

# rotork®

## Controls



### Série ROM

#### Manuel d'installation



Motorisations de vannes

Keeping the World Flowing

## Table des matières

Section	Page
Santé et sécurité	3
Stockage	4
Montage de la motorisation	4
Réglage des boulons de butée de la motorisation	5
Câblage	6
Actionnement manuel	7
Mise en service	8
Dépannage	13
Schéma de câblage	14



Ce manuel contient des informations importantes de sécurité. Assurez-vous de l'avoir lu et compris dans son intégralité avant de procéder à l'installation, l'utilisation ou l'entretien de votre équipement.

En raison des différences dans la numérotation des bornes des motorisations, le câblage de cet appareil doit être réalisé à l'aide de l'imprimé fourni avec l'unité.

### Ce manuel a été rédigé pour permettre à un utilisateur compétent d'installer, d'utiliser, de régler et d'inspecter les motorisations ROM de Rotork.

Seules les personnes compétentes en vertu de leur formation ou de leur expérience doivent installer, entretenir et réparer les motorisations Rotork. Toute opération entreprise sur la motorisation doit être effectuée conformément aux instructions fournies dans ce manuel ou dans tout autre manuel pertinent.

L'utilisateur et les personnes travaillant sur cet équipement doivent connaître leurs responsabilités en vertu des dispositions légales relatives à la santé et la sécurité sur leur lieu de travail.

Les risques additionnels associés à l'utilisation des motorisations ROM avec d'autres équipements doivent être pris en compte. Des informations et conseils supplémentaires concernant l'utilisation en toute sécurité des motorisations ROM peuvent vous être fournis sur demande, si nécessaire.

L'installation électrique, l'entretien et l'utilisation de ces motorisations doivent être effectués conformément à la législation nationale et aux dispositions légales relatives à une utilisation sûre de cet équipement, applicables sur le site d'installation.

*Pour le Royaume-Uni* : La réglementation relative à l'électricité sur le lieu de travail de 1989 et la directive fournie dans l'édition applicable de la « Réglementation du câblage IEE » s'appliquent. L'utilisateur doit également être pleinement informé de ses responsabilités en vertu de la Loi sur la santé et la sécurité de 1974.

*Pour les États-Unis* : Le Code national de l'électricité® NFPA70 s'applique.

L'installation mécanique doit être effectuée conformément aux instructions de ce manuel et aux normes applicables, telles que le Code britannique de bonnes pratiques.

La motorisation peut démarrer et fonctionner sans avertissement, en fonction du statut et de la configuration des signaux de commande à distance.

### Avis importants :

- Avant d'effectuer le câblage, assurez-vous que la tension est correcte.
- Coupez l'alimentation de la motorisation avant la distribution ou lors des opérations de maintenance.
- Protégez le carter et les entrées de conduits après le câblage pour éviter toute contamination par la poussière ou par l'eau.
- N'installez pas la motorisation en présence de gaz dangereux ou explosifs.
- Lorsque plusieurs motorisations électriques doivent fonctionner en même temps, veuillez effectuer les connexions avec des câbles propres à chaque motorisation.
- Veuillez connecter le fil de terre à PE ou  $\oplus$  à l'intérieur de la motorisation électrique.
- La période de garantie de nos produits est d'un an.

### Performances

Motorisation ROM standard Classe A (voir tableau conforme à la norme EN 15714-2: 2009 (E).

BS EN 15714-2: 2009  
EN 15714-2: 2009 (E)

Couple nominal Nm	Classe A Marche-arrêt (cycles / heure*)
Jusqu'à 125	15
126 - 1000	10

\*Un cycle se compose d'une course angulaire nominale de 90° dans les deux sens (c'est-à-dire 90° pour ouvrir +90° pour fermer), avec une charge moyenne d'au moins 30 % du couple nominal, et la possibilité de transmettre 100 % du couple nominal sur au moins 5 % de chaque fin de course, avec une durée de fonctionnement cumulée ne dépassant pas 15 minutes par heure.

Tableau 6 Performances des motorisations quart de tour

Conformément à la norme EN 15714-2: 2009 (E), les performances de la motorisation ROM se présentent comme suit:

**Pour les motorisations ROM A et ROM 1, 2 :**  
15 cycles / heure

**Pour les motorisations ROM 3, 4, 5, 6, 7:**  
10 cycles / heure

# Stockage

## Stockage

Si les motorisations ne peuvent pas être installées immédiatement :

- La motorisation doit être entreposée dans un endroit propre et sec, et protégée des intempéries et des vibrations extrêmes.
- Si la motorisation est entreposée à l'extérieur, elle doit être protégée des excès d'humidité, de poussière et des intempéries.

