

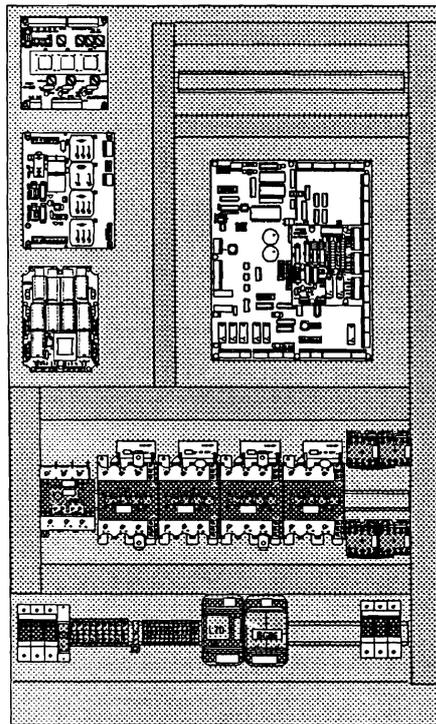
(7441)



# AUTINOR

---

## Manuel de l'installateur



### Manoeuvre

# A-32

## AVERTISSEMENTS

Ce document est réputé exact à la date de parution. Il est lié à la version du logiciel indiquée en page de couverture, toutefois cette version peut évoluer sans influencer le contenu de la présente documentation qui pourra être modifié sans préavis.

Les informations qu'il contient ont été scrupuleusement contrôlées. Cependant AUTINOR décline toute responsabilité en cas d'erreur ou d'omission.

Si vous constatez une inexactitude ou une imprécision, si vous avez des suggestions, vous pouvez communiquer vos remarques par écrit (courrier et/ou télécopie) à :

Société AUTINOR  
Z.A. Les Marlières  
59710 AVELIN  
 [33] 20-62-56-00  
 [33] 20-62-56-01

Cette documentation est la propriété de la société AUTINOR auprès de laquelle elle peut être achetée (à l'adresse ci-dessus). Elle peut néanmoins être librement reproduite pour communiquer les informations qu'elle contient à toute personne dont la fonction le justifie.

**Seule sa reproduction intégrale, sans addition ni suppression est autorisée.**

En cas de citations devront, au moins, être mentionnés:

- le nom de la société AUTINOR,
- la version du logiciel auquel elle correspond,
- le numéro et la date de l'édition originale.

### COMPATIBILITÉ ÉLECTROMAGNÉTIQUE

Depuis le 1<sup>er</sup> Janvier 1996, les installations d'ascenseurs sont tenues de respecter les exigences essentielles de la Directive Européenne 89/336/CEE relative à la Compatibilité Electromagnétique (CEM).

L'équipement A-32 n'est qu'un composant de l'installation ; il n'est donc pas soumis à l'obligation du marquage **CE** prévu par cette directive. Cependant, pour vous permettre de rédiger en toute tranquillité la déclaration de conformité prévue par la directive, et conformément aux règles professionnelles, tous les équipements AUTINOR sont livrés avec un **engagement de conformité**.

Votre déclaration de conformité ne peut cependant s'appuyer sur cet engagement

**que si l'équipement A-32 est installé en suivant intégralement les consignes données dans la présente documentation.**

10-10-10

10-10-10

10-10-10

10-10-10

10-10-10

10-10-10

10-10-10

10-10-10

10-10-10

10-10-10

10-10-10

10-10-10

10-10-10

10-10-10

10-10-10

10-10-10

## TABLE DES MATIÈRES

<b>Chapitre I - Généralités .....</b>	<b>7</b>
I.1) Fixation du coffret.....	9
I.2) Raccordement minimal pour les premiers déplacements .....	11
I.3) Schémas des raccordements électriques .....	14
I.4) Localisation et rôles des fusibles .....	15
I.5) Localisation des voyants, cavaliers et relais .....	16
I.6) Localisation des borniers .....	18
I.7) Dispositif de paramétrage / diagnostique .....	21
I.8) A propos des symboles (☺, ☹, ⚡, 🛑, 🛑, 🔍, 💡➔) .....	28
 <b>Chapitre II - Installation et raccordements des éléments .....</b>	 <b>31</b>
II.1) Raccordement des SÉCURITÉS .....	33
II.2) Installation & raccordements en MACHINERIE .....	41
II.3) Installation & raccordements en GAINE .....	53
II.4) Installation & raccordements aux PALIERS .....	61
II.5) Installation & raccordements en CABINE .....	99
 <b>Chapitre III - Procédures de mise en service .....</b>	 <b>145</b>
III.1) Ce qu'il faut savoir avant de partir en GV .....	147
III.2) Tables de conversion .....	148
III.3) Précautions en matières de C.E.M. ....	152
III.4) Liste des paramètres .....	159
III.5) Liste des entrées / sorties .....	165
III.6) Liste des codes de défauts .....	169

*[Faint, illegible text at the top of the page, possibly a header or title area.]*

*[Faint, illegible text in the upper middle section of the page.]*

*[Faint, illegible text in the middle section of the page.]*

*[Faint, illegible text in the lower middle section of the page.]*

*[Faint, illegible text in the lower section of the page.]*

*[Faint, illegible text at the bottom of the page, possibly a footer or concluding remarks.]*

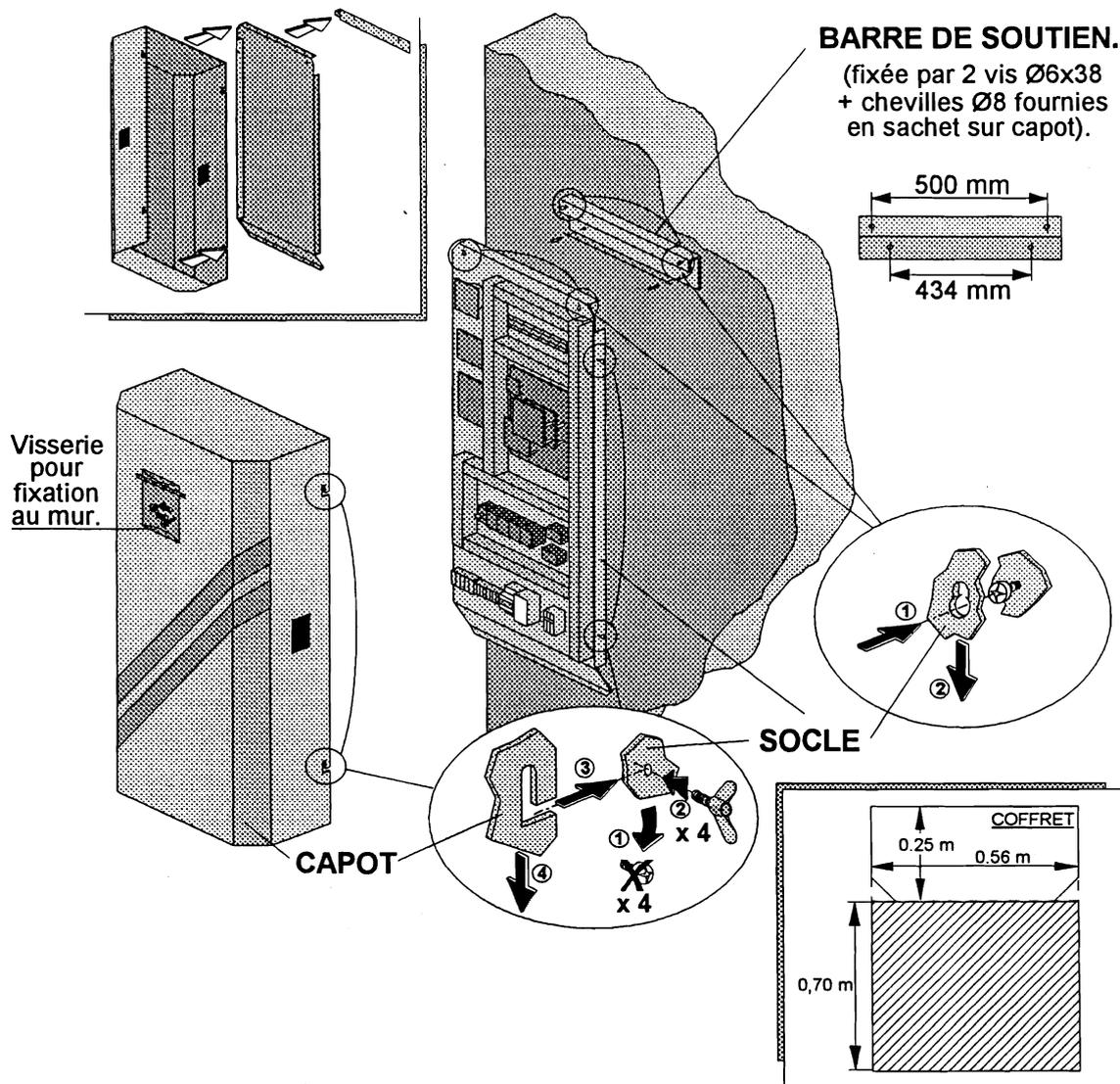
# Chapitre I

## GÉNÉRALITÉS

I.1) Fixation du coffret.....	9
I.2) Raccordement minimal pour les premiers déplacements.....	11
I.3) Schémas des raccordements électriques .....	14
– Schéma général - 2 vitesses .....	14
– Schéma général - 1 vitesse .....	15
– Alimentation du moteur de traction en 1 et 2 vitesses .....	16
I.4) Localisation et rôles des fusibles .....	15
I.5) Localisation des voyants, cavaliers et relais .....	16
I.6) Localisation des borniers.....	18
I.7) Dispositif de paramétrage / diagnostique .....	21
I.8) A propos des symboles (☺, ☹, ⚡, 🖱, 🛑, 🖱, 🔍, 💡➡) .....	28



## I.1) FIXATION DU COFFRET



Dimensions du coffret : L = 560 mm, H = 1000 mm, P = 250 mm

N'oubliez pas que vous devez respecter les prescriptions de la Norme EN 81-1 § 6.3.2.1 :

### 6.3 Construction et équipement des locaux de machine

#### 6.3.2 Dimensions

6.3.2.1 Les dimensions du local doivent être suffisantes pour permettre au personnel d'entretien d'accéder en toute sécurité et facilement à tous les organes, notamment aux équipements électriques.

En particulier, les exigences suivantes doivent être satisfaites,

- (N)  
(F)
- Une surface libre horizontale, devant les tableaux et armoires. Cette surface est définie comme suit :
    - profondeur, mesurée à partir de la surface extérieure des enveloppes, au moins 0,7 m. Cette distance peut être réduite à 0,6 m au niveau des organes de commande (poignées, etc.) faisant saillie ;
    - largeur, la plus grande des 2 dimensions suivantes :
      - 0,5 m
      - largeur totale de l'armoire ou du tableau ;
  - une surface libre horizontale minimale de 0,5 m x 0,6 m pour l'entretien, la vérification des parties en mouvement où cela est nécessaire et, le cas échéant, la manoeuvre de secours manuelle (12.5.1) ;
  - les accès à ces surfaces libres doivent avoir une largeur minimale de 0,5 m. Cette valeur peut être réduite à 0,4 m si aucun organe en mouvement ne se trouve dans cette zone.



## RACCORDEMENT MINIMAL POUR LES PREMIERS DÉPLACEMENTS (2/2)

Durant la période de montage, vous pouvez utiliser temporairement les entrées **0V**, **GM** et **GD** du connecteur **KM12** pour vous déplacer respectivement en montée et en descente.

**VERIFIEZ QUE L'OPTION MANOEUVRE DE RAPPEL EST BIEN PROGRAMMÉE  
LE BATÔNNET "OPTMAN" EST ALLUMÉ :** (Adresse **07** - bâtonnet 4)

**RÉALISEZ LES CONNEXIONS SUIVANTES :**

(voir figure 1 page ci-contre où réaliser ces connexions)

- 1) Les bornes **+24**, **0V**, **CAA** et **CAB** du capteur **P202U** au connecteur **KC22**.

Il est indispensable de brancher le capteur pour éviter les défauts 26 ou 27, mais le capteur peut être laissé temporairement en machinerie ; si vous utilisez un dispositif de comptage à **I.L.S.**, raccordez les fils sur les bornes **0V**, **CAA** et **CAB** du connecteur **KC22**.

- 2) La sonde thermique et/ou le thermo-contact de sécurité du moteur de traction entre les bornes **STH** et **0V** du connecteur **KM11**. (💡 ➡ page 45)

- 3) Pontez temporairement les bornes **0V** et **INS** du connecteur **KC23**.

- 4) Les boutons poussoir « montée » et « descente » de la boîte d'inspection sur le toit de cabine aux bornes **GM**, **GD** et **0V** du connecteur **KM12**.

- 5) Les circuits de sécurité **1S**, **6**, **8** et **10** sur le **bornier électromécanique**. (💡 ➡ page 34)

- 6) Le moteur de traction à **11**, **12**, **13**, **21**, et **23** sur le bornier électromécanique et la **TERRE** sur **la barre collectrice de terre**, ainsi que l'alimentation du frein **+FR** & **-FR** (💡 ➡ page 42)

- 7) L'alimentation par le réseau électrique à **L1**, **L2**, **L3** ainsi que le **NEUTRE** s'il est disponible et la **TERRE** sur **la barre collectrice de terre**.

- 8) Pontez temporairement **CS1** et **0V** sur **KA13** et éventuellement **CS2** et **0V** du connecteur **KA16** de la carte **BG19** (dans le cas de 2 opérateurs de portes automatiques). (💡 ➡ pages 119, 120)

Nota : N'oubliez pas de remplacer les connexions indiquées comme « temporaires » dans la liste ci-dessus par les connexions définitives au fur et à mesure de l'avancement des travaux.

# I.3) SCHEMA GÉNÉRAL DES RACCORDEMENTS ÉLECTRIQUES - 2 VITESSES (1/2)

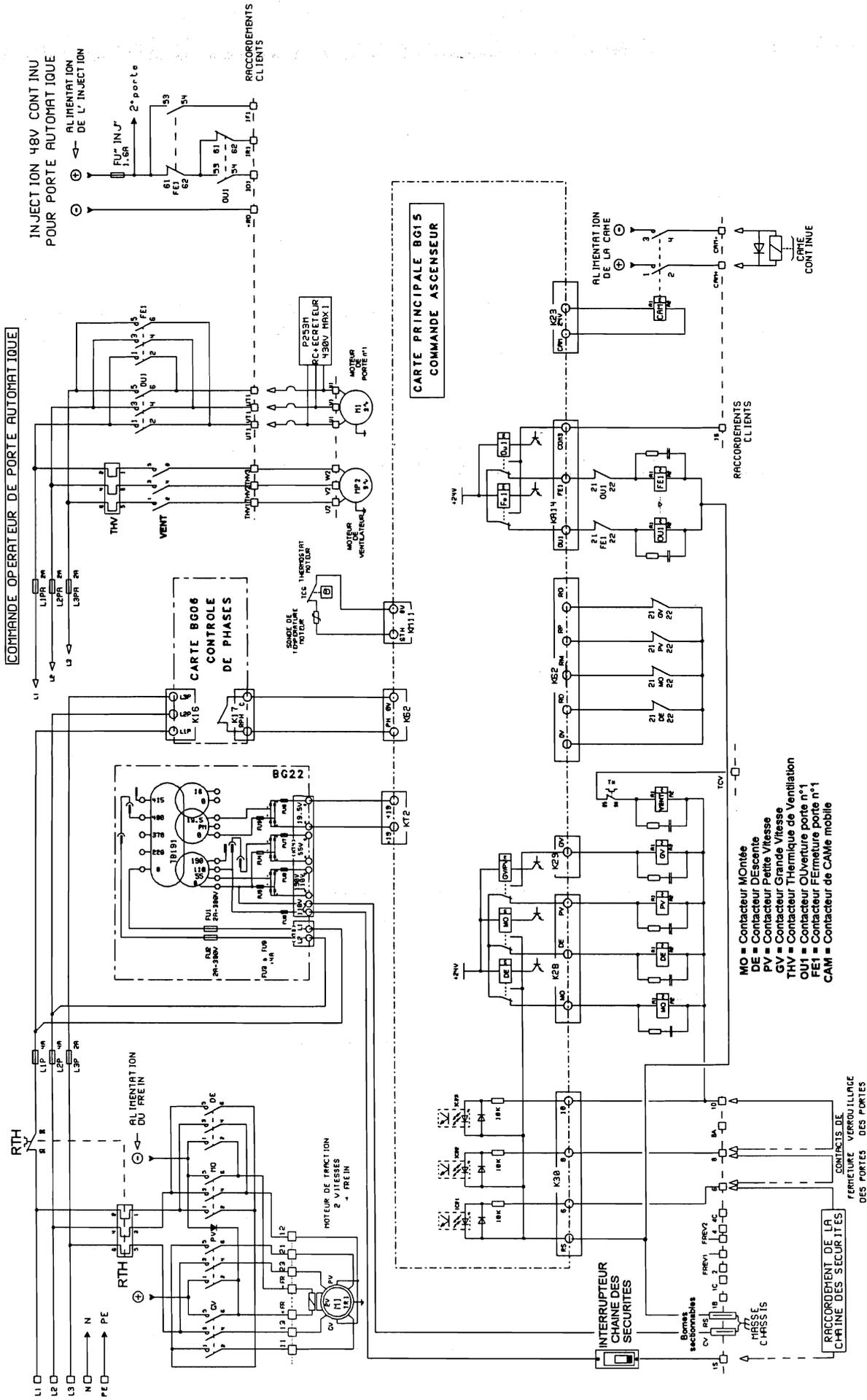


Figure 2 Schéma général des raccordements électriques en manoeuvre traction série 32 - 2 vitesses



