

centork®

Développons l'avenir



CK gamme

CK Standard & CK_R - Guide de démarrage



Motorisations électriques modulaires

Sommaire

Centork – Motorisations de vannes	2	Contacts supplémentaires CK – Test des contacts	8
Mécanisme de réglage mécanique CK – Test des contacts	3	Test des contacts d'indication	8
Test des contacts d'indication	3	Contacts supplémentaires CK – Réglages de base	10
Mécanisme de réglage mécanique CK – Réglages de base	5	Réglage des limites de couple	10
Réglage des limites de couple	5	Réglage des limites de position	10
Réglage des limites de position	6	Réglage de l'indicateur local de position	12
		Réglage des contacts intermédiaires	14
		Réglage du potentiomètre	15

Centork – Motorisations de vannes

Les motorisations Centork ont été développées grâce à plus de 20 ans d'expérience dans le domaine des motorisations. Nos gammes de produits vont des motorisations mécaniques standard aux motorisations numériques perfectionnées avec commandes intégrées.

Centork possède une vaste gamme de produits pour toutes les industries. Nos solutions de commande offrent des performances avancées, de la valeur ajoutée et de la fiabilité à l'industrie mondiale de vannes. Nous pouvons vous aider dans le processus de sélection d'un produit et de ses spécifications, dans l'installation d'une simple motorisation à l'intégration d'un système complexe.

Grâce à un réseau international de filiales et de distributeurs, nous pouvons pleinement répondre aux exigences des clients et des utilisateurs finaux. Plus de 1000 techniciens de maintenance sont employés par notre société, nos partenaires et représentants, fournissant l'infrastructure mondiale nécessaire pour entretenir toutes les motorisations de nos clients.

Couverture mondiale

Notre vaste réseau international nous permet de penser globalement et agir localement, en ce qui a trait à l'assistance à la clientèle. Centork offre un service après-vente efficace avec une assistance pour la mise en service et la maintenance pendant toute la durée de vie de la motorisation.

Production mondiale

La fiabilité et l'intégrité font partie des priorités dans le développement des produits Centork. Nos équipes de contrôle de la qualité se procurent des composants de fournisseurs du monde entier pour que nos clients bénéficient toujours des meilleures solutions de motorisations.

Assistance à la clientèle

Centork offre des solutions de service et d'assistance pour maximiser votre productivité et réduire les risques opérationnels.

Informations concernant ce manuel

Les informations et instructions incluses dans ce manuel s'appliquent à toutes les motorisations CK standard et CKR. Pour obtenir plus d'informations ou d'instructions sur les autres motorisations de la gamme CK, veuillez visiter notre site: www.centork.com

CK gamme



Mécanisme de réglage mécanique CK – Test des contacts

Avant de suivre les instructions de réglage incluses dans ce manuel, il est important de tenir compte des avertissements et consignes de sécurité contenus dans le document PUB111-007 fourni avec cette motorisation.

Une clé Allen (hexagonale) de 5mm et un tournevis plat de 1,0 x 5,5mm sont requis pour effectuer le test du mécanisme de réglage mécanique CK de Centork.

Test des contacts d'indication

⚠ AVERTISSEMENT: Isolez l'alimentation principale ainsi que tous les câbles de commande et d'indication avant de retirer le connecteur.

- 1) Dévissez les quatre vis de fixation situées sur le couvercle du mécanisme de réglage et retirez le couvercle pour dévoiler le mécanisme de réglage.
- 2) Vérifiez que les contacts de couple et de fin de course fonctionnent en mesurant les bornes correspondantes sur le bornier (voir ci-dessous).

Il est impossible de tester un contact qui est déjà actionné par le mécanisme (par exemple, aux limites de course). Pour vous assurer que tous les contacts sont correctement testés, placez la motorisation sur une position de mi-course et vérifiez qu'aucun contact n'est actif avant de commencer la procédure de test.
- 3) Testez les contacts de position dans les deux sens, en utilisant un tournevis plat pour tourner le LS TEST (sens horaire pour ouvrir, antihoraire pour fermer)
- 4) Placez un testeur de continuité sur les paires de bornes suivantes pour tester chaque fonction individuellement.

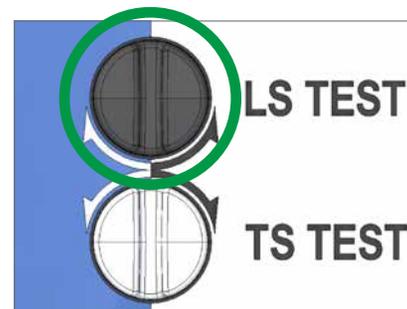
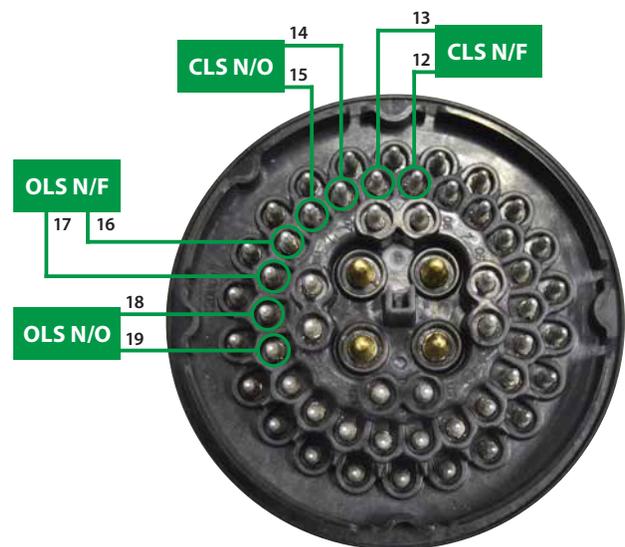
CLS N/F – Contact de limite de fermeture normalement fermé (ouvert quand actif)

CLS N/O – Contact de limite de fermeture normalement ouvert (fermé quand actif)

OLS N/F – Contact de limite d'ouverture normalement fermé (ouvert quand actif)

OLS N/O – Contact de limite d'ouverture normalement ouvert (fermé quand actif)

⚠ INFO: Il est important de reconnaître l'orientation de la prise au moment d'effectuer les diagnostics des fonctions de la motorisation. Le point de repère central «U» sert de référence d'orientation pour cette procédure de test.



