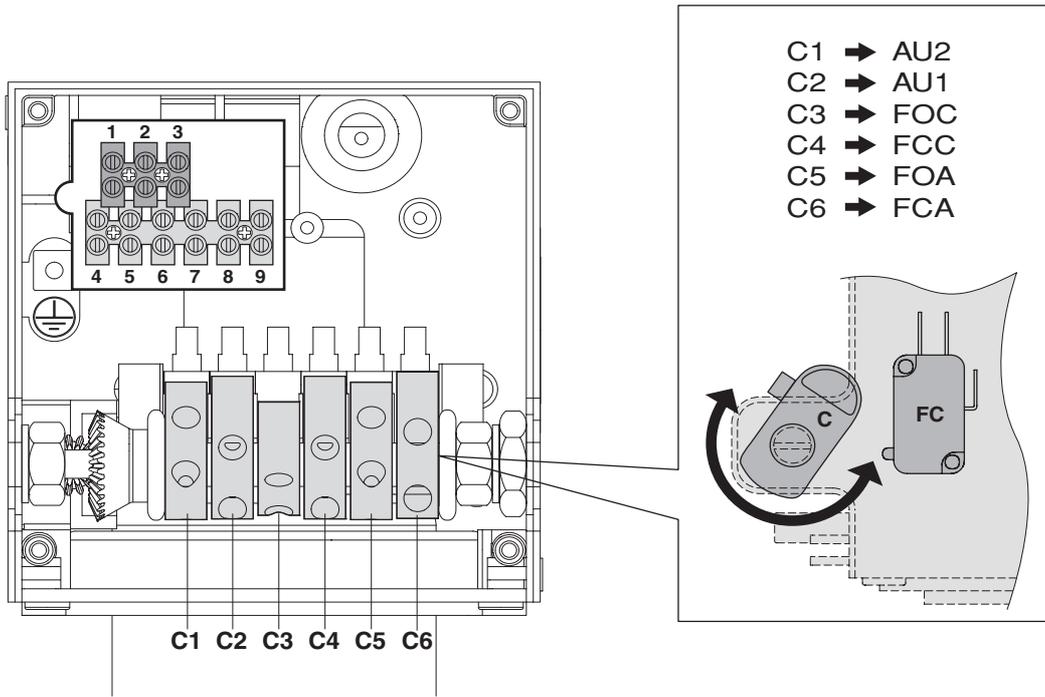
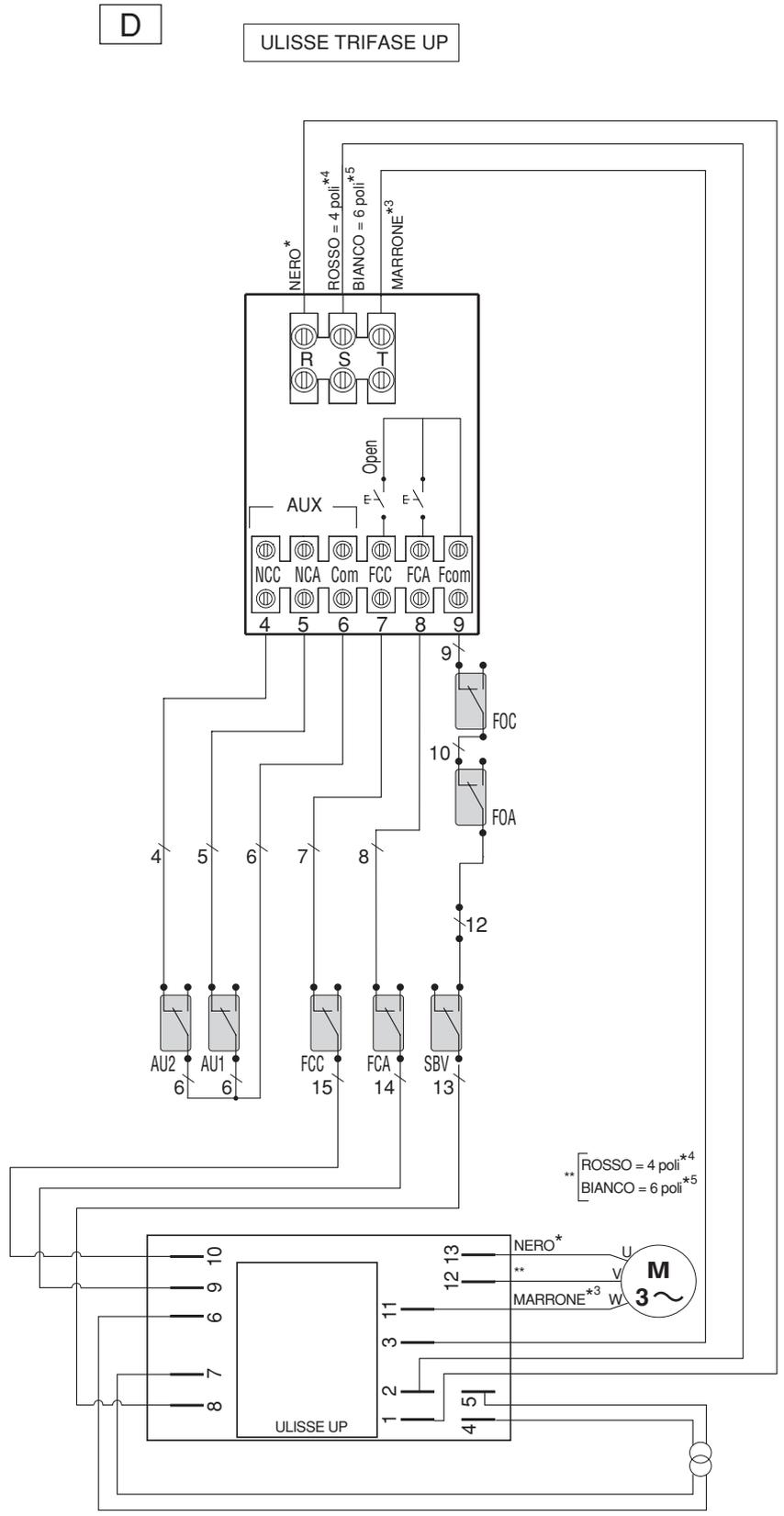
