
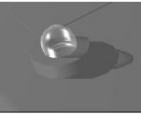
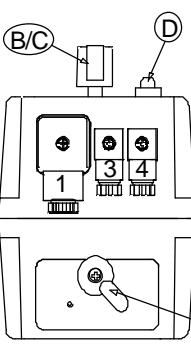
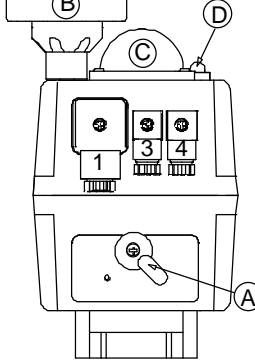
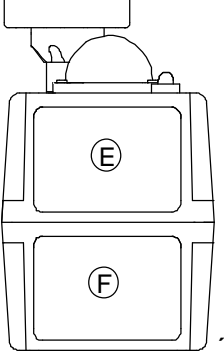


Anwendung/ Arbeitsweise	Die elektromechanischen Schwenkantriebe zur Betätigung von Industriearmaturen mit einem Schwenkwinkel von 0-90°/ 0-180° oder frei definierbarem Schwenkwinkel sind äußerst kompakt aufgebaut und vollständig ausgestattet, um problemlos betrieben zu werden. Merkmale: Übersichtlicher Aufbau, Wartungsfreiheit, Flexibilität und Sicherheit durch die Systeme ETL (elektronische Drehmomentbegrenzung), AVS (automatische Spannungserkennung), ATC (automatische Temperaturreglung), PEC (abgesicherter elektrischer Anschluss), sowie die mechanische Entsperrung. Die Antriebe sind unkompliziert und duldsam gegenüber Anwendungsfehlern.																										
Funktion	Ein DC-Motor treibt über ein Getriebe die Hauptwelle an. Die Wegsteuerung erfolgt über zwei integrierte Mikroschalter, die Signalgebung über zwei weitere, potentialfreie Endschalter, die durch Nocken auf der Hauptwelle vor Erreichen der Wegendschalter betätigt werden. Eine mechanische Wegbegrenzung entfällt. Die optische Stellungsanzeige auf dem Antrieb gibt leicht erkennbar Auskunft über die Stellung der Armatur. An der normgerechten Armaturenschnittstelle können entsprechende Armaturen direkt oder mit Hilfe geeigneter Adapter montiert werden. Der elektrische Anschluss erfolgt über DIN Gerätestecker. Typenschild sowie Anschlussplan machen jeden Antrieb leicht identifizierbar																										
Manuelle Betätigung 	<p>Alle J3/J3C Modelle haben ein Handnotgetriebe für die Betätigung bei Stromausfall. Die J3/J3C Modelle haben zwei Betriebszustände: Automatik (AUTO) und Manuell (MAN). Die Umschaltung hierfür befindet sich an der Seite des Antriebs. Der Antrieb verfährt elektrisch ausschließlich in der Schalterstellung "AUTO". Die 2 Positionen sind folgendermaßen gekennzeichnet: AUTO = Automatikbetrieb MAN = Handbetätigungsbetrieb</p> <p>Schalterstellung "MAN" :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. der Motor wird mechanisch vom Getriebe getrennt 2. der Antrieb kann sofort manuell mit dem Handrad / Handhebel verstellt werden 3. der Motorstrom wird nach ca. doppelter Antriebslaufzeit unterbrochen. 4. Umschalten von "MAN" auf "AUTO" unter leichter Drehung des Handrads/Handhebels, damit das Getriebe wieder mit dem Motor synchronisiert wird und das Zahnrad einrastet <p>Nachdem der Umschalter in Position "MAN" eingelegt wurde und der Motor sich abgeschaltet hat, gibt es zwei Möglichkeiten, den Motor wieder zu aktivieren:</p> <ol style="list-style-type: none"> 5. es wird in Schalterstellung MAN eine Endlage manuell angefahren (Offen oder Geschlossen). Bei Betätigung des Endschalters wird der Motor wieder aktiviert. Wenn der Motor läuft, schaltet man den Umschalter von "MAN" auf AUTO und der Antrieb ist wieder betriebsbereit. 6. der Antrieb wird von MAN auf AUTO umgestellt. Die Versorgungsspannung wird kurz deaktiviert und wieder angeschaltet. Hierdurch wird der Antrieb zurückgesetzt und ist wieder betriebsbereit. <p>Bei Modell 20 bis 85 dreht sich der Handhebel/das Handrad beim elektrischen Verfahren mit. Dieses darf niemals blockiert werden! Bei Zuwiderhandlung können Personen- sowie Getriebeschäden nicht ausgeschlossen werden!! Achtung: Entfernen sie niemals die Schraube des Umschalters, da dieses Defekte im Getriebe zur Folge haben kann. Sollte die Schraube entfernt werden verfällt der Gewährleistungsanspruch.</p>																										
