



### Installazione dell'operatore

Prima della descrizione dell'esatta sequenza operativa di installazione, elenchiamo alcune indicazioni generali che consigliamo di seguire passo per passo:

- 1 - Controllare che la struttura del cancello sia solida e che il sistema ruote/rotaia inferiore e rulli/guida superiore funzionino senza attriti eccessivi; inoltre che non vi siano oscillazioni laterali dell'anta nel suo movimento.
- 2 - Controllare manualmente che il movimento, durante tutta la corsa, avvenga senza punti di attrito o indurimenti.
- 3 - Installare sempre le battute di arresto dell'anta, onde evitare il pericolo di deragliamento.

A questo punto elenchiamo gli accessori necessari all'installazione (Fig. 3):

- 3.1 Operatore 746.
- 3.2 Angolari di bloccaggio operatore/piastra.
- 3.3 Distanziale per smorzamento urti e vibrazioni.
- 3.4 Piastra di fondazione.
- 3.5 Boccole distanziali.
- 3.6 Cremagliera (viene fornita in barre da 1 metro).
- 3.7 Rondella (3 x ogni m. di cremagliera).
- 3.8 Vite di fissaggio cremagliera (3 x m.).
- 3.9 Larnierini fine corsa.
- 3.10 Chiave speciale per viti coperchio.
- 3.11 Leva di sblocco e per la regolazione della frizione.

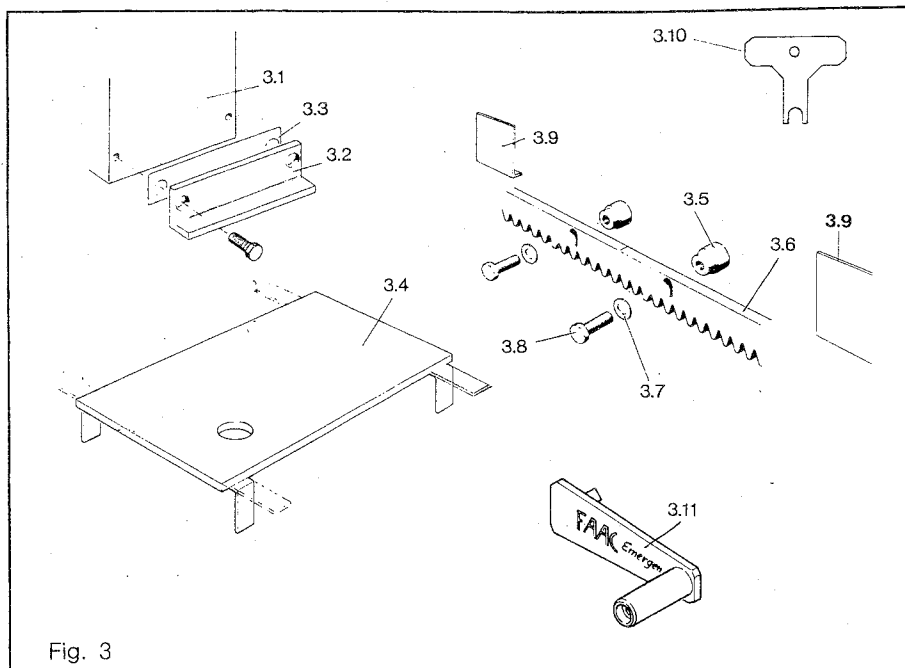


Fig. 3

### Sistema di guida per un cancello automatico

Ruote guida inferiori.

Dall'abbinamento tra ruota - rotaia dipende in massima parte la scorrevolezza del cancello. Le ruote possono avere la gola con profilo a V o profilo arrotondato: le prime sono accoppiate con rotaia costituita da un profilo angolare 50x50 mm.; le seconde devono essere abbinare ad una rotaia costituita da un tondino di acciaio diam. Ø 20 mm. **Per ridurre al minimo gli attriti di scorrimento utilizzare solamente due ruote.**

### Norme per l'installazione delle guide inferiori

La guida, sia nel caso di angolare che nel caso di tondino, va saldata ad un profilo a T di 60 mm. Per l'installazione della guida occorre operare come segue:

- murare il profilato a T, dopo averlo dotato degli appositi ancoraggi, in un basamento di cemento che deve essere esente da cedimenti al passaggio di automezzi;
- saldare la guida sul profilato a T con tratti di saldatura di 3-4 cm. ogni 14-15 cm. **Le saldature devono essere alternate sulle 2 parti della guida.**

In generale è da preferire il sistema a gola arrotondata perchè ha una maggiore scorrevolezza essendo minori gli attriti (un solo punto di contatto tra ruota-rotaia anzichè due) e la mantiene quasi inalterata nel tempo (poichè è inferiore l'usura della rotaia a tondino rispetto a quella a V).

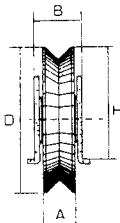
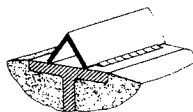


Fig. 4



Ruote con supporto, gola a V

D	A	B	H	cuscinetti	portata
100	22	32	85	uno	200 Kg.

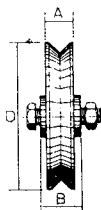
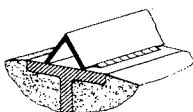


Fig. 5



Ruote con perno, gola a V

D	A	B		cuscinetti	portata
120	30	34		due	400 Kg.
160	32	44		due	400 Kg.

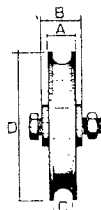
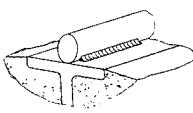


Fig. 6



Ruote gola arrotondata

D	A	B	C	cuscinetti	portata
120	30	31	20	due	400 Kg.
160	32	44	20	due	600 Kg.

### Rulli guida superiore (fig. 7-8-9)

I rulli guida superiori hanno la funzione di guidare perfettamente il cancello consentendo così sia un perfetto ingranamento tra la cremagliera del cancello ed il pignone del motoriduttore, sia un esatto posizionamento dei comandi di fine-corsa rispetto all'unità di controllo.

I rulli guida superiori devono essere, nel senso longitudinale rispetto al cancello, almeno 2 e la distanza minima tra gli stessi deve essere tassativamente non inferiore a 200 mm.

Nelle figure esempi di utilizzo dei rulli-guida superiori.