Mécanisme de réglage mécanique CK – Test des contacts

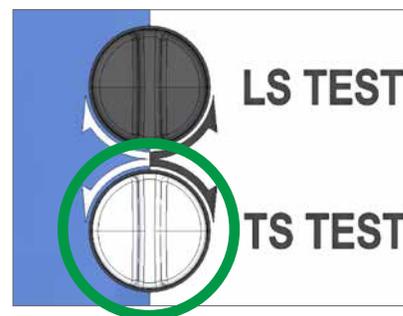
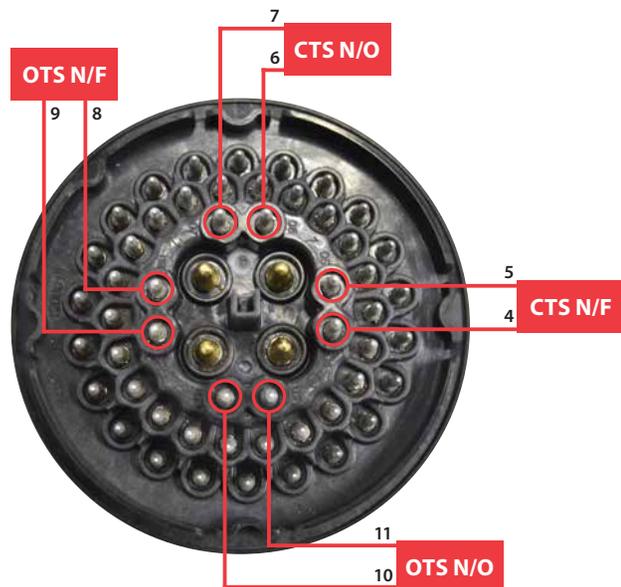
Test des contacts d'indication

- 4) Testez les limiteurs de couple dans les deux sens en utilisant un tournevis plat pour tourner le TS TEST (sens antihoraire pour ouvrir, sens horaire pour fermer)
- 5) Placez un testeur de continuité sur les paires de bornes suivantes pour tester chaque fonction individuellement.



- CTS N/F – Contact du couple de fermeture normalement fermé (ouvert quand actif)
- CTS N/O – Contact du couple de fermeture normalement ouvert (fermé quand actif)
- OTS N/F – Contact du couple d'ouverture normalement fermé (ouvert quand actif)
- OTS N/O – Contact du couple d'ouverture normalement ouvert (fermé quand actif)

⚠ INFO: Il est important de reconnaître l'orientation de la prise au moment d'effectuer les diagnostics des fonctions de la motorisation. Le point de repère central «U» sert de référence d'orientation pour cette procédure de test.



Mécanisme de réglage mécanique CK – Réglages de base

Une clé Allen (hexagonale) de 5mm et un tournevis plat de 0,8 x 4mm sont requis pour la mise en service du mécanisme de réglage mécanique CK de Centork.

⚠ INFO: Pour les motorisations CK standard et CKR, l'action de fin de course requise (couple ou position) est déterminée par l'ensemble des contacts câblés au dispositif de réglage de commande – veuillez vous référer au plan du bornier de la motorisation et au câblage du site.

Réglage des limites de couple

- A Indicateur/Point de réglage
- B Vis de blocage de la came de couple
- C Point de réglage du couple d'ouverture
- D Point de réglage du couple de fermeture
- E Fixations réglées en usine

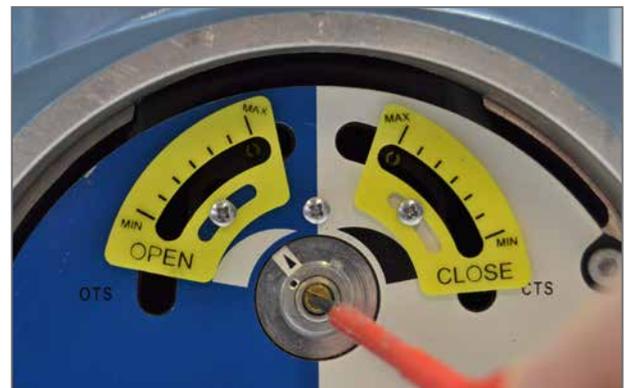
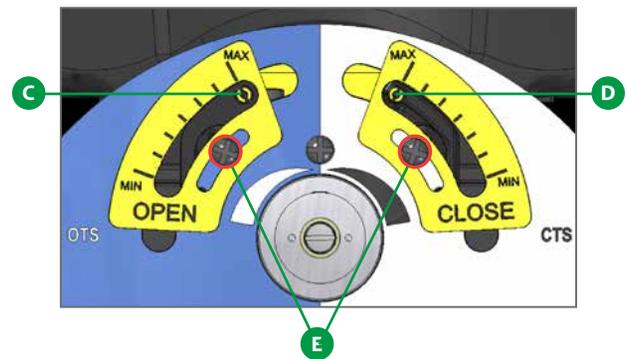
⚠ AVERTISSEMENT: Ne réglez pas les fixations ou la position des indicateurs de couple (en jaune). Ces éléments ont été configurés en usine et ne doivent en aucun cas être retirés.

- 1) Placez la vanne sur une position de mi-course et desserrez la vis de la came de couple de 1,5 tour à l'aide d'un tournevis plat.
- 2) Réglez chaque came de couple à la valeur souhaitée – entre 40% (min) et 100% (max) – en déplaçant la came à l'aide d'un tournevis au niveau du point de réglage.

⚠ AVERTISSEMENT: Pour éviter tout décalage dans la valeur de consigne au moment du réglage des limites de déclenchement du couple, assurez-vous que le tournevis reste perpendiculaire à la plaque du mécanisme de réglage.

- 3) Serrez la vis de blocage de la came de couple une fois que les deux limites de déclenchement du couple ont été configurées.

