



TORNATECH

LISTEN DEVELOP LEAD

**MANUEL D'INSTALLATION ET DE MAINTENANCE POUR
CONTRÔLEURS DE POMPE À INCENDIE DIESEL
MODÈLE HFD**



Table des matières

-  1. Introduction
-  2. Installation
-  3. Caractéristiques Principales
-  4. Accueil
-  5. Alarmes
-  6. Configuration
-  7. Historique
-  8. Documents techniques



Table des matières

Introduction.....	5
Types de contrôleurs de pompe à incendie entraînée par moteur diesel.....	5
Méthodes de démarrage/arrêt	5
Installation	7
Emplacement	7
Montage	7
Entreposage.....	7
Circuits électriques et branchements.....	7
Branchements électriques	7
Consommation d'énergie	8
Taille du câblage	8
Branchements de courant d'entrée	8
Protection du circuit.....	8
Description des borniers	9
Guide de mise en route rapide.....	10
Caractéristiques Principales.....	14
Le ViZiTouch	14
Sonnerie d'alarme	15
Première installation.....	15
Accueil.....	16
Accueil (Bouton membrane)	16
Économiseur d'écran	17
Alarmes	18
Alarmes (Bouton membrane).....	18
Configuration.....	21
Config (Bouton membrane).....	21
Page du clavier numérique	22
Page de date et d'heure	22
Page d'identifiant utilisateur / Page de clavier	23
Page de configuration avancée	24
Détails de la page de configuration avancée	25
Calibration Tension-Courant	25
Page Minuteurs	27
Configuration Entrées / Sorties	28
Carte d'expansion d'entrées/sorties 1-2-3-4	29
Page de programme de mise à jour.....	30
Réglages d'usine.....	31
Page de restauration des réglages d'usine.....	32
Les pages des capteurs	33
H) Tachymètre (Déecteur de Vitesse Moteur)	33

I) Température de Refroidissement Moteur	34
J) Pression Huile Moteur.....	35
K) Niveau du carburant	36
Détails de la page de débogage	37
Calibrage.....	37
Débogage IO.....	37
Débogage Entrées/Sorties	38
Interlock Lockout.....	38
Historique	40
Historique (Bouton membrane).....	40
Détails de la page d'historique	41
Page Évènements.....	41
Télécharger vers la clé USB	41
Les Statistiques.....	43
Statistiques Totales.....	43
Documents techniques.....	44

Les régulateurs de pompes à incendie de moteurs diesel sont conçus pour démarrer automatiquement une pompe à incendie entraînée par un moteur diesel lors de la détection d'un pressostat de démarrage automatique dans le système de protection incendie. Un contrôleur de pompe à incendie de moteur diesel fournit le démarrage automatique et manuel. Un démarrage automatique est contrôlé par un pressostat ou par des dispositifs automatiques à distance comme vanne déluge. Le bouton-poussoir «test manuel de démarrage» permet de simuler l'utilisation du «bouton-poussoir d'urgence» en l'activant après un démarrage automatique suivi d'un arrêt de la pompe à incendie ou suite à une alarme de «démarrage du moteur défectueux». Un démarrage manuel est commandé par un bouton poussoir de démarrage d'urgence, câblé à la carte relais, qui peut démarrer le moteur en toute sécurité. Le contrôleur de la pompe à incendie du moteur diesel comprend deux chargeurs de batterie pour maintenir les batteries du moteur chargées en permanence.

Types de contrôleurs de pompe à incendie entraînée par moteur diesel

NUMÉRO CATALOGUE DU CONTRÔLEUR

MODÈLE N ° EXEMPLE: HFD-12-220

Préfixe du modèle: HFD

Tension de la batterie: 12 = 12V (également disponible: 24 = 24V)

Tension d'entrée: 220 = 208 à 240 V @ 50 à 60 Hz

Méthodes de démarrage/arrêt

Les contrôleurs sont disponibles en combinaison automatique / non-automatique.

MÉTHODES DE DÉMARRAGE

DÉMARRAGE MANUEL

La séquence de démarrage automatique du moteur peut être démarrée en appuyant sur le bouton poussoir de démarrage du ViZiTouch.

DÉMARRAGE MANUEL À DISTANCE

Le moteur peut être démarré d'un emplacement à distance par la fermeture momentanée d'un contact de bouton-poussoir à distance.

Essai de démarrage MANUEL

Le démarrage du moteur s'effectue à l'aide de ce bouton-poussoir après une alarme de "défaut de démarrage" ou après un démarrage automatique suivi d'un arrêt. Cette méthode de démarrage active les derniers démarreurs à démarrage qui n'ont pas essayé de démarrer, et est en parallèle avec le bouton "démarrage d'urgence".

DÉMARRAGE D'URGENCE

Le moteur peut être démarré à partir du bouton de démarrage d'urgence situé derrière le couvercle cassable.

DÉMARRAGE AUTOMATIQUE À DISTANCE, DÉMARRAGE PAR VANNE DÉLUGE

Le moteur peut être démarré à distance en ouvrant momentanément un contact d'un pressostat.

DÉMARRAGE SÉQUENTIEL

En cas de mise en service de plusieurs pompes, il peut être nécessaire de retarder le démarrage de chaque moteur en cas de chute de pression d'eau pour prévenir le démarrage simultané de tous les moteurs.

MÉTHODES D'ARRÊT

ARRÊT MANUEL

L'arrêt manuel se fait en appuyant sur le bouton-poussoir ARRÊT. Notez qu'appuyer sur le bouton-poussoir d'arrêt n'arrêtera le moteur que si toutes les causes de démarrage ont disparu.

ARRÊT D'URGENCE

L'arrêt d'urgence est toujours possible dans n'importe quelle condition de fonctionnement et se fait en appuyant sur le bouton-poussoir d'arrêt pendant 8 secondes. Cela permettra d'activer le "Suspension du mode automatique", arrêter le moteur et empêcher le moteur de démarrer automatiquement. Utilisez uniquement lors des opérations de maintenance..

Le contrôleur de pompe à incendie entraînée par moteur diesel est construit conformément à la dernière édition de la norme EN-12845 Standard, et également basée sur la norme National Fire Protection Association pour l'installation de pompes à incendie centrifuges, NFPA No.20 (centrifuge Pompes d'incendie édition 2013). Ce contrôleur peut être utilisé avec un moteur non-approuvé, en utilisant l'option des capteurs analogiques (capteur magnétique, pression d'huile et de température du moteur, le tout affiché sur des jauges à l'écran du ViZiTouch. Trouver plus d'informations sur la section des capteurs de ce manuel.

Emplacement

Le contrôleur doit être situé aussi près que possible du moteur qu'il contrôle et doit être à portée de vue du moteur. Le contrôleur doit être placé ou protégé de sorte qu'il ne sera pas endommagé par l'eau s'échappant des raccords de la pompe. Les éléments porteurs de courant de commande ne doivent pas être inférieure à 12 po. (305 mm) au-dessus du niveau du sol.

Le contrôleur est adapté à une utilisation dans des endroits soumis à un degré modéré d'humidité, comme un sous-sol humide. La température ambiante de la chambre de la pompe doit être comprise entre 39 ° F (4 ° C) et 104 ° F (40 ° C) (Si une option de température est incluse, voir la plaque signalétique pour la température maximale).

Le boîtier du contrôleur standard est classé IP 55. Il est de la responsabilité de l'installateur de s'assurer que, soit le boîtier standard répond aux conditions ambiantes ou qu'un boîtier avec un degré de protection appropriée a été fournie. Les contrôleurs doivent être installés à l'intérieur d'un bâtiment et ils ne sont pas conçus pour l'environnement extérieur. La couleur de la peinture du boîtier peut être altérée si le contrôleur est exposé aux rayons ultraviolets pendant une période de temps prolongée.

Montage

Le contrôleur de la pompe à incendie doit être monté de manière substantielle sur une seule structure de support incombustible. Les contrôleurs fixés au mur doivent être fixés à la structure ou au mur en utilisant les quatre (4) oreilles de montage fournies sur le contrôleur avec du matériel conçu pour supporter le poids du contrôleur à une hauteur non inférieure à 305 mm (12 po) au-dessus du niveau du sol. Les régulateurs montés au sol doivent être fixés au sol à l'aide de tous les trous prévus sur les pieds de montage avec un matériel conçu pour supporter le poids du contrôleur. Les pieds de montage fournissent le jeu nécessaire de 12 po (305 mm) pour les pièces de transport de courant.

Entreposage

Si le contrôleur n'est pas installé et mis sous tension immédiatement, Tornatech recommande de suivre les instructions du chapitre 3 de la norme NEMA ICS 15.

Circuits électriques et branchements

Branchements électriques

Un électricien qualifié doit superviser les branchements électriques. Les dessins de cotes montrent que l'espace convient pour le courant entrant et pour des branchements moteur. Il ne faudra pas utiliser d'autre emplacement. Seuls des raccords étanches sont à utiliser à l'entrée du boîtier pour préserver l'évaluation IP du boîtier. L'installateur est responsable d'une protection adéquate des composants du contrôleur contre les débris métalliques et les copeaux de perçage. Un manquement à cet égard peut entraîner des blessures pour le personnel, des dégâts au contrôleur et ultérieurement l'annulation de la garantie.

Consommation d'énergie

Contrôleur Diesel avec chargeur de type boost			
Modèle / État		220/ 240VAC	Sortie VCC
12VCC / @	Sans charge	1.0A	13.8V
12VCC / @	Pleine charge*	4A	
24VCC / @	Sans charge	0.5A	27.6V
24VCC / @	Pleine charge**	6A	

*12 Ampères à travers chaque batterie

**10 Ampères à travers chaque batterie

Taille du câblage

Câblage entre le contrôleur et le moteur (bornes 1,9,10,12) doit être bloqués # 10AWG comme minimum.
Câblage entre le contrôleur et le moteur (bornes 6,8,11) doit être bloqués # 8AWG comme minimum.

Câblage d'alimentation électrique doit être bloqués # 14 AWG comme minimum.
Bornes d'alimentation entrants sont dimensionnés pour # 16 à # 6 AWG.

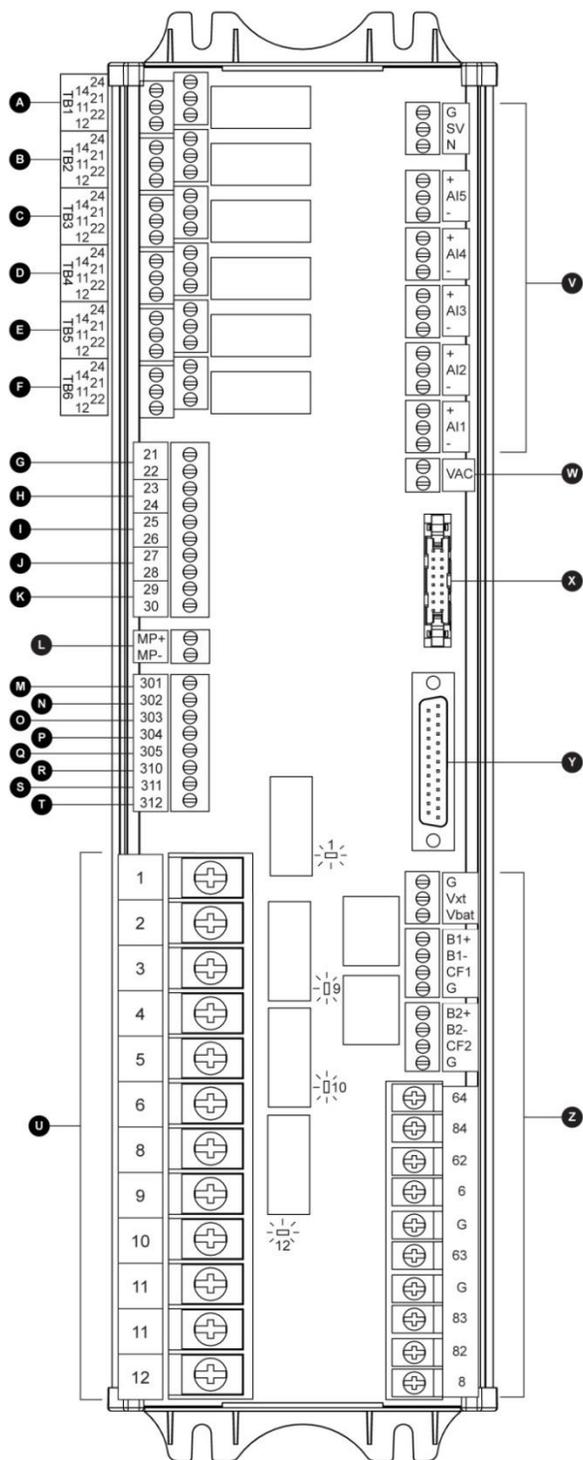
Branchements de courant d'entrée

Le contrôleur d'une pompe d'incendie actionnée par un moteur Diesel doit fonctionner grâce à une source dédiée, protégée par un fusible ou un par un coupe-circuit. Vérifiez l'étiquette sur le boîtier pour choisir la protection adéquate. Suivez toujours la procédure que voici avant de brancher ou de débrancher le contrôleur: brancher les deux batteries avant de brancher le courant CA. Débranchez le courant CA avant de débrancher les batteries. Débrancher les batteries tandis que le CA est branché peut entraîner des dégâts sérieux pour les équipements électroniques de Le contrôleur.

Protection du circuit.

CB1 protège le chargeur de batterie 1 et CB2 protège le chargeur de batterie 2. CB3 protège le circuit de contrôle à partir de la batterie 1, CB4 protège le circuit de contrôle à partir de la batterie 2.
Rappel : veuillez toujours suivre cette procédure en branchant ou en débranchant le contrôleur: branchez les deux batteries avant de brancher le courant AC (alternatif). Débranchez le courant AC avant de débrancher les batteries.