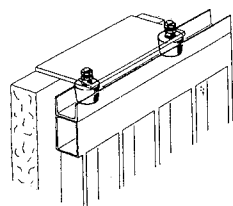


Fig. 7

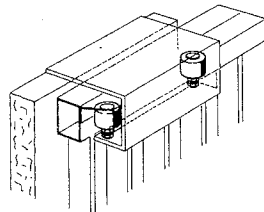


Fig. 8

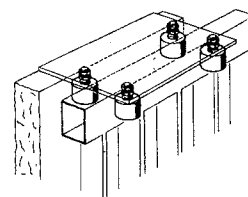


Fig. 9

**Piastra di fondazione (fig. 10-11)**

Per l'installazione della piastra di fondazione occorre operare come segue:

- eseguire gli scavi per gli ancoraggi della piastra di fondazione e per una guaina di plastica flessibile di diametro minimo di 20 mm., che consenta il passaggio dei cavi di collegamento tra il motoriduttore e l'alimentazione elettrica e gli accessori esterni; tener presente che la guaina deve essere inserita nel foro della piastra (fig. 10).
- murare, dopo aver piegato gli ancoraggi, la piastra di fondazione come da figura **rispettando tassativamente gli angoli e le misure** riportate; il cancello è considerato ad anta chiusa (fig. 11). Quando la struttura del cancello lo permette si raccomanda di murare la piastra su un basamento di cemento all'altezza di 50 mm. Le quote di 155 mm. per l'installazione A e di 225 mm per l'installazione B sono da considerarsi come minime per permettere un perfetto ingranamento tra pignone e cremagliera. Durante la posa in opera controllare scrupolosamente e ripetutamente la **perfetta orizzontalità** della piastra con l'ausilio di una livella.

Per ragioni di sicurezza è bene che il motoriduttore o l'anta in posizione tutta aperta, non sporgano oltre il muro (cioè nella zona di luce del cancello). Inoltre il tratto G deve essere di lunghezza sufficiente per permettere il montaggio corretto dei rulli guida superiori.

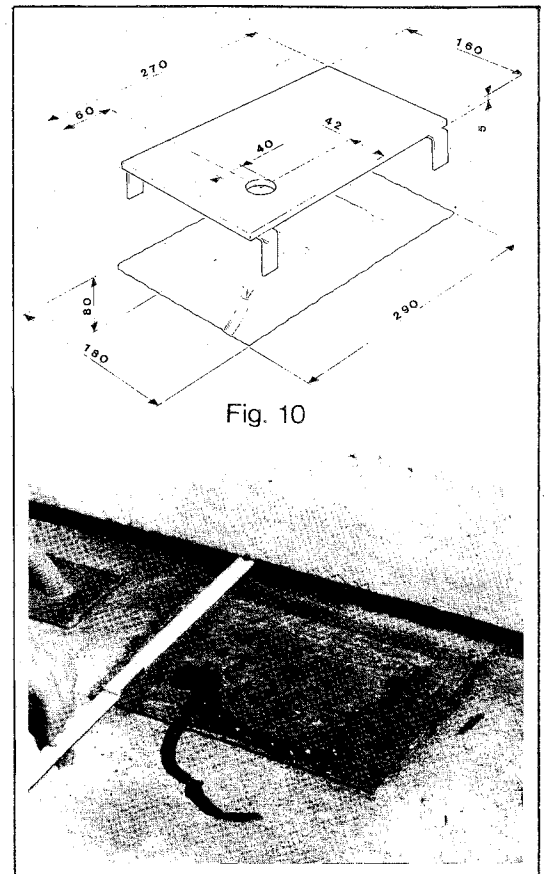


Fig. 10

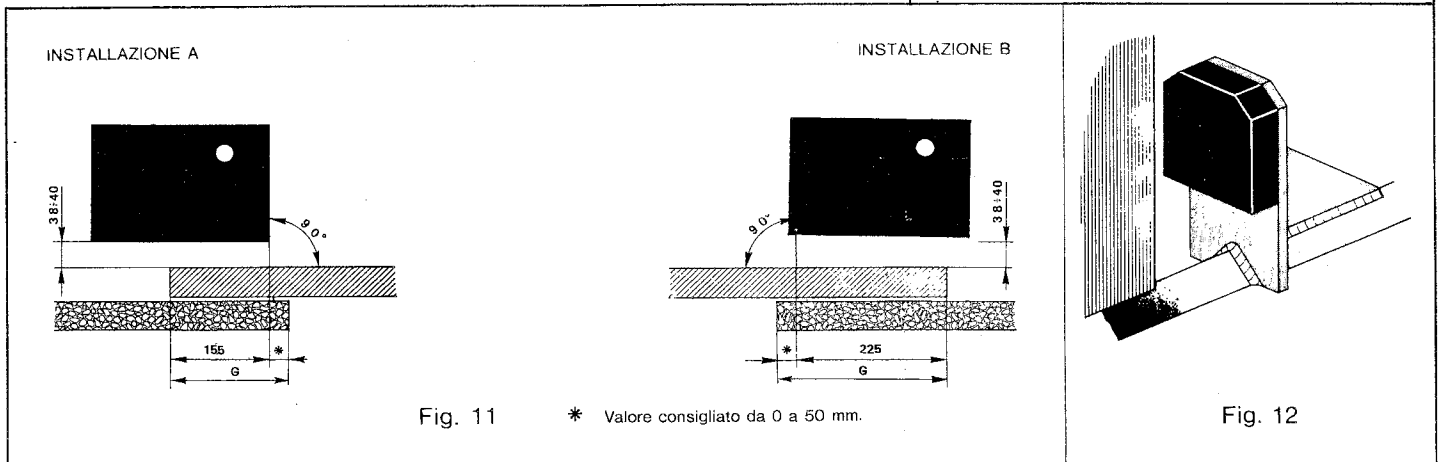


Fig. 11

\* Valore consigliato da 0 a 50 mm.

Fig. 12

**Arresto di sicurezza (fig. 12)**

Si raccomanda di installare, circa 2 cm. oltre il normale punto di fine corsa in apertura del cancello, un arresto di sicurezza; ovviamente la battuta di chiusura, funge anche da arresto di sicurezza. L'arresto in oggetto deve essere **saldamente fissato al suolo o alla guida inferiore del cancello**.

**Funzionamento manuale**

Si hanno due diversi modi di agire:

**Versione con sblocco a chiave (fig. 13-14)**

- inserire la chiave e ruotarla
- girare il tappo a chiave di circa 140° in senso orario fino a battuta

**Versione con leva (fig. 15-16)**

- togliere il tappo di protezione in gomma
- inserire la leva fornita a corredo
- ruotare la leva di circa 140° in senso orario fino a battuta
- rimontare il tappo di protezione in gomma.

Per ribloccare operare come segue:

- ruotare lo sblocco a chiave o la leva di circa 140° in senso antiorario fino a battuta
- **muovere manualmente l'anta fin tanto che non si ha il suo arresto**; a questo punto si è nuovamente innestato il motoriduttore e l'anta o il pignone non devono più muoversi manualmente.