Rotork décline toute responsabilité pour les détériorations causées sur le site suite au retrait des capots.

Toutes les motorisations Rotork ont été entièrement testées avant leur sortie de l'usine pour leur assurer un fonctionnement fiable pendant des années, à condition qu'elles soient correctement installées, mises en service et protégées.

## Lubrification

Le train d'engrenages a été lubrifié au cours de l'assemblage pour toute la durée de vie de la motorisation.

## Installation

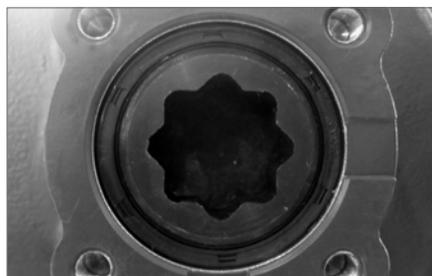
Avant de monter la motorisation, vérifiez que le couple requis est inférieur au couple de sortie de la motorisation.

# Montage de la motorisation

La motorisation ROM est adaptée aux applications quart de tour sans effort. Assurez-vous que la vanne est solidement fixée avant d'installer la motorisation, car l'ensemble pourrait être trop lourd et donc instable.

Une bride de montage adaptée, conforme à la norme ISO5211 ou à la norme américaine MSS SP101, doit être installée sur la vanne. Reportez-vous à l'étiquette pour les détails de la bride de sortie.

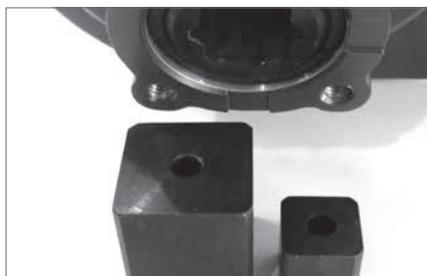
**La motorisation ROM peut être équipée d'adaptateurs pour réduire la taille du carré d'entraînement de sortie. La pièce carrée est montée dans l'entraînement de sortie. Toutes les motorisations ROM peuvent être fournies avec des douilles d'entraînement brutes. Elles sont usinées de manière à s'adapter à la tige de la vanne, comme indiqué sur l'image.**



Le raccordement de la motorisation à la vanne doit être conforme à la norme ISO sur les spécifications des matériaux Classe 8.8, avec une limite d'élasticité de 628 N/mm<sup>2</sup>.

**⚠ AVERTISSEMENT : Ne soulevez pas l'ensemble motorisation/vanne à partir de la motorisation. Soulevez toujours l'ensemble vanne/motorisation à partir de la vanne.**

Avant d'enclencher la motorisation, assurez-vous que la motorisation et la vanne sont dans la même position (par exemple, en position fermée) et que les cannelures de l'entraînement correspondent à la position de la tige. La position de la motorisation peut être déterminée à l'aide de l'indicateur local et, si nécessaire, peut être déplacée à l'aide de la commande manuelle. Fixez la motorisation avec les boulons de fixation appropriés. Il peut être nécessaire de régler les boulons de butée pour permettre une course suffisante. Assurez-vous que les boulons de fixation sont bien serrés.



## Réglage des boulons de butée de la motorisation

### Boulons de butée

**Il n'y a pas de boulons de butée sur les motorisations ROM 1, A.**

Le réglage des boulons de butée permet d'augmenter ou de diminuer la course de la vanne. Il est recommandé que le réglage des boulons de butée soit effectué par le fabricant/fournisseur de vannes avant que la vanne ne soit installée dans le réseau de tuyauterie. Une fois que la vanne est installée, le fabricant/fournisseur de vannes doit être consulté avant le réajustement des boulons de butée. Après le réajustement des boulons de butée, les contacts de fin de course doivent être réinitialisés. Les boulons de butée sont réglés en usine pour permettre une course nominale de 90°. Si la motorisation est équipée de boulons de butée, ceux-ci sont situés près de la base du réducteur. Le réglage des boulons de butée permet une variation à chaque position de fin de course. Visser le boulon permet de réduire le mouvement, le dévisser permet de l'augmenter.

Pour les vannes à fermeture dans le sens horaire, le boulon de butée de droite représente la butée de fermeture. Le boulon de gauche représente la butée d'ouverture, comme le montre l'image.