Description des borniers



A-F: Bornes de sortie d'alarme

(Relais DPDT, 11/21: commun, 12/22: normalement fermé, 14/24: normalement ouvert):

- A: Problème du contrôleur (sécurité intrinsèque)
- B: Course du moteur
- C: Mode automatique Bypass (Fail Safe)
- D: Défaut de démarrage
- E: Problème moteur
- F: Alarme de la chambre de pompage

G-T: Bornes d'entrée de champ (Contact sec slt: Tension libre):

- G: Bouton d'urgence
- H: Démarrage automatique à distance (NC)
- I: Soupape Déluge (NC)
- J: Fuite du réservoir de carburant (NO)
- K: Niveau de carburant bas (NO)
- L: Lecture magnétique, RPM du moteur
- M: Non utilisé
- N: Non utilisé
- O: Non utilisé
- P: Non utilisé
- Q: Non utilisé
- R: Non utilisé
- S: Non utilisé
- T: Non utilisé

U: Bornes de moteur :

Les bornes sont numérotées conformément à la norme:

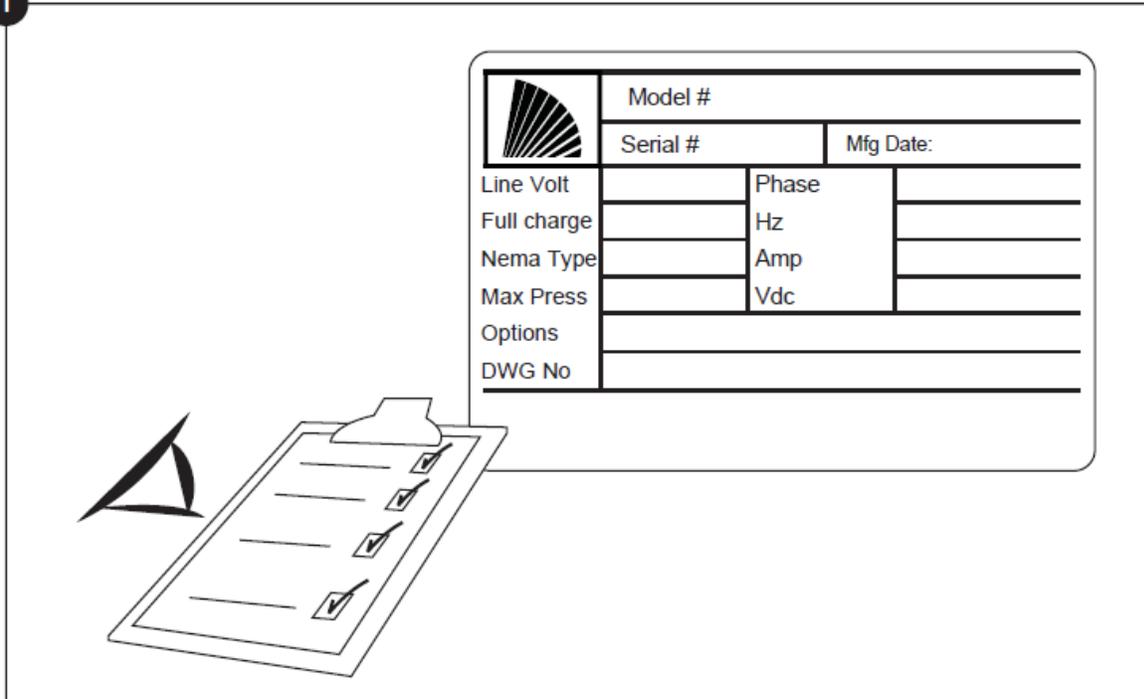
- 1- FS: carburant électrovanne (excité pour commencer)
- 2- Non utilisé
- 3- Non utilisé
- 4- Non utilisé
- 5- Non utilisé
- 6- B1: batterie # 1 positif
- 8- B2: batterie # 2 positif
- 9- C1: début contacteur # 1
- 10- C2: commencer contacteur # 2
- 11- GND: Rez-
- 12- ST: vanne d'arrêt du carburant électrovanne (ETS - activé afin d'arrêter)

V: Entrées analogues

- SOL V: Non utilisé
- AI1: Non utilisé
- AI2: Non utilisé
- AI3: Capteur de pression d'huile
- AI4: Capteur de niveau de carburant
- AI5: Capteur de température du moteur
- W: Lecture de Tension AC
- X: CANBUS vers les cartes IO d'expansions
- Y: CANBUS vers le ViZiTouCh
- Z: Réserve pour connexions électriques en usine

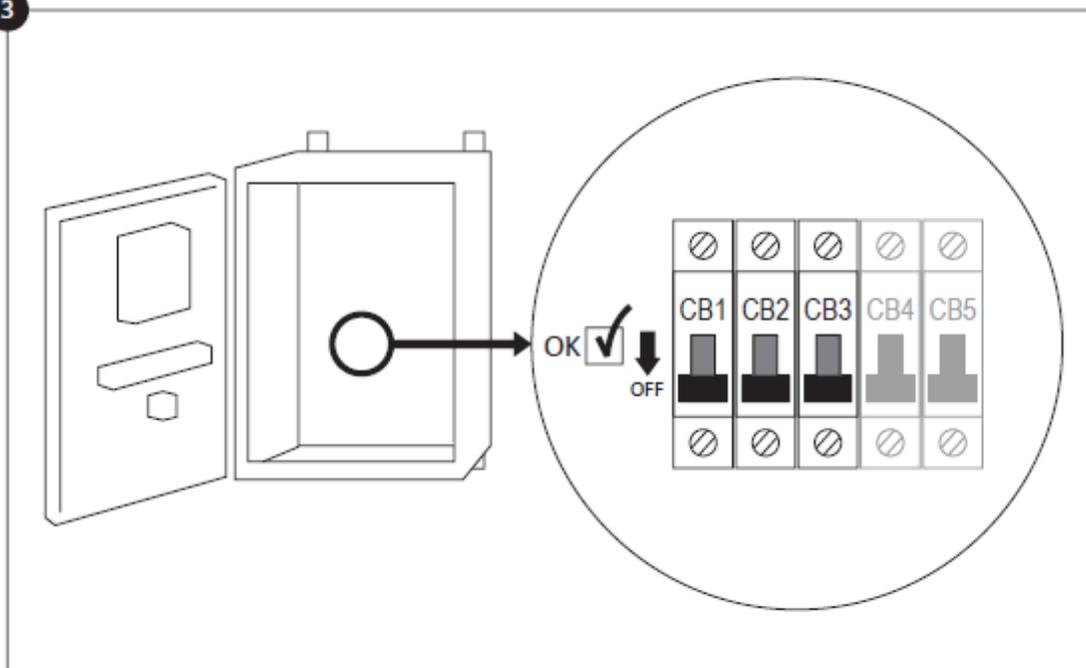
Guide de mise en route rapide

1

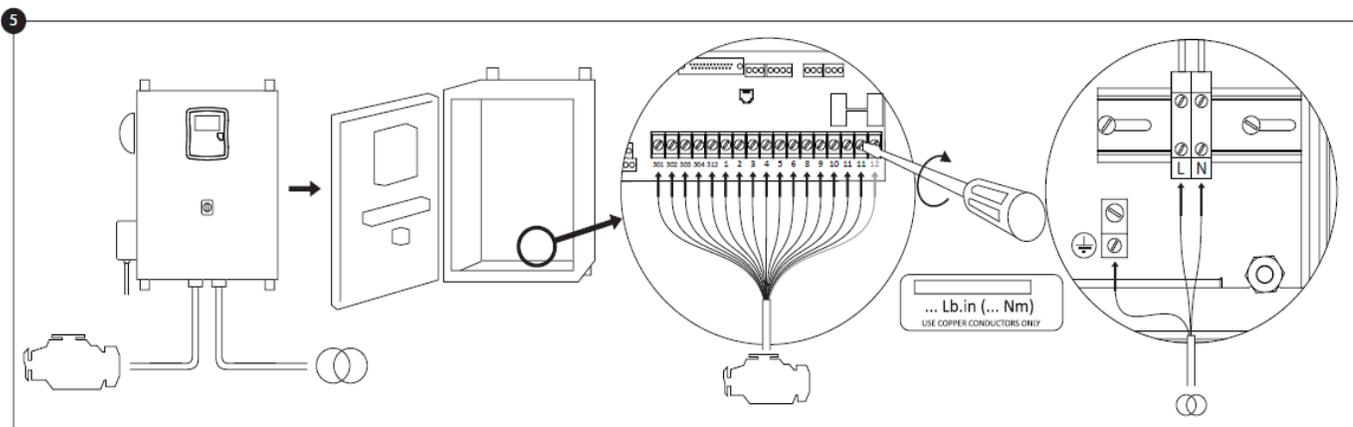


La plaque signalétique est l'étiquette la plus importante. Lire attentivement pour garantir la compatibilité entre le contrôleur et l'installation.

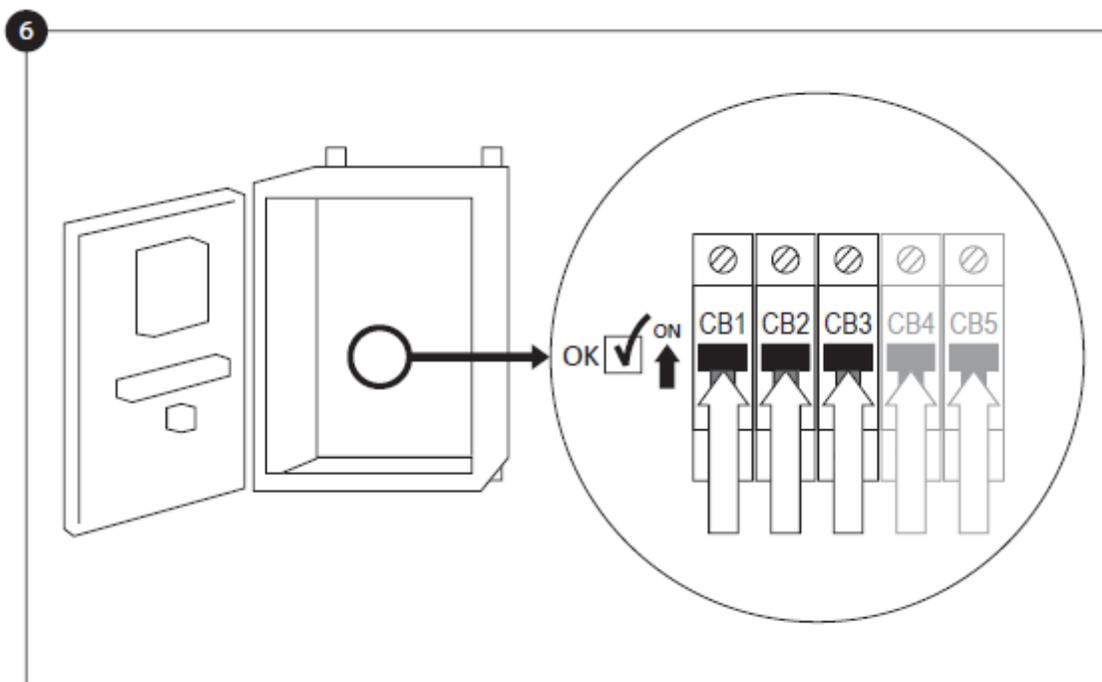
3



Ouvrir la porte du contrôleur et vérifier que tous les disjoncteurs sont en position inférieure "OFF".



Brancher tous les câbles entre le contrôleur et les borniers du moteurs (identifié comme "S" sur le diagramme de tableau IO affiché dans les descriptions de borniers dans le manuel). Appliquer un couple de serrage approprié, comme indiqué sur l'étiquette de couple et vérifier tous les branchements. Brancher l'alimentation AC et la terre de la ligne principale aux bornes AC du contrôleur.



Activer le sectionneur (si présent) et tous les disjoncteurs en les mettant sur la position "marche". Le contrôleur démarrera pour la première fois.

CONTROLLER NOT CONFIGURED!

Batt 1	...V
	...A
Batt 2	...V
	...A
AC	...

WARNING: AUTOMATIC mode is DISABLED until setup is completed!

Not Done

Start Test

Go to Setup

Done

Jusqu'à ce qu'elle soit complétée, la page "Mise en service" remplace la page d'accueil. Vérifier que le contrôleur lit la tension et le courant des batteries. Vérifier si le l'alimentation "CA" est "OK". Vérifier que la lecture de pression est correcte.

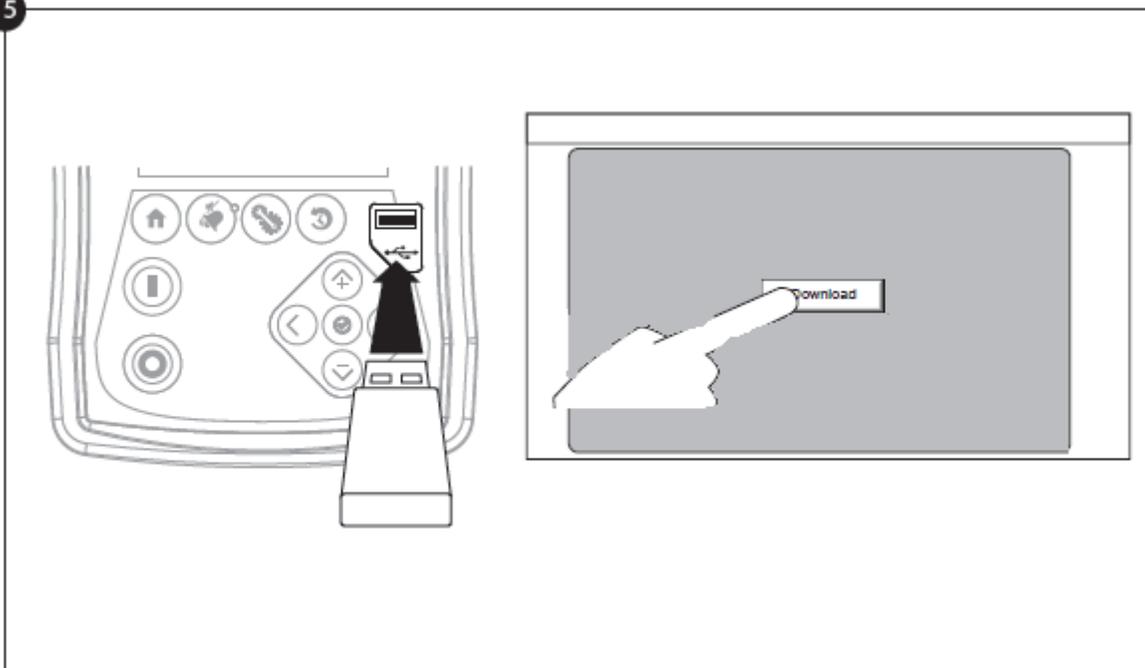
Avant d'essayer de démarrer le moteur, vérifier que la configuration du moteur est terminée et le tuyau d'échappement est correctement connecté. Vérifiez que le moteur a démarré et fonctionne correctement.

Cliquer sur le bouton "Aller à Installer". La page "Config" est maintenant visible. Cliquer sur le bouton "cadenas" pour entrer le mot de passe. Si nécessaire, lire la section "Connexion utilisateur / Pavé numérique" pour plus d'informations sur la façon d'entrer le mot de passe. Une fois un mot de passé valide confirmé, la page "Config" sera de nouveau visible le "cadenas" ouvert et affichant le niveau de sécurité de l'utilisateur.

Une fois la configuration achevée, cliquer sur le bouton de la membrane "Accueil". La page "Mise en Service" s'affichera.

Une fois satisfait avec les paramètres du contrôleur, appuyer sur le bouton "Accueil" sur la membrane. Accepter les changements en appuyant sur le bouton « Accepter ». Si le bouton « Accepter » n'est pas disponible, veiller à ce qu'un code d'autorisation suffisant soit entré.

15



Poursuivre avec l'étape de téléchargement pour sauvegarder le rapport.

Appuyer sur le bouton de la page d'accueil en vue de vérifier que les valeurs affichées sont correctes.