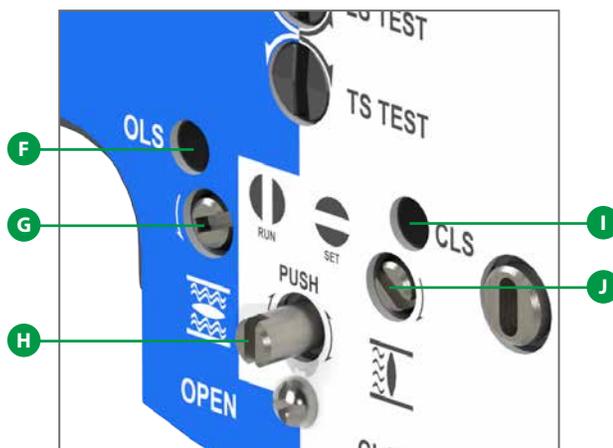
⚠ AVERTISSEMENT: Serrez la vis de blocage de la came de couple jusqu'à ce que la rondelle élastique soit complètement déformée sous la tête de la vis.



Mécanisme de réglage mécanique CK – Réglages de base

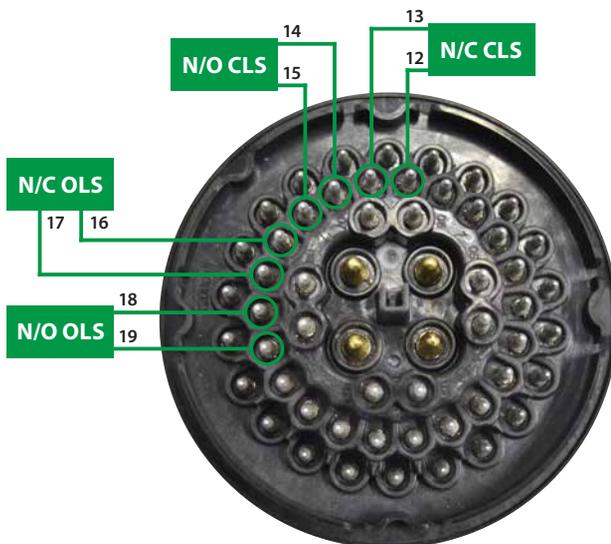
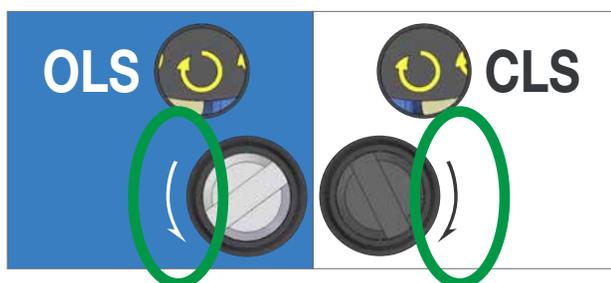
Réglage des limites de position

- F Fenêtre d'indication OLS
- G Vis de réglage OLS
- H Axe de transmission débrayable
- I Fenêtre d'indication CLS
- J Vis de réglage CLS



- 1) Placez la motorisation sur la position de fermeture de la vanne en utilisant le volant.
- 2) À l'aide d'un tournevis plat, appuyez sur l'axe de transmission débrayable et tournez-le pour le mettre en position «Set», comme indiqué sur la plaque du mécanisme de réglage.
- 3) La vis de réglage CLS peut maintenant être tournée pour enclencher le contact de fin de course de fermeture dans le mécanisme de réglage. La fenêtre d'indication CLS indique l'un des quatre symboles possibles. Veuillez vous référer à la figure 1 de la page 7 pour la direction.
- 4) En fonction d'où se trouve le mécanisme dans le cycle, il est possible que le contact soit abordé de la mauvaise direction. Dans ce cas, il est nécessaire de se déplacer vers la limite et de l'aborder dans la bonne direction. Ceci évite de devoir remonter tout le mécanisme pour atteindre la position limite. La bonne direction pour aborder la limite est indiquée par la flèche située à côté de la vis de réglage.
- 5) Effectuez deux tests pour vérifier que le contact de fin de course de fermeture a été correctement enclenché.
 - a. Le contact avec la vis de réglage change sensiblement, offrant davantage de résistance mécanique au point de réglage du contact.
 - b. Utilisez un testeur de continuité sur les bornes appropriées – 12 & 13 pour la commande moteur et 14 & 15 pour l'indication des données – pour vérifier que le contact est enclenché.
- 6) À l'aide d'un tournevis plat, appuyez sur l'axe de transmission débrayable et tournez-le pour le mettre en position «Run», comme indiqué sur la plaque du mécanisme de réglage.
- 7) Tournez légèrement les vis de réglages CLS et OLS dans les deux directions pour réenclencher le mécanisme. Un clic se fait entendre, indiquant que la commande s'est réenclenchée et les vis de réglage ne bougent plus dans aucune des directions.

⚠ AVERTISSEMENT: Cette opération doit être effectuée pour éviter de perdre la limite au moment où la motorisation se déplacera.



CLS N/F – Contact de limite de fermeture normalement fermé (ouvert quand actif)

CLS N/O – Contact de limite de fermeture normalement ouvert (fermé quand actif)

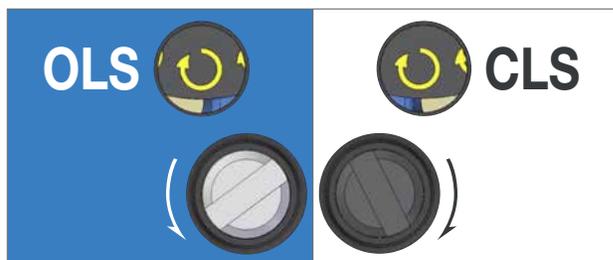
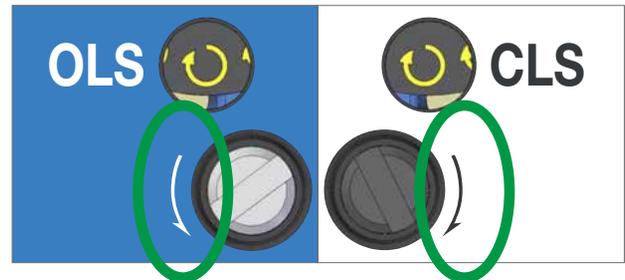
OLS N/F – Contact de limite d'ouverture normalement fermé (ouvert quand actif)

OLS N/O – Contact de limite d'ouverture normalement ouvert (fermé quand actif)