# ALIMENTATION DU MOTEUR DE TRACTION

## En 2 vitesses

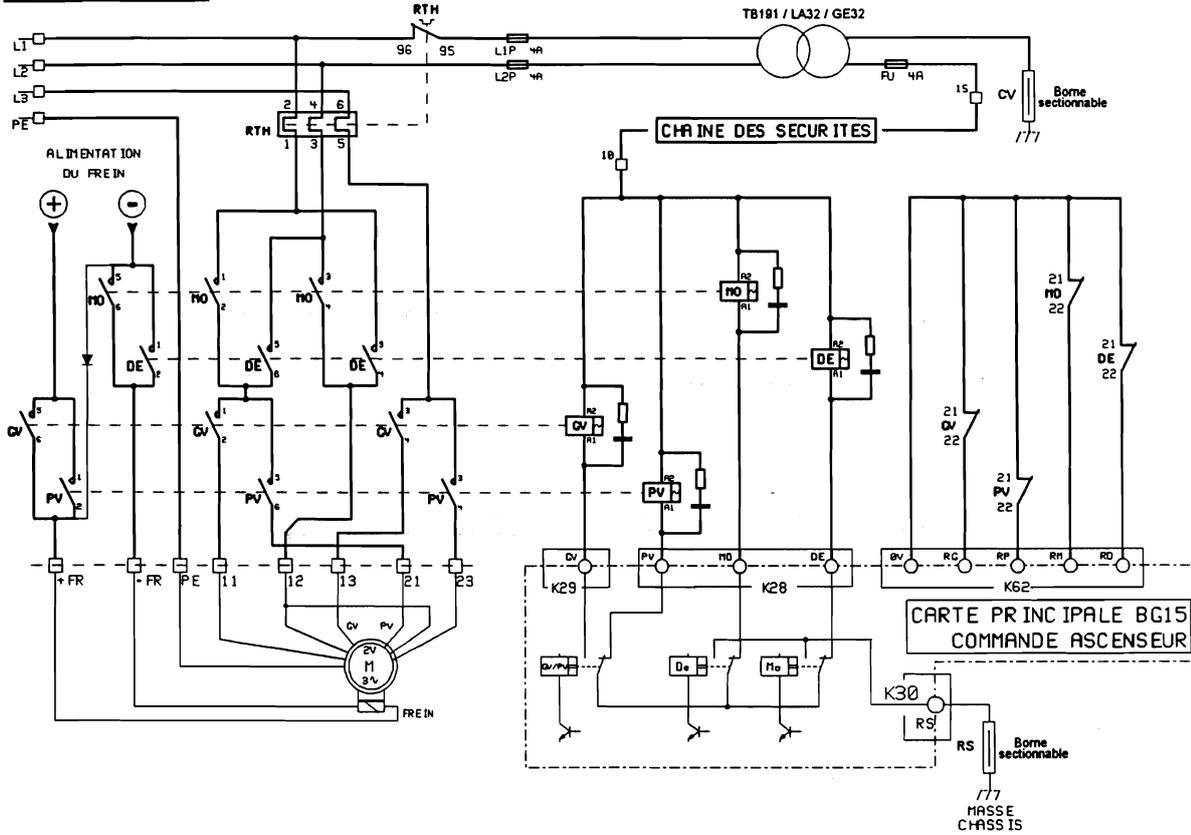


Figure 4 Schéma d'alimentation du moteur de traction en 2 vitesses

## En 1 vitesse

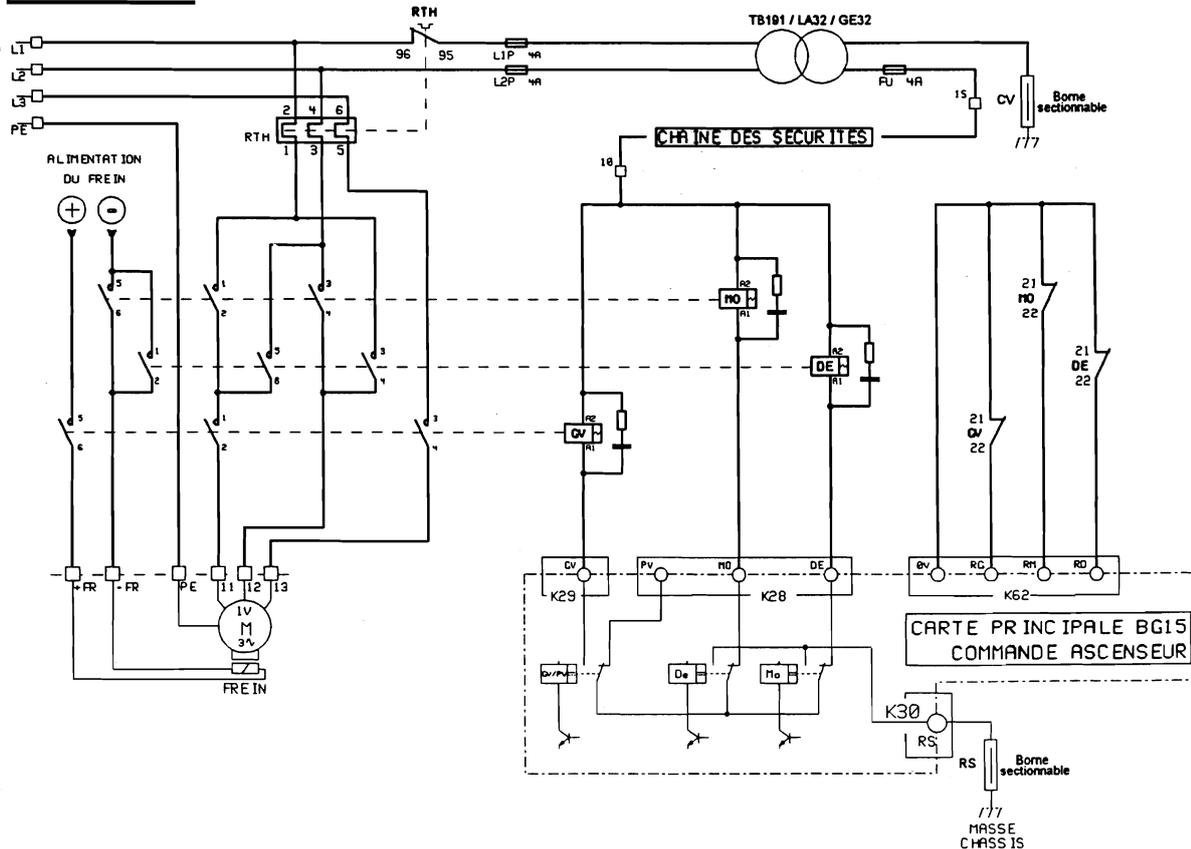
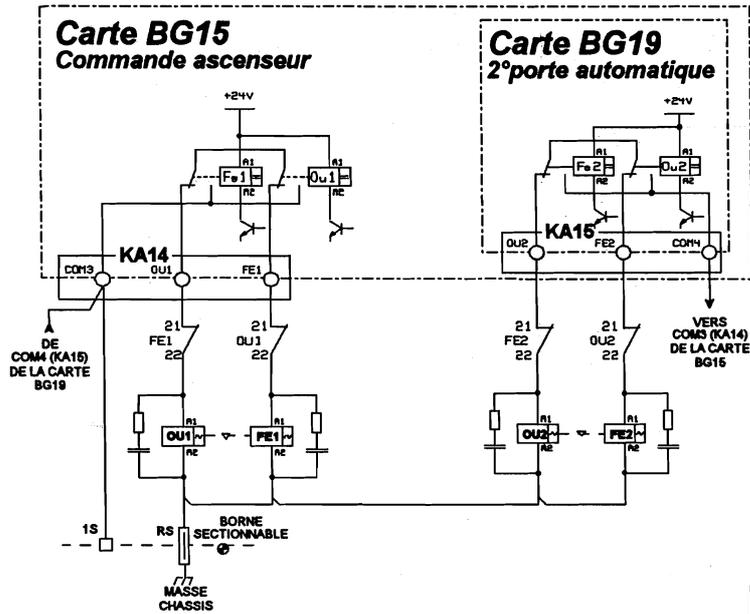
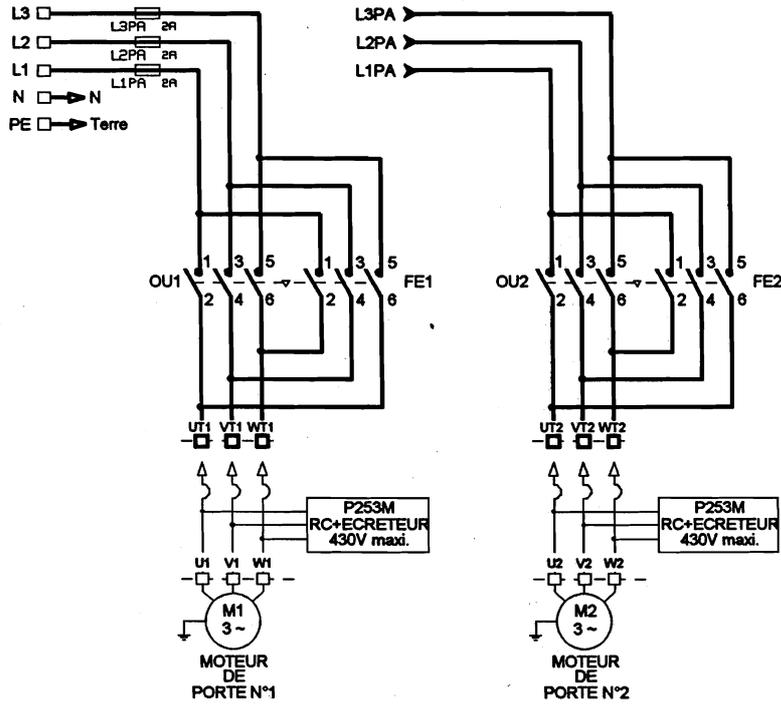


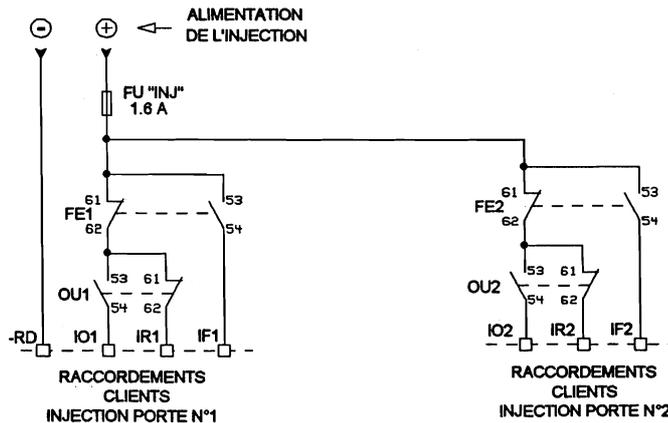
Figure 5 Schéma d'alimentation du moteur de traction en 1 vitesse

# SCHEMAS DES RACCORDEMENTS ÉLECTRIQUES POUR 2 OPÉRATEURS DE PORTE AUTOMATIQUE



**OPTION**

## INJECTION DE COURANT 48V CONTINU POUR PORTE AUTOMATIQUE



1. The first part of the document discusses the importance of maintaining accurate records of all transactions and activities. It emphasizes that this is crucial for ensuring transparency and accountability in the organization's operations.

2. The second part of the document outlines the various methods and tools used to collect and analyze data. It highlights the need for a systematic approach to data collection and the importance of using reliable and valid measurement instruments.

3. The third part of the document discusses the ethical considerations that must be taken into account when conducting research. It stresses the importance of obtaining informed consent from participants and ensuring that their privacy and confidentiality are protected.

4. The final part of the document provides a summary of the key findings and conclusions of the study. It reiterates the importance of rigorous research practices and the need for ongoing evaluation and improvement of the research process.

## I.4) LOCALISATION ET RÔLES DES FUSIBLES

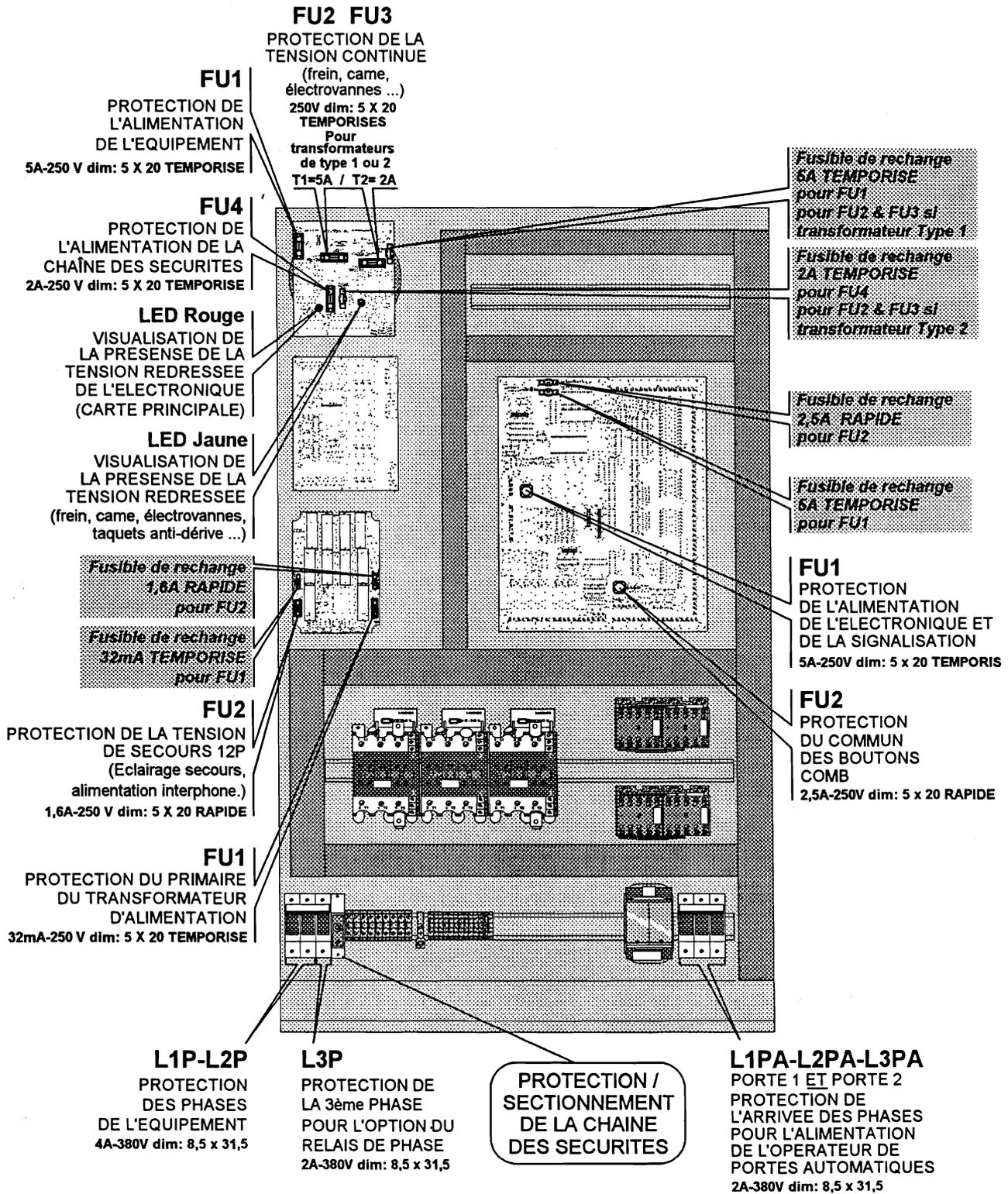


Figure 6 Localisation et rôles des fusibles

# I.5) LOCALISATION DES VOYANTS, CAVALIERS ET RELAIS DE LA CARTE PRINCIPALE (BG15)

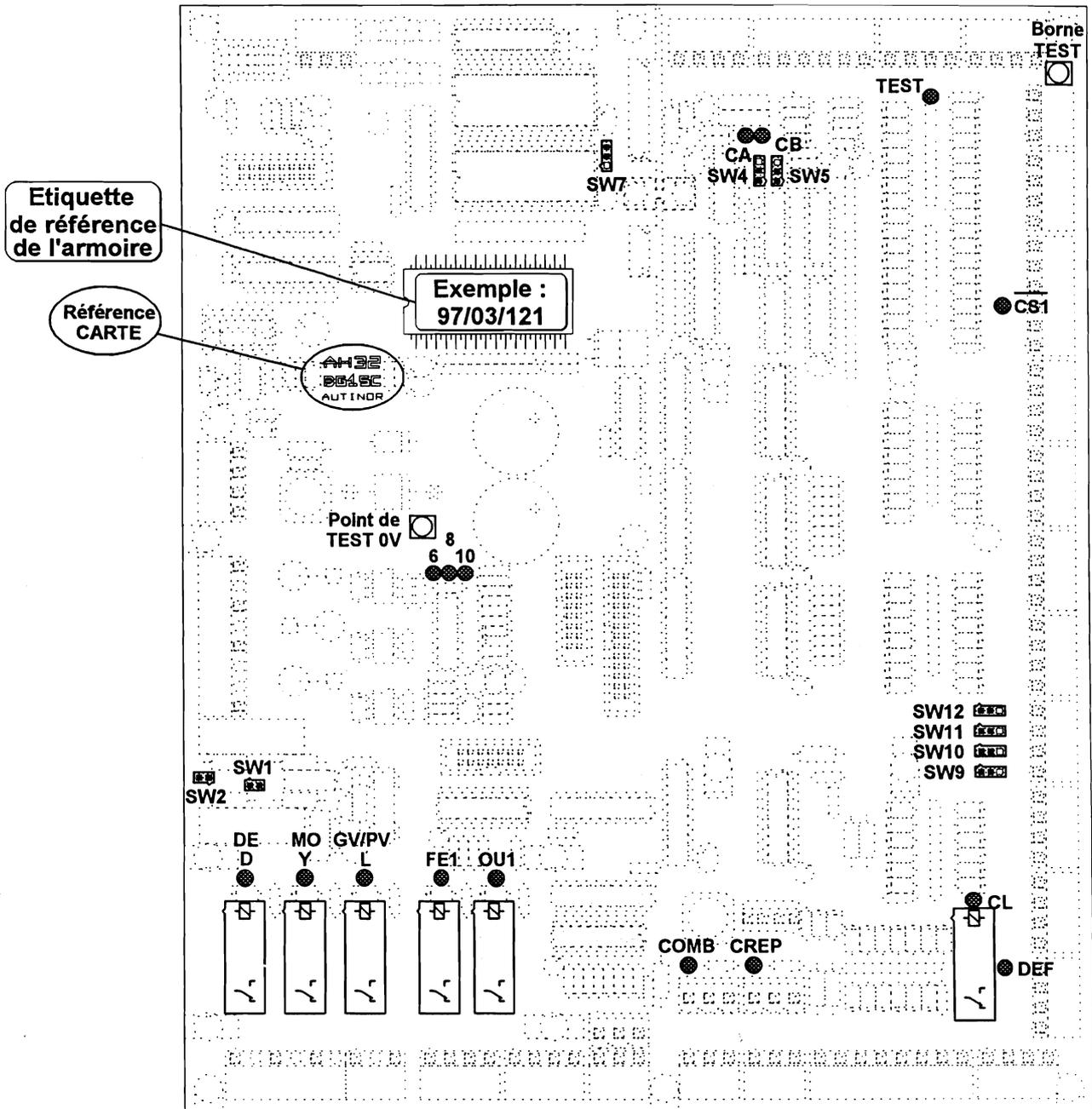
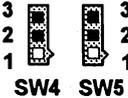
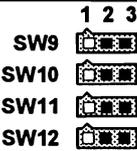
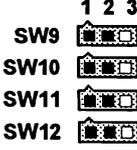


Figure 7 Dispositions des voyants, douilles test, différents cavaliers et relais ...

## FONCTION DES CAVALIERS SW1, SW2, SW4-SW5, SW7, SW9-SW10-SW11 & SW12 SUR LA CARTE PRINCIPALE BG15

 SW1	Lorsque le cavalier est <b>présent</b> , on augmente la sensibilité du relais de masse par rapport <b>24V</b>
 SW2	Lorsque le cavalier est <b>présent</b> , on augmente la sensibilité du relais de masse par rapport <b>0V</b>
SW3	<b>N'EXISTE PAS</b>
 SW4 SW5   SW4 SW5	<p>Lorsque les cavaliers sont <b>en bas</b> (position <b>1-2</b>), la manoeuvre utilise pour le comptage un capteur à écrans type <b>P202U</b>.</p> <p>Lorsque les cavaliers sont <b>en haut</b> (position <b>2-3</b>), la manoeuvre utilise pour le comptage un capteur à bande type <b>O03</b> ou des <b>I.L.S.</b></p>
SW6	<b>N'EXISTE PAS</b>
 SW7   SW7	<p>Lorsque le cavalier est <b>en bas</b> (position <b>HYDR</b>), l'armoire commande une installation de type <b>HYDRAULIQUE</b>.</p> <p>Lorsque le cavalier est <b>en haut</b> (position <b>TRAC</b>), l'armoire commande une installation de type <b>TRACTION</b>.</p>
SW8	<b>N'EXISTE PAS</b>
 SW9 SW10 SW11 SW12   SW9 SW10 SW11 SW12	<p>On placera les cavaliers à <b>droite</b> (position <b>2-3</b>) en cas de manoeuvre 1 bouton - 2 à 8 niveaux utilisant la <b>BG15 seule</b>.</p> <p>On placera les cavaliers à <b>gauche</b> (position <b>1-2</b>) dans tous les autres cas.</p>



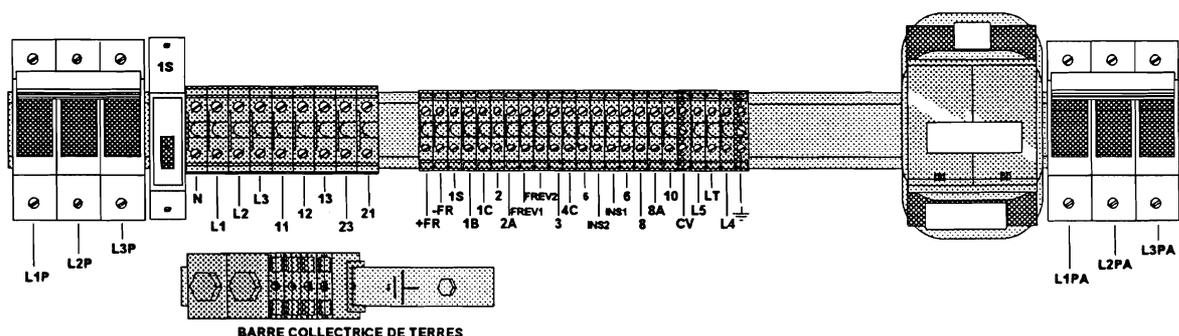
Connect.	Coord	Connect.	Coord	Connect.	Coord
K13	L8	KP21	F9	KC21	E9
K23	M4	KP22	K9	KC22	B4
K24	M5	KP24	M7	KC23	B7
K25	M5	KP26	B9	KC24	M7
K26	M9	KP27	G9	KC28	J9
K27	C9	KP23	I9	KC29	M6
K28	M1	KP29	M6		
K30	G2	KP34	H9		
K62	M8	KM11	B5		
KA13	D9	KM12	B6		
KA14	M3	KM17	B3		
KT2	E2	KS21	J9		

Table 1 Localisation des connecteurs en A-32

Autant que faire se peut il existe un connecteur distinct pour chaque fonction ou groupe de fonctions. La partie alphabétique du **nom du connecteur** rappelle la **destination des connexions** :

Nom	Destination des connexions	Nom	Destination des connexions
Kxx	Réservé aux connexions internes à l'équipement (« connexions usine »)	KMxx	connexions en <u>M</u> achinerie
KAxx	connexions vers les portes <u>A</u> utomatiques	KPxx	connexions vers les <u>P</u> aliers
KCxx	connexions vers la <u>C</u> abine	KSxx	connexions relatives à la <u>ç</u> aine des <u>S</u> écurités
		KTxx	connexions au <u>T</u> ransformateur d'alimentation de l'équipement

Le regroupement de fonction est conçu de telle sorte que vous n'avez, en principe, à connecter qu'**un seul fil par borne** ; c'est pourquoi il existe 2 connecteurs distincts si une même fonction coexiste à la fois en cabine et aux paliers (cas du répéteur de position -connecteurs KC24 & KP24-, par exemple).



\* Le bornier ci-dessus est un bornier type équipant les armoires A-32, il peut cependant être composé différemment suivant les options choisies.