Betriebs-leuchte 	<p>Der Betriebszustand des Antriebs wird über die Signalleuchte im Deckel wiedergegeben. Der Blinktakt wird in der Tabelle unten (in der Spalte "Anzeige") als Binärzahl dargestellt. Die Zeit beträgt 200 msec. pro Binärzahl. Ein Meldezyklus besteht aus 4 Spalten à 4 Binärzahlen. Die Konfiguration der Binärzahlen ist wie folgt: 1 = LED an / 0 = LED aus</p> <table border="1" data-bbox="336 1115 1442 1435"> <thead> <tr> <th>Zustand</th> <th>Zeit</th> <th>Anzeige</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Antrieb hat keine Versorgungsspannung</td> <td>100%</td> <td>0000 0000 0000 0000</td> </tr> <tr> <td>Antrieb ist betriebsbereit</td> <td>100%</td> <td>1111 1111 1111 1111</td> </tr> <tr> <td>Schutzschaltung Limiter ist aktiviert</td> <td>200 msec</td> <td>1010 1010 1010 1010</td> </tr> <tr> <td>Manuelle Handbetätigung ist aktiviert</td> <td>200 msec</td> <td>0111 1011 1100 0000</td> </tr> <tr> <td>Manuelle Handbetätigung ist aktiv und ein Endschalter ist betätigt</td> <td>200 msec</td> <td>0111 0111 1111 1111</td> </tr> <tr> <td>Nur bei Antrieben mit BSR (Akkusicherheitspack) Antrieb verfährt über den Akku ohne Versorgungsspannung</td> <td>200 msec</td> <td>1000 0000 0000 0000</td> </tr> <tr> <td>Nur bei Antrieben mit BSR (Akkusicherheitspack) Akku muss geladen werden</td> <td>200 msec</td> <td>1010 1000 0000 0000</td> </tr> </tbody> </table>			Zustand	Zeit	Anzeige	Antrieb hat keine Versorgungsspannung	100%	0000 0000 0000 0000	Antrieb ist betriebsbereit	100%	1111 1111 1111 1111	Schutzschaltung Limiter ist aktiviert	200 msec	1010 1010 1010 1010	Manuelle Handbetätigung ist aktiviert	200 msec	0111 1011 1100 0000	Manuelle Handbetätigung ist aktiv und ein Endschalter ist betätigt	200 msec	0111 0111 1111 1111	Nur bei Antrieben mit BSR (Akkusicherheitspack) Antrieb verfährt über den Akku ohne Versorgungsspannung	200 msec	1000 0000 0000 0000	Nur bei Antrieben mit BSR (Akkusicherheitspack) Akku muss geladen werden	200 msec	1010 1000 0000 0000
Zustand	Zeit	Anzeige																									
Antrieb hat keine Versorgungsspannung	100%	0000 0000 0000 0000																									
Antrieb ist betriebsbereit	100%	1111 1111 1111 1111																									
Schutzschaltung Limiter ist aktiviert	200 msec	1010 1010 1010 1010																									
Manuelle Handbetätigung ist aktiviert	200 msec	0111 1011 1100 0000																									
Manuelle Handbetätigung ist aktiv und ein Endschalter ist betätigt	200 msec	0111 0111 1111 1111																									
Nur bei Antrieben mit BSR (Akkusicherheitspack) Antrieb verfährt über den Akku ohne Versorgungsspannung	200 msec	1000 0000 0000 0000																									
Nur bei Antrieben mit BSR (Akkusicherheitspack) Akku muss geladen werden	200 msec	1010 1000 0000 0000																									
Ausstattung	<p>Alle Standardantriebe sind mit einem elektronischen Drehmomentbegrenzer (ETL) ausgestattet. Die Funktion wird durch die LED im Deckel angezeigt. Der "Limiter" schützt Antrieb/ Armatur vor Schäden. Durch unser Voltage Sensing System werden alle Spannungen und Spannungsarten mit nur zwei Varianten jedes Modells abgedeckt. Die Serie L (Low) deckt den Bereich 12-24 V AC/DC (50/60Hz) und die Serie H (High) den Bereich von 85 -240 V AC/DC (50/60Hz) ohne Konfigurationen ab. Die Schaltraumheizung (ATC) ist integriert und solange aktiv, wie am Antrieb Spannung anliegt. Die Antriebselektronik ermöglicht ein leichtes Umschalten von AUTO auf MAN, da das Getriebe bei aktivem Limiter durch eine leichte Rückdrehung des Motors automatisch entsperrt wird.</p>																										
Sonderaus- stattungen Optional	<ul style="list-style-type: none"> - <u>Potentiometer</u>: widerstandsabhängige Stellungsabfrage des Antriebes - <u>DPS Stellungsregler</u>: Positionierantrieb [wahlweise 4-20mA oder 0-10V Steuersignal (Ein- und Ausgang)]. Das Steuersignal muss potentialfrei sein. - <u>BSR/ AKKU- Sicherheitspack</u>: bei Stromausfall wird eine Sicherheitsverstellung (Auf oder Zu) der Armatur gewährleistet. <p>Für alle Sondermodelle gelten ergänzende Anleitungen!</p>																										