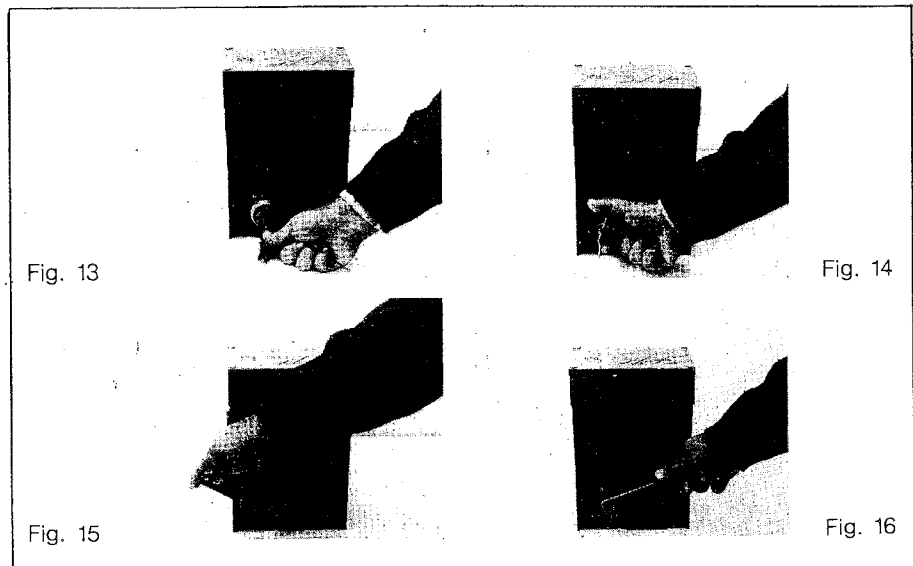


Fig. 13

Fig. 14

Fig. 15

Fig. 16

### Installazione del motoriduttore

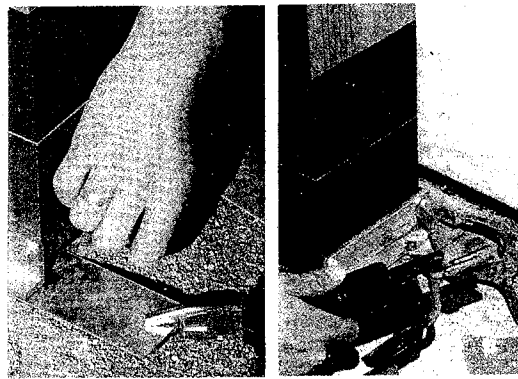
Per rendere più agevole la successiva registrazione della distanza cremagliera/pignone si consiglia di agire come segue:

- Disporre due piastrine di spessore 1,5 mm. sotto gli angolari ad "L" del motoriduttore in modo da mantenerlo sollevato in modo uniforme (fig. 17A).
- Bloccare con punti di saldatura gli angolari di fissaggio (già assemblati al motoriduttore), alla piastra di fondazione (fig. 17B).

I punti di saldatura e le piastrine di spessoramento a cremagliera montata, dovranno poi essere rimossi per ottenere l'esatta distanza pignone/cremagliera (vedi oltre).

Rispettare tassativamente le quote riportate in fig. 18 tenendo presente che la misurazione dell'angolo va effettuata sul **corpo del motoriduttore** (fig. 19).

N.B. prima di procedere all'installazione far passare i cavi di collegamento all'interno del motoriduttore attraverso l'apposito condotto.



A

Fig. 17

B

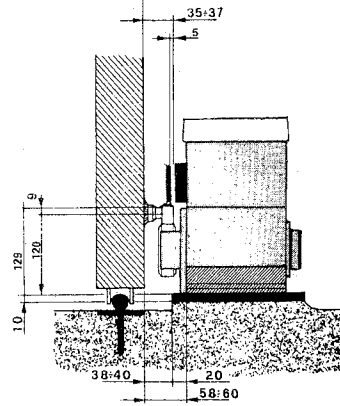
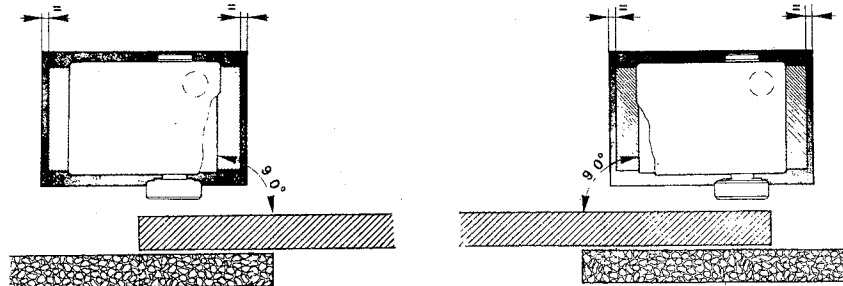


Fig. 18



A

Fig. 19

B

### Montaggio cremagliera

Sbloccare il motoriduttore come descritto sopra e portare l'anta in apertura completa. Montare distanziali, rondelle e viti sui tratti di cremagliera (fig. 20). Le viti devono andare a battuta dentro l'asola dalla parte opposta alla dentatura.

- Appoggiare al pignone un elemento di cremagliera in corrispondenza del 1° distanziale e segnare la posizione (fig. 21).
- Fissare l'elemento di cremagliera all'anta con un morsetto.
- Spostando manualmente il cancello portare in corrispondenza del pignone il 3° distanziale (fig. 22). Controllare che il primo distanziale sia allineato al riferimento fatto e fissarli entrambi con un punto di saldatura (fig. 23). A questo punto anche il distanziale centrale può essere saldato.
- Accostare al 1°, un secondo elemento di cremagliera; affinché i 2 elementi risultino correttamente posizionati (dentatura in fase), si consiglia di utilizzare uno spezzone di cremagliera lungo circa 150 mm. bloccandolo in via provvisoria con dei morsetti (fig. 24).

Spostando manualmente il cancello portare in corrispondenza del pignone il 3° distanziale del 2° elemento di cremagliera e fissare al cancello i 3 distanziali con punti di saldatura (fig. 25). Ripetere l'operazione sopra descritta per tutti i rimanenti elementi di cremagliera da montare. Saldare accuratamente i distanziali al cancello (per comodità si può smontare la cremagliera punzonando però accuratamente ogni elemento per poterlo poi rimontare nell'esatto ordine, posizione e verso iniziali).

Tutta la cremagliera va ora alzata di 1,5 mm. onde evitare che il peso del cancello gravi sul pignone. Occorre quindi rimuovere i punti di saldatura e le piastrine da 1,5 mm. di spessore da sotto gli angolari, come visibile in fig. 26 e quindi saldare nuovamente gli angolari alla piastra di fondazione in modo definitivo (rispettando le quote delle fig. 18 e 19). Gli angolari devono appoggiare completamente sulla piastra.