### Réglage pour les vannes sans siège

Pour le réglage des positions d'arrêt de fermeture et d'ouverture. Dévissez le contre-écrou du boulon de butée. Placez la motorisation et la vanne sur la position d'arrêt requise (il peut être nécessaire de dévisser le boulon de butée pour permettre une course plus importante). Vissez le boulon de butée jusqu'à ce que vous sentiez un blocage. Resserrez le contre-écrou du boulon de butée.

### Réglage pour les vannes à siège

Pour le réglage des positions d'arrêt de fermeture et d'ouverture. Dévissez le contre-écrou du boulon de butée. Placez la motorisation et la vanne sur la position de la vanne requise (il peut être nécessaire de dévisser le boulon de butée pour permettre une course plus importante). Vissez le boulon de butée jusqu'à ce que vous sentiez un blocage, puis dévissez de deux tours. Resserrez le contre-écrou du boulon de butée.



*Réglage dans le sens horaire pour fermer le boulon de butée*



*Réglage dans le sens antihoraire pour fermer le boulon de butée*

## Câblage

**⚠ AVERTISSEMENT : Assurez-vous que toutes les sources d'alimentation ont été isolées avant de retirer les capots de la motorisation.**

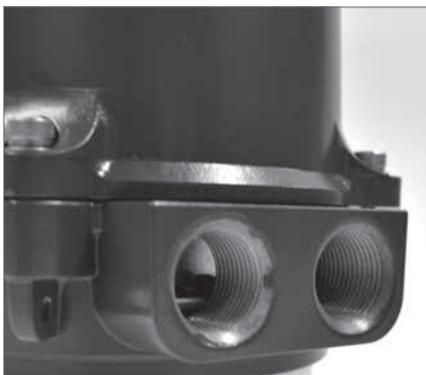
Vérifiez que la tension d'alimentation correspond à celle indiquée sur la plaque signalétique de la motorisation. Un interrupteur ou un coupe-circuit doit être inclus dans l'installation de câblage de la motorisation. L'interrupteur ou le coupe-circuit doit être monté le plus près possible de la motorisation et marqué pour indiquer qu'il s'agit du dispositif de déconnexion de la motorisation. La motorisation doit être protégée par un dispositif de protection contre les surintensités, conformément à la publication PUB008-001 de Rotork.

Retirez les bouchons rouges en plastique. Adaptez les entrées de câbles en fonction du type de câble et de sa taille. Assurez-vous que les adaptateurs filetés, les presse-étoupes et les conduits sont serrés et parfaitement étanches. Protégez les entrées de câbles inutilisées avec des bouchons filetés en acier ou en laiton pour garantir leur étanchéité.

Une cosse avec un trou de 4,5 mm de diamètre est placée à côté des entrées de câbles pour permettre la fixation d'une tresse de terre externe au moyen d'écrous et de boulons.

Connectez le fil de terre à la vis de mise à la terre, marquée PE, située sous le capot amovible de la motorisation.

Veillez vous référer au schéma de câblage pour identifier les bornes et leurs fonctions. Assurez-vous que le fil conducteur exposé est entièrement inséré dans le bornier de raccordement.



## Actionnement manuel

### ROM 1/A

Une commande située à la base du réducteur est fournie pour l'actionnement manuel de la motorisation. Un outil adapté peut être placé au niveau de l'entrée hexagonale (8 mm) et tourné dans la direction appropriée pour actionner la commande de sortie de la motorisation. Cet outil n'est pas fourni.

**⚠ AVERTISSEMENT : Assurez-vous que l'unité est isolée électriquement avant d'actionner le fonctionnement manuel, car la commande d'entrée tourne lorsque la motorisation est actionnée électriquement.**

### ROM 2, 3, 4, 5, 6, 7

Le volant est enclenché en permanence et la rotation du volant permet d'actionner la vanne.

Le mécanisme se désactive automatiquement lorsque la motorisation est actionnée électriquement.

**⚠ AVERTISSEMENT : En ce qui concerne le fonctionnement manuel des motorisations électriques Rotork, aucun dispositif de levier, tel qu'une clavette ou une clé, ne doit être utilisé pour développer une force supplémentaire lors de la fermeture ou de l'ouverture de la vanne, car cela pourrait endommager la vanne et/ou la motorisation, la bloquant sur son siège/siège arrière.**

### Indicateur local

Sur le capot supérieur, un indicateur de position pivote et change de couleur pour indiquer la position de la vanne en continu.