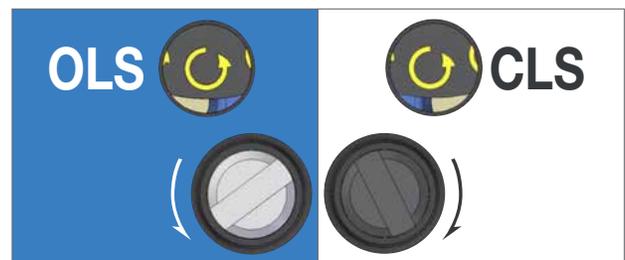
Mécanisme de réglage mécanique CK – Réglages de base

- 8) Placez la motorisation sur la position d'ouverture de la vanne en utilisant le volant.
- 9) À l'aide d'un tournevis plat, appuyez sur l'axe de transmission débrayable et tournez-le pour le mettre en position «Set», comme indiqué sur la plaque du mécanisme de réglage.
- 10) La vis de réglage OLS peut maintenant être tournée pour enclencher le contact de fin de course d'ouverture dans le mécanisme de réglage. La fenêtre d'indication OLS affiche un des quatre symboles possibles. Veuillez vous référer à la figure 1 ci-dessous pour la direction.
- 11) En fonction d'où se trouve le mécanisme dans le cycle, il est possible que le contact soit abordé de la mauvaise direction. Dans ce cas, il est nécessaire de se déplacer vers la limite et de l'aborder de la bonne direction. Ceci évite de devoir remonter tout le mécanisme pour atteindre la position limite. La bonne direction pour aborder la limite est indiquée par la flèche située à côté de la vis de réglage.
- 12) Effectuez deux tests pour vérifier que le contact de fin de course d'ouverture a été correctement enclenché.
 - a. Le contact avec la vis de réglage change sensiblement, offrant davantage de résistance mécanique au point de réglage du contact.
 - b. Utilisez un testeur de continuité sur les bornes adéquates – 16 & 17 pour la commande moteur et 18 & 19 pour l'indication des données – pour vérifier que le contact est enclenché.
- 13) À l'aide d'un tournevis plat, appuyez sur l'axe de transmission débrayable et tournez-le pour le mettre en position «Run», comme indiqué sur la plaque du mécanisme de réglage.
- 14) Tournez légèrement les vis de réglage OLS et CLS dans les deux directions pour réenclencher le mécanisme. Un clic se fait entendre indiquant que la commande s'est réenclenchée et les vis de réglage ne bougent plus dans aucune des directions.

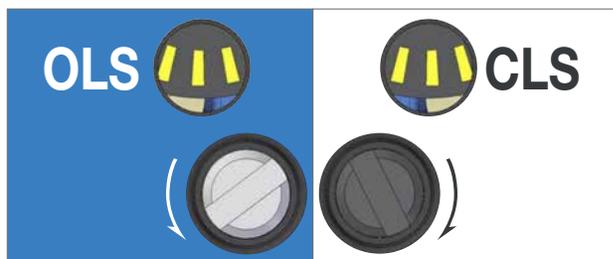
⚠ AVERTISSEMENT: Cette opération doit être effectuée pour éviter de perdre la limite au moment où la motorisation se déplacera.



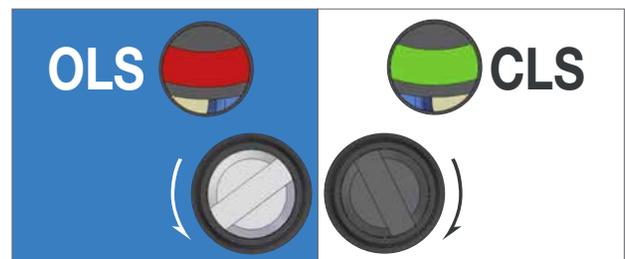
Tournez l'arbre de réglage OLS/CLS dans le sens horaire.



Tournez l'arbre de réglage OLS/CLS dans le sens antihoraire.



Tournez l'arbre de réglage OLS/CLS dans le sens indiqué près de l'entrée de l'arbre.



Le point de réglage de fin de course est proche ou atteint.

Figure 1.

Contacts supplémentaires CK – Test des contacts

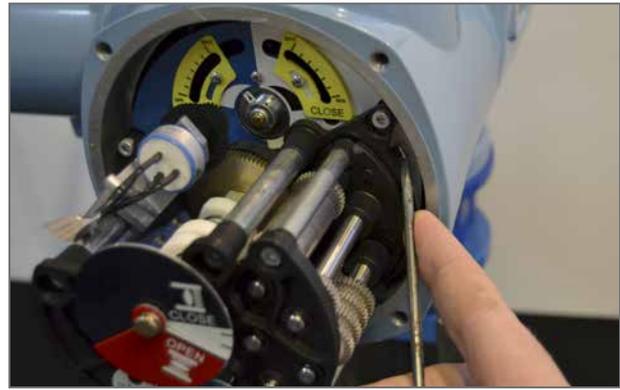
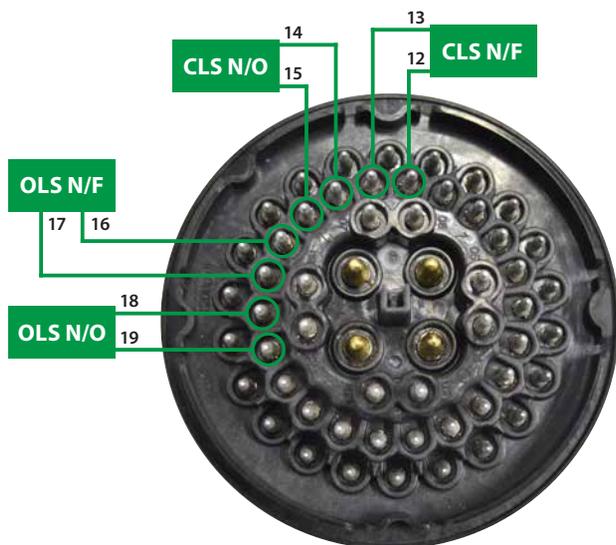
Test des contacts pour le retour d'indication

⚠ AVERTISSEMENT : Isolez l'alimentation principale de la motorisation et retirez le connecteur.

