



**Carrozzerie  
per trasporto  
bestiame**

**CIFA S.r.l.**

**35015 GALLIERA VENETA (PD) - ITALIA**

**Via L. Da Vinci, 15**

**Tel. 049 / 5969953 – Fax 049/9471956**

## **Istruzioni per radiocomando “Remote System 12”**

# Indice

Nota importante	pag. 03
Disegno trasmettitore e ricevitore	pag. 04
Descrizione del sistema	pag. 05
Utilizzo trasmettitore	pag. 05
Procedura di programmazione	pag. 06
Ripristino da condizione di emergenza	pag. 06
Stato protetto del ricevitore	pag. 06
Controllo soglia batteria	pag. 07
Avviso di manovra	pag. 07
Comandi ausiliari	pag. 07
Ausiliario motore	pag. 07
Comando manuale elettropompa	pag. 08
Caratteristiche tecniche	pag. 08
Schema elettrico	pag. 09
Marchatura del prodotto e certificazioni	pag. 10



## Nota importante

In questo manuale sono riportate informazioni che possono essere utili in modo diverso a più persone.

All'installatore del prodotto, all'utilizzatore e a chi si trova nella necessità di effettuare un intervento di manutenzione sul prodotto.

**Eventuali interventi di manutenzione, e/o modifica, devono essere effettuati unicamente da personale qualificato e solo dopo avere concordato l'intervento con CIFA SRL: il sistema controlla la movimentazione ed eventuali altre funzioni ausiliarie dell'intera attrezzatura ed interventi apparentemente risolutivi potrebbero portare in realtà a condizioni di criticità dal punto di vista della sicurezza della persona se non concordati con l'azienda.**

Non verrà riconosciuta nessuna garanzia su prodotti che siano stati oggetto di intervento di manutenzione effettuato da personale non qualificato o che comunque non in accordo con CIFA SRL.

A completamento di questo manuale, sono riportati gli schemi elettrici del sistema di controllo Remote System 12: tali schemi possono essere interpretati correttamente unicamente da personale competente e possono subire modifiche o variazioni atte a migliorarne il funzionamento senza alcun preavviso. Si ribadisce pertanto di astenersi da tentativi di intervento " fai da te " se non adeguatamente istruiti e soprattutto preventivamente concordati con CIFA SRL.

Prima di contattare CIFA SRL leggere il presente manuale e controllare scrupolosamente l'impianto. Controlli su fusibili, carica delle batterie, lo staccabatterie disinserito, cavi di alimentazione sganciati possono essere fonte di malfunzionamento. Riscontrare l'inconveniente prima di contattarci semplifica e velocizza il ripristino dell'impianto.

Precisazioni: nelle pagine seguenti ci sono dei simboli che si riferiscono a frazioni di tempo, il simbolo ( ' ) indica i minuti, il simbolo ( " ) indica i secondi.