Il gioco cremagliera-pignone è da verificare, nel caso di cancello nuovo, dopo alcuni mesi dall'installazione. Controllare che la cremagliera lavori sul centro del pignone per tutta la sua lunghezza, in caso contrario adattare la lunghezza dei distanziali interessati. Serrare a fondo tutte le viti (fig. 27).

N.B.: Non saldare assolutamente gli elementi di cremagliera né ai distanziali, né tra di loro.

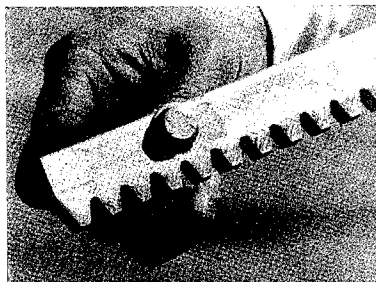


Fig. 20

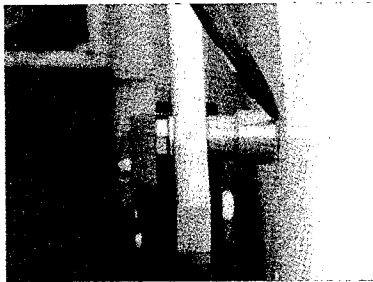


Fig. 21

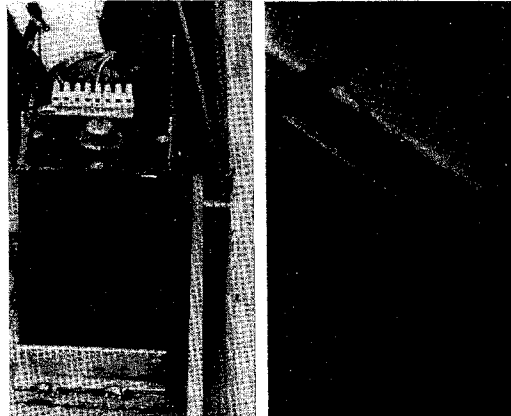


Fig. 22

Fig. 23

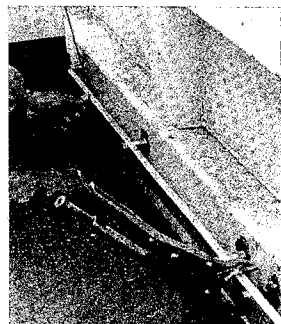


Fig. 24

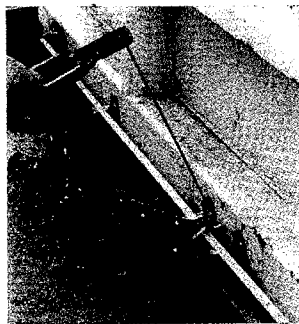


Fig. 25

### Impianto elettrico 746

In fig. 28 è visibile lo schema generale di collegamento elettrico: questo consiste nel collegare all'operatore, l'alimentazione (220V ± 10%, 50-60 Hz) e i vari accessori.

Allo scopo consigliamo di:

- collegare a terra sia l'impianto che il cancello;
- proteggere l'impianto con un interruttore differenziale da 16A con soglia a 0.03A.



Fig. 26

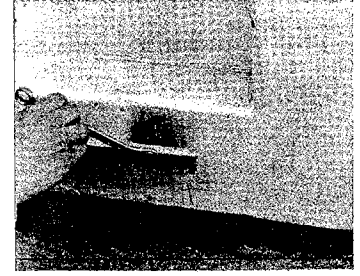


Fig. 27

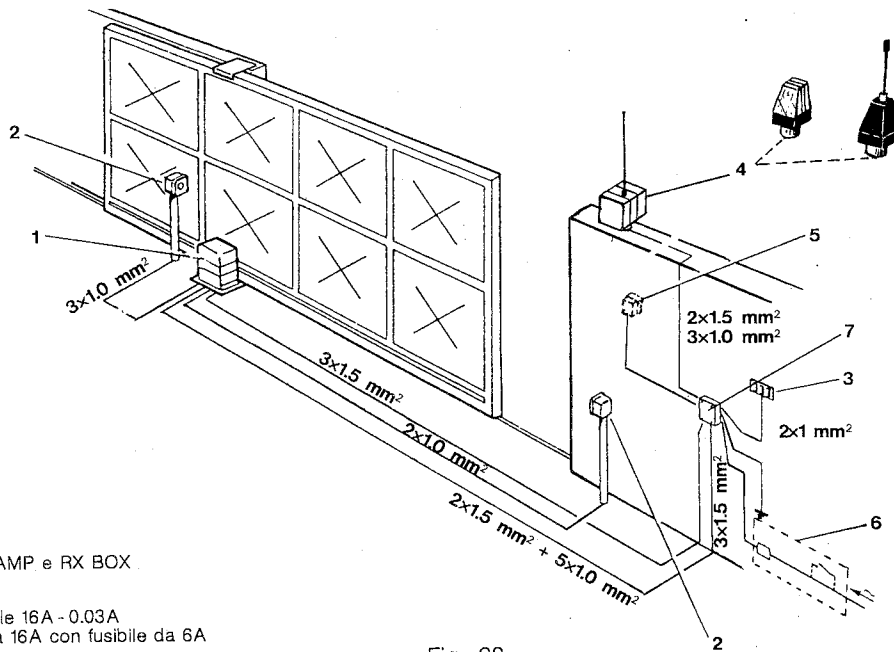


Fig. 28

1 - 746

2 - Fotoswitch

3 - T10

4 - FAAC LAMP / MINILAMP e RX BOX

5 - T10

6 - Interruttore differenziale 16A - 0.03A oppure interruttore da 16A con fusibile da 6A

7 - Scatola di derivazione

### Collegamenti elettrici (fig. 29)

Alla morsettiera dell'apparecchiatura sono già collegati i cavi del motore e dei fine corsa: lo schema indica come collegare le sicurezze, il lampeggiatore ed i vari datori di impulso (radiocomando e/o pulsante di apertura ecc.). La descrizione dei componenti dell'apparecchiatura è la seguente:

P1 = selezione logica

TR1 = regolazione frenatura

TR2 = regolaz. pausa 2" ÷ 30"