- 1) Dévissez les quatre vis de fixation situées sur le couvercle du mécanisme de réglage et retirez le couvercle pour dévoiler le mécanisme de réglage.
- 2) Vérifiez que les contacts de couple et de fin de course fonctionnent en mesurant les bornes correspondantes sur la prise (voir ci-dessous)

Il est impossible de tester un contact qui est déjà actionné par le mécanisme (par exemple, aux limites de course). Pour vous assurer que tous les contacts sont correctement testés, placez la motorisation sur une position de mi-course et vérifiez qu'aucun contact n'est actif avant de commencer la procédure de test.

- 3) Testez les contacts de position dans les deux sens en utilisant le levier LS TEST situé sur le côté droit de l'unité, entre le module de l'indicateur local et le mécanisme de réglage mécanique (vers le bas pour ouvrir, vers le haut pour fermer)
- 4) Placez un testeur de continuité sur les paires de bornes suivantes pour tester chaque fonction individuellement.



CLS N/F – Contact de limite de fermeture normalement fermé (ouvert quand actif)

CLS N/O – Contact de limite de fermeture normalement ouvert (fermé quand actif)

OLS N/F – Contact de limite d'ouverture normalement fermé (ouvert quand actif)

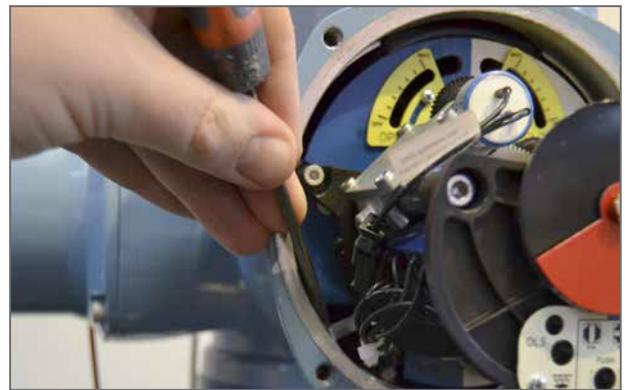
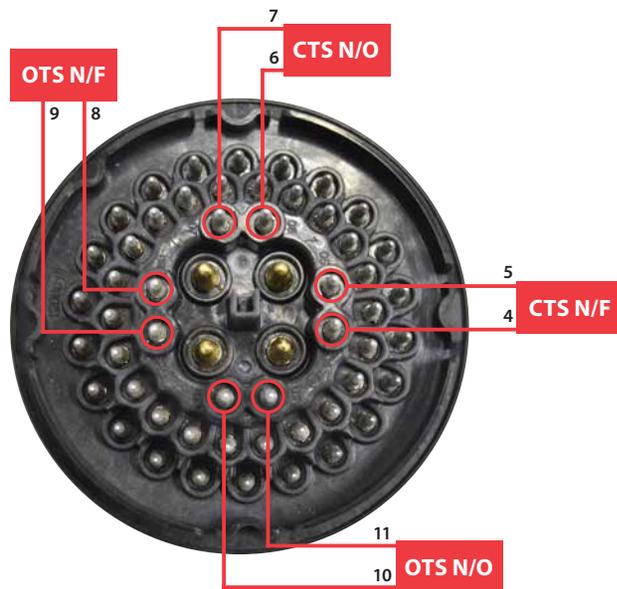
OLS N/O – Contact de limite d'ouverture normalement ouvert (fermé quand actif)

⚠ INFO: Il est important de reconnaître l'orientation de la prise au moment d'effectuer les diagnostics des fonctions de la motorisation. Le point de repère central «U» sert de référence d'orientation pour cette procédure de test.

Contacts supplémentaires CK – Test du mécanisme de réglage

Test des contacts d'indication (suite)

- 5) Testez les limiteurs de course dans les deux sens en utilisant le levier TS TEST situé sur le côté gauche de l'unité entre le module de l'indicateur local et le mécanisme de réglage mécanique (vers le bas pour ouvrir, vers le haut pour fermer).
- 6) Utilisez un testeur de continuité sur les paires de bornes suivantes pour tester chaque fonction individuellement.



CTS N/F – Contact du couple de fermeture normalement fermé (ouvert quand ouvert)

CTS N/O – Contact du couple de fermeture normalement ouvert (fermé quand actif)

OTS N/F – Contact du couple d'ouverture normalement fermé (ouvert quand actif)

OTS N/O – Contact du couple d'ouverture normalement ouvert (fermé quand actif)

⚠ INFO: Il est important de reconnaître l'orientation de la prise au moment d'effectuer les diagnostics des fonctions de la motorisation. Le point de repère central «U» sert de référence d'orientation pour cette procédure de test.

Contacts supplémentaires CK – Réglages de base

Une clé Allen (hexagonale) de 5mm et un tournevis plat de 0,8 x 4mm avec une tige d'au moins 120mm sont requis pour la mise en service du mécanisme de réglage mécanique CK Centork. Une lampe torche peut être nécessaire dans les environnements faiblement éclairés.

Réglage des limites de couple

Les limites de couple peuvent être configurées en utilisant la méthode préalablement décrite dans ce manuel, au début de la section Réglages de base. L'accès aux réglages de couple est toujours possible lorsque le module de l'indicateur local est installé.

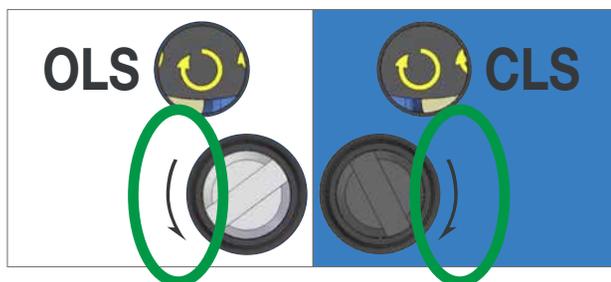
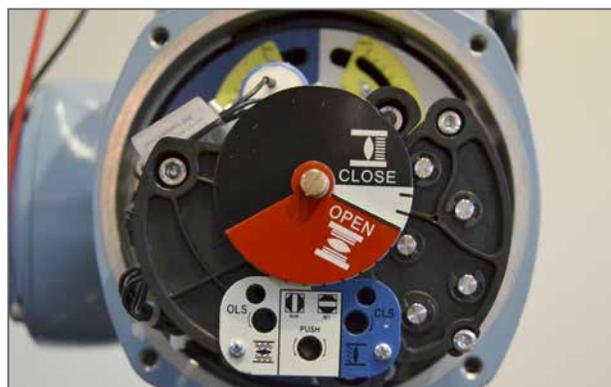
Réglage des limites de position

Les limites de position peuvent être réglées avec le module de l'indicateur local en place. Les fenêtres d'indication et les vis de réglage OLS/CLS sont accessibles via les trous identifiés sur le châssis de l'indicateur local.