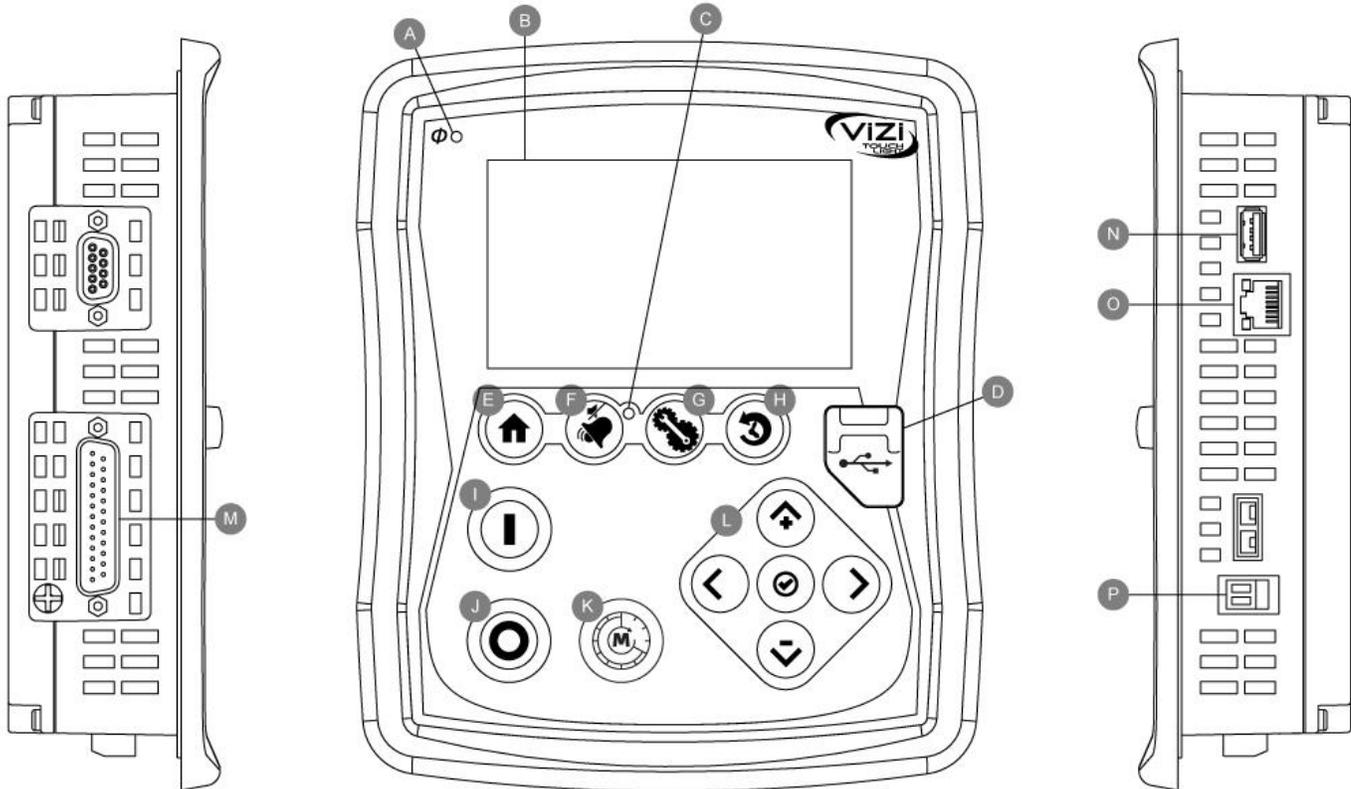


La "Première Mise en route" est maintenant achevée. Le contrôleur est complètement installé et configuré.

Caractéristiques Principales

3

Le ViZiTouch



A: Voyant d'alimentation: Indique si le ViZiTouch est correctement alimenté.

B: Écran tactile: écran tactile, 4,2 pouces, couleur, LCD.

C: LED d'alarme: Indique si une alarme est actuellement active.

D: Connecteur USB avant: connecteur de périphérique USB utilisé pour le téléchargement de fichiers, les mises à jour logicielles, les rapports de service.

E: Bouton Accueil: Permet de naviguer jusqu'à la page d'accueil.

F: Bouton d'alarme: Permet de naviguer jusqu'à la page d'alarme. Il permet également à l'utilisateur de faire taire la sonnerie d'alarme, d'où le petit symbole «sans haut-parleur» dans le coin supérieur droit du bouton.

G: Bouton Configuration: Permet de naviguer jusqu'à la page de configuration.

H: Bouton Historique: permet de naviguer jusqu'à la page Historique.

I: Bouton de démarrage manuel: permet de démarrer la séquence de démarrage automatique.

J: Bouton Arrêt: Permet d'arrêter le moteur si toutes les conditions de départ sont supprimées.

K: Commande du bouton de test de démarrage: Le démarrage du moteur s'effectue à l'aide de ce bouton-poussoir après une alarme de "défaut de démarrage", après un démarrage automatique suivi d'une butée et lors de la première mise en service. La dernière méthode n'active pas le relais "solénoïde de carburant", créant ainsi un "Fail to Start" intentionnel. Cette méthode de mise en marche active les deux démarreurs.

L: Navigation contextuelle: Permet de faciliter la navigation sur des pages spécifiques. Une petite icône représentant le pavé de navigation contextuel apparaît dans le coin inférieur droit d'une page si le pad est actif. En cliquant sur l'icône du petit pavé, un menu expliquant les fonctions spécifiques des flèches apparaîtra. Par exemple, il est possible de basculer entre le mode graphique ou le mode table sur la page des journaux, ainsi que de naviguer dans les tables.

M: connecteur de bus CAN aux cartes E / S.

N: Connecteur USB 2.0.

O: Connecteur Ethernet.

P: Connecteur de sonnerie d'alarme.

Attention

Après 2 ans de service, la batterie Vizitouch peut devenir moins efficace et pourrait perdre l'heure après un arrêt.

Sonnerie d'alarme

La sonnerie d'alarme est activée dans les conditions par défaut et en conditions optionnelles ou définies par l'utilisateur.

Toutes ces conditions alimentent la sonnerie d'alarme, mais peuvent être mises en sourdine en appuyant sur le bouton de la membrane "Alarmes / Silence". Lorsqu'il est silencieux, la sonnerie d'alarme redémarre sonnerie si un nouveau défaut se produit ou si les conditions d'alarme restent inchangées après 24 heures. La sonnerie d'alarme s'arrête automatiquement de sonner si les conditions d'alarme ne sont plus présentes.

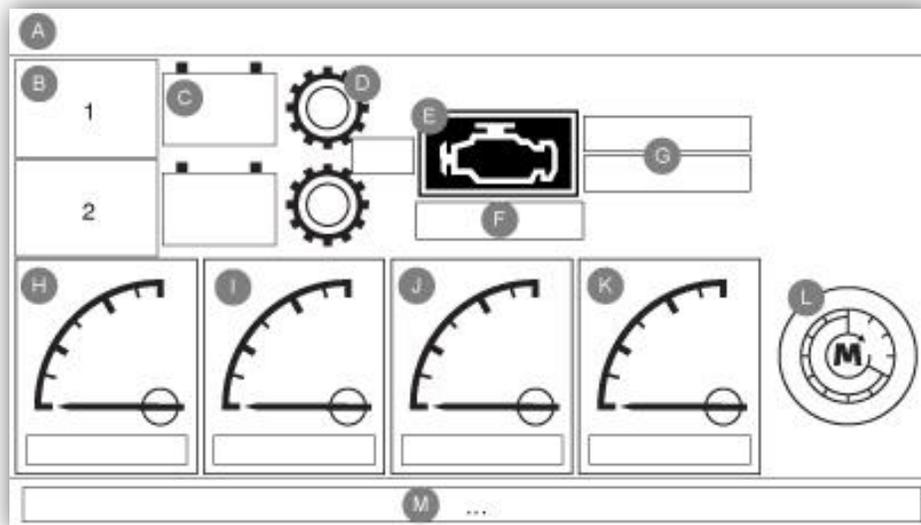
Remarque: d'autres conditions externes peuvent déclencher des conditions facultatives en fonction des réglages d'usine. Vérifiez les dessins apposés à l'intérieur de l'armoire.

Conditions par défaut:

- Survitesse du moteur
- Faible pression d'huile du moteur
- Température élevée du liquide de refroidissement du moteur
- Le moteur ne démarre pas
- Panne de batterie 1-2
- Panne de courant continu
- Échec du CA
- Perte de communication des cartes E / S
- Panne système CAN
- Échec du système de fichiers

Première installation

La première mise en route doit être faite avant d'utiliser le contrôleur. Compléter la première mise en route est la seule façon d'accéder à la page d'accueil et de rendre opérationnel le mode automatique du contrôleur.



La page d'accueil affiche tous les états du contrôleur et les valeurs importantes du contrôleur. Toutes les tensions, courants, état et état du moteur, ainsi que toutes les temporisations et les séquences de démarrage.

L'arrière-plan entier deviendra rouge si une alarme devient active. Cette fonction permet à l'utilisateur d'identifier un problème même à une distance importante du contrôleur.

A: Barre de navigation qui contient des informations générales sur:

- La langue (la langue peut être modifiée en appuyant dessus)
- Le titre de la page
- La bannière d'alarme (des messages d'avertissement et d'alarme peuvent être affichés)
- La date et l'heure (réglables dans la page Configuration)

B: Etat du chargeur de batterie. Il peut devenir l'une des trois couleurs et décrit également explicitement l'état actuel du chargeur de batterie.

- Mise sous tension - Vert
- En vrac - Vert
- Surcharge - Vert
- Flotteur - Vert
- Échec du chargeur - Rouge
- Pas de courant alternatif - Rouge
- Échec de la batterie - Vert

Un rectangle orange entre la batterie et le chargeur apparaît périodiquement. C'est le mode boost. Ce mode de charge permet la fonction de suralimentation sur le chargeur, permettant un temps de charge plus court de la batterie. En outre, il permet au contrôleur de détecter une batterie manquante, et / ou un problème avec le chargeur.

C: Batterie. La batterie sera rouge si elle est en panne et verte dans le cas contraire. La première ligne de données montre la tension réelle de la batterie en volts et la deuxième ligne montre le courant réel en ampérage.

D: Démarreur. Il représente l'étape courante de la séquence de démarrage. Le compteur à l'intérieur indique le temps restant de l'étape, comptant de 10 à 0 secondes. Comme il y a deux modes de démarrage, "en attente de manivelle" et "mise en marche", l'engrenage alternera entre jaune et vert, permettant à l'utilisateur de connaître exactement l'état de la séquence de démarrage. Entre les deux contacteurs, un compteur est visible. Il indique l'étape courante à l'intérieur de la séquence de démarrage. Il restera sur une étape pendant les 10 secondes d'attente et sur les 10 secondes de démarrage puis comptera jusqu'à la sixième étape, qui est la fin de la séquence de démarrage.

E: Moteur diesel. Il sera gris si le moteur est arrêté, vert si un signal "Moteur" est détecté et rouge si une "survitresse" ou "échec de démarrage" s'est produite, après 6 tentatives de démarrage infructueuses. Le moteur sera jaune s'il fonctionne en mode test.

F: Représentation de la cause de démarrage ou d'arrêt du moteur. Une gélule verte indiquera la raison pour laquelle le moteur est en marche, et une capsule rouge indiquera pourquoi il ne fonctionne pas quand il devrait. Les choix possibles sont:

Local - Facultatif: Cette cause de déclenchement est déclenchée si le moteur démarre localement directement à partir de son propre panneau de commande et si l'option est activée.

Manuel - Il reçoit une demande de manivelle manuelle à partir d'un ou des deux boutons de membrane manivelle manuelle tandis que le sélecteur est la position "MAIN".

Urgence - Il reçoit une demande manivelle manuelle du bouton-poussoir d'urgence.

Manuel à distance: démarrage manuel du moteur activé par un contact de démarrage à distance.

Déluge: démarrage automatique du moteur activé par une vanne déluge.

Automatique à distance: démarrage automatique du moteur activé par un équipement distant

Autre panne de courant: une autre panne de courant comptera le temps suivant une panne de courant alternatif et, à la fin d'une temporisation prédéterminée, le moteur démarre avec une demande de panne de courant alternative lorsque cette option est activée.

Une capsule rouge indiquera la raison pour laquelle le moteur ne fonctionne pas malgré le fait qu'une demande est faite. Les causes possibles sont:

Défaut de démarrage - Cette défaillance se produit lorsque le contrôleur reçoit une demande de démarrage, mais une alarme "Fail To Start" est active après une défaillance de la séquence de démarrage, empêchant ainsi sa capacité de démarrer le moteur jusqu'à ce que cette alarme soit réinitialisée.

Verrouillé: Un signal d'interverrouillage empêche le moteur de fonctionner.

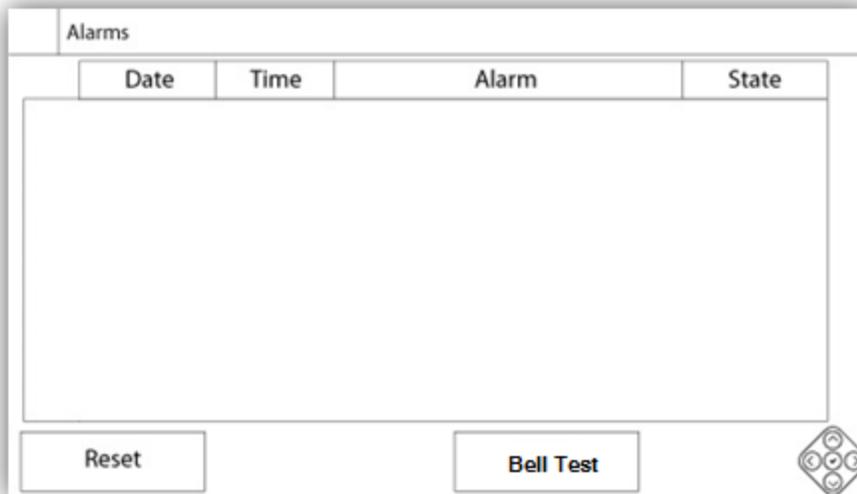
G: Temporisations d'exploitation, y compris la minuterie de démarrage séquentielle et la minuterie AC Fail.

H, I, J, K: Reportez-vous au chapitre 6 "Configuration", la section sur les capteurs pour des informations détaillées sur les jauges.

L, M: La section "M" affiche le texte suivant: "Actionner le bouton de test de démarrage manuel". Il est gris lorsque le bouton correspondant est hors ligne. Lorsque le bouton devient actif, la couleur du message devient Jaune, et le logo du bouton apparaît sur l'écran ("L"), envoyant le message que le contrôleur est prêt pour ce test.

Économiseur d'écran

Après 5 minutes d'inactivité sur le ViZiTouch, l'écran diminue sa luminosité à 25%. Après 10 minutes d'inactivité sur le ViZiTouch, l'écran de veille "Black Screen" s'active. Son objectif est d'augmenter la durée de vie de l'écran LCD. L'économiseur d'écran sera immédiatement désactivé si le moteur est en marche ou si une alarme est activée. Pour le désactiver manuellement, il suffit de toucher l'écran ou n'importe quel bouton de membrane. Après la désactivation, l'économiseur d'écran redirige toujours vers la page "Accueil". Il se déconnectera également de tout utilisateur en réinitialisant le niveau de sécurité à 0 et enregistrer toute nouvelle modification aux paramètres.



Affiche la liste des alarmes actives et présentes. Une alarme est appelée active lorsque sa condition de déclenchement est présente. Une alarme est appelée lorsque sa condition de déclenchement a été active, mais n'est plus vraie. Les alarmes représentant de sérieuses préoccupations sont rouges. Les alarmes représentant des avertissements simples sont jaunes. Pour désactiver la sonnerie, appuyez sur la touche d'alarme ou elle se silencie après l'expiration d'une minuterie réglée en usine. En appuyant sur le bouton de réinitialisation, les alarmes sont réinitialisées.

Le bouton de test en cloche active la sonnerie d'alarme pendant 3 secondes.