# **Chapitre I.7) DISPOSITIF DE PARAMÉTRAGE / DIAGNOSTIC**

**I.7) DISPOSITIF DE PARAMÉTRAGE / DIAGNOSTIC**

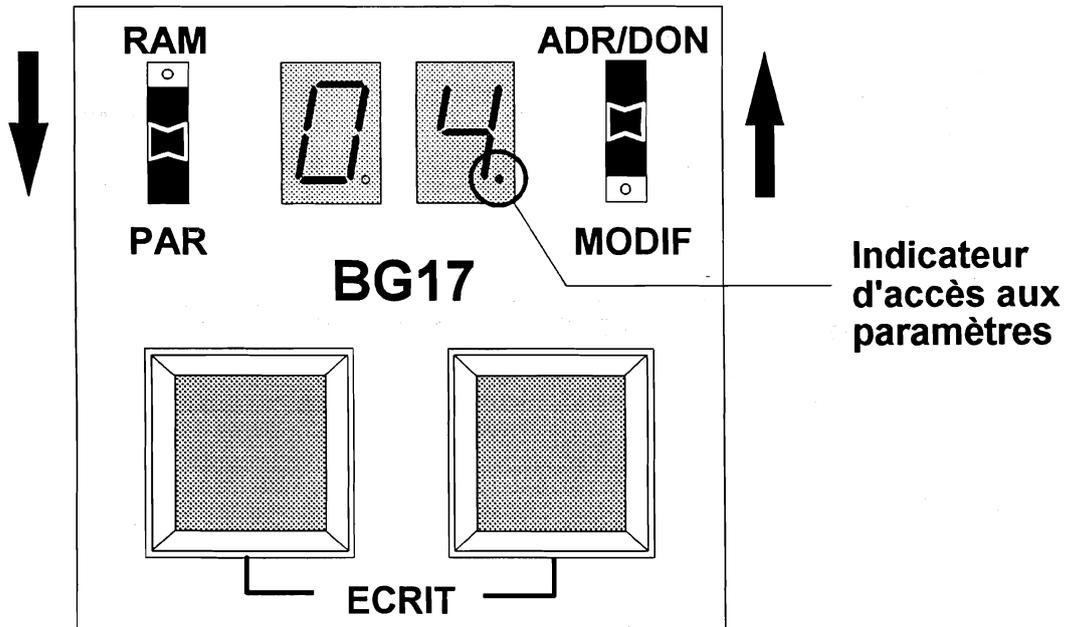


Figure 8 Position des interrupteurs à glissière pour accéder aux paramètres

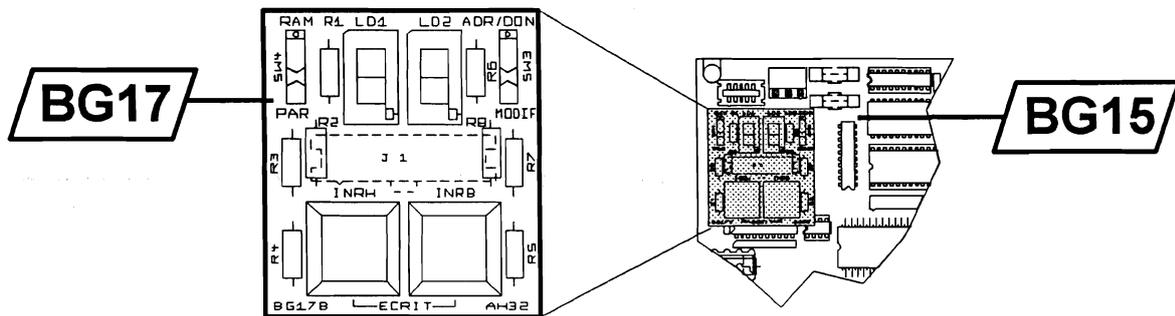


Figure 9 Positionnement de l'outil de communication

## LES PARAMÈTRES ET LEURS MYSTÈRES

Ce chapitre contient les informations qui vous permettront d'adapter le fonctionnement de l'équipement A-32 aux conditions spécifiques de l'ascenseur sur lequel il est installé.

Cette adaptation est contrôlée par des **paramètres**, que vous pouvez modifier en fonction de vos besoins par l'intermédiaire d'un dispositif de paramétrage/diagnostic<sup>1</sup> amovible décrit plus bas au paragraphe *L'accès aux paramètres*.

Les paramètres sont mémorisés dans une mémoire de type particulier appelée **EEPROM**<sup>2</sup> (ou E2PROM) qui **conserve les informations même lorsque l'équipement est mis hors tension**.

Chaque paramètre est repéré par un **nom abrégé** et une **adresse** qui correspond à la position à laquelle il est mémorisé dans la mémoire EEPROM. Comme les systèmes informatiques sont des bêtes étranges, les adresses sont exprimées dans un système de numération particulier, appelé système hexadécimal (= système de numération à base 16), et comportent aussi bien des chiffres (de 0 à 9) que des lettres (de A à F). Peu importe cette particularité, il vous suffit de considérer l'adresse comme un repère (pensez au jeu de bataille navale).

### L'accès aux paramètres

Comme indiqué plus haut, vous pouvez visualiser et modifier les paramètres par l'intermédiaire du dispositif de paramétrage/diagnostic ; ce dernier est constitué de la carte électronique BG17 qui s'enfiche sur la **BG15**, (figure 9, page 22).

La carte BG17 comporte 2 afficheurs à 7 segments, 2 boutons poussoirs et 2 interrupteurs à glissière (figure 8, page 22).

Pour accéder aux **paramètres**, **l'interrupteur à glissière de gauche** doit être en **position basse** ; cette position est repérée par la mention **PAR** (comme PARAmètres) sur la sérigraphie de la carte.

Lorsque l'interrupteur à glissière est dans cette position, le point décimal de l'afficheur de droite est allumé pour vous rappeler que vous visualisez ou modifiez les paramètres.

---

1 Note aux habitués des documentations précédentes :

le vocable «dispositif de paramétrage/diagnostic» remplace l'ancienne appellation «outil de communication» pour éviter tout risque de confusion avec les dispositifs qui permettent ou permettront à l'équipement de communiquer (directement ou par liaison téléphonique) avec un système informatique (télésurveillance et/ou télédagnostic).

2 EEPROM est l'abréviation de *Electrically Erasable Programmable Read Only Memory* qui signifie *Mémoire programmable à lecture seule, effaçable électriquement*.

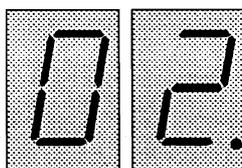
## MODES D'AFFICHAGE

En fonction des informations à afficher, l'équipement A-32 utilise le mode de représentation le plus approprié à la nature de l'information.

### Mode Chiffres

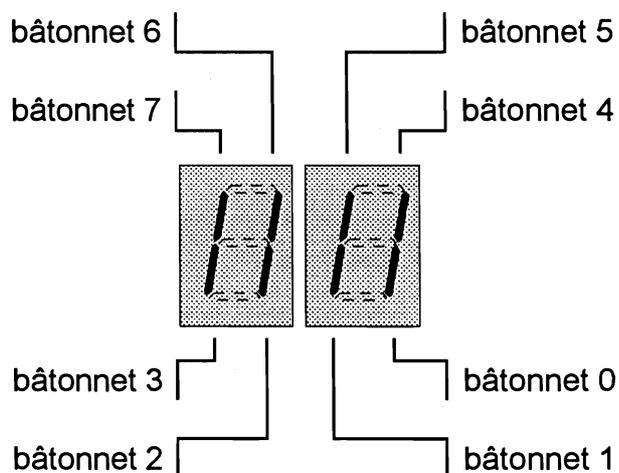
Le mode « **chiffre** » est pratique lorsqu'on a des temporisations ou le nombre de niveaux ou le nombre de porte, par exemple ... , à lire et à programmer.

Exemple : Si l'on a 2 opérateurs de porte, on programme **02** à l'adresse **03**.



### Mode Bâtonnets

On appelle affichage en mode « **bâtonnets** » la méthode qui consiste à utiliser individuellement les segments verticaux des afficheurs. (voir ci-dessous la désignation des bâtonnets).



Le mode bâtonnet est pratique lorsqu'on a des fonctions à activer ou à désactiver :

Exemple : Si on souhaite activer la fonction « flèches clignotantes », le bâtonnet **5** à l'adresse **08** doit être **allumé**.

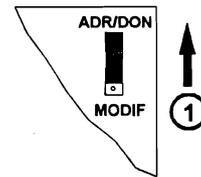
Le mode bâtonnet est également pratique pour visualiser l'état des entrées et des sorties :

Exemple : Si on souhaite vérifier que l'entrée **C0** (envoi cabine au niveau 0) est bien vue de l'équipement A-32, on s'intéressera au bâtonnet **0** de l'adresse **00**.

Pour passer du « **mode chiffre** » au « **mode bâtonnet** » et réciproquement, il suffit de positionner l'interrupteur « ADR/DON-MODIF » sur « ADR/DON », d'appuyer sur les 2 poussoirs en même temps puis de relâcher.

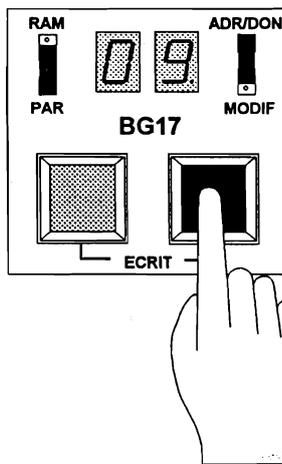
## Sélection de l'adresse / visualisation des Entrées-Sorties et des Paramètres

- 1 Vérifiez que l'interrupteur «ADR/DON-MODIF» est bien en position «ADR/DON» vers le haut.

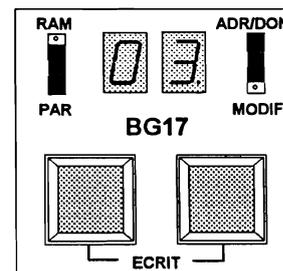


- 2 Affichez l'adresse souhaitée (exemple : 03) sur les 2 digits en appuyant sur le bouton poussoir situé en dessous de l'afficheur.

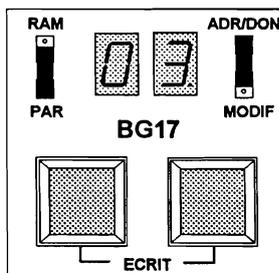
Le premier appui sur l'un des boutons poussoirs provoque l'affichage de l'adresse et chaque impulsion sur le bouton augmente de 1 la valeur visualisée.



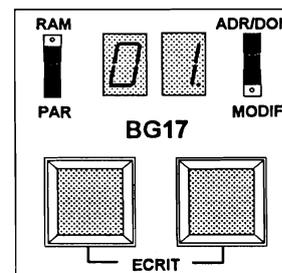
Appuyer 10 fois sur le poussoir de droite pour  
 passer de l'adresse 09 à l'adresse 03



1 seconde après le relâchement des boutons poussoirs, apparaît de façon permanente le contenu de l'adresse précédemment sélectionnée



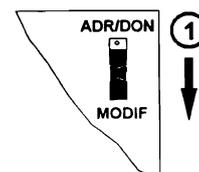
1 seconde après ...



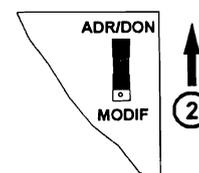
### Rappel de l'adresse «courante»

Lorsque vous avez oublié l'adresse de la valeur visualisée, l'outil de diagnostic de l'équipement A-32 met à votre disposition un moyen pour retrouver cette adresse sans la modifier :

- 1 Basculez l'interrupteur «ADR/DON-MODIF» en position «MODIF».

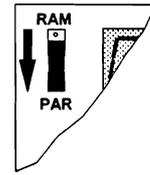


- 2 Revenez en position «ADR/DON», vous visualisez alors l'adresse courante durant 1 seconde puis son contenu de façon permanente.



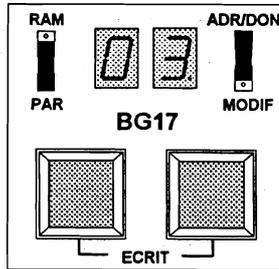
## MODIFICATION DES PARAMÈTRES

Vérifiez que l'interrupteur «RAM-PAR» est bien en position «PAR» vers le bas.

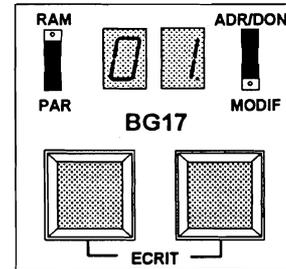
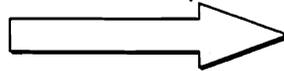


### A) En mode « chiffres »

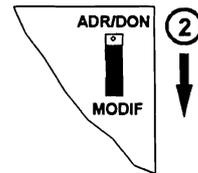
- 1 Sélectionner l'adresse du paramètre comme expliqué à la page précédente (exemple : 03)



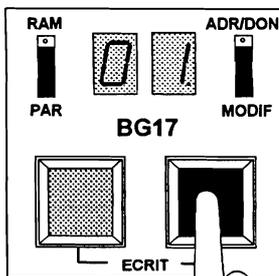
1 seconde après ...



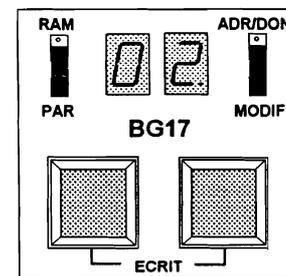
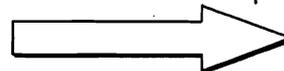
- 2 Basculez l'interrupteur «ADR/DON-MODIF» en position «MODIF».



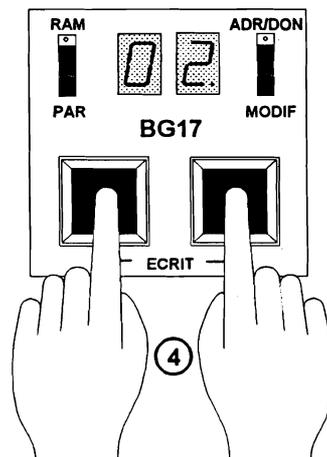
- 3 Utilisez les boutons poussoirs pour afficher la nouvelle valeur désirée (exemple : 02)



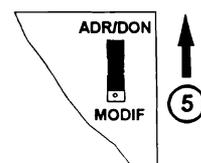
Appuyer 1 fois sur le  
poussoir de droite pour  
passer de la valeur 01 à la  
valeur 02



- 4 Mémorisez la nouvelle valeur en appuyant sur les 2 poussoirs simultanément puis relâchez



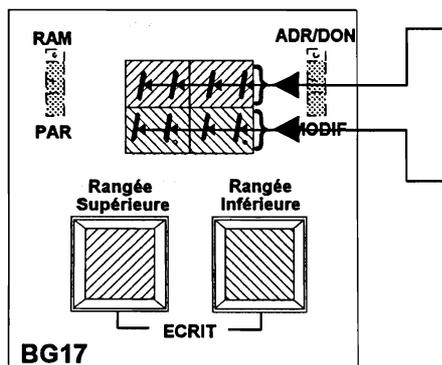
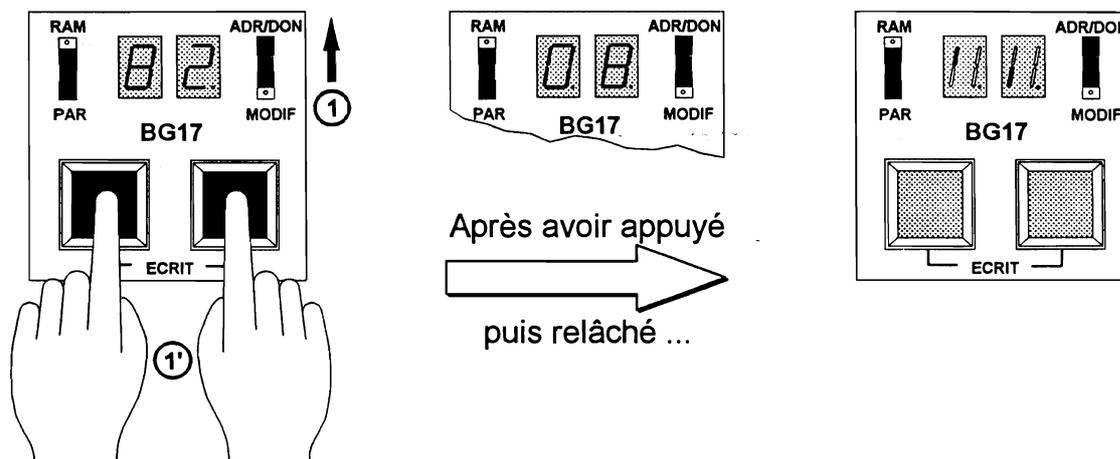
- 5 Rebasculez l'interrupteur «ADR/DON-MODIF» en position «ADR/DON». L'adresse 03 apparaît suivi de sa valeur 02 de façon permanente



## B) En mode « bâtonnets »

- ❶ Sélectionner l'adresse du paramètre comme précédemment indiqué (exemple : 08)

Si le contenu apparaît en mode chiffre (dans l'exemple : 82), Après avoir vérifié que l'interrupteur de droite est bien positionné vers le haut, passez en mode bâtonnet en appuyant simultanément sur les 2 boutons poussoir. L'adresse en cours apparaît puis son contenu en « bâtonnets ». Sinon passez à l'étape ❷.

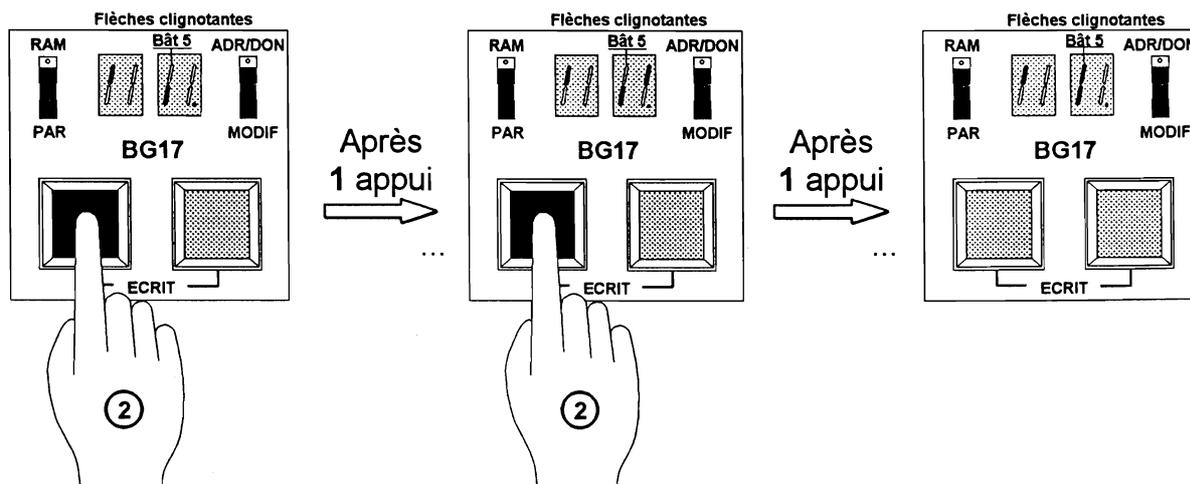
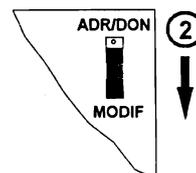


- le **poussoir de droite** agit sur les bâtonnets de la **RANGÉE INFÉRIURE** (bâtonnets de 0 à 3),
- le **poussoir de gauche** agit sur les bâtonnets de la **RANGÉE SUPÉRIEURE** (bâtonnets de 4 à 7).

- ❷ Basculez l'interrupteur «ADR/DON-MODIF» en position «MODIF».

Dans notre exemple, on souhaite activer la fonction « **flèches clignotantes** » (Adresse 08 - bâtonnet 5)

Il nous faut donc **allumer** le bâtonnet 5 tout en conservant l'état des autres bâtonnets.

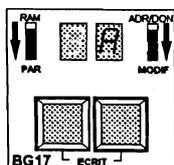


## I.8) A PROPOS DES SYMBOLES

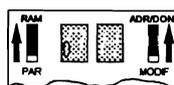
Chacun des raccordements que vous devez réaliser fait l'objet d'un commentaire explicatif et d'une illustration. Les illustrations tentent de résumer sur une page unique tous les éléments importants qui vous sont nécessaires lors de la mise en oeuvre de la fonction correspondante ; c'est-à-dire :

- Les **PARAMÈTRES** que vous devez contrôler ou ajuster,
- Les **CONNEXIONS** proprement dites,
- Les **VARIABLES (ENTRÉES/SORTIES)** correspondantes,
- Les **CONSÉQUENCES** d'une **ANOMALIE** éventuelle de la fonction considérée.

Pour atteindre ce but (ou du moins essayer), la présente documentation utilise les symboles suivants :



Vue du système de paramétrage/diagnostic<sup>3</sup> lorsque vous devez contrôler ou modifier la valeur d'un **paramètre**. Notez la présence des boutons poussoir dans ce cas. La figure précise aussi la position des interrupteurs à glissière de la carte BG17.



Vue du système de paramétrage/diagnostic lorsque vous pouvez visualiser l'état ou la valeur d'une **variable (entrée/sortie)**. Notez l'absence des boutons poussoir dans ce cas. La figure précise aussi la position des interrupteurs à glissière de la carte BG17.

**XXXXXX**  
**Adr. YY**  
**Bât. Z**

Nom, adresse et numéro de bâtonnet éventuel, de la variable (entrée/sortie) ou du paramètre illustré par l'une des 2 figures précédentes.