⚠ AVERTISSEMENT: Il est important de retirer le potentiomètre (si présent) de l'arbre de transmission avant de configurer les limites de position. Veuillez vous référer à la section Réglage du potentiomètre, étapes 1 et 2 pour les instructions sur le réglage de ce composant.

- 1) Placez la motorisation sur la position de fermeture de la vanne en utilisant le volant.
- 2) À l'aide d'un tournevis plat, appuyez sur l'axe de transmission débrayable et tournez-le pour le mettre en position «Set», comme indiqué sur la plaque de l'indicateur local.
- 3) La vis de réglage CLS peut maintenant être tournée pour enclencher le contact de fin de course de fermeture dans le mécanisme de réglage. La fenêtre d'indication CLS indique un des quatre symboles possibles. Veuillez vous référer à la figure 2 de la page 11 pour la direction.
- 4) En fonction d'où se trouve le mécanisme dans le cycle, il est possible que le contact soit abordé de la mauvaise direction. Dans ce cas, il est nécessaire de se déplacer vers la limite et de l'aborder dans la bonne direction. Ceci évite de devoir remonter tout le mécanisme pour atteindre la position limite. La bonne direction pour aborder la limite est indiquée par la flèche située à côté de la vis de réglage.
- 5) Effectuez deux tests pour vérifier que le contact de fin de course de fermeture a été correctement enclenché.
 - a. Le contact avec la vis de réglage change sensiblement, offrant davantage de résistance mécanique au point de réglage du contact.
 - b. Utilisez un testeur de continuité sur les bornes appropriées – 12 & 13 pour la commande moteur et 14 & 15 pour l'indication des données – pour vérifier que le contact est enclenché.
- 6) À l'aide d'un tournevis plat, appuyez sur l'axe de transmission débrayable et tournez-le pour le mettre en position «Run», comme indiqué sur la plaque de l'indicateur local.
- 7) Tournez légèrement les vis de réglage CLS et OLS dans les deux directions pour réenclencher le mécanisme. Un clic se fait entendre indiquant que la commande s'est réenclenchée et les vis de réglage ne bougent plus dans aucune des directions.

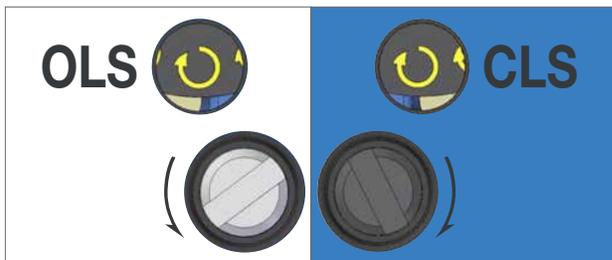
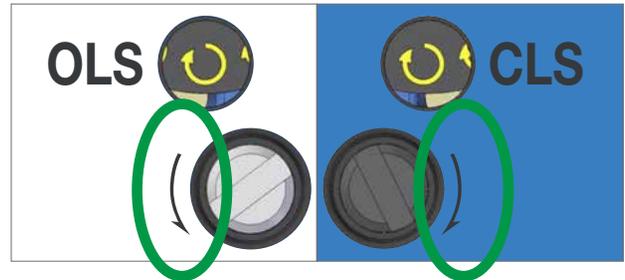
⚠ AVERTISSEMENT: Cette opération doit être effectuée pour éviter de perdre la limite au moment où la motorisation se déplacera.



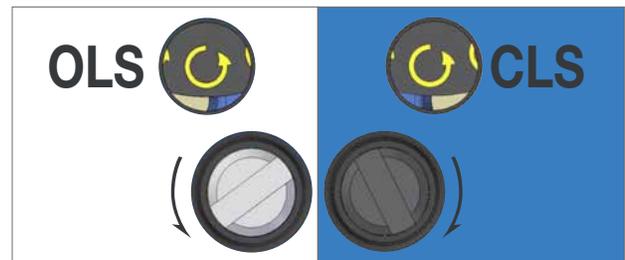
Contacts supplémentaires CK – Réglages de base

- 8) Placez la motorisation sur la position d'ouverture de la vanne en utilisant le volant.
- 9) À l'aide d'un tournevis plat, appuyez sur l'axe de transmission débrayable et tournez-le pour le mettre en position «Set», comme indiqué sur la plaque de l'indicateur local.
- 10) La vis de réglage OLS peut maintenant être tournée pour enclencher le contact de la limite d'ouverture dans le mécanisme de réglage. La fenêtre d'indication OLS affiche l'un des quatre symboles possibles. Veuillez vous référer à la figure 2 pour la direction.
- 11) En fonction d'où se trouve le mécanisme dans le cycle, il est possible que le contact soit abordé de la mauvaise direction. Dans ce cas, il est nécessaire de se déplacer vers la limite et de l'aborder dans la bonne direction. Ceci évite de devoir remonter tout le mécanisme pour atteindre la position limite. La bonne direction pour aborder la limite est indiquée par la flèche située à côté de la vis de réglage.
- 12) Effectuez deux tests pour vérifier que le contact de fin de course d'ouverture a été correctement enclenché.
 - a. Le contact avec la vis de réglage change sensiblement, offrant davantage de résistance mécanique au point de réglage du contact.
 - b. Utilisez un testeur de continuité sur les bornes appropriées – 16 & 17 pour la commande moteur et 18 & 19 pour l'indication des données – pour vérifier que le contact est enclenché.
- 13) À l'aide d'un tournevis plat, appuyez sur l'axe de transmission débrayable et tournez-le pour le mettre en position «Run», comme indiqué sur la plaque de l'indicateur local.
- 14) Tournez légèrement les vis de réglage OLS et CLS dans les deux directions pour réenclencher le mécanisme. Un clic se fait entendre indiquant que la commande s'est réenclenchée et les vis de réglage ne bougent plus dans aucune des directions.