**Le vert correspond à la fermeture, le rouge à l'ouverture.**

Si un réglage de l'indicateur local est nécessaire, retirez le capot et repérez le disque indicateur. Desserrez la vis au centre du disque, puis faites pivoter le disque pour le placer dans sa nouvelle position. Resserrez la vis et remplacez le capot.



## Mise en service

**⚠ AVERTISSEMENT :** Avant d'actionner la motorisation électriquement, assurez-vous que les cames et les contacts de fin de course sont correctement réglés. Voir réglage des cames et des limites.

**⚠ AVERTISSEMENT :** Avant d'actionner une motorisation triphasée pour la première fois, actionnez-la manuellement en la déplaçant vers une position de mi-course pour vous assurer que le sens de rotation des phases est correct.

### Cames & contacts de fin de course

#### Réglage

Le réglage des cames permet de contrôler les positions d'ouverture et de fermeture de la vanne. Le réglage de la position permet d'arrêter la course de la motorisation lorsque les cames déclenchent les contacts de fin de course. Deux contacts de fin de course (LS1 et LS2) sont inclus dans la version standard, l'un pour l'ouverture, l'autre pour la fermeture.

Les contacts LS1 et LS2 limitent la plage maximale en désactivant le moteur électrique. Les contacts LS3 & LS4 sont optionnels. Ils permettent à un dispositif externe de confirmer que la vanne a atteint ses positions d'ouverture complète et de fermeture complète. Les cames sont préréglées en usine. Si des réglages supplémentaires sont nécessaires, suivez les instructions décrites ci-dessous.

- Pour les cames en plastique (voir photo A), veuillez vous référer au « **Type 1 - Réglage des cames en plastique** » à la page 9 pour régler les cames.
- Pour les cames en métal des motorisations ROM 1/A (voir photo B), veuillez vous référer au « **Type 2 - Réglage des cames pour les motorisations ROM1/A** » à la page 10 pour régler les cames.
- Pour les cames en métal (voir photo C), veuillez vous référer au « **Type 3 - Réglage des cames en métal** » à la page 11 pour régler les cames.

Pour les motorisations ROM 1-7, le sens de rotation de l'arbre de sortie est identique à celui de l'arbre de l'indicateur de position.

**LS4:** Indication fin de course sens horaire

**LS3:** Indication fin de course sens antihoraire

**LS2:** Fin de course sens horaire

**LS1:** Fin de course sens antihoraire

Pour les motorisations ROM A, le sens de rotation de l'arbre de sortie est inversé par rapport à celui de l'arbre de l'indicateur de position. Le sens de rotation décrit ci-dessous est le même que celui de l'arbre de l'indicateur de position.

**LS4:** Indication fin de course sens antihoraire

**LS3:** Indication fin de course sens horaire

**LS2:** Fin de course sens antihoraire

**LS1:** Fin de course sens horaire

**⚠ Avertissement :** Assurez-vous que toutes les sources d'alimentation ont été isolées avant de retirer les capots de la motorisation.