Vous devez **contrôler** la valeur ou l'état du paramètre indiqué... et naturellement corriger le paramètre s'il ne correspond pas à la valeur ou l'état indiqué.



Vous devez **réglér ou ajuster** la valeur du paramètre indiqué. L'unité de paramétrage (seconde, 1/10 de seconde, millimètre, etc...) et la base de numération (décimal ou hexadécimal) sont indiquées.

Note : Vous trouverez toutes précisions utiles sur les bases de numération et les conversions entre bases dans le chapitre consacré aux paramètres

### Tout va bien !



Le paramètre indiqué est à la **bonne valeur**, ou la variable (entrée/sortie) indiquée reflète un **fonctionnement normal** de la fonction objet du raccordement.



### Rien ne va plus !

Le paramètre indiqué possède une **valeur erronée**, ou la variable indiquée reflète un **dysfonctionnement** (une panne) de la fonction objet du raccordement.

3

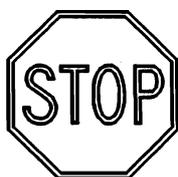
Un chapitre de la documentation est consacré à la description et à l'utilisation du système de paramétrage/diagnostic ; vous y trouverez toutes les informations utiles.

**Ayez l'oeil !**

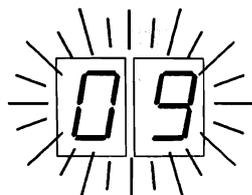
Ce symbole vous signale que vous pouvez visualiser l'état de la fonction objet du raccordement. Il est utilisé à la place des figurines 😊 ou ☹️ lorsqu'il n'y a pas, à proprement parler, d'état correct ou incorrect. Ce sera le cas, par exemple, du contact autorisant les déplacements en manoeuvre d'inspection à grande vitesse.

**Défaut !**

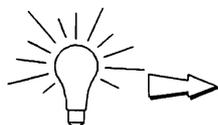
Le dysfonctionnement de la fonction objet du raccordement a entraîné l'apparition d'un code de défaut sur le système de paramétrage/diagnostic.

**Défaut définitif !**

Ce symbole accompagne le symbole précédent lorsque le dysfonctionnement de la fonction objet du raccordement provoque un arrêt définitif de l'ascenseur. Dans ce cas, seule une intervention de votre part (ou une coupure de courant) peut autoriser la remise en service de l'ascenseur.

**Code du défaut**

Code du défaut en cas de dysfonctionnement de la fonction objet du raccordement.

**Pour plus d'informations**

Ce symbole vous invite à vous rendre à la page indiquée afin d'en savoir plus sur l'action en cours.

Dear Sir,

I am writing to you regarding the matter of the...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

# Chapitre II

## INSTALLATION

### &

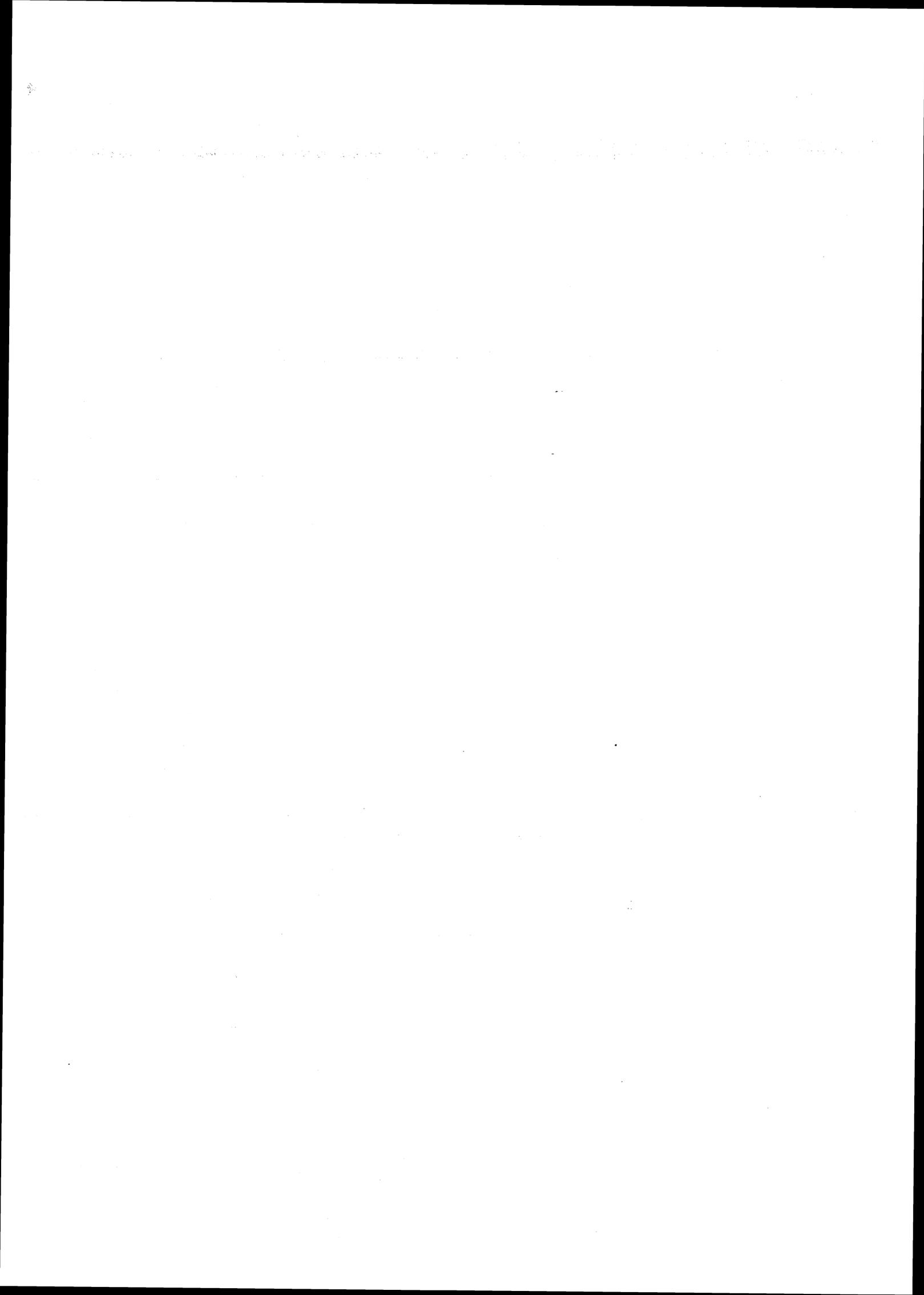
## RACCORDEMENTS

## DES ÉLÉMENTS

II.1) Les sécurités .....	33
II.2) Machinerie.....	41
II.3) Gaine.....	53
II.4) Paliers .....	61
II.5) Cabine.....	99

### **Attention !**

**Toutes interventions, raccordements, maintenance, dans l'armoire de manoeuvre doivent faire l'objet d'une coupure systématique de l'interrupteur principal de la machinerie prévue par la Norme EN 81 § 13.1.1.1.**

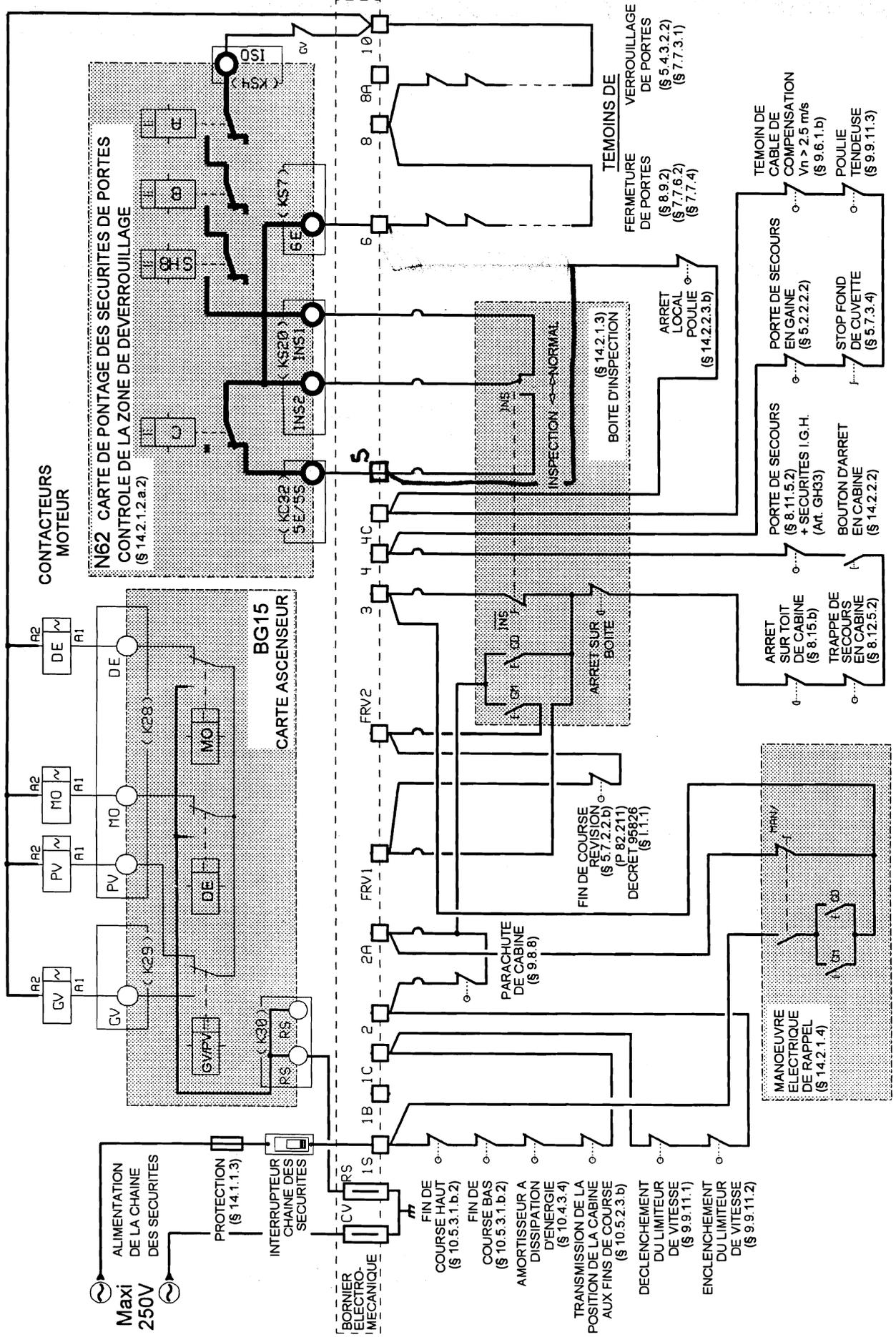


# Chapitre II.1)

## RACCORDEMENTS DES SÉCURITÉS

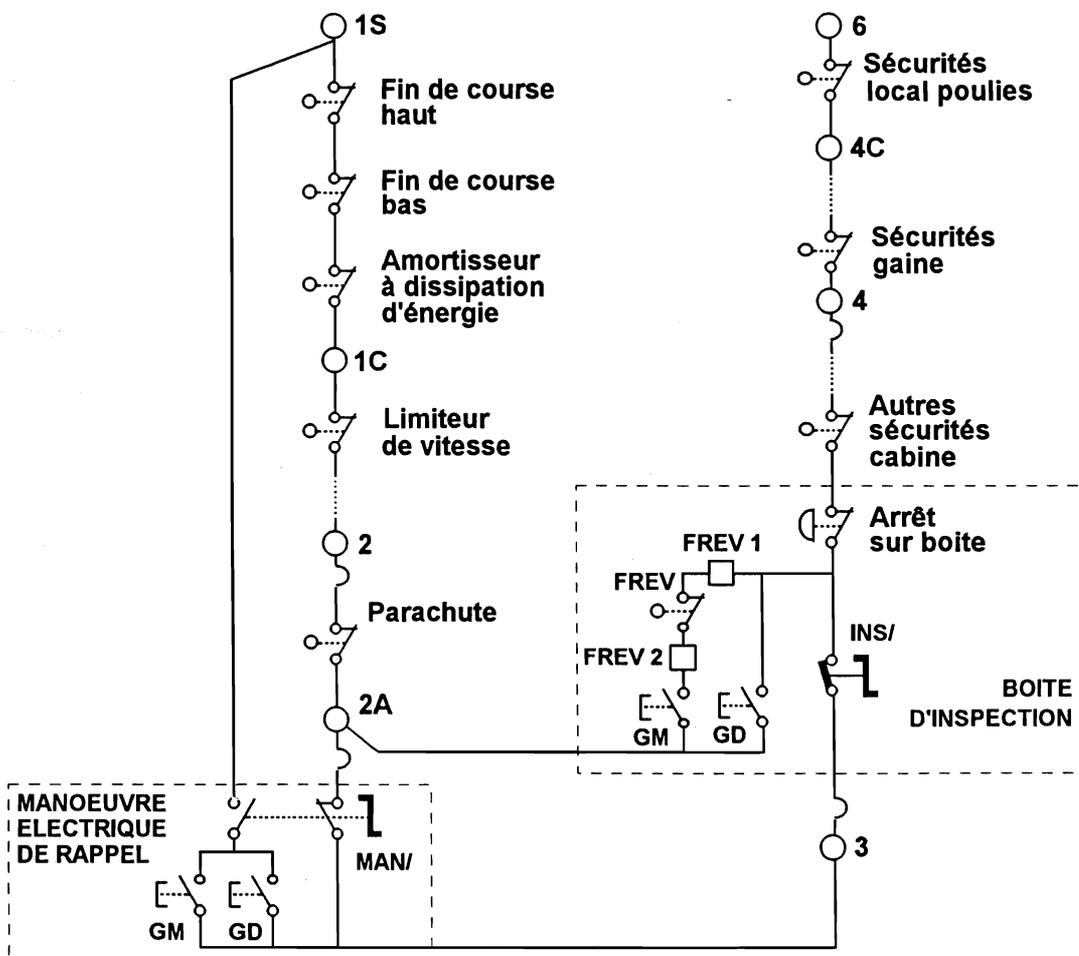
II.1.1) Raccordement de la chaîne des sécurités en manoeuvre hydraulique...	34
II.1.2) Raccordement du 1er groupe de contact situés entre le 1S et le 6 .....	35
II.1.3) Prescriptions pour le raccordement des dispositifs connectés à la chaîne des sécurités .....	36
II.1.4) Mesure d'isolement de la chaîne des sécurités .....	37
II.1.5) Raccordement des sécurités de porte .....	38

# II.1.1) RACCORDEMENT DE LA CHAÎNE DES SÉCURITÉS EN MANŒUVRE TRACTION

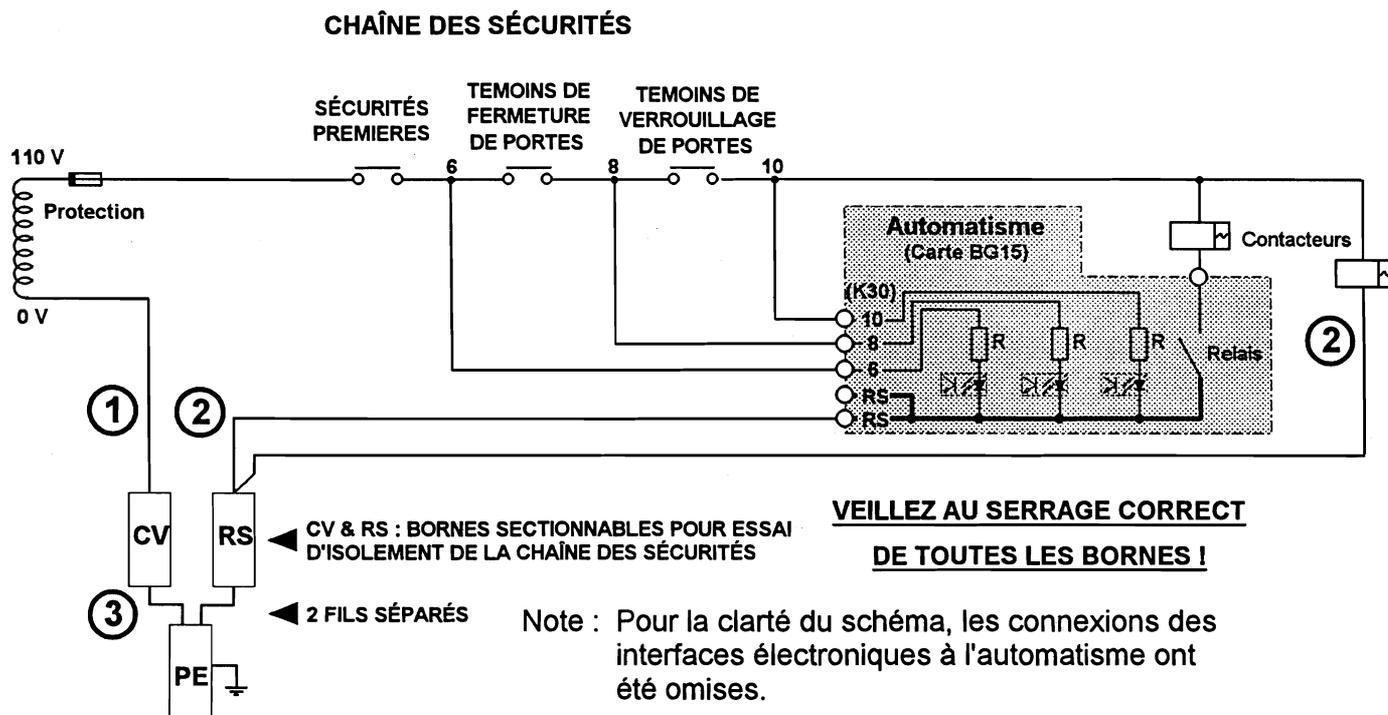


## II.1.2) RACCORDEMENT DU 1ER GROUPE DE CONTACTS SITUÉS ENTRE LE 1S ET LE 6

### SCHEMA THEORIQUE



## II.1.3) PRESCRIPTIONS POUR LE RACCORDEMENT DES DISPOSITIFS CONNECTÉS À LA CHAÎNE DES SÉCURITÉS



Connexion des interfaces à la chaîne des sécurités d'un ascenseur

- ① Le point **0 V** de l'enroulement secondaire du transformateur qui alimente la chaîne des sécurités doit être connecté **uniquement à la borne sectionnable CV**, par un fil dont la couleur n'est **ni jaune-vert, ni bleue**.  
Seule la borne sectionnable mentionnée ci-dessus devra porter l'appellation **CV** ; aucune autre borne de l'équipement ne devra porter cette appellation.
- ② À l'exception des contacteurs de mouvement (connectés aux relais de commande de l'automatisme) **TOUS** les dispositifs (contacteurs, interfaces électroniques) ayant un pôle connecté à la chaîne des sécurités doivent avoir leur autre pôle connecté **uniquement à la borne sectionnable RS** (**R**éférence **S**écurités), par un fil dont la couleur n'est **ni jaune-vert, ni bleue**.
- ③ Les bornes sectionnables **RS et CV** ne doivent **jamais être directement interconnectées** ; elles doivent être reliées au conducteur de protection PE **par 2 fils séparés** dont la couleur n'est **ni jaune-vert, ni bleue**.

Les raisons détaillées de ces prescriptions figurent dans un document intitulé « *Sécurité et Analyse de risques* ».

## II.1.4) MESURE D'ISOLEMENT DE LA CHAÎNE DES SÉCURITÉS

La Norme EN 81 § 13.1.3 a), fixe la résistance d'isolement minimum de la chaîne des sécurités à  $500\,000\ \Omega^1$  :

**13.1.3** La résistance d'isolement entre conducteurs, et entre conducteur et terre doit être supérieure à 1 000 Ohms par volt avec un minimum de : (1)

- a) 500 000 Ohms pour les circuits de puissance et les circuits des dispositifs électriques de sécurité ;
- b) 250 000 Ohms pour les autres circuits (commande, éclairage, signalisation, etc.).

(1) Ces valeurs sont provisoires et seront alignées ultérieurement sur celles qui seront adoptées par le Comité d'Étude 64 du CENELEC.

Pour faciliter la mesure de la résistance d'isolement de la chaîne des sécurités avant la mise en service, tel qu'indiqué dans la Norme EN 81-1 Annexe D § D.2 f) 1), les équipements AUTINOR sont dotés de 2 bornes sectionnables repérées CV et RS.