Le tableau affiche les événements système:

- Date et heure: date et heure de l'alarme en format YYYY.MM.DD
- Message: Message d'alarme
- État: survenu ou actif
- Code couleur:
 - Rouge: l'événement est une alarme
 - Jaune: L'événement est un avertissement

Liste complète des alarmes:

Alarmes courants:

Problème de moteur: L'alarme commune de problème de moteur est active quand une ou plusieurs de ces conditions sont actives:

- Température élevée du liquide de refroidissement du moteur
- Température du liquide de refroidissement du moteur
- Faible pression d'huile du moteur
- Le moteur ne démarre pas
- Survitesse du moteur *
- Panne de batterie 1-2

Problème de salle de pompes: Une alarme commune est activée lorsque les événements suivants se produisent:

- Fuite du réservoir de carburant
- Faible niveau de carburant
- Niveau de carburant élevé
- Panne de courant alternatif
- Réservoir d'eau faible

- Réservoir d'eau haute
- Réservoir d'eau vide

Problème du contrôleur: Important: ce relais est normalement sous tension lorsque le contrôleur est en état normal. Le relais est désactivé lorsque le problème du régulateur est détecté (fail safe). L'alarme commune de panne du régulateur est active lorsqu'une ou plusieurs de ces conditions sont actives:

- Panne du chargeur 1-2
- Panne de courant continu
- Panne de courant alternatif: surveille la puissance alternative et s'active en cas de panne.

- Batterie 1-2 Défaut: Surveille l'état de la batterie 1 et s'active en cas de panne. Cela se produit lorsque la batterie est déconnectée, est de type incorrect ou ne peut pas être rechargé. Lors de la déconnexion d'une batterie, il y aura un délai avant que l'alarme ne soit activée. Le signal boost sera activé une minute plus tard, ou plus si un courant fantôme est détecté. S'il n'y a pas de réponse de la batterie, il exécutera un deuxième test 30 secondes plus tard, puis activera l'alarme de panne de batterie.

- Chargeur 1-2 Défaut: Surveille l'état du chargeur de batterie 1 et s'active en cas de panne. Cela se produit lorsque le chargeur de batterie a un défaut, n'est pas correctement alimenté, ou est incapable de fournir le courant nécessaire. Il passe également au mode Boost Fault si, pendant un test de suralimentation, la tension ne monte pas. Un contact sec normalement fermé est également connecté du chargeur à la carte d'E / S. Si ce contact s'ouvre pendant 1 minute, l'alarme est activée. Les lectures des chargeurs ne sont pas mises à jour pendant le démarrage et / ou le fonctionnement, en raison de l'instabilité de lecture sous charge. Dès que le moteur revient à l'état de repos, toutes les lectures et toutes les analyses de défaillance sont réactivées.

(Remarque: avec l'option batteries NiCad, aucune impulsion n'est utilisée et il n'y a pas de contact sec normalement fermé. L'alarme de défaillance du chargeur est détectée lorsque la tension de la batterie passe sous la tension du flotteur et qu'aucun courant n'est détecté entre le chargeur et la batterie.

- Perte de continuité 1-2: S'active si les contacteurs de démarrage du moteur sont déconnectés du contrôleur.

- Réservoir d'eau faible: S'active si l'entrée de contact «Réservoir d'eau faible» est déclenchée ou si la lecture analogique du réservoir d'eau est activée et est inférieure au point de consigne bas du réservoir d'eau dans la page du capteur «Niveau d'eau».

- Réservoir d'eau vide: S'active si un contact externe déclenche l'entrée vide réservoir d'eau en option.

- Soupape de décharge principale ouverte: S'active si un contact externe déclenche l'entrée ouverte de la soupape de décharge principale en option.

- Fuite du réservoir de carburant: S'active si l'entrée du contact de fuite du réservoir de carburant est déclenchée.

- Niveau de carburant bas: Activé si l'entrée de contact de niveau de carburant bas est déclenchée ou si la lecture analogique du niveau de carburant est activée et est inférieure au point de consigne de niveau de carburant bas de la page Capteur de niveau de carburant.

- Niveau de carburant élevé: Activé si l'entrée de contact de niveau de carburant élevé est déclenchée ou si la lecture analogique du niveau de carburant est activée et dépasse le point de consigne de niveau de carburant élevé dans la page Capteur de niveau de carburant.

- Échec lorsque le moteur tourne: S'allume si le moteur est en marche. Le signal est perdu pendant que le moteur tourne. Le moteur essaiera de recommencer la séquence de démarrage si les causes de départ ne sont pas revenues à la normale.

- Le moteur ne démarre pas: s'active si le moteur ne démarre pas après les 6 essais complets de la séquence manivelle. Le moteur deviendra rouge.

- Température élevée du moteur: S'active si l'entrée spécifique de température élevée est déclenchée sur la bande du connecteur du moteur et que le moteur tourne. Cette alarme arrêtera le moteur uniquement si elle est déclenchée lors d'un essai manuel.

- Température du moteur basse: S'active si l'entrée spécifique de température basse (15) est déclenchée sur la bande du connecteur du moteur.
- Pression d'huile faible du moteur: S'active si l'entrée spécifique de pression d'huile basse est déclenchée sur la bande de connecteur du moteur et que le moteur tourne. Cette alarme arrêtera le moteur uniquement si elle est déclenchée lors d'un essai manuel.
- Surcharge du moteur: Activer si la vitesse de lecture est supérieure à la valeur de survitesse réglée et que le moteur tourne. Cette alarme arrêtera le moteur uniquement si elle est déclenchée lors d'un essai manuel.
- Alarme X-in X d'extension d'E / S: S'active si l'entrée programmable d'expansion spécifique sur la carte d'extension spécifique est activée et déclenchée.
- Batterie 1-2 Surtension: S'active si la tension de la batterie spécifique est supérieure à la consigne de surtension spécifiée.
- E / S Erreur de communication diesel: S'active si aucune communication avec la carte E / S diesel ne peut être établie pendant 15 secondes. Cette alarme est critique et déclenche la sonnerie. Si cette alarme persiste pendant plus d'une minute, le contrôleur redémarre pour essayer de résoudre le problème.
- Erreur de communication d'extension E / S: s'active si aucune communication avec la carte d'E / S d'extension ne peut être établie pendant 15 secondes.
- Défaillance du système de communication: s'active lorsque la tâche de communication a cessé de répondre. Cette condition d'alarme est critique et sera suivie d'un redémarrage du contrôleur pour tenter de résoudre le problème.
- Défaillance du système de fichiers: s'active lorsqu'une erreur de système de fichiers est détectée. Cette condition d'alarme est critique et sera suivie d'un redémarrage du contrôleur pour tenter de résoudre le problème.

The screenshot shows a configuration menu titled 'Config'. It is divided into several sections:

- Left Section:** A table for setting minimum and maximum values for various parameters:

	Min	Max
RPM	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Engine T.	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Oil Press.	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Fuel Lvl	<input type="text"/>	<input type="text"/>
- Center Section:** 'Battery Selection' with three options: '1', '2', and 'AUTO'.
- Right Section:** A clock icon, an 'Advanced' button, and a padlock icon.
- Bottom Section:** Two input fields for 'OverVoltage 1' and 'OverVoltage 2'.

Configurer tous les paramètres de configuration de base.

La page de configuration principale fournit un moyen rapide de modifier les paramètres les plus courants. L'icône de cadenas indique le niveau d'autorisation actuel. Un cadenas verrouillé indique que seuls les paramètres de base peuvent être modifiés. Appuyez sur le cadenas pour entrer un code d'autorisation pour déverrouiller des réglages supplémentaires. Un cadenas déverrouillé montrant un numéro d'autorisation indique que certains paramètres sont déverrouillés. Appuyez à nouveau sur le cadenas lorsque vous avez terminé votre opération.

Niveau d'accès 0:

- Le bouton "Avancé" active les pages de configuration avancées.
- Le réglage de la date et de l'heure est accessible en appuyant sur l'horloge. Reportez-vous à la page «Date et heure» pour plus d'informations.

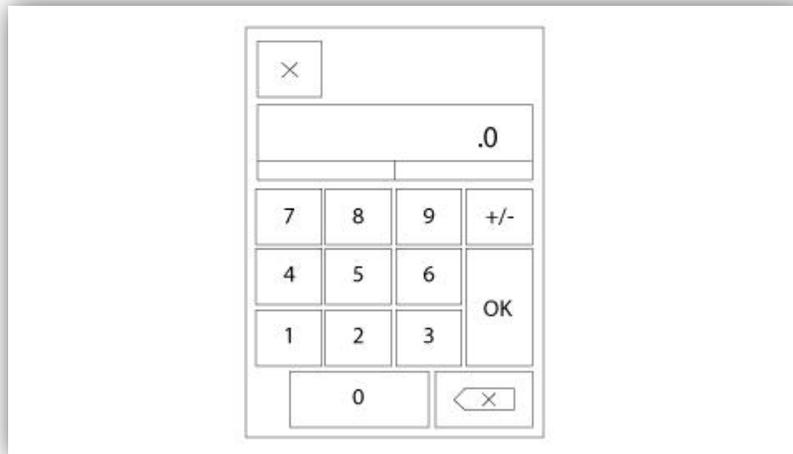
Niveau d'accès 1:

Dans la zone de gauche, les paramètres de régime du moteur peuvent être réglés. Réglage du minimum et du maximum de la jauge de vitesse affichée sur la page d'accueil.

A l'intérieur de la boîte centrale, une sélection de batterie peut être faite. Ce réglage doit toujours être "AUTO", sauf si faire une maintenance sur une batterie ou à des fins de test.

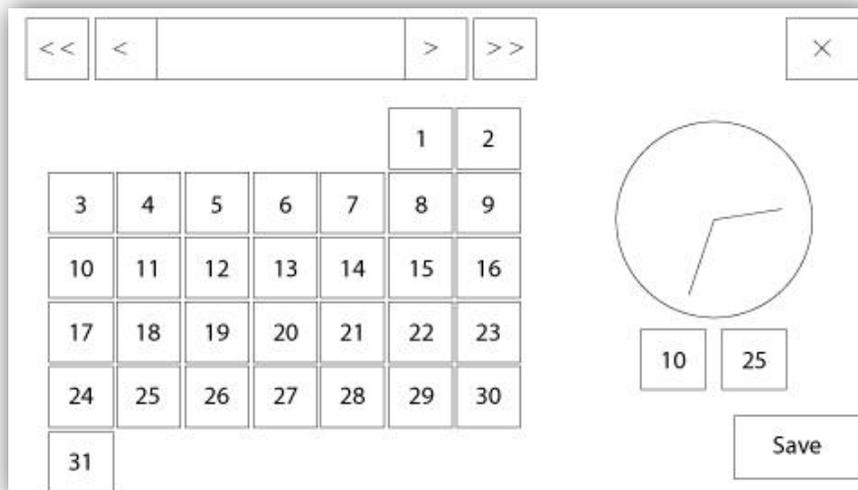
A l'intérieur du boîtier inférieur, deux consignes de "surtension" peuvent être réglées pour déclencher les alarmes de surtension de la batterie.

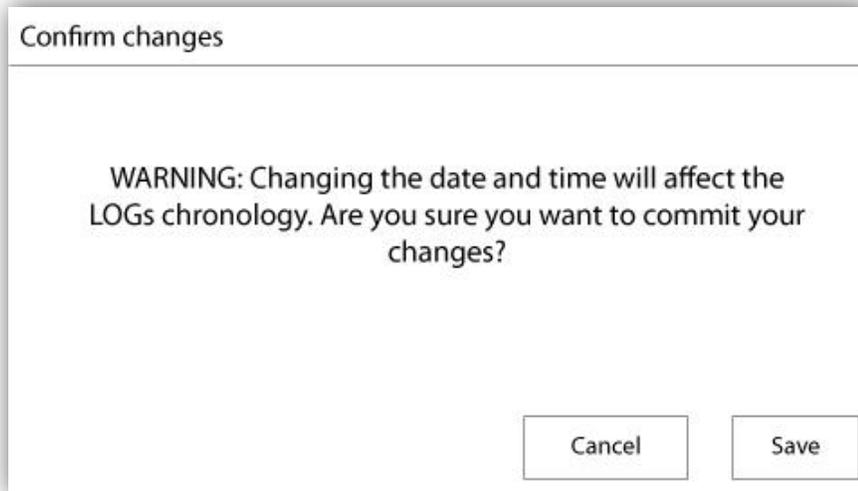
Page du clavier numérique



La tablette numérique est activée chaque fois que l'utilisateur clique sur un carré blanc représentant un nombre qui peut être réglé. Au-dessus de la tablette, le paramètre s'affiche. Le texte clignotera en rouge si la valeur entrée n'est pas valable et le bouton OK sera noir, quand la valeur est hors-gamme. Les MIN et MAX montrent la gamme de valeurs acceptées pour ce paramètre particulier. Le bouton "X" permet à l'utilisateur d'annuler en révisant la valeur. La flèche de retour efface le dernier nombre entré et le bouton rond "X" supprime tout le champ de texte. Il suffit de cliquer sur le bouton "OK", une fois la valeur fixée.

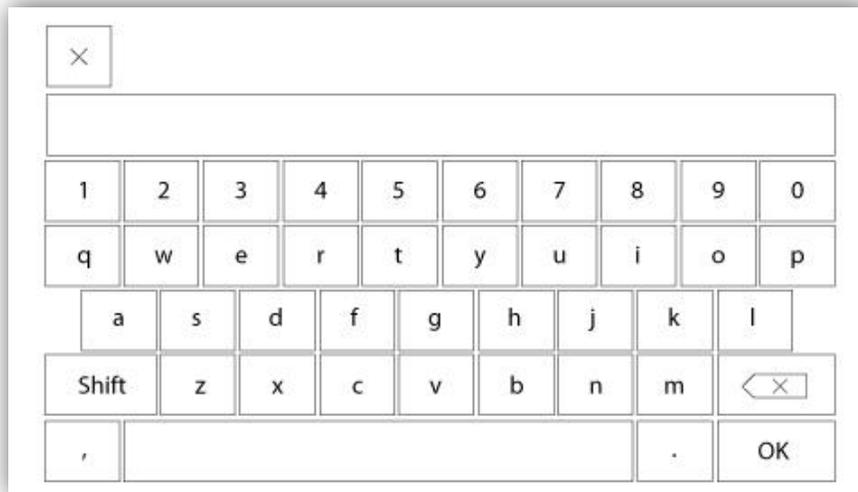
Page de date et d'heure





La date et l'heure peuvent être configurées en sélectionnant le mois actuel et l'année par pression des boutons de flèche de chaque côté de l'affichage "Mois-Année" et en sélectionnant le jour du mois en s'arrêtant au jour réel. L'heure se règle en appuyant sur les deux carrés sous l'horloge ; celui de gauche règle les heures et celui de droite les minutes. Appuyez sur "Save" pour engager les modifications. Une boîte de dialogue apparaîtra pour confirmer la modification "Date et Heure". L'utilisateur peut supprimer les modifications en appuyant sur le bouton "Cancel". Veuillez noter qu'une telle modification aura un effet sur la chronologie des entrées.

Page d'identifiant utilisateur / Page de clavier



Clavier d'identifiant utilisateur :

Cette page permet à l'utilisateur d'accéder à un niveau de sécurité supérieur en entrant un mot de passe. Si le mot de passe est valide, le champ de texte deviendra vert et s'il n'est pas valide, il deviendra rouge. Un bouton "X" apparaît dans le champ de texte dès qu'un caractère est entré, en permettant un effacement rapide du mot de passe écrit.