DL1 = spia alimentazione

DL2 = spia fine corsa chiusura

DL3 = spia fine corsa apertura

DL2, DL3 = Accessi - f.c. non impegnato

DL2, DL3 = Spenti - f.c. impegnato

RL1 = relé freno

RL2 = relé chiusura

RL3 = relé apertura

C = condensatore 25 MF, 250 V

F1 = 5 A

F2 = 1 A

PA = pulsante apertura

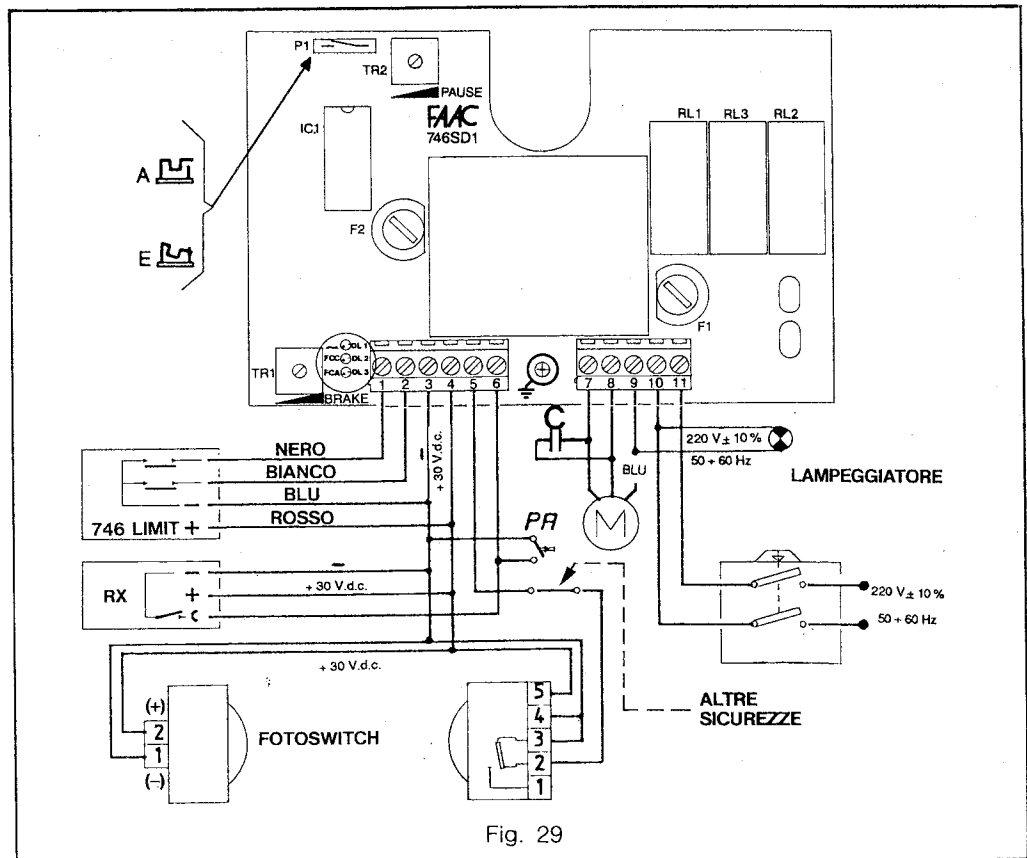


Fig. 29

### Verifica del senso di rotazione

Disporre manualmente il cancello in posizione semiaperta e alimentare l'apparecchiatura elettronica. Inviare un impulso tramite il radiocomando, l'anta deve aprirsi; in caso contrario invertire i fili marrone e nero del motore. Onde evitare il possibile urto in finecorsa, appena visto il senso di marcia del cancello, inviare un secondo impulso per fermarlo.

### Messa a punto dei fine corsa (fig. 30)

L'arresto del cancello a fine corsa, sia in apertura che in chiusura è comandato da sensori di prossimità di tipo induttivo, assemblati al motoriduttore e azionati da una coppia di lamierini (uguali) che vanno fissati alla parte superiore della cremagliera (uno all'inizio e uno alla fine) rispettando la quota riportata in fig. 18. In senso longitudinale i lamierini vanno posizionati in modo che inizino ad interessare il campo elettromagnetico delle unità di controllo quando il cancello dista ancora circa 50 mm. dal punto di arresto della normale corsa di funzionamento, questo per evitare che la frenatura del cancello avvenga in uno spazio troppo limitato sottoponendo l'intero meccanismo a sollecitazioni eccessive. Tale distanza è richiesta anche dalle norme di sicurezza.

	INSTALLAZ. SINISTRA		INSTALLAZ. DESTRA	
	tipo finecorsa	morsetto su app.	tipo finecorsa	morsetto su app.
FINECORSO B cavo bianco	CHIUSURA	2	APERTURA	1
FINECORSO N cavo nero	APERTURA	1	CHIUSURA	2

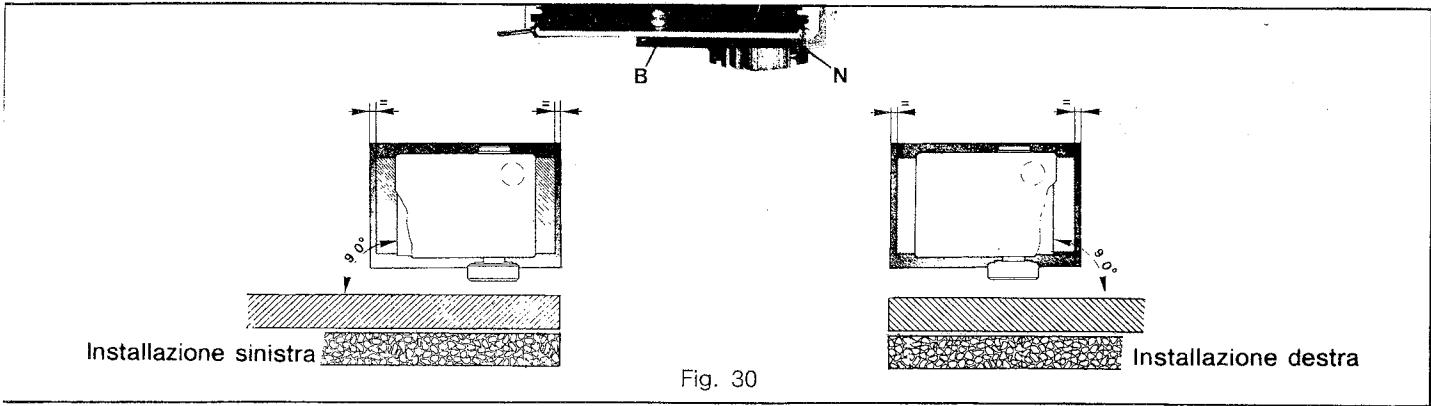


Fig. 30

Dalla tabella e da fig. 30 è possibile controllare se il collegamento dei finecorsa (precablati) è esatto per l'installazione che si sta eseguendo. Così come è cablato, (fig. 29) è idoneo per una installazione sinistra. Qualora si esegua una installazione destra occorre invertire i fili nero e bianco (morsetto 1 e 2) del finecorsa.