Geändert: 13.02.2009	Anleitung J3 + J3C Antriebe Modell L+H 20/35/55/85 Technische Änderungen vorbehalten	Dat.:10 7 11 0	Seitenzahl 1 von 4
erstellt: 16.01.2008			
Name: PK			

Einsatz / Aufbau	<p>Antriebe dürfen nicht über Kopf (Flansch nach oben) eingebaut werden. Zu beachten ist die Zugänglichkeit der Handnotbetätigung und Sichtbarkeit der Stellungsanzeige. Je nach Ausführung ist der Antrieb entsprechend des Aufdrucks vorjustiert. Der Armatur entsprechend muss der Schwenkwinkel eventuell noch angepasst werden (siehe Einstellanleitung Endlagen). Bei Anwendungen mit Vibrationen in der Rohrleitung sind Leitungskompensatoren vorzusehen.</p> <p>Bei Anwendungen im Außenbereich ist der Antrieb durch geeignete Maßnahmen (Überdachung) zu schützen (Temperatur bei Sonneneinstrahlung, Vereisung, UV- Strahlen). Zur Vermeidung von Kondenswasser muss die Schaltraumheizung aktiv sein, d.h. die Versorgungsspannung muss kontinuierlich anliegen. Kabelführung und Steckerdichtungen sind zu beachten. Dem Einsatz und den Sicherheitsanforderungen entsprechend sind seitens der Anlagenkonstruktion u/o. des Betreibers Prüf- und Wartungszyklen des Antriebes bzw. Stellgliedes vorzuschreiben, sowie in Anleitungen und Dokumentationen auf die Bedienmerkmale der Antriebe einzugehen.</p>
Anschluss	<p>Der Anschluss erfolgt mittels der mitgelieferten DIN Anschlussstecker. Hierbei ist auf den passenden Kabelquerschnitt zu achten, um die Dichtigkeit zu gewährleisten. Grundsätzlich gelten die am Antrieb befindlichen Beschaltungsvorschläge, die Spannungen und sonstigen Angaben des Typenschildes. Bei Unstimmigkeiten oder Fehlfunktionen unbedingt Rücksprache halten, um Zerstörungen oder Folgeschäden zu vermeiden.</p> <p>Kompletteinheiten bestehend aus Armatur und Antrieb brauchen nur über die Stecker beschaltet zu werden. Ein Öffnen des Antriebes ist nur zum Nachjustieren notwendig. Anschluss, Inbetriebnahme oder Öffnen der Antriebe darf nur von Fachpersonal unter Beachtung der VDE Vorschriften erfolgen. Alle Antriebe sind einphasig anzuschließen und müssen gegenseitig verriegelt durch Relais oder Schalter angesteuert werden. Eine externe Sicherung ist vorzusehen. Es dürfen keine Verbraucher parallel zum Antrieb geschaltet werden.</p>
Wartung	<p>Wartungsarbeiten sind an den Antrieben nicht nötig. Eine Regelprüfung der Funktion gemäß der Sicherheitsanforderungen der Anlage, gerade bei selten genutzten Antrieben, ist anzuraten. Nach Inbetriebnahme sollte die Verbindung des Antriebes mit der Armatur nach einiger Laufzeit überprüft werden. Hierbei ist auch die Leichtgängigkeit der Armatur zu prüfen. Allgemein muss auf dichten Sitz des Deckels und die Dichtigkeit der Kabelverschraubung geachtet werden. Ungenutzte Stecker müssen entsprechend verschlossen werden.</p> <p>Nach langen Anlagenstillständen können Armaturen extrem schwergängig sein. Eine manuelle Betätigung (evtl. ohne Antrieb) ist vor Wiederinbetriebnahme oftmals notwendig (Anleitung des Armaturenlieferanten beachten).</p>
Hinweise	<p>Die Armaturenschnittstelle muss nach DIN3337/ ISO5211 gestaltet sein, und ein Fluchten von Antrieb und Armaturenwelle ist sicherzustellen. Die Armaturenbetätigungswelle muss kürzer sein, als die Aufnahme im Antrieb tief ist. Die Armaturenmontage sollte mit Gewindestiften erfolgen, ausreichende Einschraubtiefe bei Mod. 55,85, 140+300 ist sicherzustellen. Bei Mod. 20 und 35 darf die Schraube/ Gewindestift nicht tiefer als das Gewinde im Multiflansch eindringen, um ein Abheben der Flanschplatte zu vermeiden.</p> <p>Die technischen Anforderungen müssen den Leistungsdaten der Antriebe entsprechen.</p> <p>Das Blockieren der Abtriebswelle oder der Handbetätigungseinrichtungen kann zu Schäden am Antrieb führen.</p>