Si le mot de passe n'est pas valide un nombre consécutif de fois, l'utilisateur sera redirigé vers la page "Concessionnaire de service", en permettant à l'utilisateur de communiquer avec le concessionnaire de service approprié.

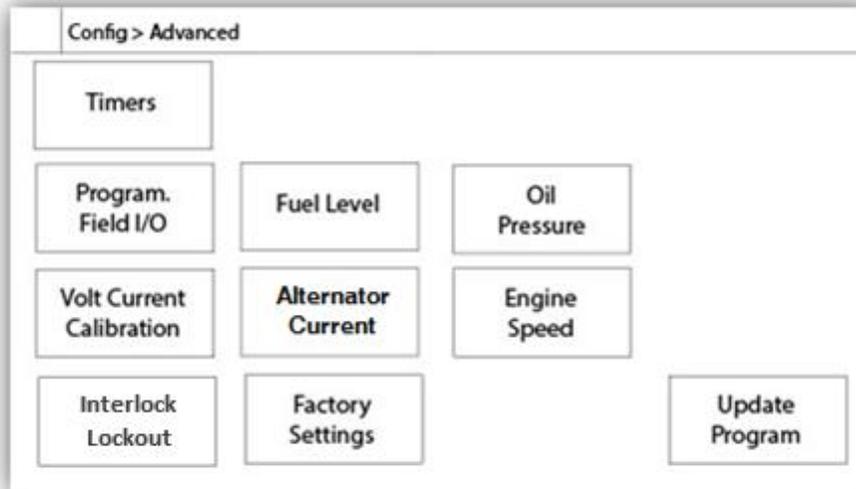
Si le mot de passe est valide, la page de "Configuration" se rechargera et le niveau de sécurité d'accès s'affichera à l'intérieur du verrou. Pour sortir, cliquez sur le verrou et le niveau de sécurité utilisateur reviendra à "0".

Autres claviers :

Le clavier est activé chaque fois que l'utilisateur clique sur un encadré rectangulaire gris avec un texte blanc représentant un texte à placer. Le bouton "X" permet à l'utilisateur de supprimer en révisant la valeur. La flèche de retour efface le dernier caractère entré et le bouton "CA" dégage tout le champ de texte. Il suffit de cliquer sur le bouton "OK", une fois la valeur placée. Ce type de champ de texte est utilisé surtout pour produire une indication de texte numérique pour entrée d'alarme client.

Page de configuration avancée

Config > Avancé



Cette page est le portail pour tous les paramètres de configuration avancée de la ViZiTouch.

On peut accéder facilement à toutes les pages minuteurs, capteurs, réglages d'usine, mise à jour de logiciel, représentant de service et déverminage en cliquant sur les boutons appropriés.

Puisque deux des entrées analogiques utilisent le même connecteur physique, on ne peut en utiliser qu'une à la fois. Ces entrées analogiques s'affichent dans l'encadré gris entouré d'une ligne en pointillé noir. Chaque fois que l'un de ces capteurs est installé, l'autre deviendra orange, empêchant ainsi la double installation de ces capteurs.

Tous les boutons sont réglés sur le "Niveau 0" de sécurité excepté le "Mise à jour du Logiciel" qui est réglé sur le "Niveau 1".

	Actual	Desired	
Main Voltage	AC	<input type="text"/>	COMPUTE
Voltage	Battery 1	<input type="text"/>	COMPUTE
	Battery 2	<input type="text"/>	COMPUTE

Cette page est utilisée pour calibrer toutes les tensions analogiques. La colonne actuelle montre la valeur réelle calculée par le ViZITouch. La colonne «souhaité» permet à un utilisateur de niveau 2 d'entrer la valeur souhaitée en lisant un périphérique externe calibré (multimètre). Pour la tension alternative et les tensions DC, l'étalonnage se fait en entrant la valeur souhaitée et en appuyant sur les boutons "Calculer". Les valeurs DC doivent être entrées sans batteries connectées, pour permettre l'étalonnage des chargeurs de batterie en mode "d'alimentation". Pour ce faire, il suffit de mettre les disjoncteurs des batteries à la position OFF.

		Calibration				mA
Battery 1	2650			ZERO		←
<input type="text" value="2650"/>	Read	<	<input type="text" value="8880"/>	Read	COMPUTE	↶
		Calibration		ZERO		→
Battery 2	2725			COMPUTE		

Cette page est utilisée pour étalonner tous les courants analogiques. Le premier numéro juste à côté de la batterie 1 et la batterie 2 montre le courant réel lue. Tout d'abord, Régler le disjoncteur CB3 dans la position OFF. Cela va déconnecter la batterie. Appuyer sur la touche ZERO. Ensuite, mettre le disjoncteur CB3 à la position ON. Brancher une petite charge aux bornes 6 et 11, pour créer un courant bas autour de 2 600 mA. Entrer cette valeur dans le champ gauche de la batterie 1, et appuyer sur le bouton Lire. Ensuite, connecter une charge plus importante aux bornes 6 et 11, autour de 8800 mA. Écrire la valeur mesurée dans le second champ de texte et appuyer sur le deuxième bouton de lecture. Enfin, appuyer sur le bouton Calculer pour terminer l'étalonnage. Répéter l'opération pour la deuxième batterie, liée au disjoncteur CB4 et aux bornes 8 et 11.

Battery Test Configuration		
Number of Missing Test Before Alarm	<input type="text"/>	Battery Test
Battery Missing Current Threshold	<input type="text"/>	<input type="button" value="←"/>
Max Current for Boost Test	Batt.1 <input type="text"/> Batt.2 <input type="text"/>	<input type="button" value="↶"/>
Voltage Coast Drop Detection Enable	<input type="checkbox"/>	
Battery Fail From Engine RPM During Crank	<input type="checkbox"/>	
Charger 1 Power Supply Voltage Reference	<input type="text"/>	
Charger 2 Power Supply Voltage Reference	<input type="text"/>	
	<input type="checkbox"/> Disconnect Battery	

Cette page est utilisée pour ajuster l'étalonnage du test des batteries.

Nombre de test manquant avant l'Alarme: C'est le nombre de test consécutifs qui doivent échoués avant le déclenchement de l'alarme de défaillance de la batterie.

Seuil du courant pour Batterie manquante: C'est le seuil, en ampères, que le courant doit atteindre pendant un test de charge rapide pour déterminer que la batterie est bien connectée. Si une fausse alarme de défaillance de la batterie apparaît, il peut être nécessaire d'abaisser cette valeur.

Courant Maximum de test de charge rapide: Sous cette valeur de courant en ampères, aucun test sur la batterie n'est fait.

Activer la Détection de la pente de Chute de tension: Si activée, cette deuxième condition est ajoutée au test de la batterie. Sur une batterie plus petite, la montée de courant lors d'un test de charge rapide pourrait être trop petite pour avoir un test concluant. Ce second test vérifie l'effet capacitif sur la ligne de la batterie après une séquence de charge rapide.

Défaut Batterie détecté à partir de l'absence de RPM du moteur pendant un cycle de démarrage: Si activé, l'alarme Défaut Batterie sera activée si aucun RPM n'est lu après un cycle de démarrage.

Chargeur 1-2 Tension d'alimentation de référence: C'est la tension qui est appliquée par le chargeur de batterie en mode Alimentation (sans batteries). Pour mesurer cette tension, la batterie doit être débranchée.

Config > Advanced > Timers1

Engine Starting and Stopping Sequential Start Timer <input type="text"/> s		Local Request Detection Timer On <input type="text"/> s	<input type="button" value="←"/> <input type="button" value="▶"/>
Fail When Running Timer <input type="text"/> s	Energize to Stop <input type="checkbox"/> Permanent Timer On <input type="text"/> s		

Config > Advanced > Timers2

Low Oil Pressure Delay <input type="text"/> s	AC Failure Enable <input type="checkbox"/> Start Delay <input type="text"/> m	<input type="button" value="◀"/> <input type="button" value="↶"/>
High Water Level Alarm Timer On <input type="text"/> s	High Fuel Level Alarm Timer On <input type="text"/> s	
Low Water Level Alarm Timer On <input type="text"/> s	Low Fuel Level Alarm Timer On <input type="text"/> s	

La plupart des temporisateurs courants pour le contrôle de la pompe à incendie peuvent être configurés ici. Notez que toute minuterie réglée sur 0 supprimera le retard dans le processus décisionnel.

Niveau d'accès 1:

- Démarrage et arrêt du moteur:

La "minuterie de démarrage séquentielle" permet une réponse retardée sur une demande de démarrage automatique.

- Mise en marche pour l'arrêt:

Cette minuterie règle le temps, en secondes, la soupape de solénoïde de carburant se ferme après une butée.

- Échec lors du fonctionnement de la minuterie:

Si cette option est activée, cette minuterie retarde l'alarme "fail when running alarm".

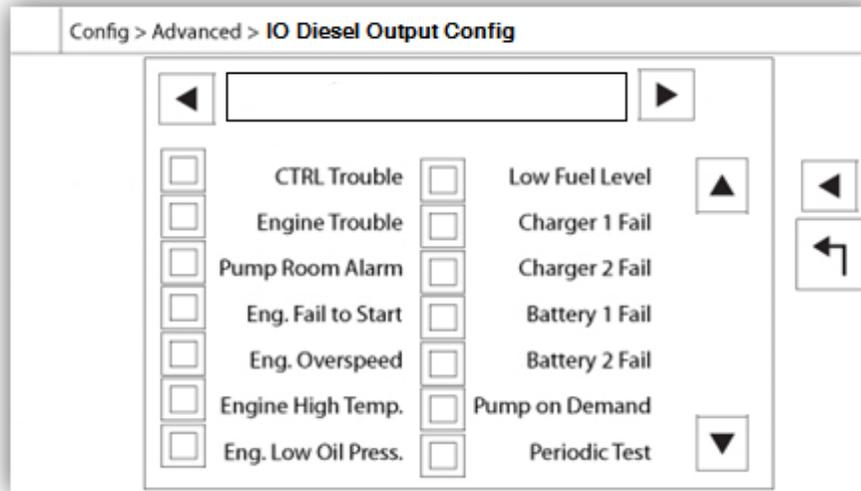
- Détection de requêtes locales:

C'est le délai qu'il faudra au contrôleur pour détecter un démarrage local de la pompe.

Les autres minuteries sont auto-explicatives et définissent la temporisation des alarmes.

Cette page, si l'utilisateur est connecté, permet la réassignation des trois entrées programmables en appuyant sur le nom de signal. Si le signal Départ Vanne de Déluge est sélectionné, il sera affecté comme une entrée normalement fermée. Procédez avec prudence car cela pourrait provoquer le démarrage du moteur. Si un signal d'alarme est choisi, il peut être configuré à la page suivante. (Activer, NO / NF, Audible, Importance (Alarme ou avertissement)) Les signaux disponibles sont:

- Faible niveau de carburant, haut niveau de carburant, Fuite du réservoir de carburant
- Réservoir d'eau vide, Réservoir d'eau bas, Réservoir d'eau haut
- Débitmètre Actif, Vanne de décharge principale Ouverte
- Basse pression d'aspiration
- Entrebarrage
- Départ à distance Manuel
- Départ Vanne de déluge (NC)



Cette page permet la configuration des signaux d'alarme sur les entrées et des sorties de relais. Deux boutons situés à l'extrême droite permettent de naviguer entre les sections page d'entrée et de sortie.

Entrées:

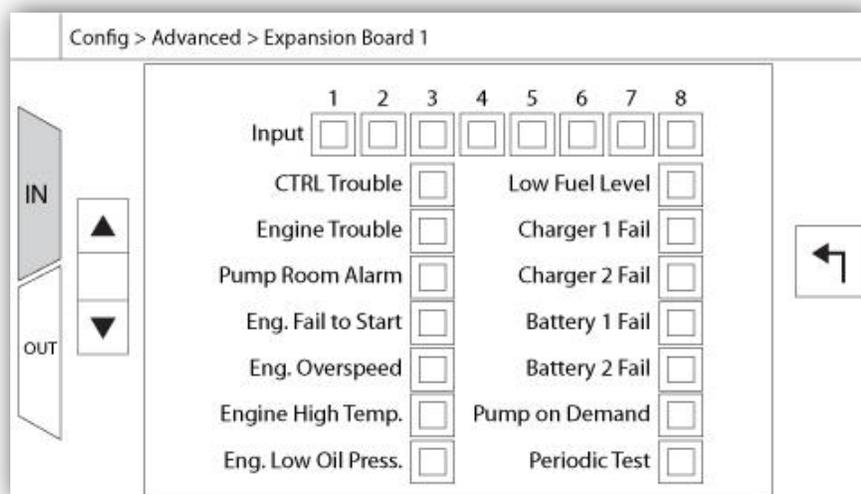
La page d'entrée comporte quatre éléments: La sélection NO/NF, «Indication du texte numérique», la "sonnette d'alarme" et l'icône "Alarme". Chacune peut être activée ou désactivée. La première étape est de cliquer sur le bouton carré à côté du champ de texte pour activer la gestion du signal d'entrée. Si l'icône "sonnette d'alarme" est activé, le signal d'entrée déclenche la cloche d'alarme. Si l'icône "alarme" est activée, le signal d'entrée sera traité comme une alarme, sinon comme un avertissement. Comme sur la page de sortie, les boutons du haut permettent une navigation facile entre toutes les entrées disponibles de la carte diesel.

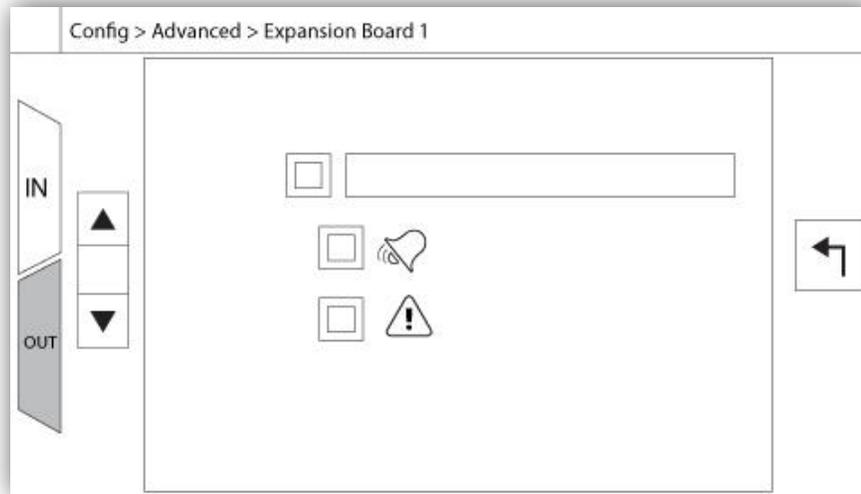
Sorties:

La configuration se fait en appuyant sur la boîte carrée située à côté de l'un des signaux nécessaires. La boîte peut avoir les états: BLANC (aucun), un contact NO (normalement ouvert) et un contact NF (normalement fermé), permettant la configuration souhaitée. L'état final du signal de sortie est une combinaison "OU" logique de tous signaux sélectionnés.

Carte d'expansion d'entrées/sorties 1-2-3-4

Config > Avancé > Carte d'expansion 1-2-3-4





Cette page permet la configuration des Entrées et des Sorties programmables disponibles sur une carte d'expansion E/S. Deux boutons situés à l'extrême droite naviguent entre la section de la page des entrées et des sorties.