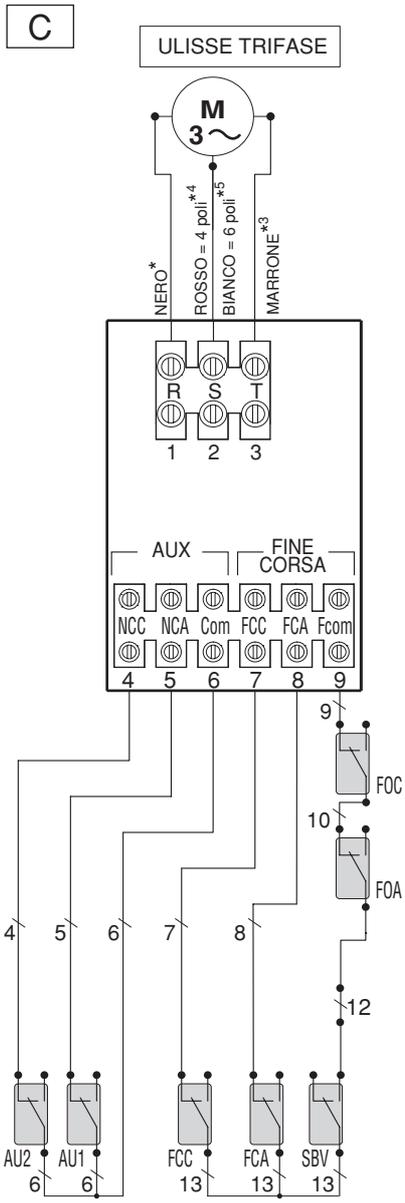