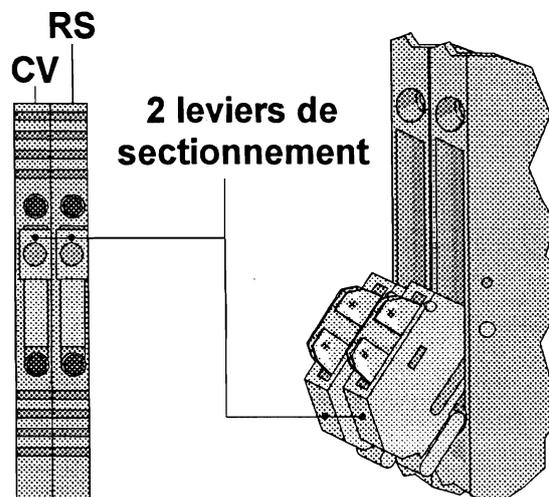
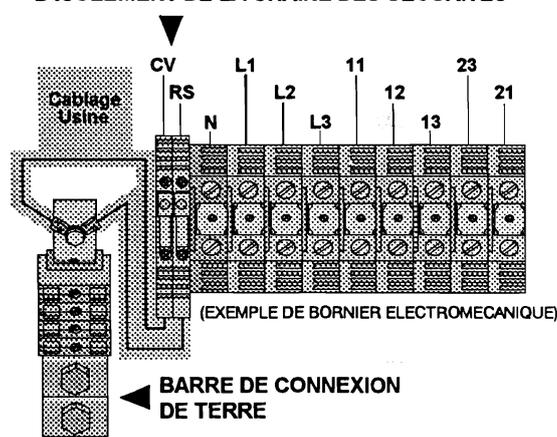
Il s'agit de 2 bornes de marque Weidmüller modèle WTR 2.5, référence 101110 dont les caractéristiques, selon la publication CEI 947-7-1 sont les suivantes :

Tension 500 V, Intensité 16 A, Section 2,5 mm<sup>2</sup>

Par commodité, les bornes sont installées côte-à-côte sur le bornier électromécanique, et chaque borne est dotée d'un levier de sectionnement de couleur jaune ; lorsque les 2 leviers sont en position de sectionnement, tous les éléments de l'équipement en relation avec la chaîne des sécurités sont isolés de la terre.

**POUR ÉVITER TOUTE DÉTÉRIORATION DU MATÉRIEL ÉLECTRONIQUE, PLACEZ LES LEVIERS DES 2 BORNES CV ET RS EN POSITION DE SECTIONNEMENT AVANT DE PRATIQUER LA MESURE D'ISOLEMENT !**

CV & RS : BORNES SECTIONNABLES POUR ESSAI D'ISOLEMENT DE LA CHAÎNE DES SÉCURITÉS



Mesure de la résistance d'isolement de la chaîne des sécurités : exemple pour équipements A-32

<sup>1</sup> Ces valeurs sont identiques à celles indiquées dans le tableau 61 A de la norme NF C 15-100, identiques aux valeurs indiquées dans la publication CEI 364-6, non encore harmonisées au niveau du CENELEC (mais qui faisaient l'objet du projet d'harmonisation PrHD 384-6 en Mars 1990).

## II.1.5) RACCORDEMENT DES SÉCURITÉS DE PORTE ENTRE LE 6 ET LE 10 (1/2)

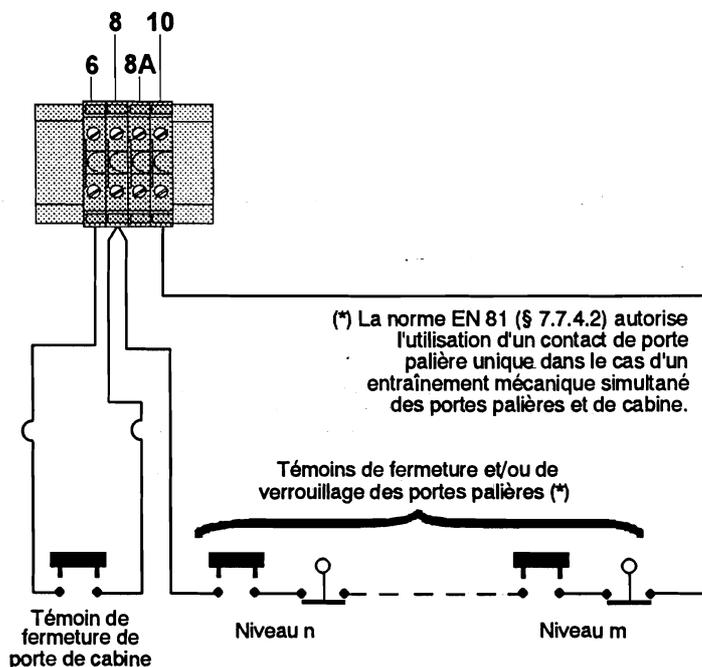


Figure 1

### RACCORDEMENT DANS LE CAS DE PORTES AUTOMATIQUES CABINE ET PALIÈRE

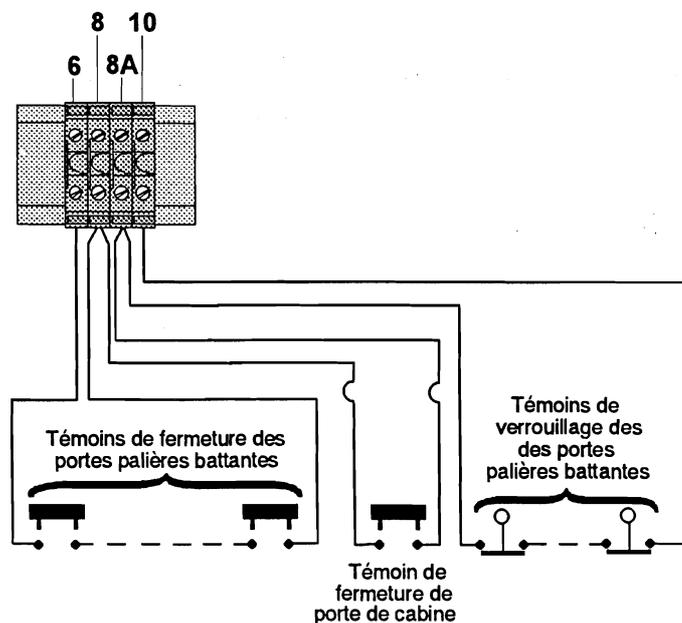
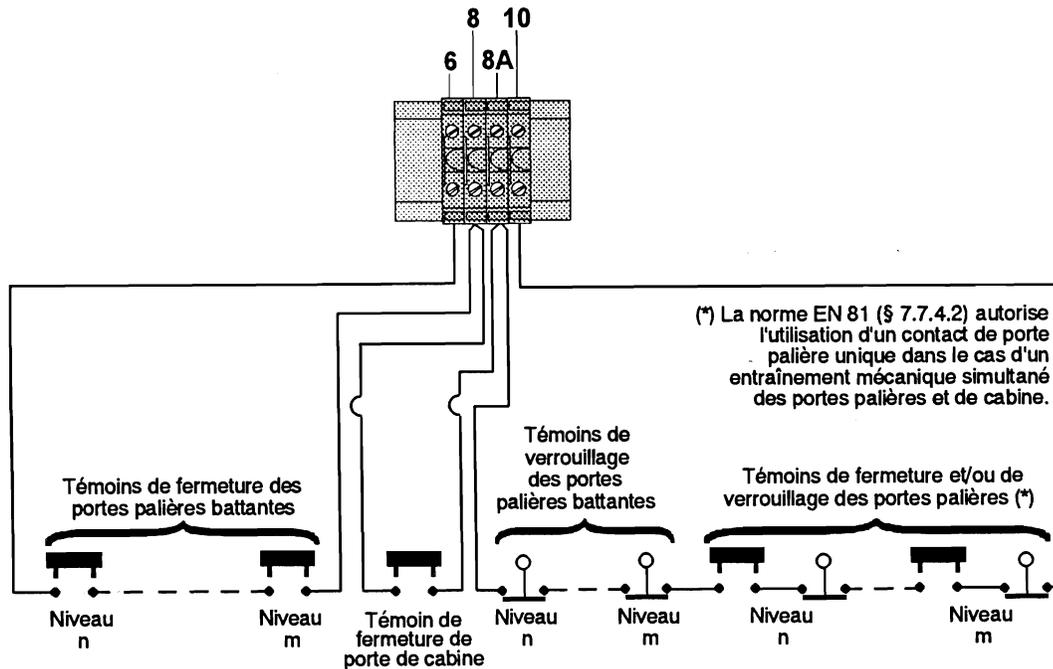


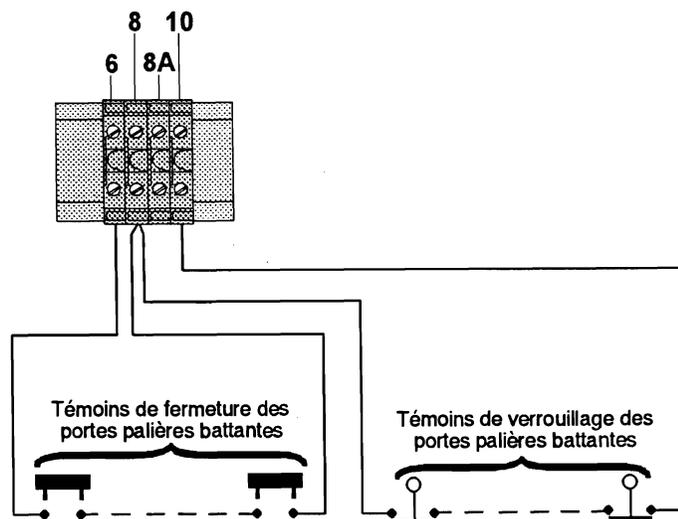
Figure 2

### CAS DE PORTES PALIÈRES BATTANTES ET PORTE DE CABINE AUTOMATIQUE

## RACCORDEMENT DES SÉCURITÉS DE PORTE ENTRE LE 6 ET LE 10 (2/2)



**Figure 3**  
**CAS DU SERVICE MIXTE**  
**PORTE AUTOMATIQUE EN CABINE,**  
**PORTES PALIÈRES BATTANTES OU AUTOMATIQUES À CERTAINS NIVEAUX**



**Figure 4**  
**CAS DE PORTES PALIÈRES BATTANTES SANS PORTE DE CABINE (PAROI LISSE)**



# Chapitre II.2)

## INSTALLATION

### &

## RACCORDEMENTS

### EN

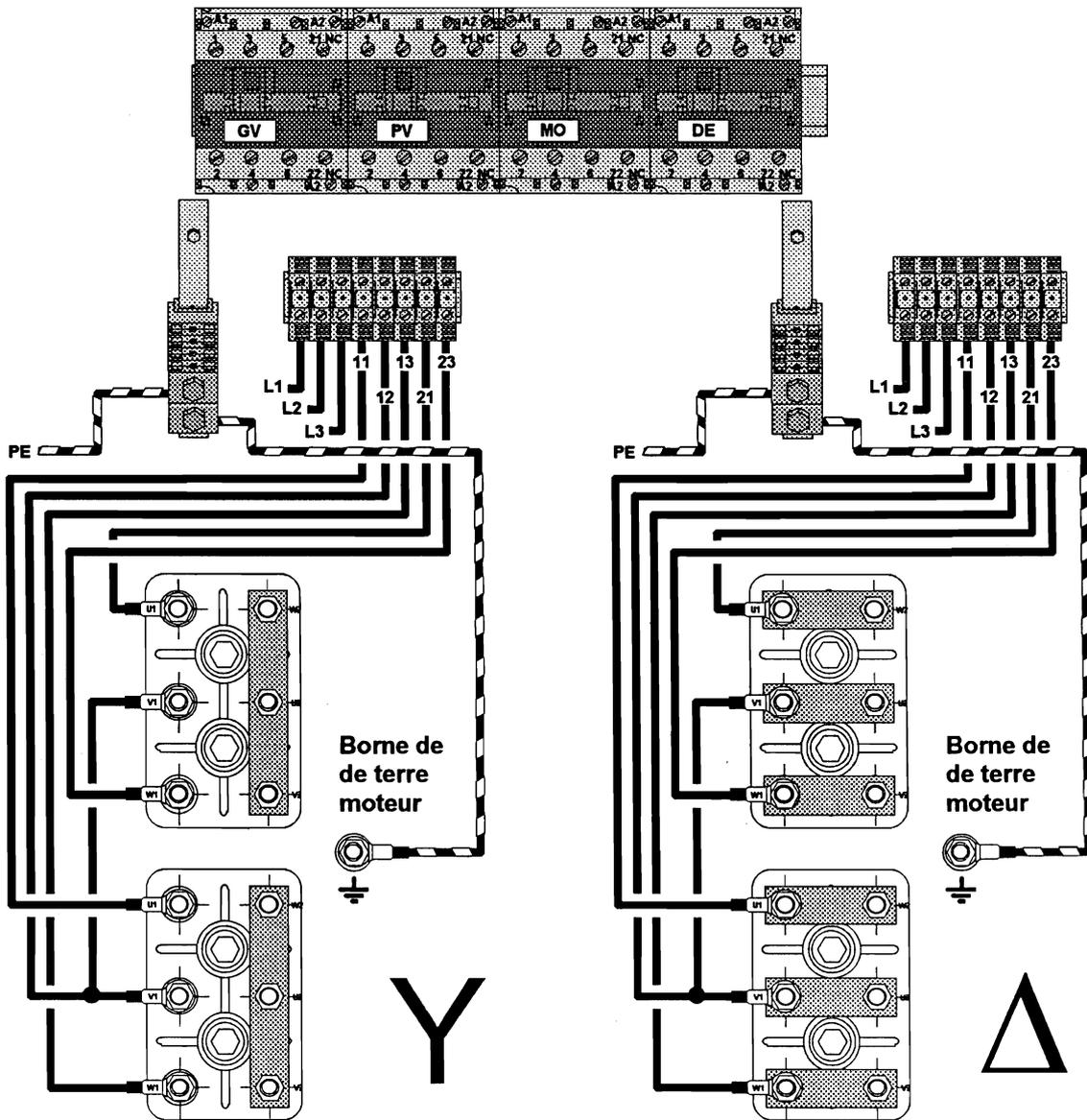
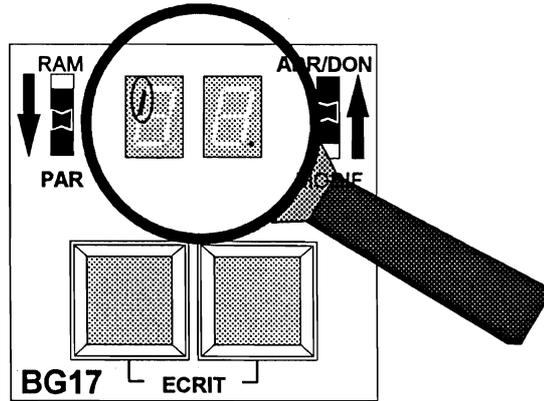
## MACHINERIE

<b>II.2.1) Schémas blocs des raccordements machinerie .....</b>	<b>42</b>
II.2.2) Moteur de traction - 2 vitesses - .....	43
II.2.3) Moteur de traction - 1 vitesse - .....	44
II.2.4) Protection du moteur de traction contre les surcharges (STH) .....	45
II.2.5) Manoeuvre électrique de rappel .....	46
II.2.6) Visualisation de la zone de déverrouillage en secours (VZD) .....	48
II.2.7) Suspension de départ (SUSD) .....	49
II.2.8) Signalisation défaut (DEF) .....	50
II.2.9) Interphonie machinerie .....	51



**II.2.2) MOTEUR DE TRACTION 2 VITESSES**

2V  
**2 Vitesses ?**  
 Adr. 08  
 Bât. 7 ALLUMÉ



**Y**

**Δ**

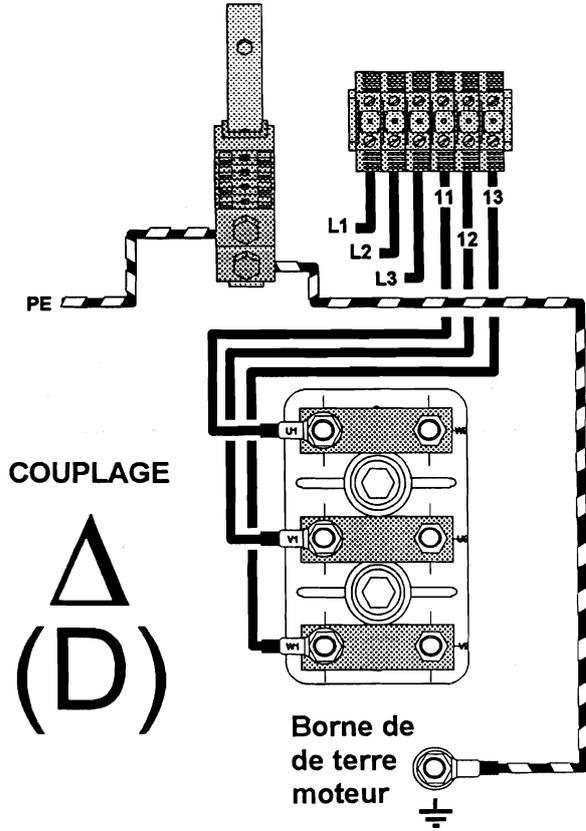
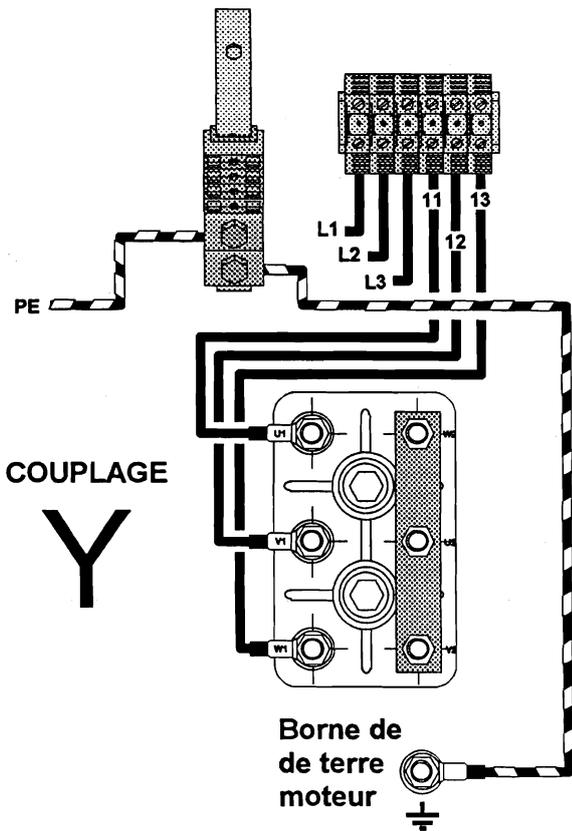
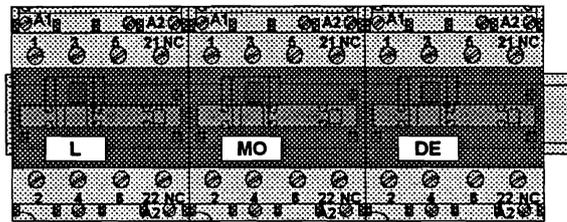
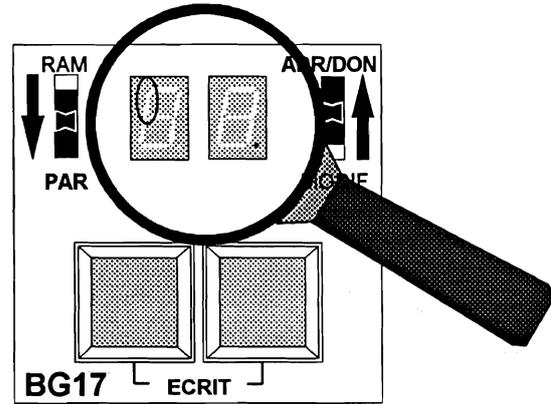
**Couplage Étoile**  
 Moteur 220 V / 380 V sur réseau 380 V

**Couplage Triangle**  
 Moteur 380 V sur réseau 380 V  
 Moteur 220 V sur réseau 220 V

Figure 2 Moteur de traction 2 Vitesses : connexions

**II.2.3) MOTEUR DE TRACTION 1 VITESSE**

2V  
**2 Vitesses ?**  
 ADR. 08  
 Bât. 7 ÉTEINT



**Couplage Étoile**  
 Moteur 220 V / 380 V sur réseau 380 V

**Couplage Triangle**  
 Moteur 380 V sur réseau 380 V  
 Moteur 220 V sur réseau 220 V

Figure 3 Moteur de traction 1 Vitesse : connexions

## II.2.4) PROTECTION DU MOTEUR DE TRACTION & CONTROLE DE LA TEMPERATURE DE MACHINERIE

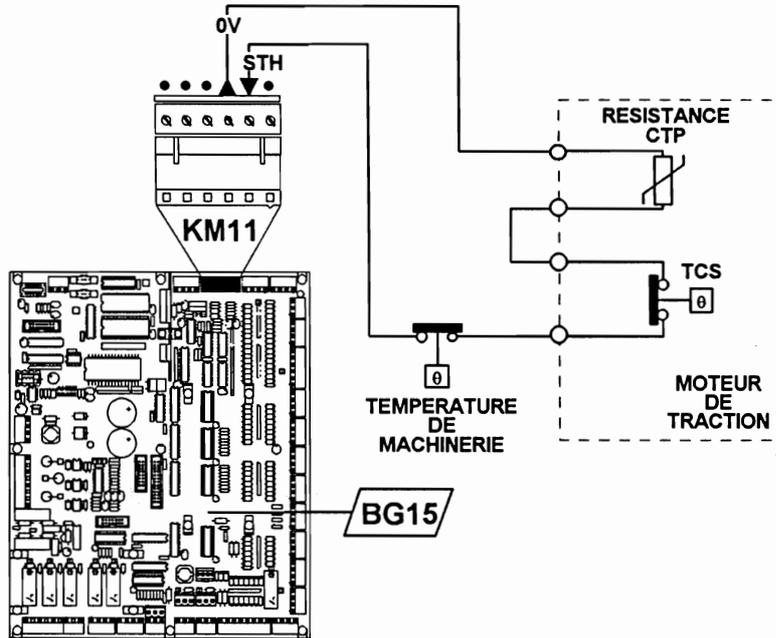


Figure 4  
Protection du moteur de traction contre les surcharges :  
Raccordement de la « sonde thermique » et/ou du « thermo-contact de sécurité » & Contrôle de la température de machinerie par « thermo-contact de sécurité »