Entrées:

La page d'entrées comporte quatre éléments: La sélection NO/NF, «Indication du texte numérique», la "sonnette d'alarme" et l'icône "Alarme". Chacun peut être activée ou désactivée. La première étape est de cliquer sur le bouton carré à côté du champ de texte pour activer la gestion du signal d'entrée. Si l'icône "sonnette d'alarme" est activée, le signal d'entrée déclenche la cloche d'alarme. Si l'icône "alarme" est activée, le signal d'entrée sera traité comme une alarme, sinon comme un avertissement. Comme sur la page de sortie, les boutons du haut permettent une navigation facile entre toutes les entrées disponibles de la carte d'expansion.

Sorties:

La configuration s'exécute en appuyant sur le carré situé à côté de l'un des signaux requis. Le carré fera du va-et-vient entre BLANC (aucun), un symbole NO (normalement ouvert) et un NF (normalement fermé), en permettant d'obtenir la configuration désirée. Au-dessus de tous les signaux de sorties disponibles, il est possible de relier de la même façon les entrées de la carte d'expansion à la sortie choisie parmi toutes les combinaisons. L'état final du signal de sortie est une combinaison "OU" logique de tous les signaux sélectionnés.

Page de programme de mise à jour



Cette procédure est très importante et est à entreprendre avec soin. Veuillez ne pas oublier de contacter l'usine avant d'utiliser la fonction de logiciel de mise à jour.

Cette page n'est disponible que si une ou plusieurs cartes d'extension sont installées en option.

Les paramètres d'usine sont toujours pré-configurés en usine et définissent les paramètres principaux du contrôleur.

Section gauche:

Contrôleur Automatique - Contrôleur Non Automatique: Un automate répondra aux demandes de démarrage automatique, comme une chute de pression annoncée par un capteur de pression ou un pressostat, un signal de vanne déluge ou un déclencheur de démarrage automatique à distance. Un contrôleur non automatique ne démarre le moteur que sur demande manuelle.

2VIZ004 - 2VIZ016: Ceux-ci se rapportent à la version plus ancienne de la carte E / S Diesel. Si le contrôleur héberge une de ces versions, la case à cocher correspondante doit être activée.

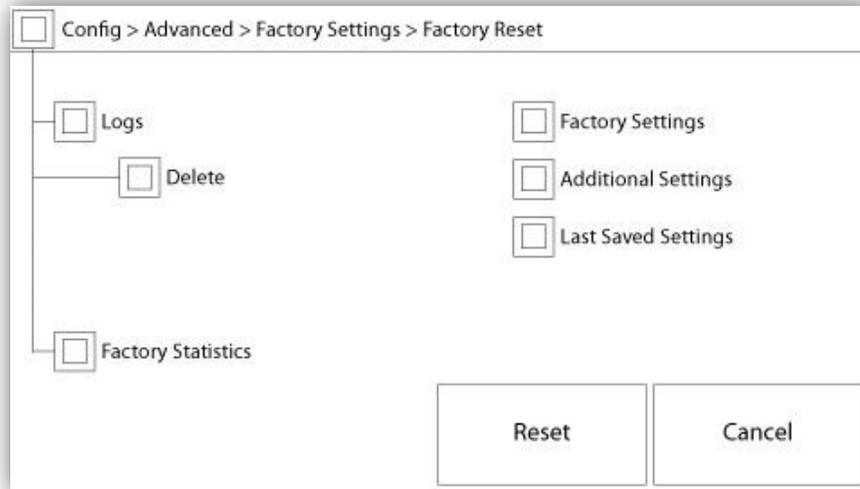
"Reset to Factory Settings" (Réinitialiser les réglages d'usine): Ce bouton permet de rediriger vers la page "Réinitialiser les réglages d'usine". Il s'agit d'une opération importante qui doit être utilisée avec prudence et seulement si l'usine a été contactée en premier. Pour plus d'informations, reportez-vous à l'aide "Réinitialisation aux réglages d'usine".

Section droite:

Les deux premiers réglages définissent la tension nominale AC et CC pour le contrôleur.

Informations techniques sur le contrôleur: numéro de série, type de chargeur de batterie, nom du modèle et révision du logiciel.

Page de restauration des réglages d'usine



Cette page rétablira le ViZiTouch dans la configuration d'usine originale, en évacuant donc toutes les configurations ultérieures exécutées pendant la vie du contrôleur.

On ne devrait utiliser cette procédure que comme un dernier essai pour ramener le contrôleur à un état utilisable.

Utilisateur "Niveau 2":

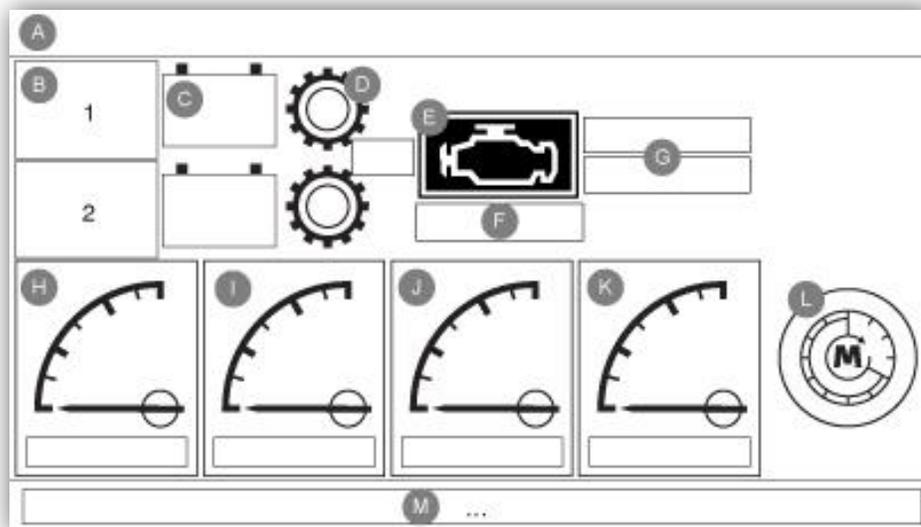
Le bouton "RESET" ne s'activera (deviendra bleu) que si aucun bouton carré de la colonne de gauche n'est activé et si le bouton "Derniers réglages sauvegardés" de la colonne de droite n'est pas activé non plus. Seul, un utilisateur de "Niveau 2" peut rétablir les "Réglages d'usine" et/ou les "Réglages supplémentaires" de la colonne de droite.

Le redémarrage des "Réglages d'usine" restaurera le contrôleur dans sa configuration d'usine et son état d'entretien d'origine. Le premier entretien ne sera donc pas fait, les réglages de mode automatique, ainsi que la "Page d'accueil" du contrôleur, seront désactivés jusqu'à l'exécution du "Premier entretien". Pour plus d'information sur la façon d'effectuer le "Premier lancement" et de remplir le "Rapport d'essai de réception de terrain", veuillez-vous reporter au guide de "Lancement rapide".

Veuillez noter que les registres et les statistiques ne seront pas restaurés

Le redémarrage des "Réglages supplémentaires" entraînera une mise à jour du contrôleur grâce à une configuration additionnelle envoyée par le fabricant. Il ne s'agit pas d'une "Réinitialisation d'usine". Son but est de permettre une mise à jour des variables de configuration que Tornatech Inc est seule à pouvoir assurer.

Tous les autres boutons carrés sur cette page sont du "Niveau 9" de sécurité et seuls des représentants certifiés de Tornatech peuvent les utiliser, sauf spécification contraire. Le premier carré dans le coin supérieur gauche remplit la fonction "Sélectionner tout" pour ces paramètres.



Avis important!

Chaque câble de capteur analogique utilisé pour ce contrôleur doit être blindé. Le blindage doit être mis à la terre côté moteur. Le non-respect de ces recommandations peut affecter le bon fonctionnement du contrôleur et annuler sa garantie.

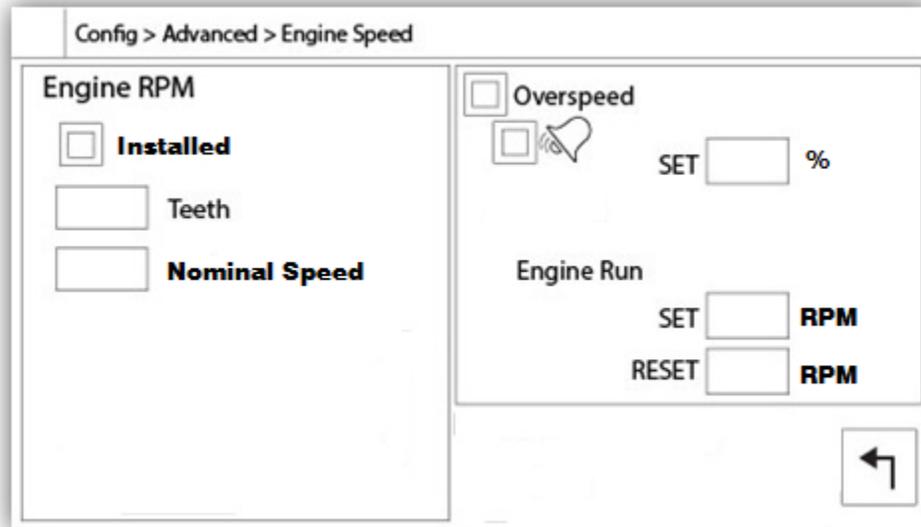
H) Tachymètre (Déecteur de Vitesse Moteur)

Le tachymètre (lecteur de vitesse analogique) donne la possibilité de supporter des moteurs sans détecteur de vitesse électronique. Le capteur magnétique doit être connecté au MP+ et MP- de la carte E/S.

La première petite barre verte et rouge sur la graduation indique la consigne du signal "Moteur en Marche". Quand le moteur tourne à une vitesse au-dessus de ce seuil, le ViziTouch considérera le moteur en marche, et lorsqu'il ralentira en dessous de la barre rouge, le moteur sera considéré comme arrêté. La seconde petite barre rouge, habituellement placé haut dans la jauge, représente le seuil de « survitesse ». Si le moteur atteint cette vitesse, l'alarme « survitesse » s'activera.

L'encadrée en dessous de la jauge est l'horamètre, indiquant le temps de marche moteur depuis la première mise en service.

Une pression sur la jauge ouvrira la page « Config>Advanced>Engine Speed ».



La section de gauche indique le statut « Actif/Inactif » du compte tours RPM. L'entrée « Dents » permet à l'utilisateur d'entrer le nombre de dents du volant moteur. C'est un paramètre important pour permettre un calcul précis des RPM. La valeur digitale de RPM est indiquée en dessous pour vérifier la valeur calculée.

La section de droite permet de configurer le set point des signaux « Moteur en Marche » et « Survitesse ». La case du dessus permet d'activer ou de désactiver l'alarme « Survitesse », et devrait toujours être activé. La case suivante lie la signalisation sonore à l'alarme, et la troisième permet d'indiquer la catégorie du signal (alarme ou avertissement). L'entrée « set » correspond au seuil de déclenchement de l'alarme « Survitesse ». Les deux prochaines entrées permettent la configuration des « set » et « reset » point du signal « Moteur en Marche », afin d'éviter que le signal « Moteur en Marche » ne bascule trop vite.

Le « Reset » devrait être au moins à 300 RPM plus bas que le « Set » point.

I) Température de Refroidissement Moteur

L'entrée analogique « Température Moteur » permet de supporter les moteurs sans contact sec « Basse Température Moteur ». La sonde doit être connectée à l'entrée analogique AI5 de la carte E/S.

La première petite barre verte et rouge sur la graduation indique le set point du signal « Basse Température Moteur ». Cette condition est activée lorsque la température descend en dessous du « Set Point » et le moteur ne doit pas être mis en fonctionnement.

Les secondes petites barres verte et rouge représentent le seuil de « Haute Température Moteur ». Cette condition est activée lorsque la température monte au-dessus du « Set Point » et le moteur ne doit pas être mis en fonctionnement.

L'encadrée en dessous indique la valeur actuelle.

Une pression sur la jauge ouvrira la page « Config > Avancé > Temperature Moteur ».

Config > Advanced > Engine Temperature

Sensor		Alarms	
<input type="checkbox"/> Installed	<input type="text"/>	<input type="checkbox"/> High Engine Temperature	
Calib.	<input type="text"/>	<input type="checkbox"/>  SET	<input type="text"/>
Fixed Resistor	<input type="text"/>	<input type="checkbox"/>  RESET	<input type="text"/>
		<input type="checkbox"/> Low Engine Temperature	
		<input type="checkbox"/>  SET	<input type="text"/>
		<input type="checkbox"/>  RESET	<input type="text"/>
Gain	Offset	COMPUTE	
<input type="text"/>	<input type="text"/>		

La section gauche permet d'afficher l'état "Installé" de l'émetteur de température du moteur. Le reste de la page est déjà expliqué dans la section "Capteurs analogiques" du manuel.

Si "Type d'étalonnage" est sélectionné pour "Journal". Résistance ", la section inférieure permet à l'utilisateur de modifier directement la valeur" Gain "et" Offset ", en fonction du modèle de l'émetteur. La valeur "Résistance fixe" est liée à la résistance matérielle installée entre les entrées "" et "In" de l'entrée analogique correspondante.

J) Pression Huile Moteur

L'entrée analogique "Pression Huile Moteur" permet de supporter les moteurs sans contact sec électronique " Pression Huile ". La sonde doit être connectée à l'entrée analogique AI3 de la carte d'E/S.

La première petite barre verte et rouge sur la graduation indique le set point du signal « Basse Pression Huile ». Cette condition est activée lorsque la pression descend en dessous du « Set Point » et le moteur ne doit pas être mis en fonctionnement.

L'encadrée en dessous indique la valeur actuelle.

Une pression sur la jauge ouvrira la page « Config > Avancé > Pression d'huile ».

Config > Advanced > Oil Pressure

Sensor	Alarms
<input type="checkbox"/> Installed Calib. <input type="text"/> Fixed Resistor <input type="text"/>	<input type="checkbox"/> Low Oil Pressure <input type="checkbox"/> SET <input type="text"/> <input type="checkbox"/> RESET <input type="text"/>
First Point <input type="text"/> Ω <input type="text"/> PSI Second Point <input type="text"/> Ω <input type="text"/> PSI	<input type="button" value="COMPUTE"/> <input type="button" value="↩"/>

La section gauche permet d'afficher l'état "Installé" de l'émetteur de pression d'huile. Le reste de la page est déjà expliqué dans la section "Capteurs analogiques" du manuel.

Si le "Type d'étalonnage" est sélectionné pour être "Lin. La section inférieure permet à l'utilisateur d'entrer directement les valeurs de premier point (résistance-pression) et deuxième point (résistance-pression), selon le modèle de l'émetteur. La valeur "Résistance fixe" est liée à la résistance matérielle installée entre les entrées "I" et "In" de l'entrée analogique correspondante.

K) Niveau du carburant

L'entrée analogique «Fuel Level» permet de supporter le moteur sans interrupteur électronique «Low-High Level». L'émetteur doit être connecté aux entrées analogiques AI4 de la carte E / S.

La première petite ligne verte et la petite ligne rouge sur les gradations indiquent le point du signal «Low Fuel Level». Elle est active si le niveau est inférieur au point de consigne.

La deuxième petite ligne verte et la petite ligne rouge sur les gradations indiquent le point du signal "High Fuel Level". Elle est active si le niveau dépasse le point de consigne.

La zone rectangulaire sous la jauge affiche la valeur réelle.