Per posizionare i lamierini si procede come segue:

Portare manualmente il cancello sul punto di arresto in apertura della normale corsa di funzionamento e far scorrere il lamierino nel senso dell'apertura, sulla parte superiore della cremagliera fino ad interrompere il fine corsa di apertura (fig. 31 e 32). La distanza del lamierino dal fine corsa è data in fig. 18 (5 mm).

Appena il led relativo al finecorsa di apertura DL3 si spegne, fermare il lamierino; questo è il punto di intervento del fine corsa.

Per permettere una frenatura graduale (max 5 cm.) si porta ancora avanti (direzione apertura) il lamierino (per circa 45 mm.) in questo punto si fissa il lamierino con un punto di saldatura alla cremagliera (fig. 32).

Si ripete la stessa cosa per il fine corsa di chiusura led DL2 (anche qui va anticipato il lamierino per tener conto dello spazio di frenatura; lo spostamento, dopo l'intervento del fine corsa, va fatto chiaramente nella direzione di chiusura).

N.B. Led acceso: fine corsa non impegnato (lamierino non in posizione)  
Led spento: finecorsa impegnato (lamierino in posizione).

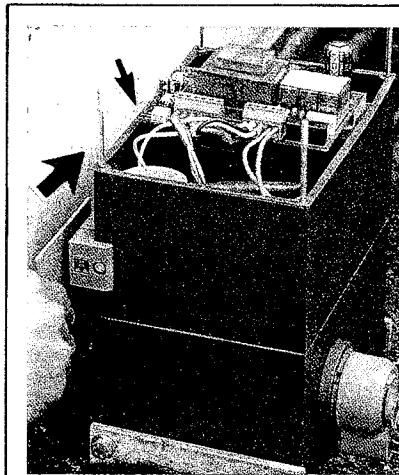


Fig. 31



Fig. 32

### Procedimento semplificato per posizionamento lamierini

Un metodo più approssimativo, ma semplificato è il seguente:

- Definire il fine corsa apertura e chiusura come sopra.
- Portare manualmente il cancello nel punto di arresto in apertura della normale corsa di funzionamento e fissare il lamierino di fronte e centrato rispetto alla tacca del fine corsa di apertura (fig. 33).
- Ripetere lo stesso per il fine corsa di chiusura.

### Verifica dell'intervento dei fine corsa

Predisporre il motoriduttore per il funzionamento manuale (blocco disinserito).

Dare tensione all'impianto e dare un impulso col radiocomando: il motore gira nel senso di apertura (il cancello resta fermo essendo il pignone sbloccato rispetto al motore elettrico). Portando manualmente il cancello in apertura, l'intervento del fine corsa deve interrompere il funzionamento del motoriduttore.

Se tutto va bene e anche la posizione dei lamierini è corretta (a meno dei 45 mm. di anticipo) si può procedere al loro fissaggio definitivo. In caso contrario occorre ripetere le operazioni precedenti con più accuratezza.

Per la regolazione della frenatura si deve agire sulla vite Tr (fig. 29).

La rotazione della vite in senso orario diminuisce la distanza di frenata (frenata più rapida).

Anche regolandolo al minimo, il dispositivo di freno è tarato per non superare mai i 50 mm. di spazio di frenatura.

### ATTENZIONE:

Nel definire la posizione di arresto del cancello nella normale corsa di funzionamento in apertura e chiusura, nel posizionare i lamierini e nel regolare il trimmer freno occorre tener presente che per nessun motivo il cancello deve sbattere contro gli arresti di apertura o di chiusura ma deve fermarsi almeno ad alcuni millimetri da essi.

(L'urto contro gli arresti meccanici può bloccare il motore e interrompere così il normale funzionamento del motoriduttore).

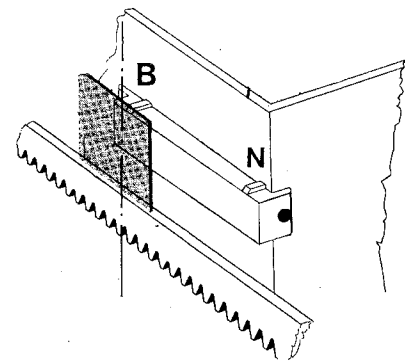


Fig. 33

### Collegamenti delle fotocellule (fig. 29)

Collegare come da fig. le fotocellule ai morsetti 3-4-5.

### Collegamenti di altre sicurezze

Collegare le altre sicurezze con il contatto in serie come da figura.

#### ATTENZIONE:

Nel caso in cui non si colleghino dei dispositivi di sicurezza ponticellare i morsetti 3 e 5.

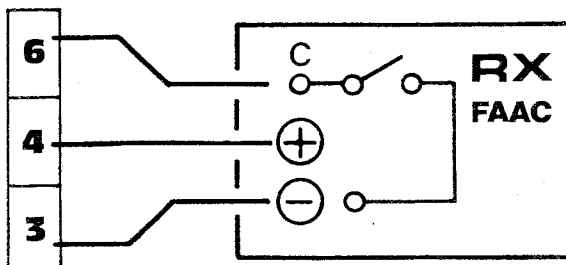


Fig. 34

### Collegamento del circuito lampeggiatore (fig. 29)

Il circuito del lampeggiatore deve essere collegato ai morsetti 9-10 dell'apparecchiatura elettronica.

### Collegamento ricevente del radiocomando (fig. 34/35)

Nel caso si intenda collegare la ricevente del radiocomando all'apparecchiatura, lo schema di collegamento varia a seconda del tipo di radiocomando da utilizzare.

Sono previste 2 possibilità di alimentazione, cioè 30 V.c.c. max o 24 V.c.a.; con 30 V.c.c. max si ha:

C = morsetto normale aperto del relé

+ = morsetto positivo

- = morsetto negativo

N. Morsetto riceventi	TIPO DI RICEVENTE			
	R 300 (330 MHz)	R 31 (27 MHz)	R 40 (40 MHz)	R 70 (173 MHz)
1	C	+	+	C
2		-	-	+
3	+	C	C	-
4	-			
5				

(C) = contatto svincolato

Fig. 35

### Codificazione radiocomando

Impostare sia sulla ricevente, sia sulla trasmittente, lo stesso codice, utilizzando gli appositi microinterruttori (vedere le istruzioni della ricevente).

### Installazione dell'antenna accordata

La ricevente del radiocomando (36.1), fig. 36, può essere alloggiata all'interno dell'apposito contenitore (36.2). Qualora venga utilizzata l'antenna accordata, collegare alla morsettiera della ricevente (36.3), al posto del cavetto dell'antenna, l'apposito connettore (36.4) dotato di viti di fissaggio per la base dell'antenna (36.5) e quindi inserire la ricevente nel contenitore e fissare la base dell'antenna (36.5) alla vite (36.4).