Fig. 1 Trasmettitore

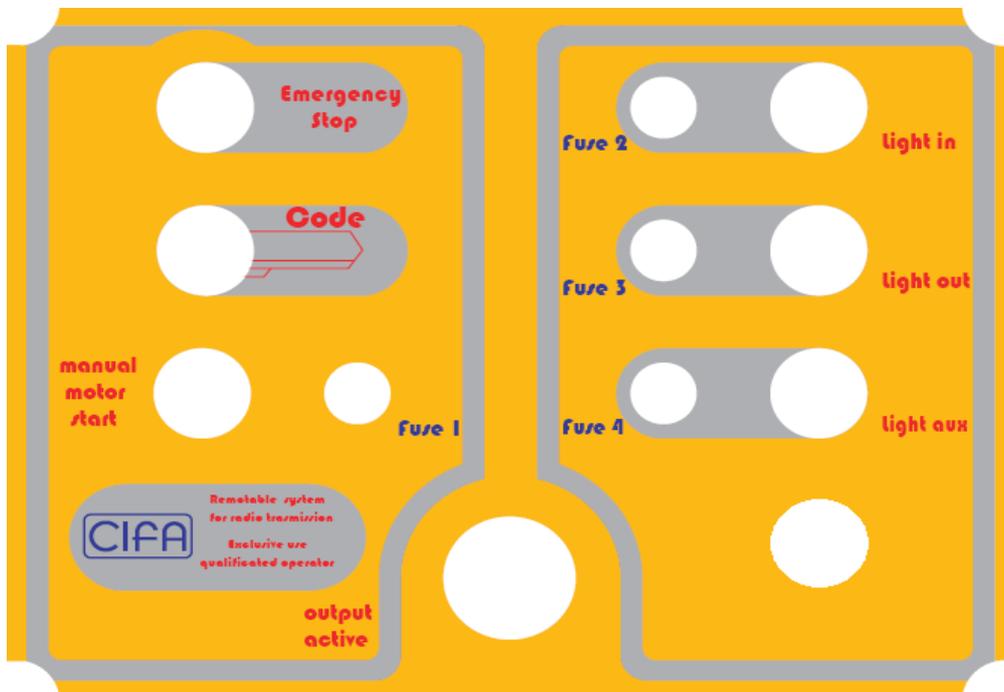


Fig. 2 Ricevitore



## Descrizione del sistema:

Il sistema di controllo Remote System 12 è un sistema di proprietà di CIFA SRL per la gestione di attrezzature trasporto animali vivi. Il sistema consente il controllo in radiofrequenza dell'attrezzatura gestendo tutte le funzioni da un'unità di controllo denominata trasmettitore. La movimentazione dei pianali di carico, la salita e discesa del tetto, la movimentazione della rampa idraulica dove prevista, i comandi ausiliari come spinatura automatica od accensione e spegnimento delle luci di carico sia su motrice che rimorchio ed eventuali ulteriori funzioni venissero richieste in integrazione alla furgonatura stessa vengono pilotate con il trasmettitore.

Il sistema Remote System 12 è costituito da un'unità di comando denominata **trasmettitore** e da un'unità logica definita **ricevitore**, collocata nel vano "elettropompa e comandi" montato posteriormente sul lato sinistro del mezzo. Il ricevitore (Fig. 1) è composto da un guscio in ABS con una membrana in policarbonato sul dorso dove sono inseriti tutti i tasti funzione, 8 per la gestione dell'impianto idraulico e 6 per le funzioni elettriche ausiliarie situati sui lati della membrana. Centralmente trovano spazio il led di segnale trasmissione, il led stato batterie sopra il pulsante di START, seguono il led Aux 1 e 2 (funzioni aggiuntive di controllo) ed il pulsante di emergenza. Sul palmo, il ricevitore presenta una clip di fissaggio ed il coperchio a baionetta del vano batterie. Il ricevitore (Fig. 2) presenta 2 finestre speculari, dove alla destra sono inseriti i comandi di accensione/spegnimento luci e alla sinistra i pulsanti di emergenza, codifica e avvio elettropompa manuale, al centro la cicalina attivazione funzioni. Sul lato posteriore è inserita una presa rapida multipolare per la connessione alle funzioni elettriche.



## Utilizzo del trasmettitore:

Il trasmettitore è provvisto di due batterie ricaricabili **Ni-Mh da 1,2 Volt 1200mAh** e viene fornito con un livello di carica minimo. Deve pertanto essere sottoposto ad un primo ciclo di ricarica che può durare fino a **sei ore**, connettendolo al **caricabatteria universale 12/24 Volt** fornito di serie. Il processo di carica delle batterie viene segnalato dal led rosso "Batt." presente sul trasmettitore stesso: a carica completata il led si spegne. Viene fornito con il trasmettitore un supporto che è dato in dotazione non montato, fissarlo in posizione comoda evitando di interferire nel montaggio con connessioni elettriche del veicolo.