Inbetriebnahme	<p>Prüfen Sie vor der Inbetriebnahme folgende Umstände:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Entspricht der Antrieb der geforderten Ausführung (Drehmoment, Schutzart, Spannung usw.)? - Entspricht die Beschaltung der Spannungsart (siehe Schaltbild) ? - Lässt sich die Armatur über die Handnotbetätigung betätigen ? <ul style="list-style-type: none"> ▶ Von AUTO auf MAN umschalten. Dabei Griff oder Handrad leicht bewegen, um das Getriebe zu synchronisieren. Danach den Stellweg manuell abfahren und in Ausgangsposition zurückdrehen. <p>Anschließend von MAN auf AUTO umschalten und dabei Griff oder Handrad leicht bewegen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ist eine Schaltraumheizung notwendig ? (Beim Erreichen der Endlagen muss die Spannung anliegen bleiben!!)
Fehlfunktionen	<p>Es passiert nichts, der Antrieb verfährt nicht. Betriebsleuchte hat keine Funktion.</p> <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Von MAN auf AUTO umschalten. oder: Beschaltung prüfen (AC oder DC) Ist der Stecker angeschlossen? ⇒ Prüfen: Liegt Spannung am Stecker an? <p>Der Antrieb fährt an und bleibt dann stehen. Die Betriebsleuchte blinkt!</p> <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Limiter aktiv, Armatur schwergängig oder blockiert oder zum Betätigen durch das Antriebsmodell nicht geeignet. Grund für Überlastung beseitigen oder nächst stärkeren Antrieb wählen. ⇒ Es ist kein Leuchtsignal erkennbar: Externe Sicherung prüfen und ggf. ersetzen, Leitungsführung prüfen. <p>Antrieb steht auf Open, Armatur ist aber geschlossen oder Armatur öffnet und schließt nicht vollständig:</p> <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Antrieb verdreht aufgebaut oder Endlagenjustierung stimmt nicht mit Armatur überein. Die Auslösenocken müssen neu justiert werden, bzw. der Antrieb ist korrekt aufzubauen. <p>Die Endschalter zur Stellungsmeldung reagieren nicht.</p> <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Beschaltung prüfen, Justierung der Auslösenocken prüfen und so einstellen, dass die Schalter kurz vor Erreichen der Verfahrwegsgrenze betätigt werden. <p>Der Antrieb verfährt, die Armatur wird aber nicht verstellt</p> <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Die Schnittstelle zwischen Armatur und Antrieb ist fehlerhaft oder schadhaf, Rücksprache mit dem Automatisierer halten und ggf. Gesamtdokumentation des Stellglieds auf Hinweise prüfen. ⇒ Die Endstellung wird erreicht, der Limiter ist jedoch aktiv (Leuchte blinkt) ⇒ Position der Stellungsanzeige markieren, auf MAN umschalten, den Antrieb manuell leicht aus der Endposition zurückdrehen und wieder in Richtung der Endposition drehen. Stoßen Sie auf einen erhöhten Widerstand muss die Armatur geprüft werden. Hat die Armatur Endanschläge, die nicht entfernt wurden? ▶ Anschläge entfernen. Befinden sich Fremdstoffe in der Armatur (Putzplatten um Absperrklappe, Feststoffe in Todräumen o. ä.), ist die Dichtung schadhaf? ▶ Armatur instand setzen und Rücksprache mit Armaturenlieferant halten. Der integrierte Limiter stellt eine Schutzeinrichtung da, um Schäden bei derartigen Problemen zu vermeiden. Eine ständige Ausnutzung (z.B. Fahren auf Armaturenanschläge) kann aber zu Schäden an Armatur, Adaptern und Antrieb führen. Derartige Fehler müssen also schnellstmöglich beseitigt werden!!