STH  
**Sonde Thermique**  
Adr. 12  
Bât. 3

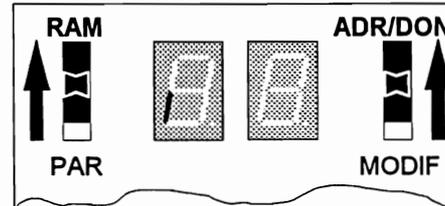
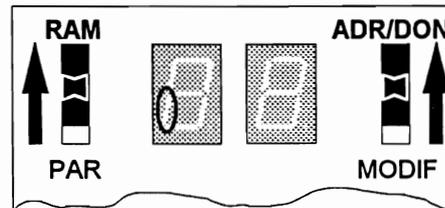


Figure 5 Visualisation de l'état du thermo-contact ou de la sonde thermique du moteur de traction

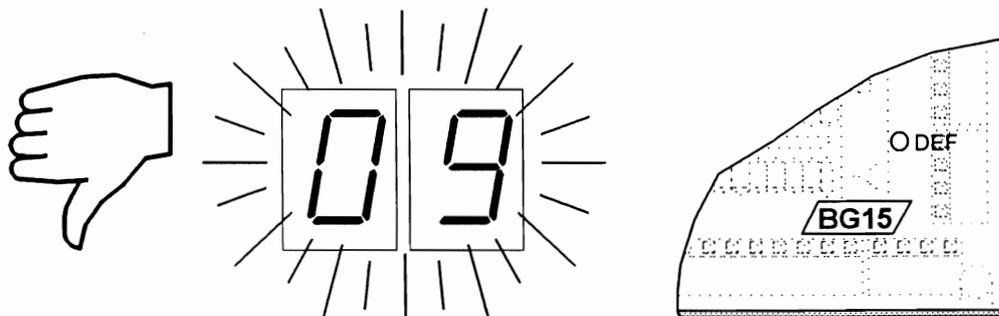


Figure 6 Conséquences d'une élévation anormale de la température du moteur de traction ou de la machinerie

II.2.5) MANOEUVRE ELECTRIQUE DE RAPPEL (1/2)

OptMan  
**OPTION**  
**MANoeuvre de**  
**rappel ?**  
 Adr. 07  
 Bât. 4

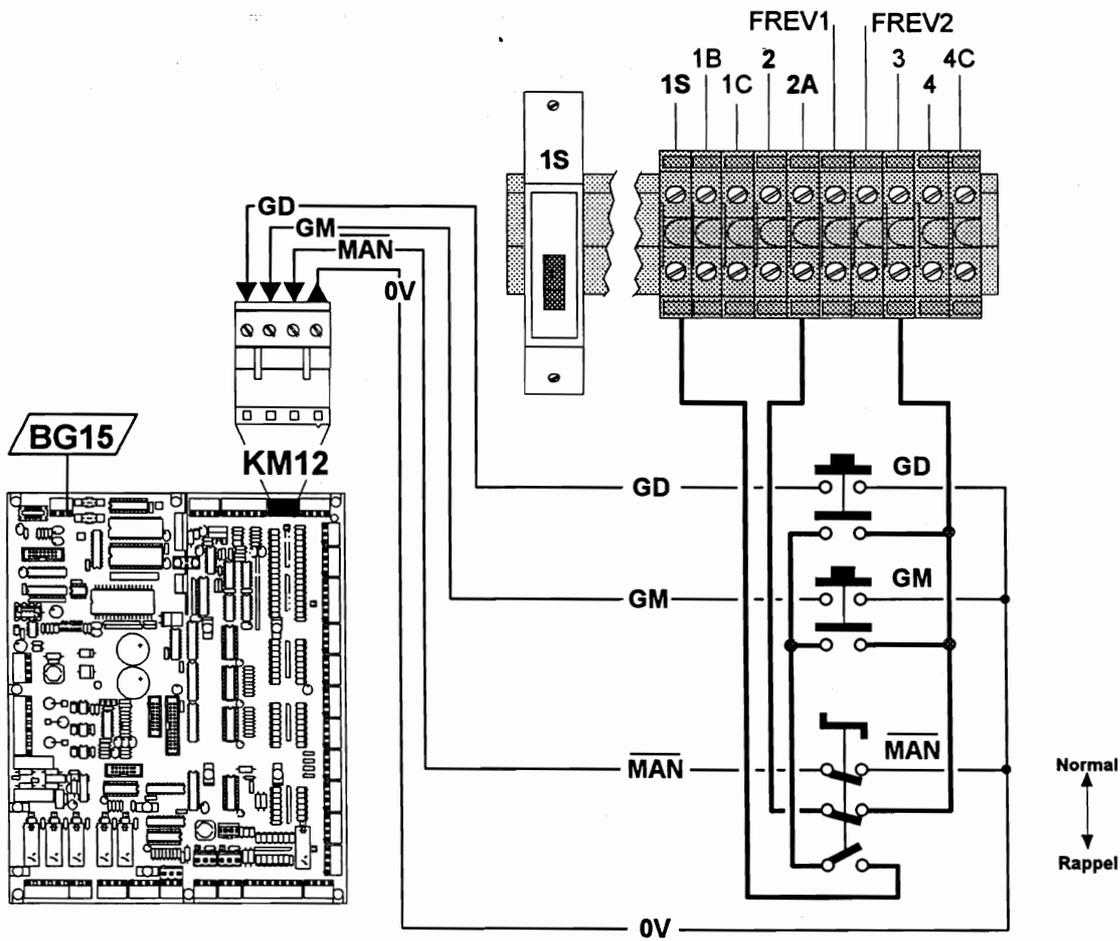
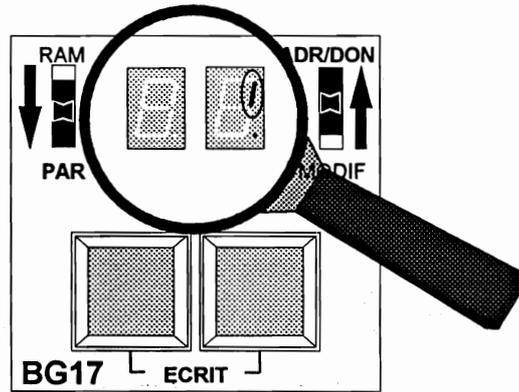


Figure 7 Raccordement de la manoeuvre de rappel.

MINIBLOC  
**MANoeuvre de**  
**rappel**  
 Adr. FF  
 Bât. 5

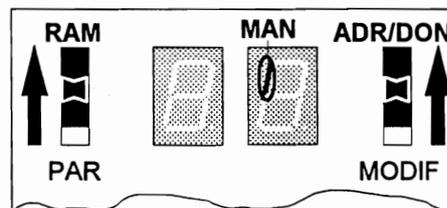


Figure 8 Visualisation de la présence de « Manoeuvre de rappel »

## MANOEUVRE ELECTRIQUE DE RAPPEL (1/2)

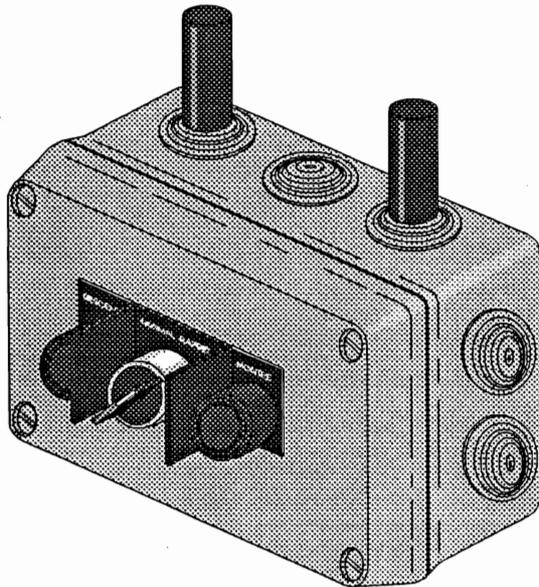


Figure 9 Boîte de manoeuvre électrique de rappel

### MANOEUVRE ELECTRIQUE DE RAPPEL

#### EN CAS DE PANNE :

Avant toute manoeuvre de dégagement d'un usager bloqué dans la cabine ou en cas d'immobilisation de celle-ci en un point quelconque de sa course, les opérations suivantes doivent être effectuées pour amener la cabine au droit d'une porte palière :

1. Informer l'usager bloqué dans la cabine de ne pas tenter d'un sortir avant qu'elle ne soit ramené au niveau d'un palière.
2. Basculer le commutateur « Normal Rappel » en position « Rappel ».
3. Par pression continue sur le bouton « Montée » ou « Descende », ramener la cabine face à une porte palière (position indiquée par un repère pointé sur les cabines de traction).
4. Durant l'action sur le bouton contrôler la rotation de la machine.
5. Couper le courant en agissant sur l'interrupteur principal.
6. Replacer le commutateur « Normal Rappel » en position « Normal ».
7. Dégager le(s) passager(s) bloqué(s).

SI VOUS AVEZ UTILISE LA CLEF SERVANT AU DEVERROUILLAGE DES PORTES PALIERES, ASSUREZ-VOUS QUE TOUTES LES PORTES SONT FERMES ET VERROUILLEES APRES VOTRE INTERVENTION.

## MAN, GM & GD Manoeuvre de rappel Graissage montée Graissage descente

Adr. 0C  
Bât. 4, 2 & 1

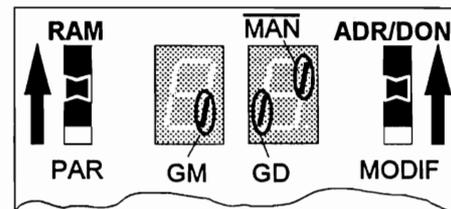


Figure 10 Visualisation de l'état des contacts associés à la manoeuvre de rappel

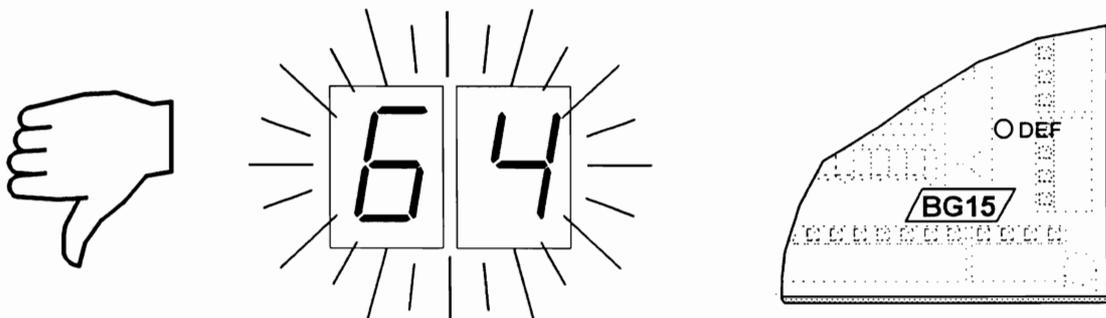


Figure 11 Conséquences d'un enclenchement simultané de manoeuvre de rappel et d'inspection

## II.2.6) VISUALISATION DE LA ZONE DE DÉVERROUILLAGE

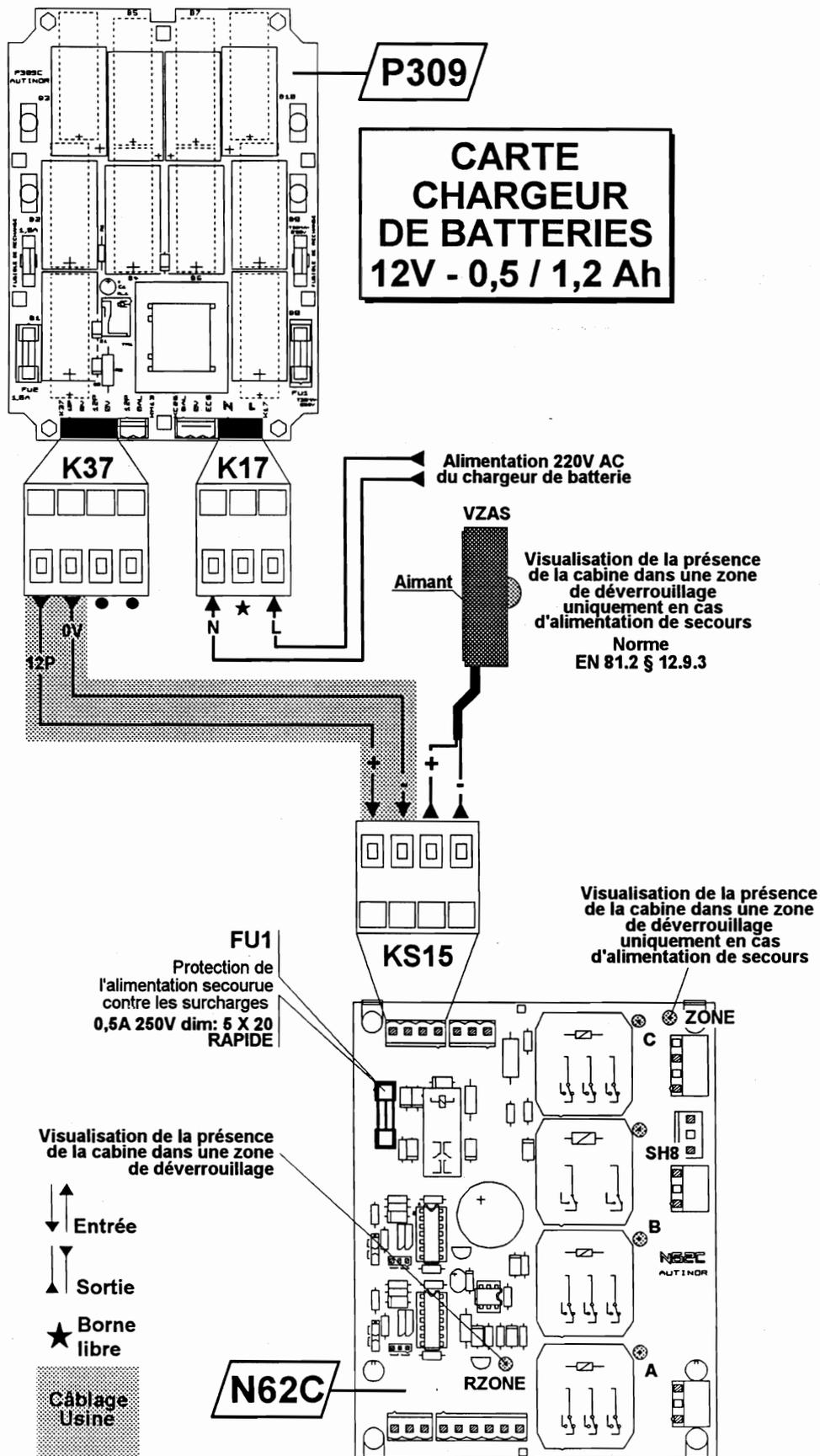


Figure 12 Visualisation de la zone de déverrouillage en alimentation de secours.

## II.2.7) SUSPENSION DE DÉPART

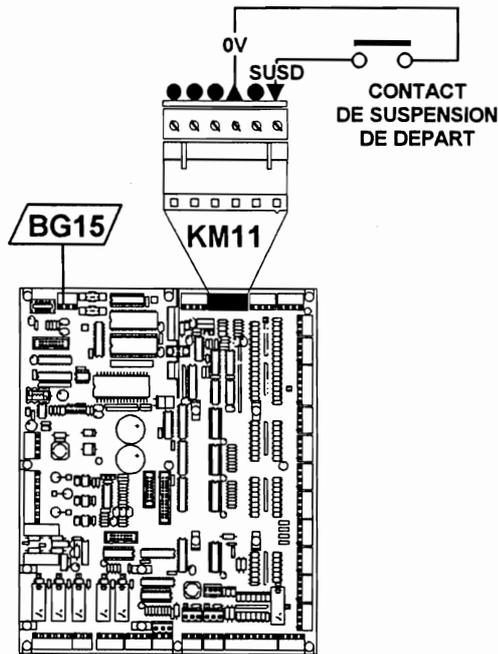


Figure 13 Raccordement du contact de suspension de départ.

SUSD  
**SUS**pension de  
**Départ**  
 Adr. 0E  
 Bât. 2

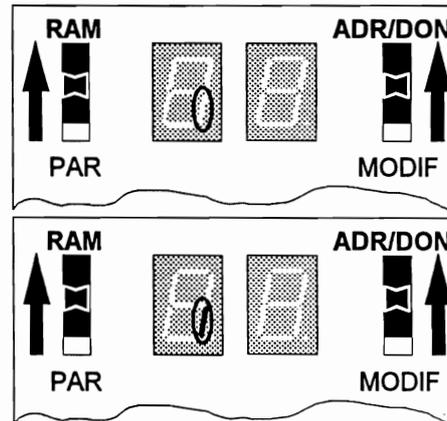


Figure 14 Visualisation de l'état du contact de suspension de départ

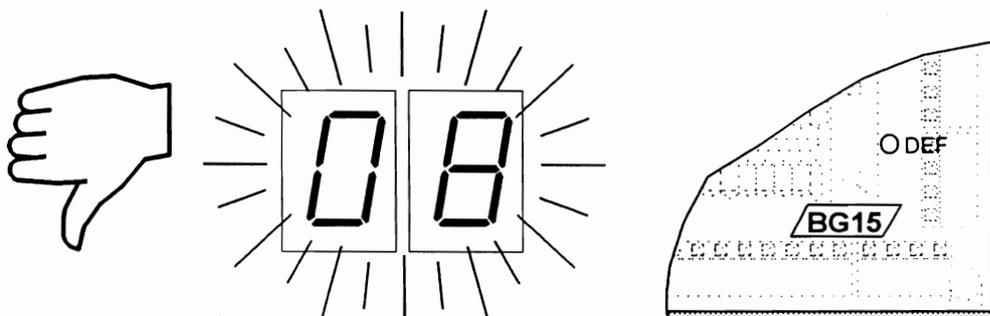


Figure 15 Conséquences d'une suspension de départ

## II.2.8) VOYANT DÉFAUT (SIGNALISATION)

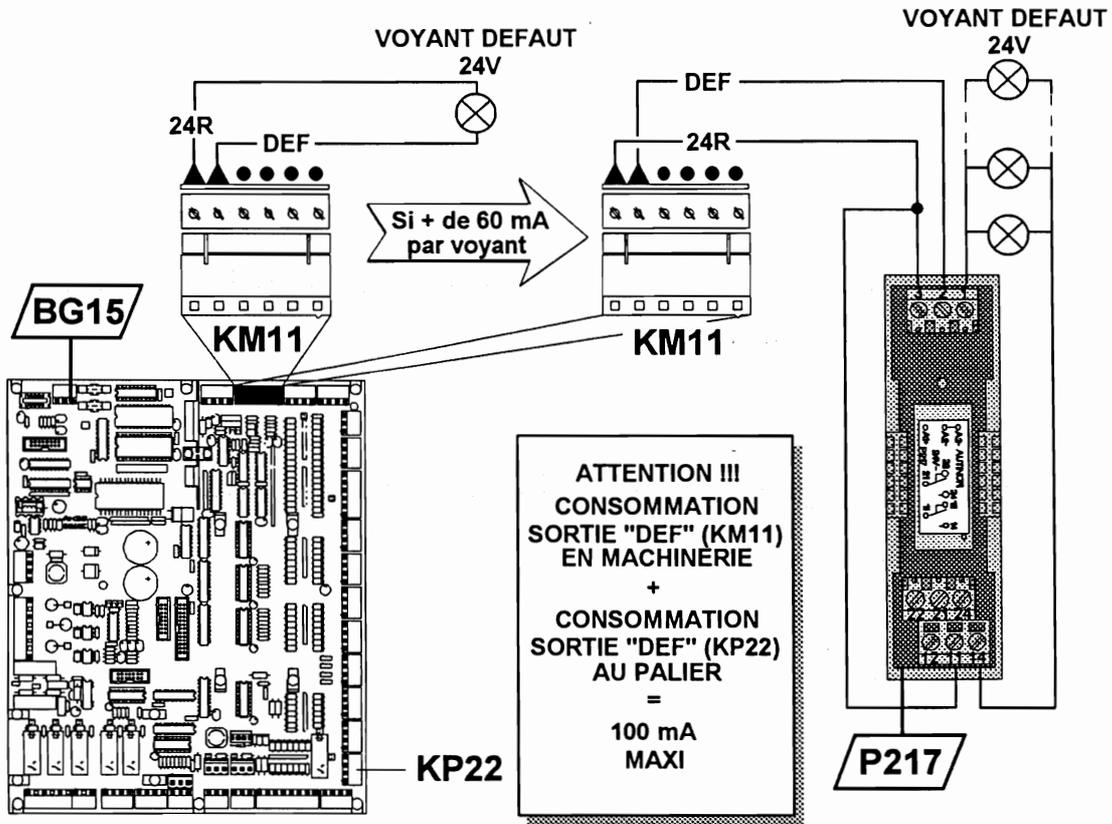


Figure 16 Raccordement du voyant défaut.