Per attivare il trasmettitore premere il pulsante "START" e verificare che il led "Batt." effettui un lampeggio con una frequenza di 2 secondi segnalando in questo modo la posizione di Stand-by. **Se non viene attivata nessuna funzione nell'arco di 30" il trasmettitore si spegne automaticamente.** A trasmettitore acceso, per attivare la retroilluminazione premere il pulsante START e mantenerlo premuto per 2". La retroilluminazione si disattiva momentaneamente quando viene premuto qualsiasi tasto funzione per concentrare tutta la potenza disponibile sull'emissione radio ottimizzando in questo modo l'utilizzo della stessa. Per disattivare la retroilluminazione premere il tasto START per 2", in ogni caso l'illuminazione si disattiva allo spegnimento del trasmettitore trascorsi i 30" di inutilizzo. L'intensificarsi della frequenza di lampeggio ad 1" del led "Batt." indica l'avvicinarsi della soglia minima di carica delle batterie, eseguire allora un ciclo di carica con il caricabatteria in dotazione.

NB: Alla pressione di un tasto funzione deve essere acceso il led Rtx (led giallo superiore), se non si accende fare una verifica al trasmettitore.



### ►► Procedura di programmazione:

Quando per un qualsiasi motivo si renda necessario sostituire il trasmettitore, per usare il sistema è necessario eseguire un RESET di sistema. **Ogni trasmettitore ha un codice unico ed irripetibile** mentre il ricevitore può memorizzare il codice di un solo trasmettitore, questo per evitare che personale non autorizzato possa inserire erroneamente più codici di più trasmettitori con conseguenti spiacevoli conseguenze. La procedura di programmazione, seguendo queste semplici istruzioni, è veloce e di elementare applicazione. Premere il pulsante CODE (pulsante di colorazione blu) situato sul lato sinistro ricevitore per 12", quando il tasto inizia a lampeggiare, ripremerlo per 5", il codice del trasmettitore precedente è stato a questo punto eliminato. Per codificare il nuovo trasmettitore portare in posizione di lampeggio il tasto blu (si ripete la procedura iniziale), portare vicino al ricevitore il trasmettitore attivato (si deve premere il tasto START) e si preme un tasto funzione (esempio ALZATETTO MOTRICE). Il suono di una cicalina interna e il pulsante CODE acceso per pochi istanti segnalano il completamento dell'operazione. Se erroneamente si dovesse entrare in programmazione premendo il tasto CODE, senza eseguire nessuna operazione per più di 10" il sistema torna in Stand-by mantenendo i codici precedentemente inseriti.



### Ripristino da condizioni di emergenza:

Può capitare di premere il tasto di emergenza erroneamente o inconsapevolmente e quindi, al momento di azionare l'impianto, il trasmettitore non risponda, per riattivarlo seguire la procedura sotto indicata. Il ripristino dalla condizione di emergenza attivata dal trasmettitore può avvenire dal trasmettitore stesso mantenendo un comando funzione premuto per almeno 2", ripetere l'operazione una seconda volta, il sistema è ora riattivato, con queste operazioni vengono prima risvegliato il trasmettitore e con la seconda pressione il ricevitore, si evitano con questa procedura azioni non volute. Fare attenzione a quanto precisato, se non trascorrono almeno 2" quando si preme il tasto, l'impianto non si ripristina. Quando in emergenza, escluso il tasto Aux 4, tutte le altre funzioni sono inibite.



### Stato protetto del ricevitore con 20 minuti di inattività:

Per evitare ogni possibile interferenza, l'impianto si disattiva automaticamente dopo 20' dall'ultima operazione eseguita (pressione di un tasto funzione). Per riattivare il sistema procedere come segue. Premere una funzione sul trasmettitore per almeno 2" per risvegliare unicamente la scheda da un'inattività di 20', rilasciato il pulsante, tutte le funzioni sono attive e pronte per l'utilizzo. In corrispondenza del risveglio del ricevitore si attiva anche la luce di illuminazione del vano tecnico, la stessa si spegne automaticamente dopo 20' di inattività. Lo stato protetto non è segnalato in alcun modo, pertanto, qualora il sistema non dia segni di risveglio verificare che lo stesso sia correttamente alimentato.