Fig.6



** [ROSSO = 4 poli*4
BIANCO = 6 poli*5

- * NERO / BLACK / NOIR / SCHWARZ / NEGRO / PRETO
- *1 BLU / BLUE / BLEU / BLAU / AZUL / AZUL = 4 poli / poles / pôles / pole / bornes / polos
- *2 GRIGIO / GREY / GRIS / GRAU / GRIS / CINZA = 6 poli / poles / pôles / pole / bornes / polos
- *3 MARRONE / BROWN / MARRON / BRAUN / MARRON / MARRON
- *4 ROSSO / RED / ROUGE / ROT / ROJO / VERMELHO = 4 poli / poles / pôles / pole / bornes / polos
- *5 BIANCO / WHITE / BLANC / WEIß / BLANCO / BRANCO = 6 poli / poles / pôles / pole / bornes / polos

Fig.7

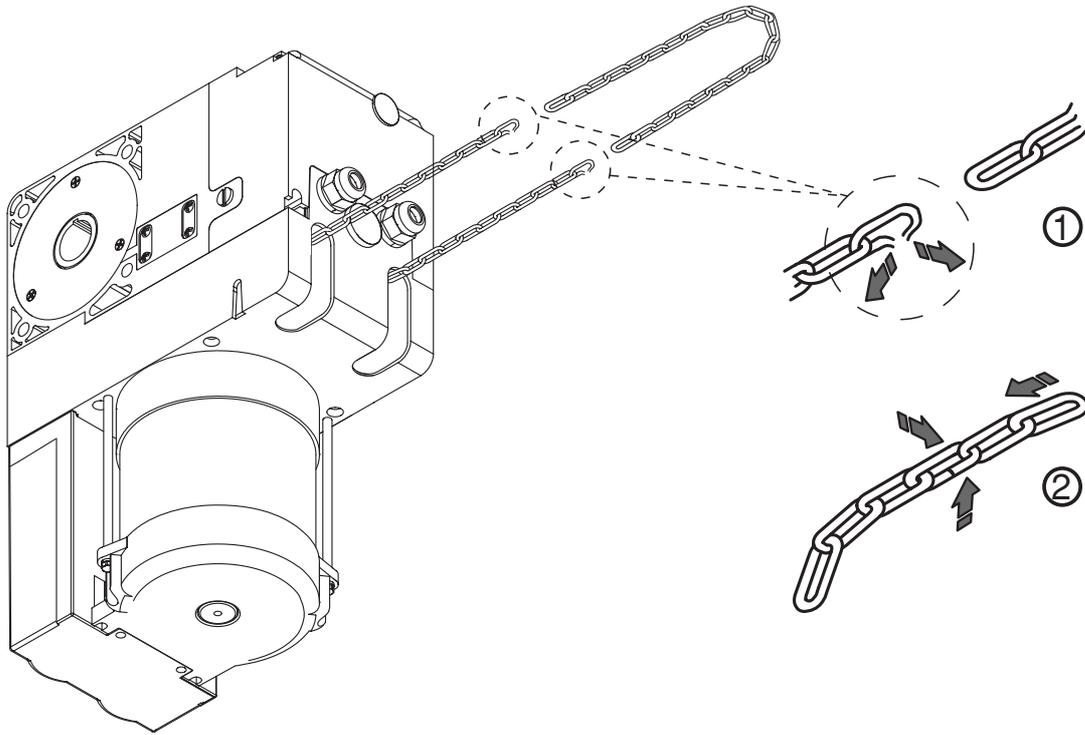
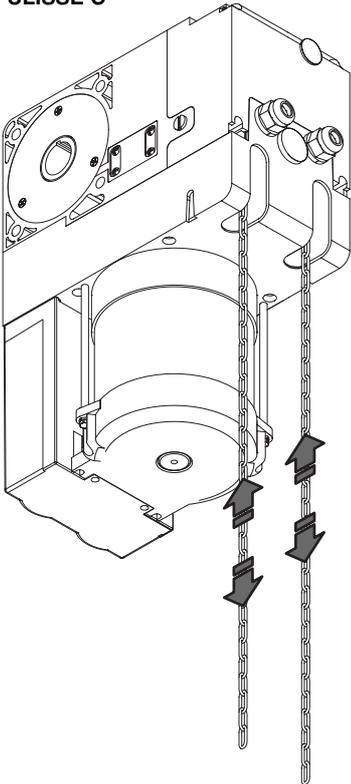
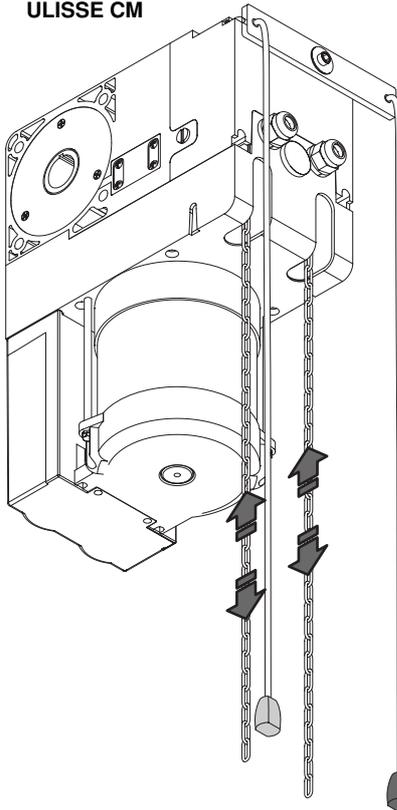