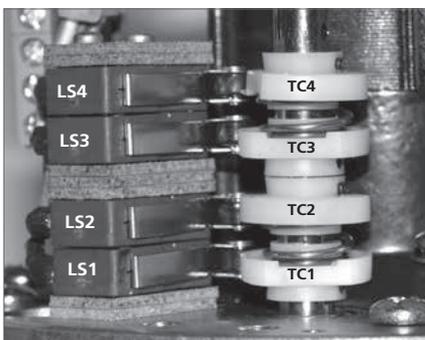


Photo A

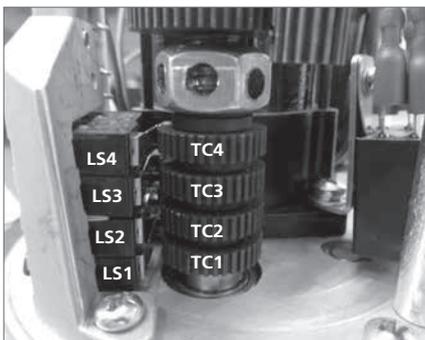


Photo B

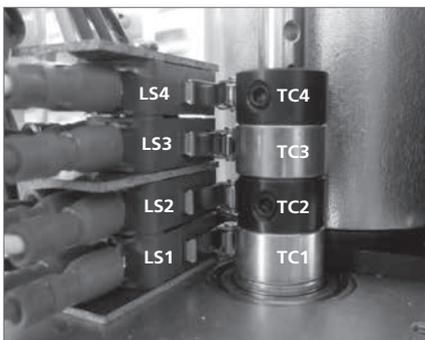


Photo C

## Mise en service

### Type 1 - Réglage des cames en plastique

#### Pour les vannes à fermeture dans le sens horaire

##### Pour régler la position d'ouverture :

- Coupez l'alimentation de la motorisation.
- Utilisez la commande manuelle pour mettre la vanne en position d'ouverture complète.
- Retirez le capot.
- Repérez la came 1 (TC1). Pour pouvoir faire tourner la came, soulevez-la contre le ressort.
- Tournez la came dans le sens antihoraire\* jusqu'à ce que le contact se déclenche. Note: il peut être nécessaire de tourner la came dans le sens horaire+ en premier pour relâcher le contact.
- Lorsque le contact se déclenche, relâchez la came.
- Le contact de fin de course d'ouverture est maintenant réglé.

\* Dans le sens horaire pour les motorisations ROM A  
+ Dans le sens antihoraire pour les motorisations ROM A

##### Pour régler la position de fermeture :

- Coupez l'alimentation de la motorisation.
- Utilisez la commande manuelle pour mettre la vanne en position de fermeture complète.
- Retirez le capot.
- Repérez la came 2 (TC2). Pour pouvoir faire tourner la came, abaissez-la contre le ressort.
- Tournez la came dans le sens horaire\* jusqu'à ce que le contact se déclenche. Note: il peut être nécessaire de tourner la came dans le sens antihoraire+ en premier pour relâcher le contact.
- Lorsque le contact se déclenche, relâchez la came.
- Le contact de fin de course de fermeture est maintenant réglé.

+ Dans le sens antihoraire pour les motorisations ROM A  
\* Dans le sens horaire pour les motorisations ROM A

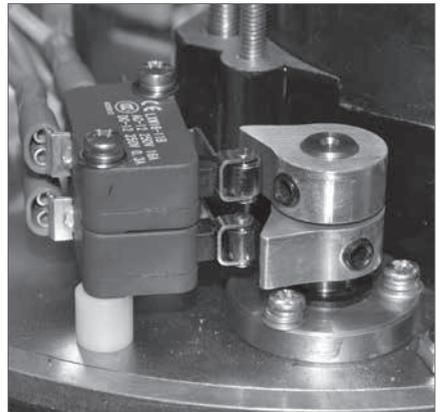
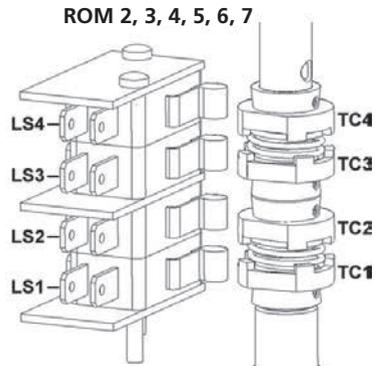
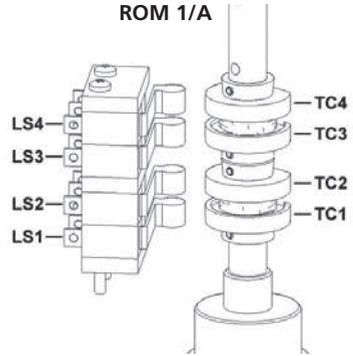
#### Pour les vannes à fermeture dans le sens antihoraire

Il est possible de faire pivoter l'indicateur de 90° en retirant le capot de la motorisation et en dévissant la vis de blocage située à l'extrémité de l'arbre de l'indicateur.

La procédure de réglage dans le sens antihoraire est exactement la même, mais les fonctions de LS1 et LS2 sont inversées. Veuillez vous référer au schéma de câblage pour identifier les fonctions des bornes.

#### Limiteurs de couple

Des limiteurs de couple optionnels peuvent être fournis pour toutes les tailles de motorisations, excepté les motorisations ROM 1/A. Les limiteurs de couple sont réglés en usine et ne doivent pas être ajustés.



## Mise en service

### Type 2 - Réglage des cames pour les motorisations ROM 1/A

Les instructions suivantes ne s'appliquent que dans le cas d'une vanne à fermeture dans le sens horaire (vue de dessus).

- Coupez l'alimentation de la motorisation.
- Enlevez le capot et tournez l'écrou autobloquant deux fois dans le sens antihoraire, environ 60° à chaque fois, du point A au point B, comme indiqué sur la photo D, en insérant une clé Allen (hexagonale) de 4,0 mm dans le trou de l'écrou autobloquant.