Geändert: 13.02.2009	Anleitung J3 + J3C	Dat.:10 7 11 0	Seitenzahl 2 von 4
erstellt: 16.01.2008 Name: PK	Antriebe Modell L+H 20/35/55/85 Technische Änderungen vorbehalten		

Ansicht Stecker		Bezeichnung:	Ansicht Typenschild:
J3 Modell L/H 20 	J3C Modell L/H 20 - 85 	1 Hauptversorgungsstecker 2 optionale Ausstattung optionale Ausstattung - Stecker für Positionier (Ein- u. Ausgang), Ausgang Potentiometer, Hilfeingang 3 Anschluss der zusätzlichen Endschalter (Endlagenrückmeldung) 4 Umschalter von AUTOMATIK auf MANUELL (AUTO / MAN) A Handrad [bei J3 Modell 20 Handhebel + optische Stellungsanzeige (Handnotbetätigung)] B optische Stellungsanzeige C Betriebsleuchte D Schaltplan E Typenschild	Alle J3+J3C Modelle 

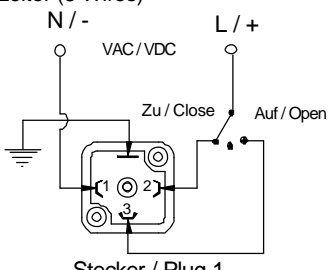
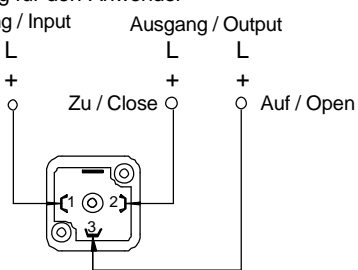
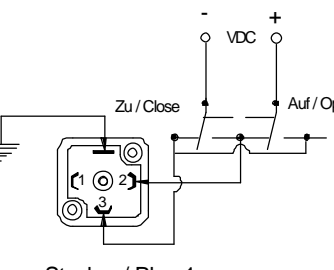
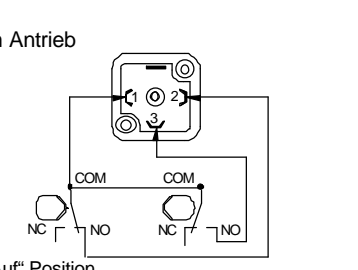
Technische Daten:

Modell	Stromaufnahme Modell H: 85 - 240V AC/DC min. / max. (+/- 5%)	Stromaufnahme Modell L: 12 - 24V AC/DC min. / max. (-0/+ 5%)	Losbrechmoment Nm	Laufzeit für 90° ohne Belastung	Gewicht
20	0,01A – 0,21A	0,18A – 2,14A	25 Nm	L20 = 11 sec. (+/- 10%) H20 = 11 sec. (+/- 10%)	1,4 Kg
35	0,01A – 0,24A	0,33A – 3,23A	38Nm	L35 = 12 sec. (+/- 10%) H35 = 11 sec. (+/- 10%)	1,7 Kg
55	0,04A – 0,31A	0,33A – 4,12A	60 Nm	L55 = 17 sec. (+/- 10%) H55 = 14sec. (+/- 10%)	2,3 Kg
85	0,04A – 0,31A	0,35A – 4,64A	90Nm	L85 = 33 sec. (+/- 10%) H85 = 35 sec. (+/- 10%)	2,8 Kg

Gemeinsame Daten:

Einschaldauer	Temperaturbereich	Leistung Heizung	Schutzart IEC60529		Pot. Endschalter
ED = 75%	-20°C / +70°C	4W	J3 = IP65	J3C = IP67	250VAC 3A

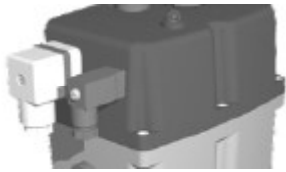
Beschaltung: Beschaltung für Sondermodelle entnehmen Sie bitte der entsprechenden ergänzenden Anleitung

<p>Versorgungsspannung / Stecker 1: Standard – AC/DC) 3 Leiter (3 Wires)</p>  <p>Stecker / Plug 1</p>	<p>Potentialfreie Endlagenrückmeldung / Stecker 4: Extern: Beschaltung für den Anwender</p> <p>Eingang / Input Ausgang / Output</p>  <p>Stecker / Plug 4</p>
<p>alternative –DC 2 Leiter (2 Wires)</p>  <p>Stecker / Plug 1</p>	<p>Intern: Funktion im Antrieb</p>  <p>*Antrieb in „Auf“ Position</p>

Geändert: 13.02.2009	Anleitung J3 + J3C Antriebe Modell L+H 20/35/55/85 Technische Änderungen vorbehalten	Dat.:10 7 11 0	Seitenzahl 3 von 4
erstellt: 16.01.2008 Name: PK			

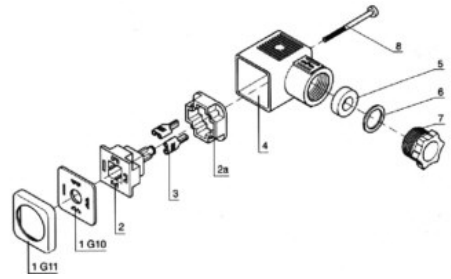
Anschlussstecker:

Die Anschlussstecker des Antriebs sind DIN-Stecker. Achten Sie darauf, dass die Anschlusskabel den richtigen Querschnitt haben und die Dichtungen im Stecker korrekt montiert sind, da sonst die Schutzklasse (IP 65) nicht gewährt werden kann und Feuchtigkeit in den Antrieb eindringt. Die Stecker werden mit einer Schraube am Antrieb fixiert. Achten Sie darauf, dass die Schraube nicht überdreht wird!!



J3-20/35/85

- 1 Dichtung
- 2 Klemmblock
- 3 Kabelklemme
- 4 Gehäuse
- 5 Dichtring
- 6 Scheibe
- 7 Kabelverschraubung
- 8 Fixierschraube



	kleiner Stecker		großer Stecker	
	DIN-43650 ISO 4400 & C193		DIN-43650 ISO 440 & C193	
Modell	min. Durchmesser	max. Durchmesser	min. Durchmesser	max. Durchmesser
J3-20 bis 85	5 mm	5 mm	8 mm	10,5 mm

Einstellanleitung Endschalter J3+J3C Antriebe

Sicherheitshinweise: Sämtliche Arbeiten im Antrieb dürfen nur von qualifiziertem Fachpersonal und bei getrennter Spannungsquelle durchgeführt werden. Das Berühren von spannungsführenden Komponenten kann einen gefährlichen elektrischen Schlag zur Folge haben und zur Beschädigung der Elektronik führen!

Zweck: Die Antriebe sind vorjustiert. Abhängig von der angedachten Verwendung, Spiel oder mangelndem Fluchten von Armaturenverbindungen oder Adaptern kann es notwendig sein, den Antrieb in seinen Verfahrenswegen auf die jeweilige Armatur anzupassen oder Rückmeldungen schaltungsbedingt anders zu justieren. Unter Umständen kann nach längerem Einsatz unter starken Vibrationen eine Nachjustierung erforderlich werden.

Hinweis: Sämtliche Schrauben/ Dichtungen sind beim Zusammenbau in ihre ursprüngliche Position zu bringen. Beachten Sie die Hinweise des Armaturenherstellers und ggf. Anweisungen des Anlagenbauers.

Vorbereitende Maßnahmen: 1. Stecker nach Lösen der Fixierschrauben abziehen (Dichtungen beachten).