### Controllo soglia batteria:

Il sistema mantiene monitorato costantemente lo stato di carica delle batterie del veicolo in modo che la tensione delle stesse non possa scendere al di sotto del valore impostato di **21,5 Volt, al di sotto di tale soglia qualsiasi comando venga dato, non verrà eseguito sino al superamento della soglia dei 22 Volt**. Se la tensione si abbassa durante il funzionamento, sino alla fine dell'operazione, il comando resta attivo. In caso di batterie esauste od eccessivamente scariche, si può lavorare senza nessun problema mettendo in moto in veicolo, l'alternatore del mezzo produce una tensione superiore alla soglia minima richiesta dal sistema.



### Avviso di manovra:

L'avviso anticipato di manovra si attiva 3" prima di attivare qualsiasi manovra di movimentazione idraulica se abilitata tramite il Dip-S ad esso relativo, l'uscita è realizzata con MosFet (relè senza contatti) in grado di pilotare carichi max 8 A. L'uscita è gestita dal microprocessore ed è impostata pulsante a frequenza di 1 Hz.



### Comandi ausiliari ed Uscite On/Off:

Tramite i Dip-S 1 e 2 si possono impostare 5 uscite in funzione On/Off ossia, ad una prima pressione del tasto relativo si attiva l'uscita corrispondente, ad una pressione successiva si disattiva, per evitare false commutazioni, dopo la pressione del tasto selezionato lasciare trascorrere almeno 1" prima della successiva operazione. Si possono usare le stesse uscite anche in funzione "Uomo presente", la funzione è attiva per il tempo che il tasto funzione è premuto, togliendo pressione si ferma la funzione.



### Ausiliario motore:

L'uscita ausiliario Motore si attiva in parallelo ad ogni singola uscita qualora il relativo Dip-S sia commutato in posizione ON, nel caso siano impostate delle uscite On/Off devono essere impostati a Off i Dip-S di selezione dell'Aux relativamente a quei canali. Queste informazioni vengono fornite per una migliore conoscenza dell'impianto ma possono essere modificate esclusivamente e tassativamente da personale autorizzato, modifiche apportate da personale incompetente possono mettere a serio rischio la salute dell'operatore.



### Comando manuale elettropompa:

Nell'impossibilità di usare il trasmettitore si può azionare l'impianto attivando l'elettropompa con il pulsante "Manual motor Start" situato sul lato sinistro del ricevitore oppure con l'interruttore situato in basso a destra dello stesso e movimentando contemporaneamente la leva sul distributore nella funzione selezionata.



### Caratteristiche elettriche:

Le 8 uscite relative alle funzioni salita/discesa tetto, salita/discesa piano su motrice e rimorchio e le 4 relative ai comandi 2° e 3° Aux destro e sinistro più l'uscita di avviso manovra, possono pilotare **8 A induttivi** ognuna. Attenzione all'assorbimento massimo contemporaneo che **non deve superare i 20 A** del fusibile di protezione del ricevitore (Fusibile automotive giallo montato all'interno del contenitore del ricevitore) e l'amperaggio max del fusibile "**FUSE 1**" che alla fornitura del prodotto è di **16 A**. L'uscita 4° Aux pilota un relè da 20 A e l'alimentazione è prelevata a valle del fusibile generale di protezione. **Il sistema è provvisto di 2 gradi di protezione, protezione generale da 16 A e protezione scheda ricevitore da 20 A.** Tutte le uscite sono a valle del pulsante di emergenza esclusa l'uscita Aux 4°.