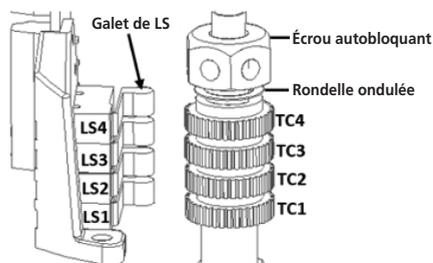
**Note :** la clé Allen utilisée (hexagonale) doit avoir une tête plate et une longueur supérieure à 100mm.

- Réglez la position d'ouverture complète en suivant les étapes 1, 2, 3 indiquées ci-dessous:
  - Utilisez la commande manuelle pour mettre la vanne en position d'ouverture complète.
  - Assurez-vous que le galet du contact LS1 est en contact avec la surface cylindrique de la came TC1.
  - Cas n°1 :** Pour les motorisations ROM 1, tournez lentement la came TC1 dans le sens antihoraire jusqu'à ce que vous entendiez un léger clic.  
**Cas n°2 :** Pour les motorisations ROM A, tournez lentement la came TC1 dans le sens horaire jusqu'à ce que vous entendiez un léger clic.
- Réglez la position de fermeture complète en suivant les étapes 1, 2, 3 indiquées ci-dessous:
  - Utilisez la commande manuelle pour mettre la vanne en position de fermeture complète.
  - Assurez-vous que le galet du contact LS2 est en contact avec la surface cylindrique de la came TC2.
  - Cas n°1 :** Pour les motorisations ROM 1, tournez lentement la came TC2 dans le sens horaire jusqu'à ce que vous entendiez un léger clic.  
**Cas n°2 :** Pour les motorisations ROM A, tournez lentement la came TC2 dans le sens antihoraire jusqu'à ce que vous entendiez un léger clic.
- Vissez l'écrou autobloquant dans le sens horaire pour le replacer dans sa position initiale (environ deux fois 60°).
- Mettez la motorisation sous tension pour vérifier la position de course. Si la position n'est pas correcte, veuillez répéter les étapes a à f.



Photo D: Le mouvement du point A au point B est d'environ 60 degrés

### ROM 1/A



TC : Came

LS : Contact de fin de course

TC1 : « OUVERTURE »

Sens horaire

- ROM 1: Augmenter le degré d'ouverture pour ouverture complète  
 ROM A: Diminuer le degré d'ouverture

Sens antihoraire

- ROM 1: Diminuer le degré d'ouverture  
 ROM A: Augmenter le degré d'ouverture pour ouverture complète

TC2 : « FERMETURE »

Sens horaire

- ROM 1: Diminuer le degré de fermeture  
 ROM A: Augmenter le degré de fermeture pour fermeture complète

Sens antihoraire

- ROM 1: Augmenter le degré de fermeture pour fermeture complète  
 ROM A: Diminuer le degré de fermeture

TC3 : Tour synchrone avec TC1 (en option)

TC4 : Tour synchrone avec TC2 (en option)

# Mise en service

## Type 3 - Réglage des cames en métal

Les instructions suivantes ne s'appliquent que dans le cas d'une vanne à fermeture dans le sens horaire (vue de dessus).

### Pour régler la position d'ouverture :

- Coupez l'alimentation de la motorisation.
- Utilisez la commande manuelle pour mettre la vanne en position d'ouverture complète.
- Retirez le capot et desserrez la vis de réglage de TC1 à l'aide d'une clé Allen (hexagonale) de 2,5 mm.
- Cas n°1 :** Si le galet du contact LS1 est en contact avec la surface cylindrique de la came TC1, tournez lentement la came TC1 dans le sens antihoraire\* jusqu'à ce que vous entendiez un léger clic.

**Cas n°2 :** Si le galet du contact LS1 est en contact avec la surface plane de la came TC1, commencez par tourner lentement la came TC1 dans le sens horaire+ jusqu'à ce que le galet du contact LS1 soit en contact avec la surface cylindrique de la came TC1, puis répétez le cas n° 1.

- Resserrez correctement la vis de réglage de TC1 et mettez la motorisation sous tension pour vérifier la position de course. Si la position n'est pas correcte, veuillez répéter les étapes a à e.
- La position d'ouverture est maintenant réglée.