Qualora non venga installata l'antenna accordata fig. 37, si può mantenere il cavetto nella sua lunghezza originale che fuoriesca dal contenitore ricevente, che dovrà essere disposto in luogo idoneo alla ricezione del segnale.

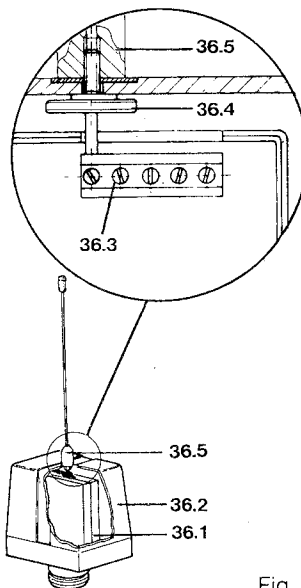


Fig. 36

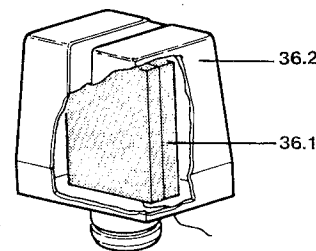


Fig. 37

### Ulteriori dispositivi collegabili all'apparecchiatura

#### Pulsante di apertura

Se fosse richiesta l'installazione di uno o più pulsanti di apertura, è necessario collegarli in parallelo al ricevitore del radiocomando (3 e 6, fig. 29).

#### Costa pneumatica di sicurezza

Se venisse richiesta l'installazione di una costa pneumatica di sicurezza, essa dovrà essere collegata ai morsetti 3 e 5 della morsettiera dell'apparecchiatura (vedere fig. 29). Se sono presenti anche le fotocellule il collegamento va fatto come in fig. 29 ("altre sicurezze").

### Regolazione della coppia motrice (fig. 38/39)

Le norme di sicurezza prescrivono che il moto del cancello si interrompa in presenza di una resistenza meccanica di 15 Kg., a tale scopo è necessario regolare l'intensità della coppia motrice agendo sulla frizione.

Regolazione frizione: il 746 è dotato di un controllo elettronico dello slittamento della frizione, per cui è molto importante un'adeguata regolazione della forza di tipo/spinta per sfruttare a pieno i vantaggi di questo modello.

Se la frizione elettronica rileva un rallentamento causato da un qualunque ostacolo, durante la fase di apertura del cancello, il motoriduttore si fermerà e solo un successivo impulso comanderà la chiusura (con fotocellule oscurate comanderà l'apertura).

Se la frizione elettronica rileva un rallentamento durante la fase di chiusura, l'apparecchiatura comanderà sempre l'inversione del moto automaticamente.

La regolazione va sempre fatta sulla frizione meccanica attraverso il grano con testa a cava esagonale, nel seguente modo:

- interrompere l'alimentazione elettrica agendo sull'interruttore generale;
- togliere le viti di fissaggio e sollevare il cofano in materiale plastico;
- con la chiave 3.11 bloccare l'albero motore 38.1, e con il cacciavite 39.1 agire sulla vite 38.2 avvitandola per un incremento e svitandola per una diminuzione della coppia; una rotazione di 90° è sufficiente per ottenere risultati apprezzabili;
- dopo aver tolto le chiavi utilizzate e ripristinata l'alimentazione elettrica controllare, con l'ausilio di un dinamometro, che il cancello interrompa effettivamente il suo moto opponendo resistenza meccanica di 15 Kg., in caso contrario ripetere tutte le operazioni;
- chiudere il cofano bloccandolo con le viti.

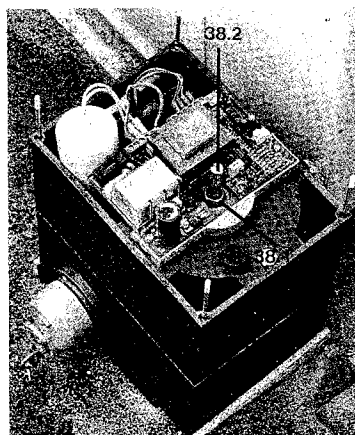


Fig. 38

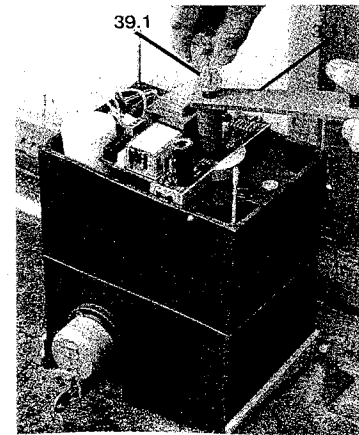


Fig. 39

Fermo restando il limite massimo di 15 Kg. una taratura più adeguata alle esigenze individuali può essere fatta stimando manualmente la forza di spinta del cancello.

### Dispositivo optional per sblocco manuale a distanza

Nel caso il motoriduttore venga installato in posizioni tali da rendere scomodo l'accesso all'apparato di sblocco (per es. installazioni a catena), è possibile richiedere lo "sblocco a distanza", fornito come optional (cod. 7.13.005).

È costituito da una leva a bilanciere da fissare all'operatore tramite le 3 viti autofilettanti fornite nella confezione (ved. figura 40). Alla leva vanno fissati i cavi che permetteranno l'azionamento a distanza. Naturalmente, a seconda dell'orientamento della leva, il motoriduttore può essere sbloccato da qualsiasi direzione.

Nelle figure 41 e 42 sono visibili le posizioni di funzionamento dello sblocco.

Nel caso in cui l'apparato di sblocco sia da proteggere dall'intervento di estranei, i cavi dovranno essere azionati da una leva protetta con serratura.

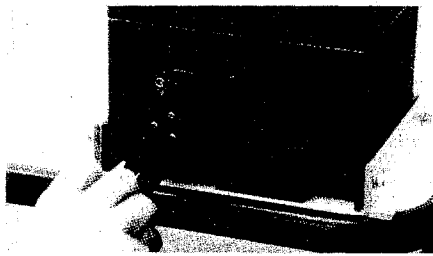
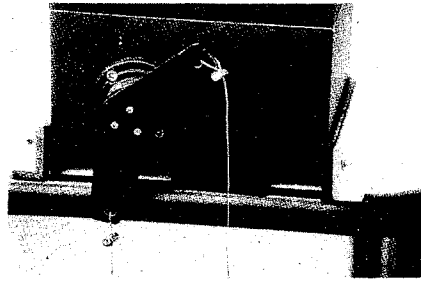
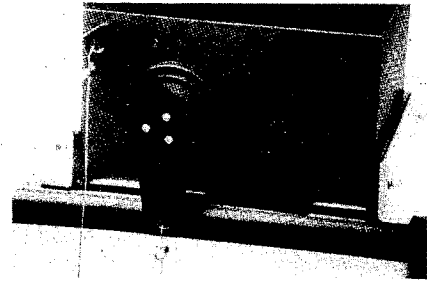


Fig. 40



Funzionamento automatico



Funzionamento manuale

Fig. 42

### GUIDA PER LA RICERCA DEI GUASTI

ATTENZIONE: Prima di accedere alle parti elettriche togliere la tensione di alimentazione.