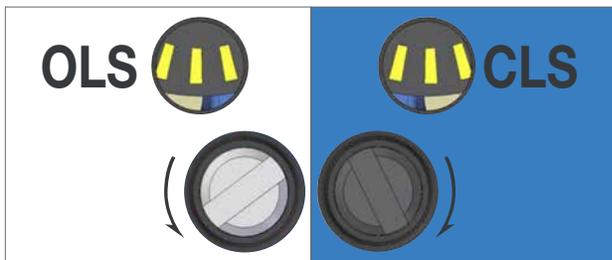
⚠ AVERTISSEMENT: Cette opération doit être effectuée pour éviter de perdre la limite au moment où la motorisation se déplacera.



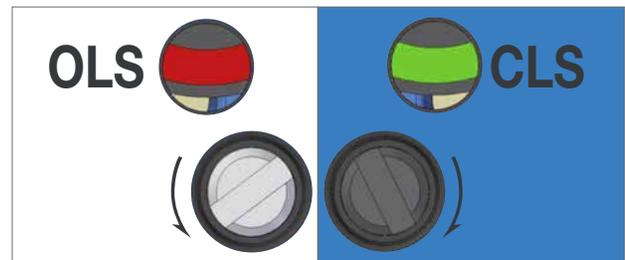
Tournez l'arbre de réglage OLS/CLS dans le sens horaire.



Tournez l'arbre de réglage OLS/CLS dans le sens antihoraire.



Tournez l'arbre de réglage OLS/CLS dans le sens indiqué près de l'entrée de l'arbre.



Le point de réglage de fin de course est proche ou atteint.

Figure 2.

Dispositif d'indication additionnel CK – Réglages de base

Réglage de l'indicateur local de position

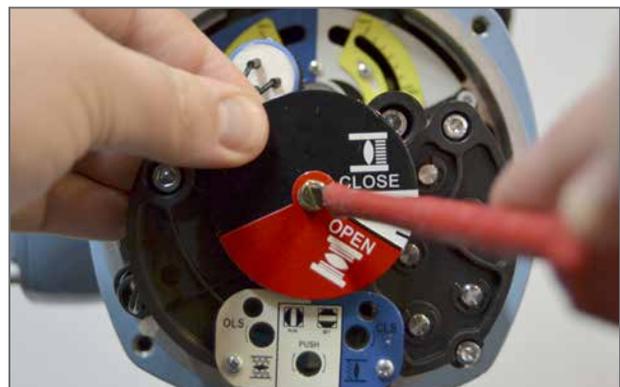
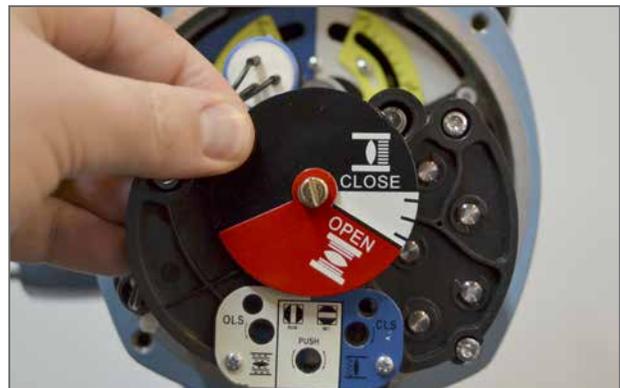
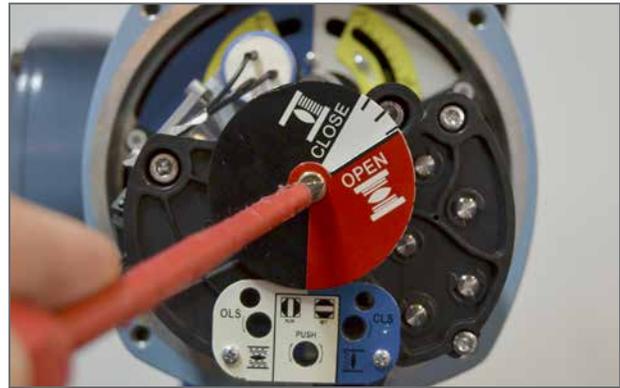
Le module de l'indicateur local comprend un disque d'indication local qui doit être réglé de manière à indiquer les limites d'ouverture et de fermeture. Des réducteurs à engrenages permettent de s'adapter à tous les types de course. Si davantage de tours sont requis, veuillez contacter Centork.

⚠ AVERTISSEMENT: Les limites de position de la motorisation doivent être configurées avant le réglage du disque d'indication.

⚠ AVERTISSEMENT: L'orientation du couvercle de l'indicateur local peut être ajustée à 360°, par tranche de 90°. Si cet ajustement est nécessaire, les instructions suivantes doivent être adaptées avec la même tranche et dans la même direction.

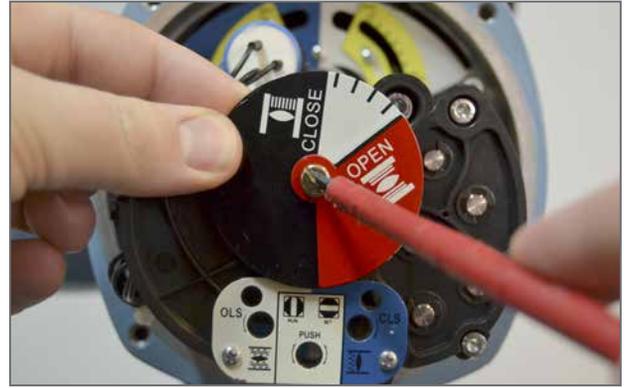
- 1) Placez la motorisation sur la limite de fermeture en utilisant la commande électrique ou le volant.
- 2) Desserrez la vis de fixation du disque d'indication d'un tour.
- 3) Pivotez le disque d'indication de manière à lire CLOSE (fermeture) horizontalement et maintenez le disque dans cette position.
- 4) Serrez la vis de fixation du disque d'indication jusqu'à ce que le disque d'indication soit fermement bloqué.