Appuyer sur la jauge amène l'utilisateur à la page "configuration> Avancé> Niveau de carburant".

Config > Advanced > Fuel Level

Sensor		Alarms	
<input type="checkbox"/> Installed		<input type="checkbox"/> High Fuel Level	
Calib. <input type="text"/>		<input type="checkbox"/> SET <input type="text"/>	DRY <input type="checkbox"/>
Range <input type="text"/> <input type="text"/>	<input type="button" value="Apply"/>	<input type="checkbox"/> RESET <input type="text"/>	
		<input type="checkbox"/> Low Fuel Level	
		<input type="checkbox"/> SET <input type="text"/>	DRY <input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/> RESET <input type="text"/>	
<p>Calibration</p> <input type="text"/> <input type="button" value="Read"/> < <input type="text"/> <input type="button" value="Read"/> <input type="button" value="COMPUTE"/> <input type="button" value="↶"/>			

La section de gauche permet d'afficher l'état "Installé" du capteur de niveau de carburant. Le reste de la page est déjà expliqué dans la section "Capteurs analogiques" du manuel.

Si le "Type d'étalonnage" est sélectionné pour être "ON / OFF" (à utiliser avec le commutateur de niveau de carburant faible), le cadre au bas de la page sera vide et un réglage "NO / NC" sera disponible Pour configurer le signal.

Détails de la page de débogage

Calibrage

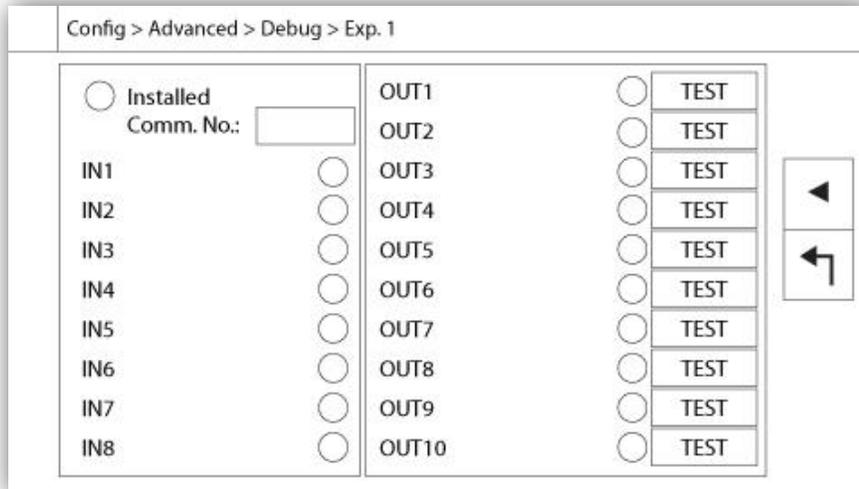
Config > Avancé > Déverminage > Calibration

Ce tableau affiche tous les paramètres de calibrage. La valeur "Étalonné" est la valeur calculée définitive, utilisée dans la ViZiTouch. Elle se calcule en multipliant la valeur brute "Raw" par le coefficient de "Gain" à quoi on ajoute "Offset" la valeur de compensation. Cette information est utile quand il faut déboguer les entrées analogiques sur la carte IO.

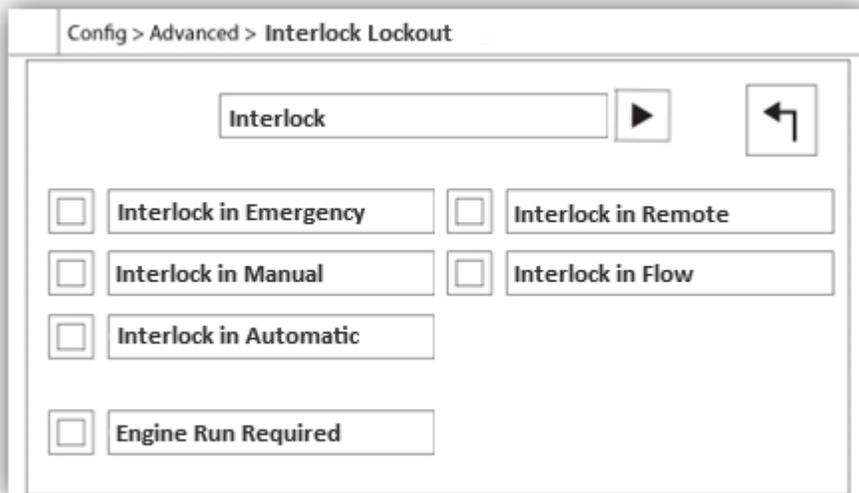
Débogage IO

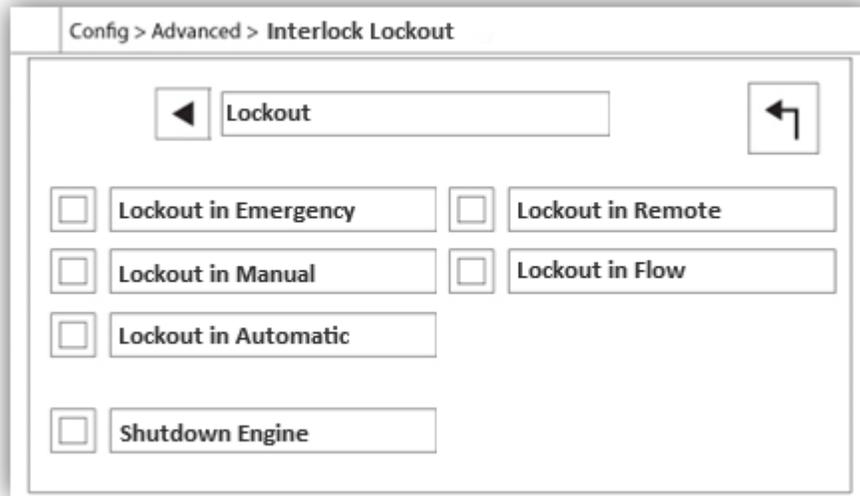
Config > Avancé > Déverminage > E/S

Le petit cercle blanc à côté de chaque signal est une représentation de son état. Si le cercle blanc est rempli d'un point vert, le signal est alors activé. Comparer ces signaux de logiciel et l'état physique du signal sur la carte électronique est la meilleure façon de localiser une panne. Dans la colonne de droite, des boutons "ESSAI" additionnels sont placés à côté de chaque signal d'émission. Cliquer sur ces boutons fera basculer l'état d'émission de ce signal, en autorisant de nouveau une comparaison entre l'état de logiciel et l'état de matériel de ces signaux pour aider à localiser la panne.



Le petit cercle blanc à côté de chaque signal est une représentation de son état. Si le cercle blanc est rempli d'un point vert, le signal est alors activé. Le premier élément dans la colonne de gauche est l'indication si ou non la carte d'Expansion en option est installée. Dans l'encadré, la carte d'expansion correspondant est affichée. Comparer ces signaux de logiciel et l'état physique du signal sur la carte électronique est la meilleure façon de localiser une panne. Dans la colonne de droite, à côté de chaque signal d'émission sont placés des boutons "ESSAI" additionnels. Cliquer sur ces boutons fera basculer l'état d'émission de ce signal, en permettant de comparer à nouveau l'état de logiciel et l'état de matériel de ces signaux pour aider à localiser la panne.





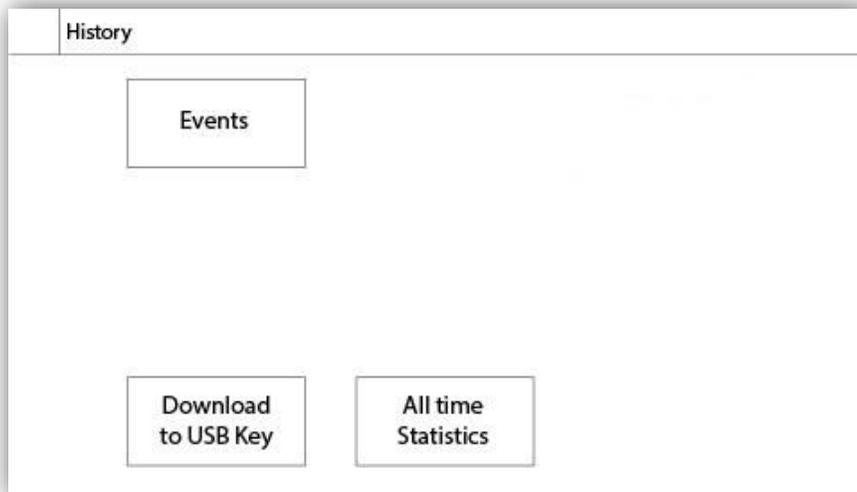
Ces pages permettent de configurer la sortie de verrouillage et les paramètres d'entrée de verrouillage. Pour être actif, ces options doivent être affectées à une entrée ou à une sortie sur la carte d'E / S.

Le verrouillage est une entrée qui désactive le démarrage du moteur.

- Activer en cas d'urgence: si cette option est cochée, cette option empêchera l'assistance électronique lors d'un démarrage d'urgence.
- Activer en mode manuel: si cette option est cochée, cette option empêchera le démarrage manuel.
- Activer en mode automatique: si cette option est cochée, cette option empêchera le démarrage automatique.
- Activer en mode manuel à distance: si cette case est cochée, cette option empêchera le démarrage manuel à distance.
- Activer en mode "start / stop": si cette option est cochée, cette option empêchera le mode "start / stop".

L'interverrouillage est une sortie qui empêche un second moteur de démarrer.

- Activer en cas d'urgence: Si cette option est cochée, cette option active la sortie "interverrouillage" lors d'un démarrage d'urgence.
- Activer en mode manuel: si cette option est cochée, cette option active la sortie "interverrouillage" sur un démarrage manuel.
- Activer en automatique: si cette option est cochée, cette option active la sortie "interverrouillage" sur un démarrage automatique.
- Activer en mode manuel à distance: si cette option est cochée, cette option activera la sortie «verrouillage» sur un démarrage manuel à distance.
- Activer en mode "start / stop": si cette option est cochée, cette option active la sortie "interverrouillage" en mode "start / stop".



Sélectionner des pages spécifiques dans la section d'historique. Tout ce qui a rapport aux statistiques, aux événements, à la pression, aux fichiers comptes-rendus de courant et au téléchargement vers l'USB est disponible dans la page d'Historique.

-Événements : Ce bouton conduit à la page “Événements”, qui affiche les 500 événements les plus récents. Chaque compte-rendu d'événement contient la date et l'heure d'occurrence ainsi qu'une brève description de l'événement.

-Téléchargement vers la clé USB : Ce bouton conduit à la page “Téléchargement vers la clé USB”, qui permet à l'utilisateur de télécharger de l'information, y compris le manuel de l'utilisateur, les dessins, comptes-rendus, statistiques et configuration.

-Statistiques de tous les temps : Ce bouton conduit à la page “Statistiques de tous les temps”, qui affiche la date et l'heure du premier branchement, la date et l'heure quand fut achevé le Première mise en route et le total “Temps de fonctionnement” du contrôleur. Ces statistiques ne peuvent jamais être redémarrées.

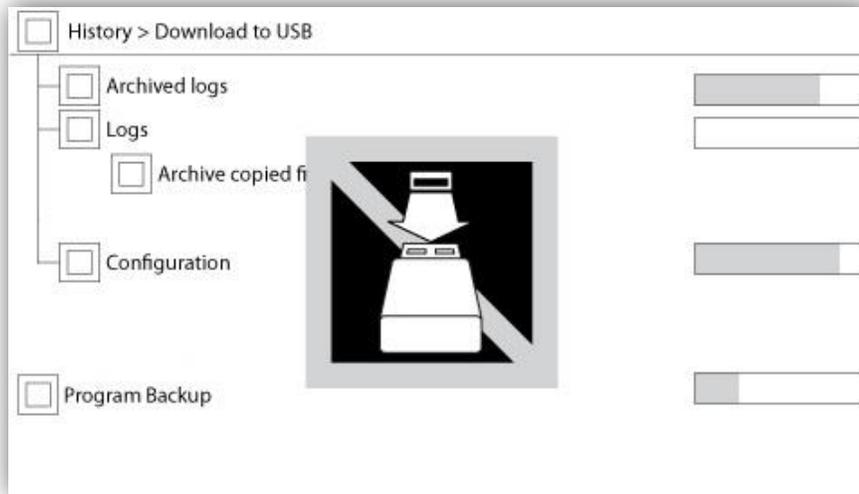
History > Events Log			
	Date	Time	Message
1			
2			
3			
4			
5			
6			
7			
8			
9			
10			



Il affiche les 500 derniers événements qui se sont produits en ordre chronologique. La première colonne est la date, la seconde l'heure de l'occurrence et la troisième colonne est le "message de l'Évènement". Pour obtenir un compte-rendu qui est plus ancien que 500 événements, visiter la page "Téléchargement vers la clé USB " et sélectionner "Évènements". Cette méthode générera un fichier contenant tous les comptes rendus d'événements dans l'historique de la ViZiTouch.

La tablette de navigation contextuelle est implémentée dans cette page. Elle permet des fonctions de navigation rapide, comme "page précédente", "page suivante", "première page" et "dernière page". Un clic sur l'icône de tablette de navigation dans le coin inférieur droit de l'écran fera apparaître les fonctions de la tablette de navigation spécifiques pour cette page.





Pour télécharger des informations de le ViZiTouch vers une clé USB, un utilisateur doit être connecté avec un mot de passe d'au moins "niveau 1". Le premier carré à côté du titre est un bouton "Sélectionner tout". On sélectionnera toutes les catégories en appuyant dessus excepté les "fichiers d'archive copiés", qui servent un but distinct. Tout le côté droit est plein de diverses barres de progression pour aider à surveiller le transfert en cours. Le bouton de "Téléchargement vers USB" exécutera la commande. S'il n'y a pas de clé USB ou qu'il y a une erreur, un message disant "N'ai pas pu bloquer le lecteur flash USB" apparaîtra et tout autre action sera annulée. Pour réessayer, enlever le lecteur, le réinsérer et appuyer de nouveau sur le bouton.

-Compte-rendus archivés : Tous les fichiers compte-rendus qui ont été archivés en utilisant le bouton carré "fichiers d'archive copiés". Le but de l'archivage est de libérer de la mémoire sur le ViZiTouch en archivant des fichiers comptes-rendus plus anciens.

-Comptes-rendus : Tous les comptes-rendus sont actuellement disponibles sur la mémoire de le ViZiTouch. Un fichier "Valeurs séparées par une virgule" ou fichier "csv" est créé chaque jour et est nommé en conséquence. La plupart des logiciels dans les ordinateurs modernes seront capables de lire et d'interpréter ces fichiers. Les fichiers comptes-rendus contiennent les comptes- rendus d'événement, les comptes-rendus de pression et de courant.

-Configuration: Tous les paramètres de configuration contenus dans un fichier ".txt", comprenant mais sans s'y limiter des valeurs nominales, un numéro de série, des paramètres de calibrage.

-Programme de sauvegarde : Un fichier compressé et crypté, lisible seulement par le ViZiTouch. L'utilisateur peut ainsi copier une ViZiTouch complète vers une autre. IMPORTANT : Le ViZiTouch n'est pas en service durant cette tâche de téléchargement.

History > All Time Statistics	
First Power Up	
First Start Up	
On Time	

Toutes les statistiques affichées ici sont calculées depuis la première mise en route de Le contrôleur. Toutes les dates sont en format AAAA.MM.JJ et toutes les heures en format HH:MM:SS.