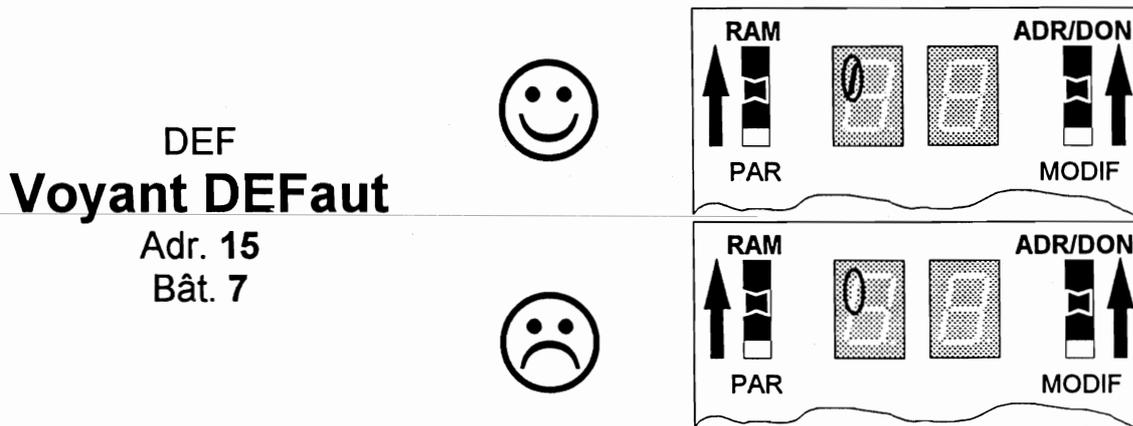


Figure 17 Visualisation de l'état du voyant défaut

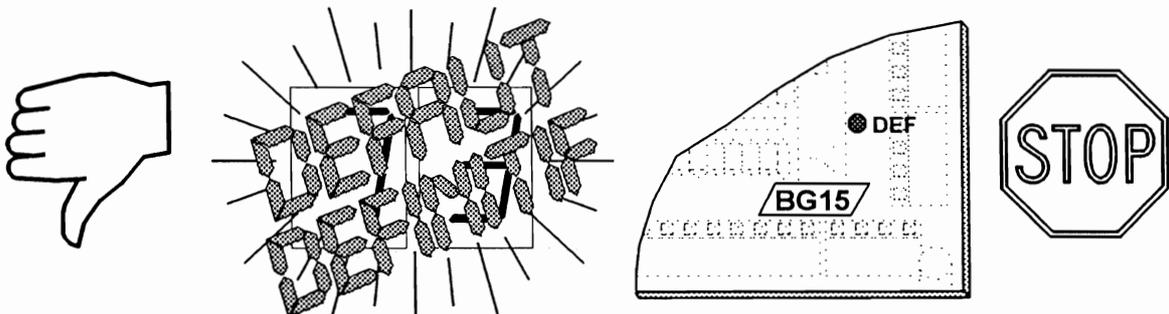


Figure 18 Conséquences de l'état du voyant défaut

## II.2.9) INTERPHONIE MACHINERIE

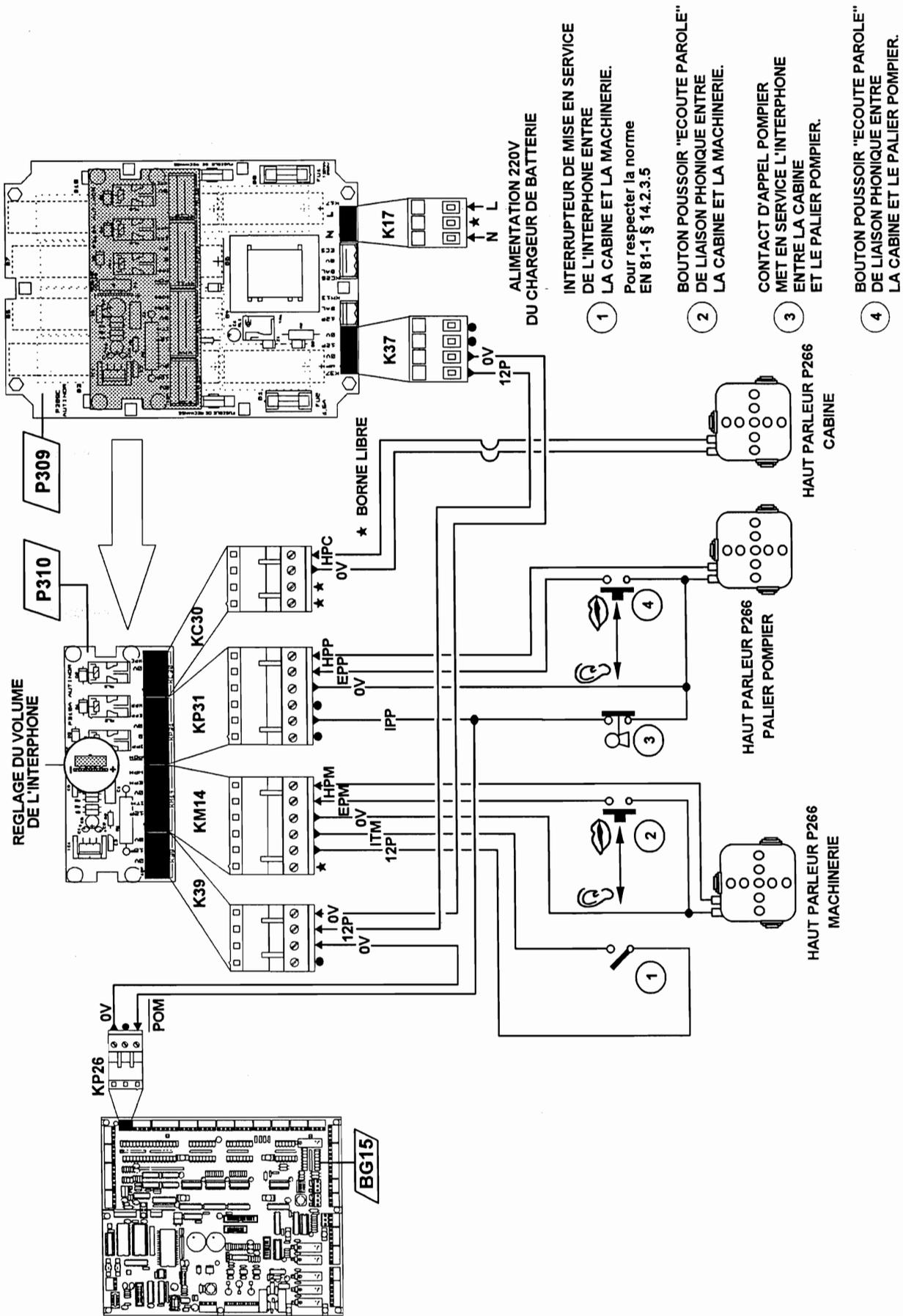


Figure 19  
Raccordement de  
l'interphonie

- 1 INTERRUPTEUR DE MISE EN SERVICE DE L'INTERPHONE ENTRE LA CABINE ET LA MACHINERIE. Pour respecter la norme EN 81-1 § 14.2.3.5
- 2 BOUTON POUSSOIR "ECOUTE PAROLE" DE LAISON PHONIQUE ENTRE LA CABINE ET LA MACHINERIE.
- 3 CONTACT D'APPEL POMPIER MET EN SERVICE L'INTERPHONE ENTRE LA CABINE ET LE PALIER POMPIER.
- 4 BOUTON POUSSOIR "ECOUTE PAROLE" DE LAISON PHONIQUE ENTRE LA CABINE ET LE PALIER POMPIER.



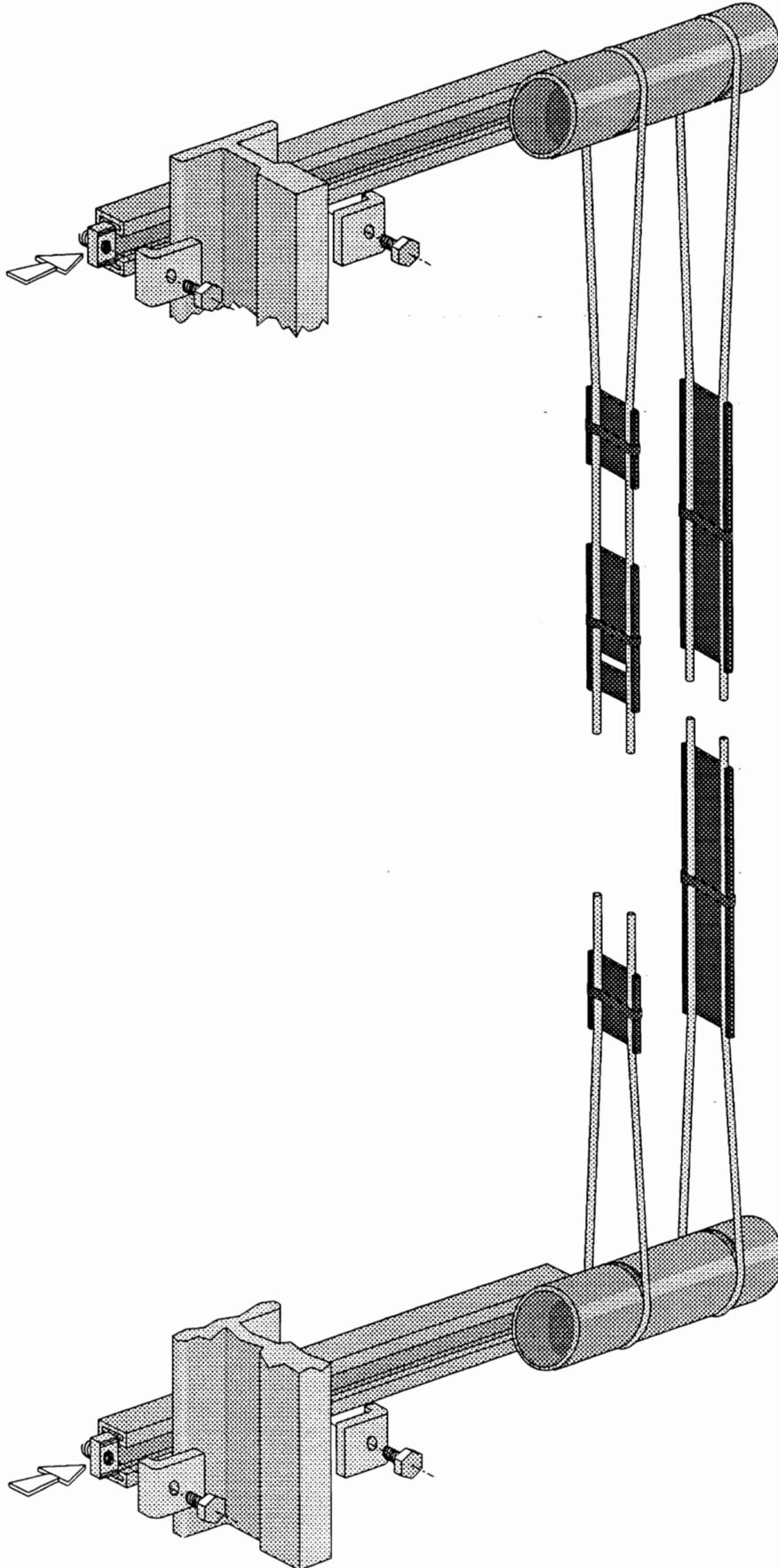
# Chapitre II.3) INSTALLATION & RACCORDEMENTS EN GAINE

II.3.1) Montage des supports de drisses pour écrans de comptage et de zone...	55
II.3.2) Position des écrans de comptage en traction 1 ou 2 vitesses .....	56
II.3.3) Position des bande d'aimant pour le comptage par I.L.S.....	57
II.3.4) Position des capteurs de zone de déverrouillage (P01 ou I.L.S.) et du capteur de comptage (P202) ou I.L.S .....	58
II.3.5) Position des écrans pour le contrôle de zone de déverrouillage par P01 .	59
II.3.6) Position des bandes d'aimant pour le contrôle de zone de déverrouillage par I.L.S. ....	60

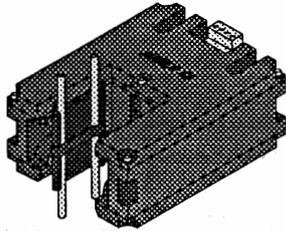
Handwritten text at the top of the page, possibly a header or title, which is mostly illegible due to fading and blurring.

Main body of handwritten text, consisting of several lines of cursive script. The text is extremely faint and difficult to decipher, but appears to be a continuous paragraph or list of entries.

### II.3.1) MONTAGE DES SUPPORTS DE DRISSES POUR ECRANS DE COMPTAGE ET DE ZONE



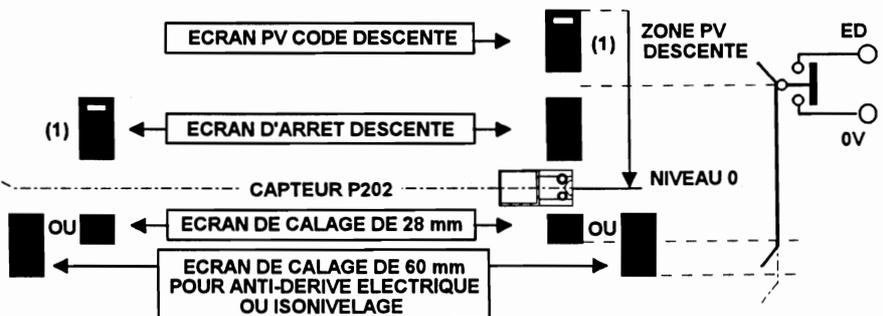
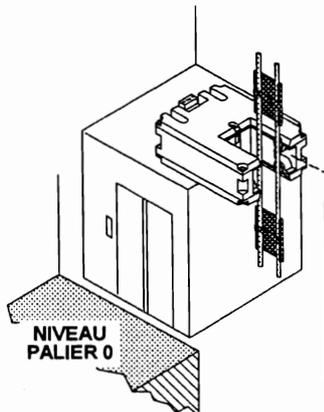
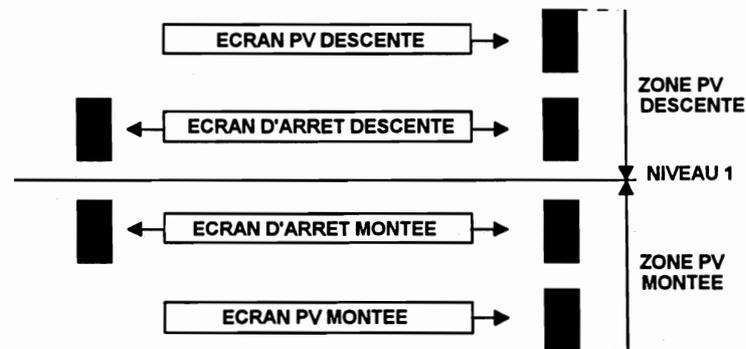
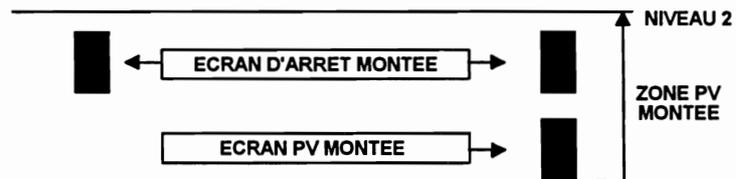
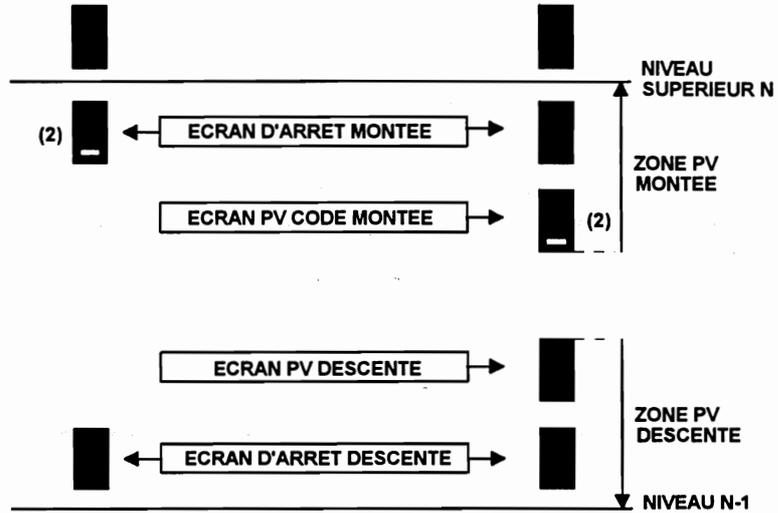
## II.3.3) POSITION DES ECRANS DE COMPTAGE EN TRACTION 1 OU 2 VITESSES



**CAPTEUR P202**

### 1 VITESSE

### 2 VITESSES



## II.3.4) POSITION DES BANDES D'AIMANT POUR LE COMPTAGE PAR I.L.S.

### 2 VITESSES

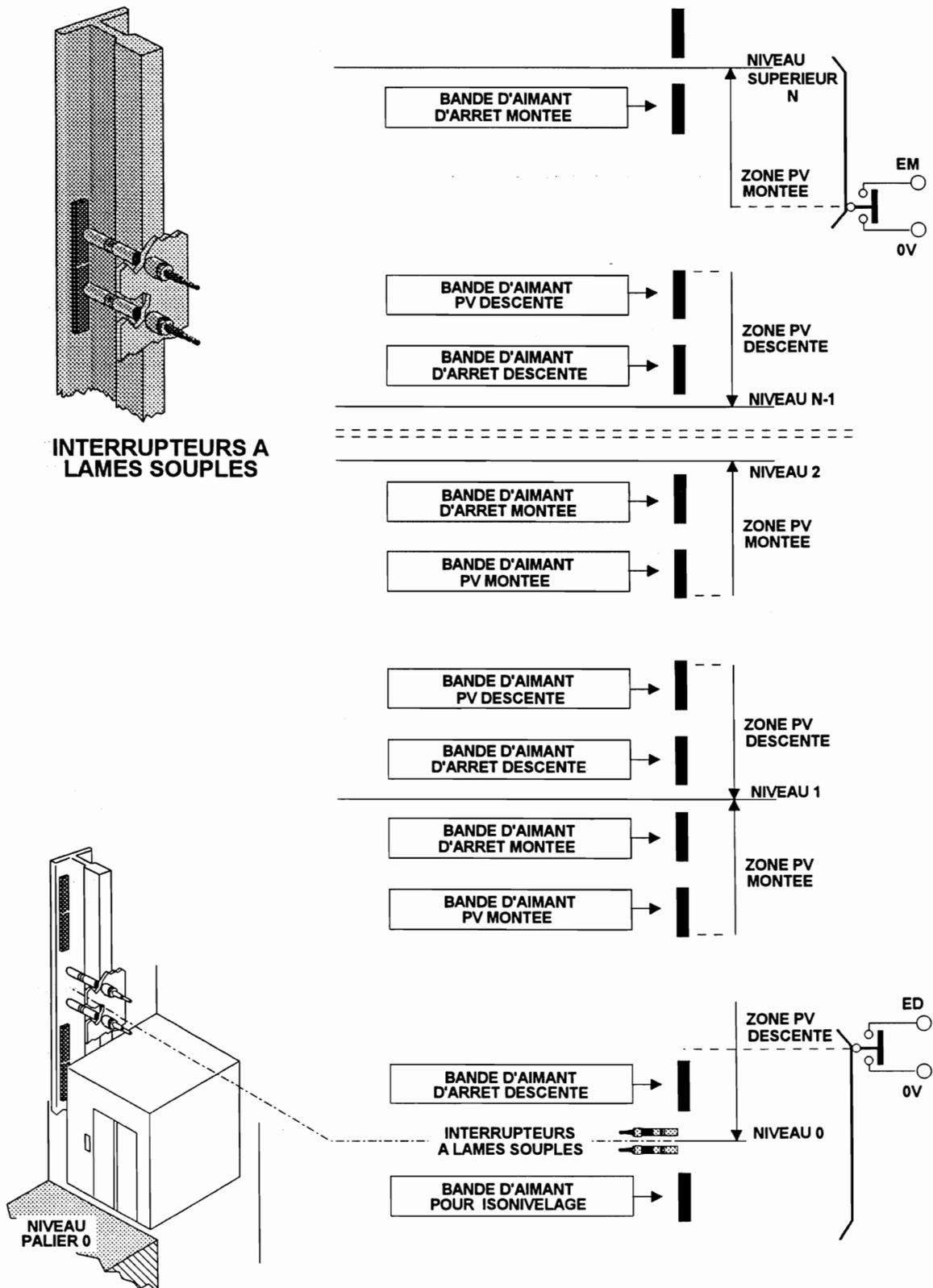
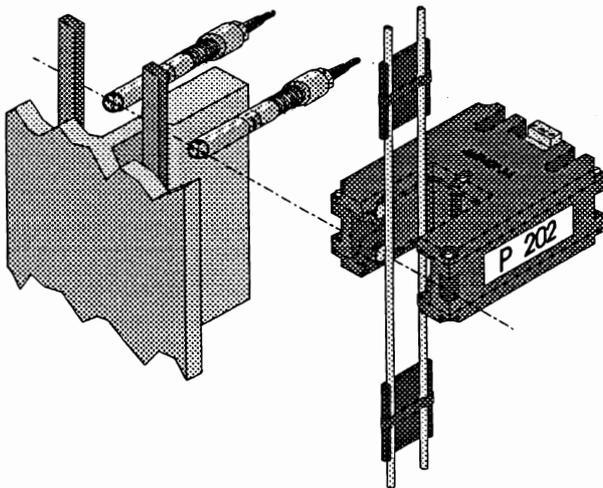
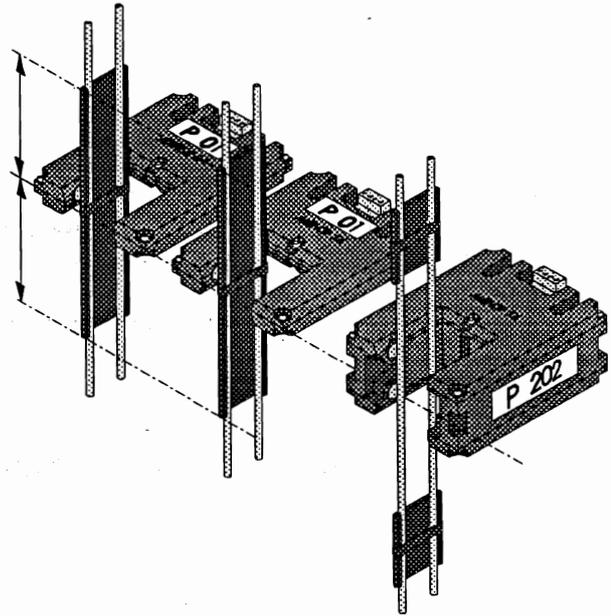