- 5) Vérifiez que la partie CLOSE (fermeture) est correctement alignée avec la flèche d'indication située sur le couvercle.



Dispositif d'indication additionnel CK – Réglages de base

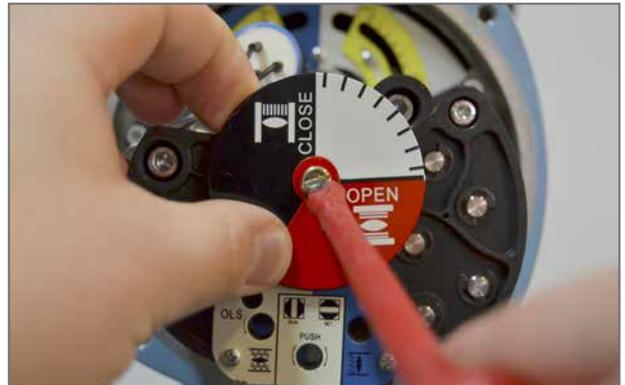
- 6) Placez la motorisation à la limite d'ouverture en utilisant la commande électrique ou le volant.



- 7) Desserrez la vis de fixation du disque d'indication d'un tour tout en tenant la partie CLOSE (fermeture) du disque d'indication.
- 8) Faites pivoter uniquement la partie rouge OPEN (ouverture) du disque de manière à lire OPEN horizontalement et maintenez ensuite les deux parties dans cette position.



- 9) Serrez la vis de fixation jusqu'à ce que le disque d'indication soit fermement bloqué.



- 10) Vérifiez que la partie OPEN (ouverture) est correctement alignée avec la flèche d'indication située sur le couvercle.



Dispositif d'indication additionnel CK – Réglages de base

Réglage des contacts intermédiaires

Le module de l'indicateur local peut être équipé de quatre contacts additionnels pour indiquer les positions intermédiaires configurables.

⚠ AVERTISSEMENT: Les limites de position de la motorisation doivent être configurées avant le réglage des contacts intermédiaires.

- 1) Placez la motorisation sur la position intermédiaire souhaitée en utilisant la commande électrique ou le volant.
- 2) Déplacez la came des contacts le long de l'arbre contre le ressort pour permettre à la came de tourner librement.
- 3) Faites tourner la came pour vous assurer que le contact fonctionne comme vous le souhaitez. Les contacts de position intermédiaire peuvent être fournis sous la forme de contacts normalement ouverts ou normalement fermés.
- 4) Vérifiez que le contact a été enclenché/désenclenché en mesurant la continuité des bornes correspondantes pendant le réglage de la came – veuillez vous référer au schéma de câblage de la motorisation et aux annotations (à droite) pour obtenir les informations adéquates.
- 5) Répétez les étapes 1 à 4 pour chaque contact de position intermédiaire.



IP4

IP3

IP2

IP1



Dispositif d'indication additionnel CK – Réglages de base

Réglage du potentiomètre

Le module de l'indicateur local peut inclure un potentiomètre pour un retour des indications de position à distance. Celui-ci peut fournir une sortie potentiomètre ou une sortie de position 4-20 mA via le CPT optionnel (Transmetteur de position réelle).

Le potentiomètre comprend quatre engrenages de tailles différentes qui permettent au potentiomètre à tour unique de se calibrer en fonction de la course totale de la vanne. Pour obtenir des informations sur le ratio adapté à votre application, veuillez contacter Centork.

⚠ AVERTISSEMENT: Les limites de position de la motorisation doivent être configurées avant le réglage du potentiomètre de l'indicateur local.

- 1) Dévissez la vis de blocage à l'aide d'une clé Allen (hexagonale) de 1,5mm.
- 2) Tournez le potentiomètre et séparez-le de l'engrenage de transmission.
- 3) Placez la motorisation à la limite de fermeture en utilisant la commande électrique ou le volant.
- 4) Connectez un appareil de mesure sur les bornes du potentiomètre – veuillez vous référer au schéma de câblage de la motorisation et au tableau des données de configuration du potentiomètre.
- 5) Faites tourner les engrenages du potentiomètre jusqu'à ce que la valeur de résistance requise soit atteinte.
- 6) Remplacez le potentiomètre sur le châssis de l'indicateur local et assurez-vous que les dents s'enclenchent correctement dans l'engrenage de position.

⚠ AVERTISSEMENT: Des précautions supplémentaires doivent être prises pour s'assurer que le bon engrenage du potentiomètre s'enclenche dans l'engrenage de transmission de la position.

- 7) Serrez la vis de blocage pour éviter tout mouvement du potentiomètre.
- 8) Placez la motorisation sur la limite d'ouverture en utilisant la commande électrique ou le volant.
- 9) Vérifiez que le potentiomètre indique la valeur de résistance requise.



Données de configuration du potentiomètre

Sens de la course	Valeur à la limite de fermeture	Valeur à la limite d'ouverture	Bornes de mesure
Horaire	Basse	Élevée	30 & 31
Horaire	Élevée	Basse	31 & 32
Antihoraire	Basse	Élevée	31 & 32
Antihoraire	Élevée	Basse	30 & 31

CK gamme

centork[®]
Développons l'avenir

États-Unis
tél +1 585 247 2304
fax +1 585 247 2308
email USASales@centork.com

Espagne
tél +34 943 316137
fax +34 943 223657
email Sales@centork.com

PUB111-003-01
Date de publication
05/15



www.centork.com

Au vu de son processus continu de développement de produits, Centork se réserve le droit de modifier les spécifications des produits sans avis préalable. Les données publiées peuvent être soumises à des changements. Pour accéder à la dernière version disponible, visitez notre site: www.centork.com
Centork est une marque déposée. Centork reconnaît toutes les marques enregistrées. La marque et les logos *Bluetooth*[®] sont des marques déposées de *Bluetooth SIG, Inc.* Toute utilisation par Centork de ces marques est effectuée sous licence. Version rédigée et publiée au Royaume-Uni par Centork.
POWJB0116