## **Il Remote system 12 porta le seguenti certificazioni e marcatura:**

Norme tecniche armonizzate:

**EN 300 220-3:2000** per l'uso efficace dello spettro

**EN 301 489-3:2000** per la compatibilità elettromagnetica

**EN 60950:2000** (3rd edition) sulla sicurezza elettrica a la salute dell'utilizzatore

La conformità alle citate norme tecniche è attestata dai rapporti di prova rilasciati dall' **IMQ spa via Quintiliano, 43 I-20138 Milano**.

Altre disposizioni pertinenti stabilite dalle Direttive Europee:

**RTTE n°99/05/CE** recepita con D. Lgs. n°269 del 09/05/01

**EMC n°89/336/Ce** articoli 4, 10.1 e 10.2 allegati I, III parte 8 e IV e loro successive mod.

**La conformità del radiocomando ai requisiti della 99/05/CE consente la immissione sul mercato, la messa in servizio ed il diritto di collegamento in ogni Stato Europeo e in tutte le Nazioni aderenti al CEPT, senza omologazione del competente Ministero delle Poste e Telecomunicazioni. In base all'elenco indicativo delle apparecchiature che rientrano nella classificazione stabilita dalla Decisione della commissione Europea 2000/299/CE la messa in funzione ed il diritto di collegamento non sono soggetti ad alcuna restrizione, in quanto appartengono ad una classe di S.R.D. (Short Range Device) non destinati ad impieghi specifici operanti ad una banda di frequenza radio (433.050-434.790 MHz) armonizzata a livello Europeo.**

Il ricevitore è inoltre conforme ai requisiti essenziali della **Direttiva Europea 95/54/CE** (D.M. del 20 febbraio 1996) e del regolamento **ECE/ONU n° 10 Emendamento 2**, riguardanti la soppressione delle perturbazioni radioelettriche (compatibilità Elettromagnetica) provocate dai motori ad accensione comandata dei veicoli a motore. In materia di Compatibilità Elettromagnetica la 95/54/CE è la direttiva di riferimento per le unità elettriche/elettroniche installate su veicoli stradali in quanto direttiva specifica ai fini dell'art. 2 par. 2 della 89/336/CE con decorrenza 1 Gennaio 1996. Le prescrizioni della 95/54/CE devono essere soddisfatte, in materia di Compatibilità Elettromagnetica, da tutti i veicoli definiti nelle direttiva 70/156/CE riguardante l'omologazione dei veicoli come da ultimo modificata dalla 92/53/CE, nonché ai loro componenti o entità tecniche, che sono quindi esentati dall'osservanza della 89/54/CE.

Le prove di conformità prescritte dalla Direttiva 95/54/CE e dal Reg. ECE/ONU n° 10 Em. 2 prove sono state condotte presso il laboratorio **IMQ spa via Quintiliano, 43 I-20138 Milano**.

L'omologazione ai requisiti della Dir. 95/54/CE è certificata dall'Organismo Notificato NSAI Ireland-Glasnevin, Dublin 9, Ireland (+353-1-80703910) con rilascio del numero di **omologazione e24\*72/245\*95/94\*1107\*00**.

**L'omologazione è evidenziata con la seguente marcatura del prodotto:**

**Rec.ECE/ONU n°10 Em.2 è certificata dall'Organismo Notificato NSAI /National Standards Authority of Ireland) Glasnevin, Dublin 9, Ireland con il numero di rilascio omologazione E24 10R-020185. L'omologazione è evidenziata con la seguente marcatura del prodotto: e24 021107 02 0185 E24 10 R.**

Per informazioni o precisazioni tecniche contattare CIFA SRL:

CIFA SRL

Via Leonardo Da Vinci, 15  
35015 Galliera Veneta (PD)

Tel. 049-5969953

Fax 049-9471956

e-mail: [info@cifafurgoni.it](mailto:info@cifafurgoni.it)