\* Dans le sens horaire pour les motorisations ROM A  
+ Dans le sens antihoraire pour les motorisations ROM A

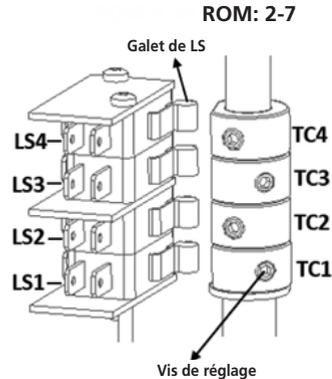
### Pour régler la position de fermeture :

- Coupez l'alimentation de la motorisation.
- Utilisez la commande manuelle pour mettre la vanne en position de fermeture complète.
- Retirez le capot et desserrez la vis de réglage de TC2 à l'aide d'une clé Allen (hexagonale) de 2,5 mm.
- Cas n°1 :** Si le galet du contact LS2 est en contact avec la surface cylindrique de la came TC2, tournez lentement la came TC2 dans le sens horaire\* jusqu'à ce que vous entendiez un léger clic.

**Cas n°2 :** Si le galet du contact LS2 est en contact avec la surface plane de la came TC2, commencez par tourner lentement la came TC2 dans le sens antihoraire+ jusqu'à ce que le galet du contact LS2 soit en contact avec la surface cylindrique de la came TC2, puis répétez le cas n° 1.

- Resserrez correctement la vis de réglage de TC2 et mettez la motorisation sous tension pour vérifier la position de course. Si la position n'est pas correcte, veuillez répéter les étapes a à e.
- La position de fermeture est maintenant réglée.

\* Dans le sens antihoraire pour les motorisations ROM A  
+ Dans le sens horaire pour les motorisations ROM A



**TC :** Came

**LS :** Contact de fin de course

**TC1 : « Ouverture »**

**Sens horaire**

ROM 1-7 : Augmenter le degré d'ouverture pour ouverture complète

ROM A : Diminuer le degré d'ouverture

**Sens antihoraire**

ROM 1-7 : Diminuer le degré d'ouverture

ROM A : Augmenter le degré d'ouverture pour ouverture complète

**TC2 : « Fermeture »**

**Sens horaire**

ROM 1-7 : Diminuer le degré de fermeture

ROM A : Augmenter le degré de fermeture pour fermeture complète

**Sens antihoraire**

ROM 1-7 : Augmenter le degré de fermeture pour fermeture complète

ROM A : Diminuer le degré de fermeture

**TC3 : Tour synchrone avec TC1 (en option)**

**TC4 : Tour synchrone avec TC2 (en option)**

## Mise en service

### Réglage du potentiomètre (si inclus)

Le potentiomètre est réglé en usine pour fonctionner sur 90 degrés et ne requiert aucun réglage. Il peut être nécessaire de régler le potentiomètre si les boulons de butée ont été ajustés ou si le potentiomètre s'est retrouvé hors de ses limites.

Placez la vanne en position de fermeture complète et assurez-vous que les boulons de butée sont correctement réglés.

Veuillez noter qu'il n'y a pas de boulons de butée sur les motorisations ROM 1/A.

Retirez les vis de fixation du potentiomètre pour libérer l'engrenage d'entraînement et faites tourner l'engrenage de manière à ce qu'une valeur de résistance nominale de 50 ohms soit mesurée aux bornes 10 et 11.

Remplacez l'assemblage du potentiomètre en vous assurant que l'engrenage est enclenché et que les vis de fixation sont bien serrées.