#### A - DIFETTO

**Si comanda l'apertura col radiocomando ma non si accende il lampeggiatore e non si muove l'operatore.**

PROBABILE CAUSA E RIMEDIO

1. Controllare che l'interruttore di linea sia inserito.
2. Aprire il cofano di plastica del 746, svitando le apposite viti e controllare l'efficienza del fusibile da 5A.
3. Controllare che non vi siano cavi elettrici scollegati od interrotti nella morsettiera.
4. Controllare la corrispondenza del codice tra la trasmittente e la ricevente del radiocomando.
5. Controllare che la ricevente del radiocomando sia funzionante (vedere punto M).
6. Controllare che non vi siano corto circuiti sui collegamenti del radiocomando o delle fotocellule.

Se dopo questi controlli l'anomalia non è eliminata sostituire l'apparecchiatura elettronica.

#### B - DIFETTO

**Il cancello si è chiuso e non apre. Il motore è in funzione (elettricamente alimentato).**

PROBABILE CAUSA E RIMEDIO

1. Verificare che la regolazione della frizione non sia troppo debole; aumentare la forza di trascinamento.
2. Verificare che il finecorsa di chiusura sia funzionante e che il lamierino di comando non abbia superato la posizione di intervento finecorsa.
3. Se il finecorsa è difettoso sostituirlo, per sbloccare il motoriduttore agire sulla leva di emergenza manuale.
4. Se il finecorsa è funzionante, ma il movimento non si ferma, verificare i collegamenti del finecorsa all'apparecchiatura e il corretto funzionamento della stessa.
5. Se il finecorsa è funzionante così come l'apparecchiatura, verificare l'efficienza del condensatore di avviamento di  $25\mu\text{F}$ . con l'eventuale sostituzione dello stesso.
6. Controllare che l'assetto meccanico del cancello sia corretto, vi possono essere dei punti di forte attrito o di interferenza tra le battute ed il cancello.
7. Verificare che la leva di sblocco di emergenza sia in posizione corretta, cioè spostata in senso antiorario.

#### C - DIFETTO

**Il cancello è aperto e non chiude. Il motore è in funzione (elettricamente alimentato).**

PROBABILE CAUSA E RIMEDIO

1. Fare le verifiche da 1 a 7 come da punto B per il finecorsa di apertura.

#### D - DIFETTO

**Il cancello è aperto e non chiude, il motore non funziona elettricamente.**

PROBABILE CAUSA E RIMEDIO

1. Verificare che il finecorsa di chiusura non risulti aperto (difettoso).
2. Verificare il funzionamento delle fotocellule, eventualmente ponticellando il loro contatto di sicurezza o controllare la taratura dell'alimentazione.
3. Verificare il funzionamento dell'apparecchiatura elettronica.
4. Con apparecchiatura funzionante verificare che la tensione di alimentazione sia presente sui morsetti del motoriduttore.
5. Verificare punto 4) sostituire il motoriduttore.

#### E - DIFETTO

**Il cancello si muove a scatti e si avverte un ritmico rumore meccanico all'interno del motoriduttore.**

PROBABILE CAUSA E RIMEDIO

1. Verificare che la leva di sblocco manuale sia completamente girata in senso antiorario, che non sia quindi in posizione intermedia.
2. Verificare che la cremagliera sia in appoggio sul pignone e che vi sia un buon ingranamento.

#### F - DIFETTO

**Il cancello è chiuso e non apre, il motore non funziona elettricamente.**

PROBABILE CAUSA E RIMEDIO

1. Verificare che il finecorsa di apertura non risulti aperto (difettoso).
2. Verificare il funzionamento dell'apparecchiatura elettronica.
3. Con apparecchiatura funzionante verificare che la tensione di alimentazione sia presente sui morsetti del motoriduttore.

#### G - DIFETTO

**Il lampeggiatore non funziona mentre il cancello apre regolarmente.**

PROBABILE CAUSA E RIMEDIO

1. Controllare la lampada ed in caso di guasto, sostituirla con una di uguali caratteristiche.
2. Controllare i collegamenti del portalampada.
3. Sostituire il circuito lampeggiatore.

#### H - DIFETTO

**La lampada rimane sempre accesa e non esegue il lampeggio durante il movimento del cancello.**

PROBABILE CAUSA E RIMEDIO

1. Sostituire il circuito lampeggiante.

#### I - DIFETTO

**Il cancello si apre non completamente.**

PROBABILE CAUSA E RIMEDIO

1. Controllare l'assetto meccanico del cancello.

#### L - DIFETTO

**Il cancello fa solo la manovra di apertura.**

PROBABILE CAUSA E RIMEDIO

1. Controllare che le fotocellule o le sicurezze inserite siano funzionanti.
  2. Nel caso di mancanza di fotocellule o di sicurezze verificare che vi sia il ponticello tra i morsetti 3-5 dell'apparecchiatura elettronica.
  3. Percuotere leggermente le calotte dei relé dell'apparecchiatura elettronica.
  4. Verificare i collegamenti dell'operatore.
- Se dopo questi controlli l'anomalia non è eliminata, sostituire l'apparecchiatura.

#### M - DIFETTO

**Il radiocomando non funziona.**

**Per verificare se la ricevente non funziona collegare un pulsante provvisorio tra i morsetti 3 e 6 dell'apparecchiatura.**

**Dare un impulso col pulsante, l'apparecchiatura 746 deve ricevere il comando ed il cancello deve aprire.**

PROBABILE CAUSA E RIMEDIO

1. Controllare il codice impostato sulla Rx e Tx.
  2. Controllare che i collegamenti siano correttamente eseguiti secondo lo schema.
  3. Controllare l'integrità dell'antenna ed il collegamento della stessa con la ricevente.
  4. Controllare che il segnale luminoso previsto sul frontale della trasmittente si accenda quando si preme il pulsante (con batteria funzionante).
- Se dopo questi controlli, l'anomalia non è eliminata, sostituire e codificare la ricevente.

La FAAC è sempre a disposizione dei propri Clienti per ogni chiarimento atto ad ottenere il migliore rendimento dell'automazione.

Le informazioni e le illustrazioni del presente manuale sono da ritenersi non impegnative.

La FAAC nel costante impegno volto al miglioramento dei propri prodotti, si riserva il diritto, lasciando inalterate le caratteristiche essenziali, di apportare le modifiche che ritiene convenienti senza impegnarsi ad aggiornare la presente pubblicazione.