- Premier branchement : Date et heure du premier branchement de Le contrôleur.
- Première mise en route : Date et heure de la première mise en route accomplie de Le contrôleur.
- Temps de fonctionnement : Durée totale du contrôleur branché pendant cette période. En jour. Heure. Minutes.

Comment Tester:

Défaut de Chargeur 1

Désactivez le chargeur 1 en mettant le disjoncteur en position d'arrêt.

Défaut de Chargeur 2

Désactivez le chargeur 2 en mettant le disjoncteur en position d'arrêt.

Faute CC

Mettre les disjoncteurs CB3 et CB4 en position "Off" ou déconnecter les câbles #6 et #8 (Voir Schéma électriques pour plus de détails.)

Trouble Contrôleur

Pour activer cette alarme commune, au moins une de ces alarmes doivent être actives: Défaut Chargeur 1, Défaut Chargeur 2, Panne de CC, Défaut PT, Contrôle WT Solénoïde WT .

Niveau Carburant Bas

Déconnecter le connecteur du capteur de niveau de carburant. Dépendamment du type de capteur, mettre un cavalier entre la connexion positive (Gauche) ou la connexion négative (Droite), et la connexion signal (Centre) du connecteur. (Voir Schéma électriques pour plus de détails.)

Niveau Carburant Élevé

Déconnecter le connecteur du capteur de niveau carburant. Dépendamment du type de capteur, mettre un cavalier entre la connexion positive (Gauche) ou la connexion négative (Droite), et la connexion signal (Centre) du connecteur. (Voir Schéma électriques pour plus de détails.)

Fuite Réservoir Carburant

Mettre un cavalier entre l'entrée Fuite réservoir de carburant et la Mise à la Terre. (Voir Schéma électriques pour plus de détails.)

Défaut CA

Assurez-vous que toutes les batteries sont branchées et que les Disjoncteurs sont tous en position "On". Mettre les Disjoncteurs CB1 et CB2 en position "Off". Débranchez J44 de la carte E / S.

Réservoir d'eau vide

Mettre un cavalier entre l'entrée Réservoir d'eau vide et la Mise à la Terre. (Voir Schéma électriques pour plus de détails.)

Niveau d'Eau Élevé

Déconnecter le connecteur du capteur de niveau d'eau. Dépendamment du type de capteur, mettre un cavalier entre la connexion positive (Gauche) ou la connexion négative (Droite), et la connexion signal (Centre) du connecteur. (Voir Schéma électriques pour plus de détails.)

Réservoir d'eau bas

Déconnecter le connecteur du capteur de niveau d'eau. Dépendamment du type de capteur, mettre un cavalier en la connexion positive (Gauche) ou la connexion négative (Droite), et la connexion signal (Centre) du connecteur. (Voir Schéma électriques pour plus de détails.)

Alarme Salle Pompes

Pour activer cette alarme commune, au moins une de ces alarmes doivent être actives: Bas niveau de carburant, Haut niveau de carburant, Fuite réservoir de carburant, Panne de CA, Basse température ambiante, Haute température ambiante, Basse pression d'aspiration, Réservoir d'eau vide, Réservoir d'eau élevée, Réservoir d'eau bas.

Échec Démarrage

Déconnecter les cables moteurs #1, #9, #10 et #12. (Voir Schéma électriques pour plus de détails.) Commencer une séquence de démarrage (Exemple: Retirer le cavalier Démarrage Automatique à Distance). Attendre jusqu'à la fin de la séquence.

Survitesse

Il faut être connecté pour faire ce test. Appuyer sur le bouton Config (Sur la membrane). Aller à Config> Avancé> vitesse du moteur. Démarrer le moteur. Appuyer sur le bouton d'essai de survitesse.

Sélecteur du Module de commande électronique en Position Alternative (301)

Déconnecter le cable engin #301. Mettre un cavalier entre l'entrée #301 et la mise à la terre.(Voir Schéma électriques pour plus de détails.)

Défaut Injection Carburant (302)

Déconnecter le cable engin #302. Mettre un cavalier entre l'entrée #302 et la mise à la terre.(Voir Schéma électriques pour plus de détails.)

Avertissement Module de commande électronique (303)

Déconnecter le cable engin #303. Mettre un cavalier entre l'entrée #303 et la mise à la terre.(Voir Schéma électriques pour plus de détails.)

Faute Module de commande électronique (304)

Déconnecter le cable engin #304. Mettre un cavalier entre l'entrée #304 et la mise à la terre.(Voir Schéma électriques pour plus de détails.)

Température Moteur Basse (312)

Déconnecter le cable moteur #312. Mettre un cavalier entre l'entrée #312 et la mise à la terre. (Voir Schéma électriques pour plus de détails.)

Pression d'Huile Basse

Déconnecter le connecteur du capteur de pression d'huile. Dépendamment du type de capteur, mettre un cavalier entre la connexion positive (Gauche) ou la connexion négative (Droite), et la connexion signal (Centre) du connecteur. (Voir Schéma électriques pour plus de détails.)

Température Moteur Élevée

Déconnecter le connecteur du capteur de température du moteur. Dépendamment du type de capteur, mettre un cavalier entre la connexion positive (Gauche) ou la connexion négative (Droite), et la connexion signal (Centre) du connecteur. (Voir Schéma électriques pour plus de détails.)

Défaut de Batterie 1

Débrancher le fil moteur # 6 (voir dessin pour plus de détails).

Défaut de Batterie 2

Débrancher le fil moteur # 8 (voir dessin pour plus de détails).

Batterie 1 Faible

Il faut être connecter pour modifier ces paramètres. Appuyer sur le bouton Configuration (Sur la membrane) Aller à Configuration > Avancée > Réglages d'usine 2. Modifier le Point de Réglage de la Batterie faible 1 à son maximum possible.

Batterie 2 Faible

Il faut être connecter pour modifier ces paramètres. Appuyer sur le bouton Configuration (Sur la membrane) Aller à Configuration > Avancée > Réglages d'usine 2. Modifier le Point de Réglage de la Batterie faible 2 à son maximum possible.

Surtension Batterie 1

Il faut être connecter pour modifier ces paramètres. Appuyer sur le bouton Configuration (Sur la membrane). Aller à Configuration > Avancée > Réglages d'usine 2. Modifier le Point de Réglage de Surtension de la Batterie 1 à son minimum possible.

Surtension Batterie 2

Il faut être connecté pour modifier ces paramètres. Appuyer sur le bouton Configuration (Sur la membrane). Aller à Configuration > Avancée > Réglages d'usine 2. Modifier le Point de Réglage de Surtension de la Batterie 2 à son minimum possible.

Perte Continuité 1

Déconnecter le câble moteur #9 (Voir Schéma électriques pour plus de détails). Attendre 1-2 minutes.

Perte Continuité 2

Déconnecter le câble moteur #10 (Voir Schéma électriques pour plus de détails). Attendre 1-2 minutes.

Basse pression pneumatique

Mettre un cavalier entre l'entrée Basse pression Pneumatique et la Mise à la Terre. (Voir Schéma électriques pour plus de détails.) Prendre note: ceci va arrêter le démarrage Pneumatique.

Trouble de moteur

Pour activer cette alarme commune, au moins une de ces alarmes doit être actives: Échec au démarrage moteur, Survitesse du moteur, Moteur Commande de sélecteur ECM en position alternée, Moteur Défaillance injection de carburant, Alerte ECM moteur, Moteur Défaut ECM, Moteur Température basse du liquide de refroidissement, Moteur Basse pression d'huile, Moteur Température élevée du liquide de refroidissement, Défaut de batterie 1, Défaut de batterie 2, Batterie faible 1, Batterie faible 2, Batterie 1 Surtension, Batterie 2 Surtension, Perte de continuité 1, Perte de continuité 2, Sous-pression, Surpression, Basse pression Pneumatique,.

Température Externe Basse

Déconnecter le connecteur de la Température de recharge. Dépendamment du type de capteur, mettre un cavalier en la connexion positive (Gauche) ou la connexion négative (Droite), et la connexion signal (Centre) du connecteur. (Voir Schéma électriques pour plus de détails.)

Départ Débit

Mettre un cavalier entre l'entrée Démarrage forcé sur flux et la Mise à la Terre. (Voir Schéma électriques pour plus de détails.)

Refroidissement sans débit

Mettre un cavalier entre l'entrée Refroidissement sans débit et la Mise à la Terre. (Voir Schéma électriques pour plus de détails.)

Débitmètre Actif

Mettre un cavalier entre l'entrée Débitmètre Actif et la Mise à la Terre. (Voir Schéma électriques pour plus de détails.)

Échec Moteur en Marche

Démarrer le moteur. Dépendamment du moteur, déconnecter le câble #1 ou mettre un cavalier entre #12 et #6 pour arrêter le moteur. (Voir Schéma électriques pour plus de détails.)

Erreur Communication E/S Diesel

Appuyer sur le bouton "Reset" de la carte Diesel IO. (Petit bouton près de la prise téléphonique.)

Erreur Communication E/S Expansion 1

Appuyer sur le bouton "Reset" de la carte Expansion IO 1. (Petit bouton près de la prise téléphonique.)

Erreur Communication E/S Expansion 2

Appuyer sur le bouton "Reset" de la carte Expansion IO 2. (Petit bouton près de la prise téléphonique.)

Erreur Communication E/S Expansion 3

Appuyer sur le bouton "Reset" de la carte Expansion IO 3. (Petit bouton près de la prise téléphonique.)

Erreur Communication E/S Expansion 4

Appuyer sur le bouton "Reset" de la carte Expansion IO 4. (Petit bouton près de la prise téléphonique.)

Température Salle Pompe Basse

Mettre un cavalier entre l'entrée Température de la salle de pompe basse et la Mise à la Terre. (Voir Schéma électriques pour plus de détails.)

Soupape Principale Ouverte

Mettre un cavalier entre l'entrée Soupape Principale Ouverte et la Mise à la Terre. (Voir Schéma électriques pour plus de détails.)

Échec démarrage pneumatique

Déconnecter le connecteur du relais TB6. Déconnecter les câbles moteurs #1, #9, #10 et #12. (Voir Schéma électriques pour plus de détails.) Commencer une séquence de démarrage (Exemple: Retirer le cavalier Démarrage Automatique à Distance). Attendre jusqu'à la fin de la séquence.

Échec démarrage Hydraulique

Déconnecter le connecteur relais TB6. Déconnecter les câbles engins #1, #9, #10 et #12. (Voir Schéma électriques pour plus de détails.) Commencer une séquence de démarrage (Exemple: Retirer le cavalier Démarrage Automatique à Distance). Attendre jusqu'à la fin de la séquence.

Patents

Country	Title	Grant No
CA	Mechanical activator for contactor	2741881
US	Mechanical activator for contactor	US8399788B2
CA	Mechanical activator for electrical contactor	165512
CA	Mechanical activator for electrical contactor	165514
US	Mechanical activator for electrical contactor	D803794
US	Mechanical activator for electrical contactor	Patent pending
EP	Mechanical activator for electrical contactor	002955393-0001/2
AE	Mechanical activator for electrical contactor	Patent pending
AE	Mechanical activator for electrical contactor	Patent pending
CA	Fire pump digital operator	163254
US	Fire pump digital operator interface	D770313
AE	Fire pump digital operator interface	Patent pending
EP	Fire pump digital operator interface	002937250-0001
CA	System and method for detecting failure in a pressure sensor of a fire pump system	Patent pending
US	System and method for detecting failure of a pressure sensor in a fire pump system	Patent pending

**TORNATECH MODÈLE HFD CONTROLEUR DE POMPE DIESEL INCENDIE
TEST DE PRÉ-RÉCEPTION DE TERRAIN
LISTE DE CONTRÔLE**

À noter : Ce document devrait être une indication officielle servant à savoir si l'installation et la condition générale de l'équipement sont adéquats pour un test d'acceptation sur de terrain. Ce document devrait aussi aider le responsable de l'exécution du test d'acceptation de terrain à prendre la décision d'effectuer ou non le test d'acceptation de terrain de l'équipement.

Check-List d'installation :		OUI	NON
1	Vérifier que la plaque signalétique du contrôleur de pompe d'incendie correspond à la tension CA disponible et à la tension DC de démarrage du moteur.		
2	Inspection visuelle portant sur tout dégât à l'extérieur du contrôleur. Vérifier que le boîtier, la sonnerie d'alarme, le commutateur de sélecteur, la membrane et l'affichage ne sont pas endommagés.		
3	Vérifier que le contrôleur de pompe d'incendie a été installé en offrant vue sur la pompe et le moteur.		
4	Vérifier que le contrôleur de pompe d'incendie a été installé à pas moins de 12 pouces du sol de la salle de mécanique.		
5	Vérifier que tous les raccordements électriques au contrôleur de pompe d'incendie sont faits en utilisant des gaines et des connecteurs étanches.		
6	La porte du contrôleur de pompe d'incendie ouverte, procéder à une inspection visuelle quant à la présence de copeaux de forage, de saletés ou d'objets étrangers au fond du boîtier, de fils débranchés, de composantes cassées et vérifier la qualité du travail général réalisé par l'électricien.		
7	Vérifiez que la tension CA correcte est fournie au contrôleur en procédant à une lecture de la tension aux bornes L & N (220-240).		
8	Vérifiez que les branchements de borne entre le contrôleur de pompe à incendie et le moteur (1 à 11 et 12 pour des moteurs Caterpillar) sont faits correctement		
9	Vérifiez que le câblage des bornes # 6, # 8 (batteries) et # 11 (masse) est de la taille de mesure appropriée. Voir étiquette dans le contrôleur.		
10	Vérifier que la mise à la terre du contrôleur de pompe d'incendie est correcte.		

Check-List de mise sous tension initiale :		OUI	NON
1	Avec la porte ouverte contrôleur de pompe à incendie, tourner sur "ON" disjoncteurs CB3 et CB4 (DC) puis CB1 et CB2 (AC), puis IS1. Cette séquence est très importante.		
2	Fermez la porte du contrôleur de pompes à incendie (puis l'interrupteur d'isolement si la poignée extérieure est présente). Vérifiez sur la page d'accueil du ViZiTouch que la tension de batterie correcte apparaît.		

Check-List de démarrage manuel et automatique :		OUI	NON
1	Vérifier le démarrage du moteur en appuyant sur le bouton "Démarrer" de la membrane.		
2	Arrêtez le moteur en appuyant sur le bouton de la membrane "Stop".		
3	Vérifier le départ du moteur en appuyant sur le bouton de démarrage d'urgence.		
4	Arrêtez le moteur en appuyant sur le bouton de la membrane "Stop".		

Contrôleur Tornatech S / N: _____

Adresse d'installation: _____

Liste de contrôle terminée? _____ Oui Non

Liste de contrôle remplie par: _____

Compagnie: _____

Date: _____

Témoigné par: _____

Commentaires: _____

Americas

Tornatech Inc. (Head Office) - Laval, Quebec, Canada

Tel.: +1 514 334 0523

Toll free: +1 800 363 8448

Europe

Tornatech Europe SPRL - Wavre, Belgium

Tel.: +32 (0)10 84 40 01

Middle East

Tornatech FZE - Dubai, United Arab Emirates

Tel.: +971(0)4 887 0615

Asia

Tornatech Pte Ltd. - Singapore

Tel.: +65 6795 8114

Tel.: +65 6795 7823



www.tornatech.com