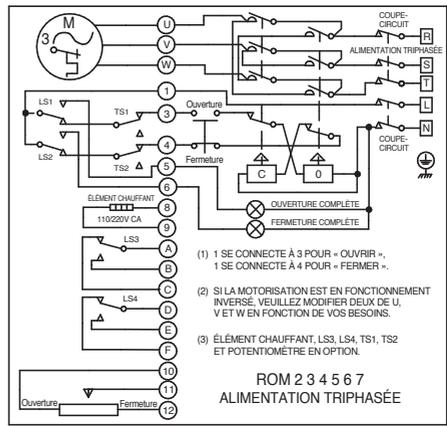
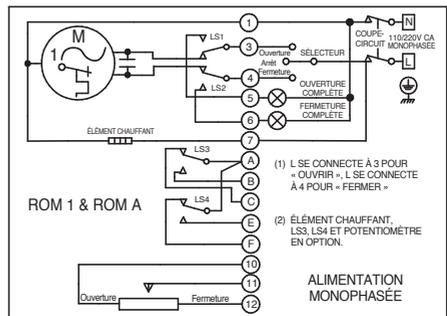
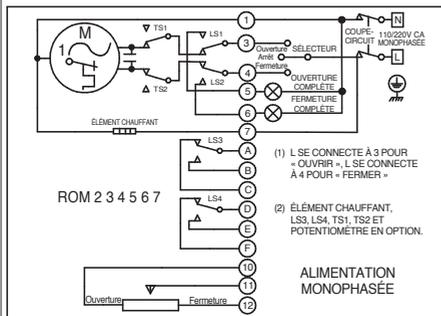
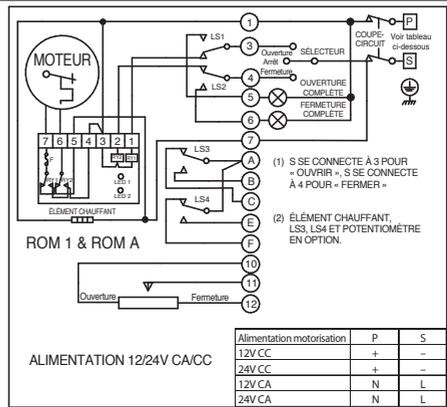
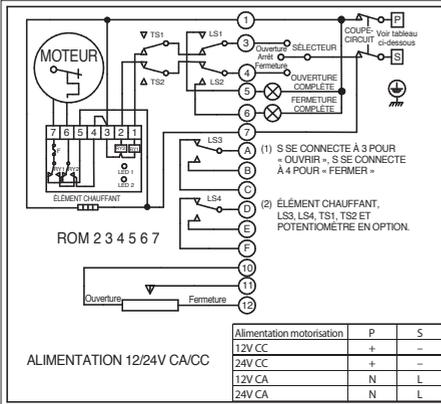


## Dépannage

Problèmes	Causes possibles	Solutions
Le moteur ne fonctionne pas.	1. L'alimentation et la tension sont-elles correctes?	1. Vérifiez l'alimentation.
Le moteur cesse de fonctionner.	1. La vanne est-elle obstruée?	1. Vérifiez le fonctionnement de la vanne.
Ouverture/fermeture complète impossible.	1. Les cames ont-elles été réglées correctement? 2. La tige de la vanne est-elle tordue? 3. Le réglage des boulons de butée est-il incorrect?	1. Réglez les cames. 2. Inspectez la vanne. 3. Réglez à nouveau les boulons de butée.
Le moteur surchauffe.	1. La tension est-elle correcte? 2. La vanne est-elle trop serrée pour fonctionner? 3. La fréquence de fonctionnement est-elle trop élevée?	1. Vérifiez la tension. 2. Inspectez la vanne. 3. Vérifiez le cycle de service.
La motorisation fonctionne, mais la vanne ne bouge pas.	1. L'adaptateur de commande est-il usé? 2. La tige de la vanne est-elle cassée?	1. Remplacez l'adaptateur. 2. Inspectez la vanne.
La motorisation fonctionne dans la mauvaise direction.	1. Les bornes sont-elles mal connectées? 2. Le câblage triphasé est-il incorrect?	1. Vérifiez le circuit de commande à distance. 2. Changez le câblage des phases.
Fonctionnement irrégulier de plusieurs motorisations.	1. Plusieurs motorisations sont-elles sur le même circuit de commande?	1. Les motorisations doivent avoir un circuit de commande unique.

# Schéma de câblage

## ROM 1/A, 2, 3, 4, 5, 6, 7





# rotork®

Keeping the World Flowing



[www.rotork.com](http://www.rotork.com)

La liste complète de notre réseau mondial de ventes et de services est disponible sur notre site Internet.

*Royaume-Uni*

Rotork plc

tél +44 (0)1225 733200

fax +44 (0)1225 333467

email [mail@rotork.com](mailto:mail@rotork.com)

*États-Unis*

Rotork Controls Inc.

tél +1 (585) 247 2304

fax +1 (585) 247 2308

email [info@rotork.com](mailto:info@rotork.com)

PUB008-005-01

Date de publication 07/18

Au vu de son processus continu de développement de produits, Rotork se réserve le droit de modifier les spécifications de ses produits sans avis préalable. Les données publiées peuvent être sujettes à modification. Pour accéder à la dernière version, visitez notre site [www.rotork.com](http://www.rotork.com)

Rotork est une marque déposée. Rotork reconnaît toutes les marques déposées. Version rédigée et publiée au Royaume-Uni par Rotork Controls Limited. POWTG1218