Fig.8

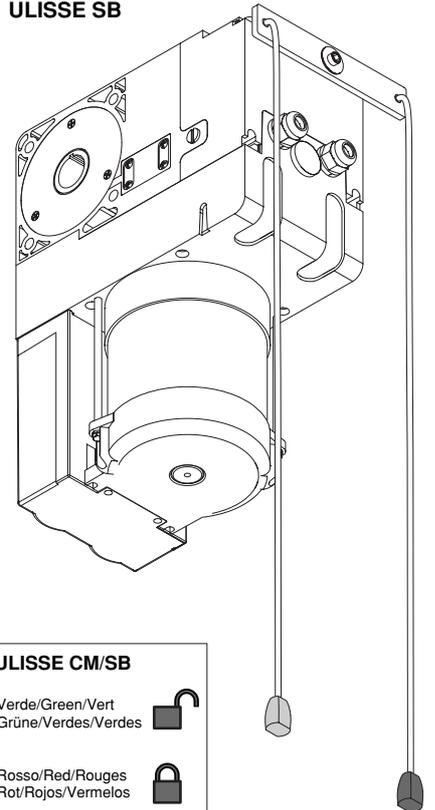
ULISSE C



ULISSE CM



ULISSE SB



ULISSE CM/SB

Verde/Green/Vert
Grüne/Verdes/Verdes



Rosso/Red/Rouges
Rot/Rojos/Vermelos



BFT FRANCE
AUTOMATISMES BFT FRANCE
13 Bid E. Michelet, 69008 Lyon
e-mail: infofrance@bft.it

Tel. (0033) 0478760988
Fax (0033) 0478769223

BFT DEUTSCHLAND
BFT Torantriebssysteme GmbH
Hintere Str. 100, 90768 Fürth
http://www.bft-torantriebe.de

Tel. 0911-7660090
Fax 0911-7660099

BFT S.p.a.

ITALIA



Via Lago di Vico, 44
36015 Schio (VI)
Tel.naz. 0445 696511
Tel.int. +39 0445 696533
Fax 0445 696522
Internet: www.bft.it
E-mail: sales@bft.it