2. Die Schrauben des Handrades lösen und Handrad abziehen (nur Modell 35, 55, 85, 140, 300).

3. Stellungsanzeiger bzw. Knebelgriff vorsichtig mit einem breiten Schraubendreher nach oben abdrücken.

4. Die Gehäuseschrauben lösen und entnehmen.

5. Deckel vorsichtig gerade nach oben abziehen und nicht verdrehen, ggf. bei Modell 140 und 300 Oberteil mit beiden Händen nach oben drücken (Hebeln mit einem Schraubenzieher kann zu Undichtigkeiten führen). Deckel beiseite legen (Kabel können mit der Platine verbunden bleiben. Beachten sie aber unbedingt die Kabelführung, die für den Zusammenbau wiederhergestellt werden muss)

6. Handrad oder Knebelgriff wieder aufsetzen und fixieren.

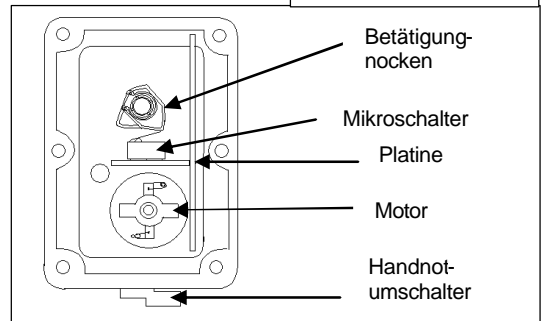
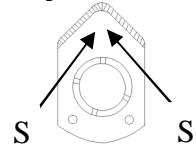
Vorgehensweise: Antrieb von AUTO auf MAN umschalten und die zu verändernde Position über Handrad anfahren.

Motorabschaltung: Einen 2mm Inbusschlüssel oder einen kleinen Schraubendreher können Sie nun in den Spalt S der Nocke stecken und die Nocke verdrehen, bis das Klickgeräusch des Schalters zu hören ist. Drehen Sie die Nocke immer aus der Richtung mit der sich die Hauptwelle auf die Position drehen wird an die Schaltfahne heran.

Endlagensignal: Die Justierung der Endlagen erfolgt auf dieselbe Weise oder mit Hilfe eines Durchgangsprüfers. Der Durchgangsprüfer wird an Pin 1 und 2 (geschlossene Stellung) oder an Pin 1 und 3 des Endlagensteckers angeschlossen (siehe Schaltplan). Die Signalschalter müssen so eingestellt werden, dass sie kurz vor dem Erreichen der Motorabschaltung ausgelöst werden. Natürlich können sie auch auf jeden beliebigen Punkt im Schwenkbereich des Antriebes justiert werden, um z.B. Zwischenstellungen anzuzeigen.

⚠ ACHTUNG! Das Einstellwerkzeug darf beim Justieren der Endlagen nicht an Antriebsbauteilen abgestützt werden!!

Spalt S der Betätignocke:



Anordnung der Betätignocken:

D (obere Nocke) = Endlagenrückmeldung (Auf)

C = Endlagenrückmeldung (ZU)

B = Motorabschaltung (Auf)

A / unterste Nocke = Motorabschaltung (Zu)

D
C
B
A

Zusammenbau: Nach Abschluss der Justierung wird der Deckel vorsichtig wieder aufgesetzt. Achten Sie darauf, die Kabel wie in der Ausgangssituation an den Wellen und dem Motor vorbei zu führen, damit es nicht zu Funktionsstörungen durch Einklemmen kommen kann. Der Deckel muss nun dicht auf dem Unterteil aufliegen. Ist dies nicht der Fall, liegt ein Kabel evtl. zwischen Motor und Deckel oder ist zwischen Unterteil und Deckel eingeklemmt. Liegt der Deckel dicht auf, können Sie die Schrauben einsetzen und über Kreuz anziehen. Danach den Stellungsanzeiger aufsetzen, das Handrad oder den Knebelgriff aufsetzen und fixieren. Nachdem die elektrischen Verbindungen hergestellt sind und der Antrieb unter leichtem Drehen des Handrades/ Knebelgriffs von AUTO auf MAN umgeschaltet wurde, können Sie die elektrische Funktion prüfen. Sollte die Funktion fehlerhaft sein, ist der Vorgang sorgfältig zu wiederholen.

Geändert: 13.02.2009	Anleitung J3 + J3C Antriebe Modell L+H 20/35/55/85 Technische Änderungen vorbehalten	Dat.:10 7 11 0	Seitenzahl 4 von 4
erstellt: 16.01.2008			
Name: PK			