Figure 1 Position des bandes d'aimant pour le comptage par I.L.S. en 2 vitesses

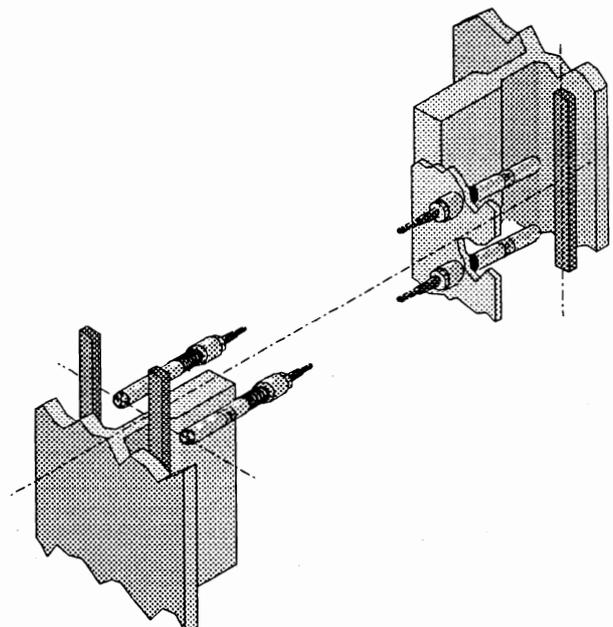
## II.3.5) POSITION DES CAPTEURS DE ZONE DE DÉVERROUILLAGE P01 OU I.L.S ET DES CAPTEURS DE COMPTAGE P202 OU I.L.S

**Figure 2**  
Position des capteurs de zone P01  
et de comptage P202



**Figure 3**  
Position des L.L.S. de zone  
et du capteur de comptage P202

**Figure 4 ⇨**  
Position des L.L.S. de zone  
et de comptage



## II.3.6) POSITION DES ECRANS POUR LE CONTROLE DE ZONE DE DEVERROUILLAGE PAR CAPTEURS P01 DANS LE CAS DE MOUVEMENTS PORTES OUVERTES.

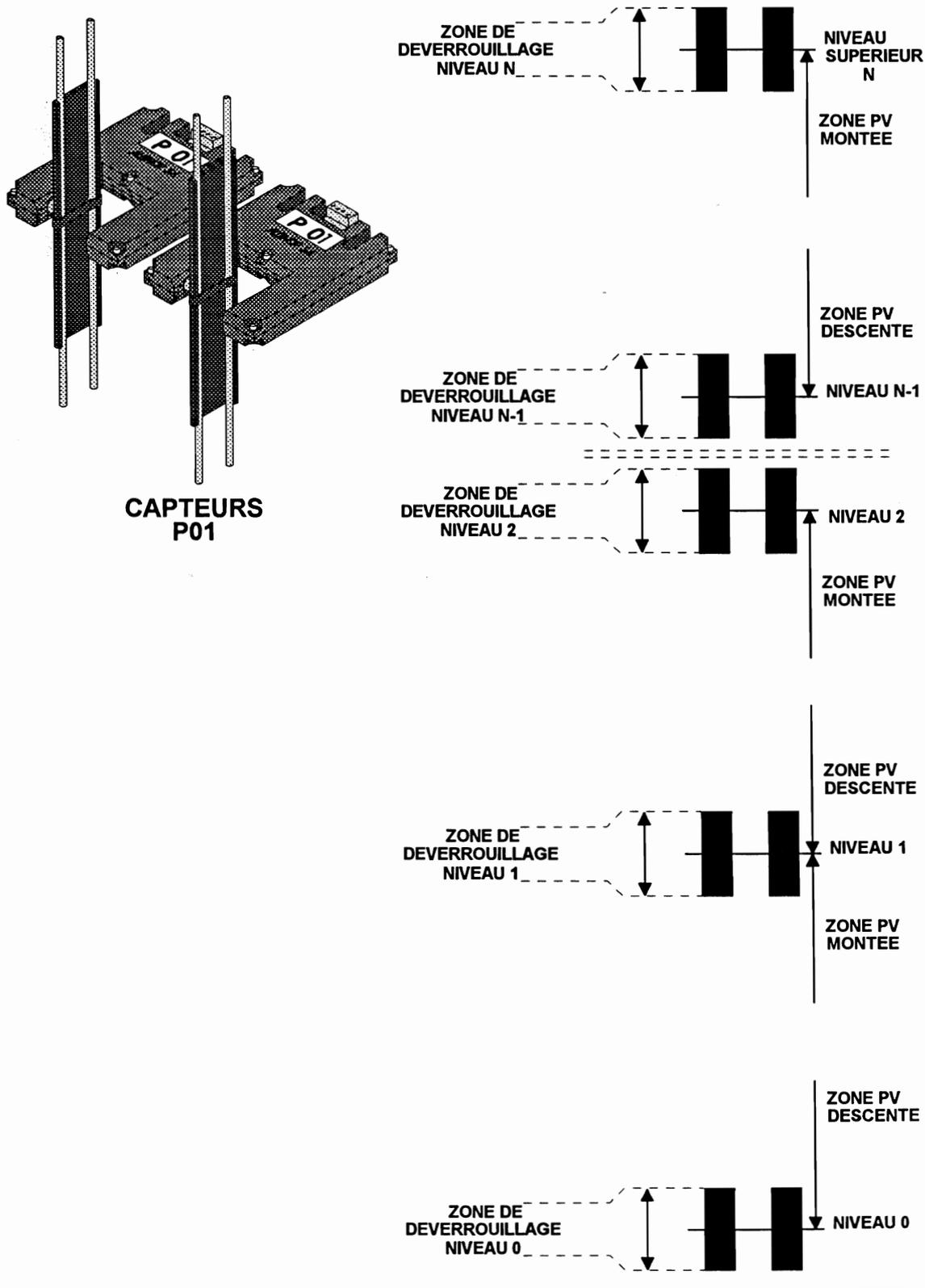


Figure 5 Position des écrans pour le contrôle de déverrouillage par capteurs P01

**II.3.7) POSITION DES BANDES D'AIMANT POUR LE CONTROLE DE ZONE DE DEVERROUILLAGE PAR I.L.S. DANS LE CAS DE MOUVEMENTS PORTES OUVERTES.**

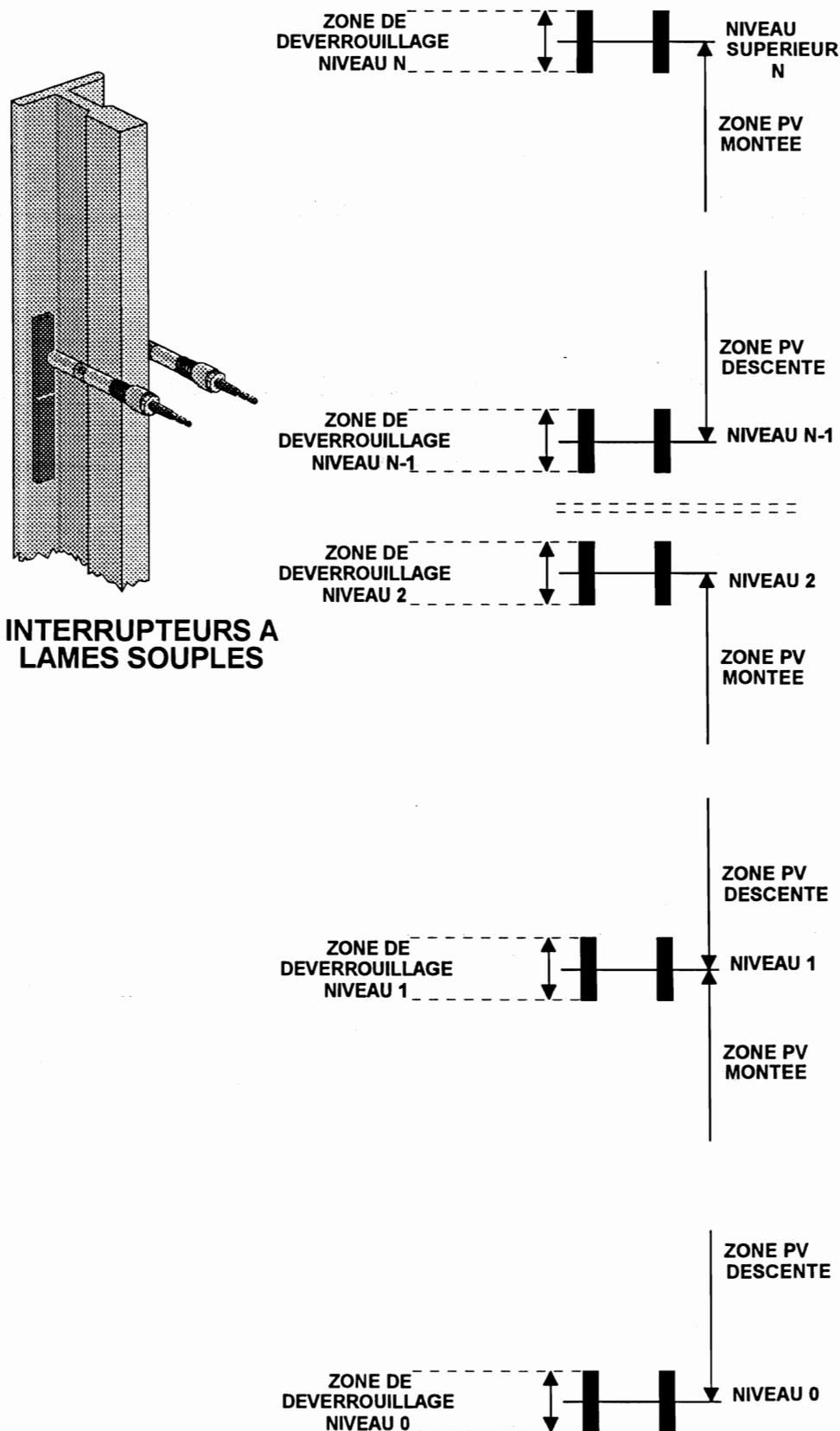


Figure 6 Position des bandes d'aimant pour le contrôle de zone de déverrouillage par I.L.S.

# Chapitre II.4)

## INSTALLATION & RACCORDEMENTS AUX PALIERS

<b>II.4.1) Schémas blocs des raccordements paliers .....</b>	<b>62</b>
II.4.2) Combinaison de cartes électroniques BG18 (cartes étages) .....	65
II.4.3) Boutons d'appel pour manoeuvre à blocage 2 à 8 niveaux .....	66
II.4.4) Boutons d'appel pour manoeuvre à blocage 2 à 16 niveaux .....	68
II.4.5) Boutons d'appel pour manoeuvre collective 1 bouton de 2 à 8 niveaux .....	70
II.4.6) Boutons d'appel pour manoeuvre collective 1 bouton de 2 à 16 niveaux .....	72
II.4.7) Boutons d'appel pour manoeuvre collective complète de 2 à 16 niveaux .....	74
II.4.8) Boutons d'appel pour double service sélectif .....	76
II.4.9) Répétiteur de position (ID30) .....	79
II.4.10) Répétiteur de position (ID50-1) .....	80
II.4.11) Répétiteur de position (ID50) .....	81
II.4.12) Répétiteur de position + flèches (IDFL 30/50) .....	82
II.4.13) Feuille de programmation des afficheurs standards .....	83
II.4.14) Répétiteur de position + flèches à messages défilants (IDFL 30/50 MD) .....	84
II.4.15) Feuille de programmation des afficheurs à messages défilants .....	85
II.4.16) Flèches de sens (FL 30/50) .....	86
II.4.17) Flèches de sens avec ampoules (puissance < 1,2 Watt) .....	87
II.4.18) Flèches de sens avec ampoules (puissance > 1,2 Watt) .....	88
II.4.19) Flèches prochain départ .....	89
II.4.20) Gong sélectif (Sortie programmable) .....	92
II.4.21) Contact et voyant de mise hors service (MHS, VHS (sortie programmable))	94
II.4.22) Voyants « occupé » (CL) .....	96
II.4.23) Interphonie pompier .....	97

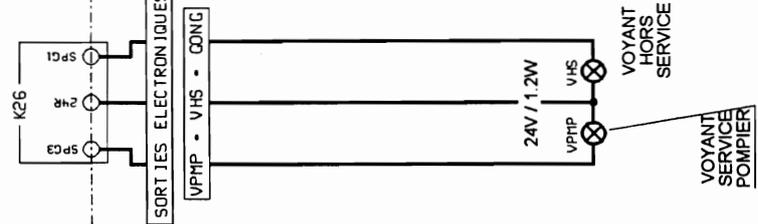
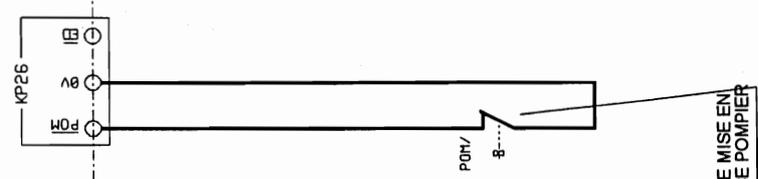
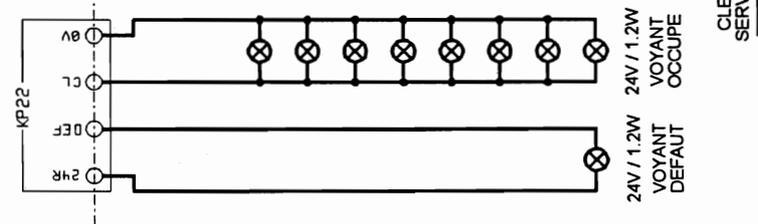
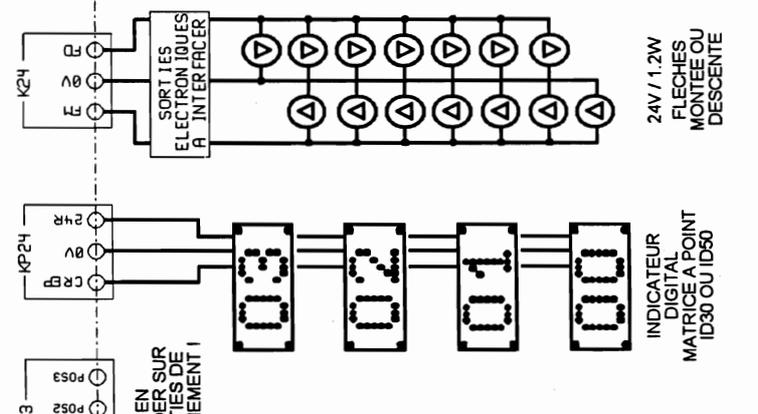
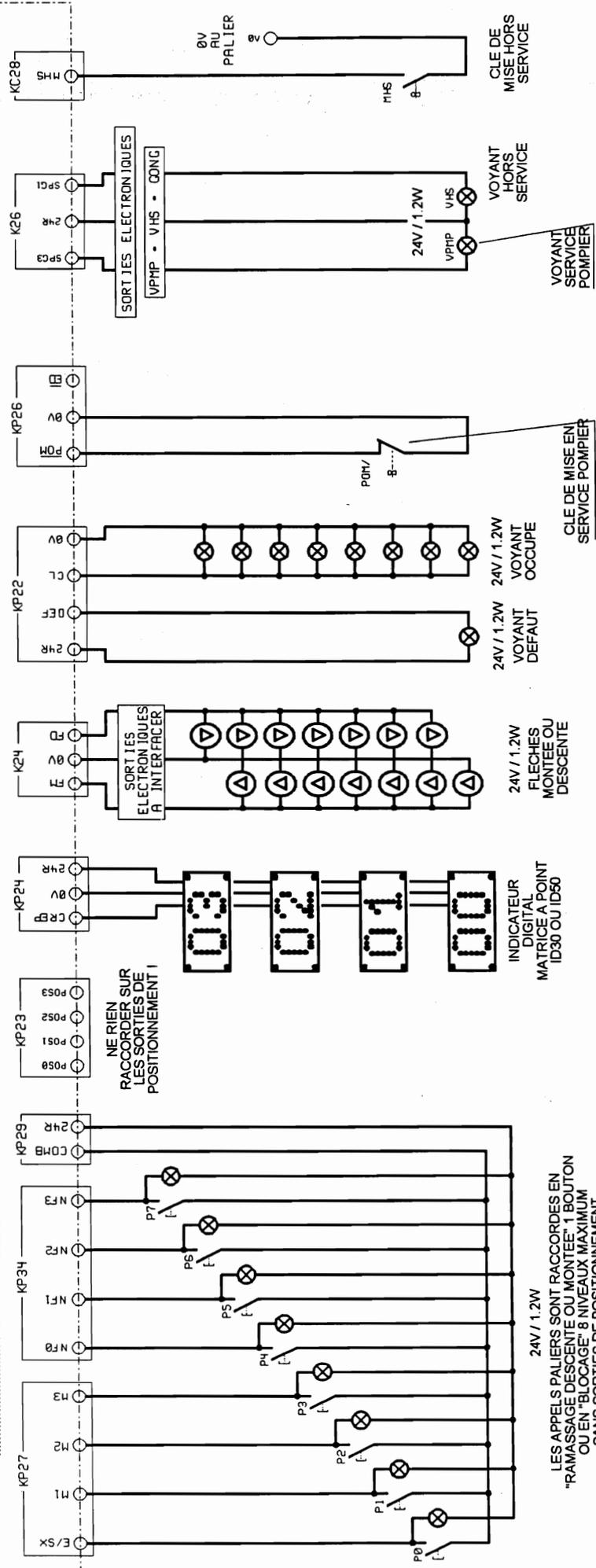
# II.4.1) SCHÉMAS BLOCS DES RACCORDEMENTS PALIERS 2 À 8 NIVEAUX BLOCAGE OU COLLECTIVE 1 BOUTON BG15 SEULE (\*BG16)

**ATTENTION !!!**  
POSITION DES CAVALIERS SW8 A SW12 sur BG15

SW12 :      
 SW11 :      
 SW8 :      
 SW9 :

 17

CARTE PRINCIPALE BG15  
COMMANDE ASCENSEUR



**PROGRAMMATION :**

- EN BLOCAGE : Ad 07-Bat 7-ALLUME ; Ad 5C-Bat 5-ALLUME, Bat 6-EETEINT
- EN COLLECTIVE 1 BOUTON : Ad 07-Bat 7-EETEINT ; Ad 5C-Bat 5-ALLUME, Bat 6-ALLUME

24V / 1.2W

LES APPELS PALIERS SONT RACCORDES EN "RAMASSAGE DESCENTE OU MONTEE" 1 BOUTON OU EN "BLOCAGE" 8 NIVEAUX MAXIMUM SANS SORTIES DE POSITIONNEMENT

SANS MULTIPLEX  
SANS NIVEAUX EN FEU  
SANS DOUBLE SERVICE SELECTIF





## II.4.2) COMBINAISON DE CARTES ÉLECTRONIQUES

**En fonction : du nombre de niveaux, du nombre de bouton à chaque palier et du type de manoeuvre**

Le tableau ci-dessous, vous présente les différentes combinaisons entre les cartes électroniques **BG15** (carte principale), **BG18** (cartes étages) et **BG19** (carte 2ème accès) composant votre armoire, en fonction du nombre de niveaux (2 à 16 niveaux), du nombre de bouton à chaque palier (1 ou 2 boutons) ainsi que du type de manoeuvre (blocage, collective 1 bouton, collective complète, double service sélectif).

	BG15	BG18 (1)	BG18 (2)	BG18 (3)	BG19	Schéma page
Blocage de 2 à 8 niveaux	X	-	-	-	-	67
Blocage de 9 à 12 niveaux	X	X	X	-	-	69
Blocage de 13 à 16 niveaux	X	X	X	X	-	69
Collective 1 bouton 2 à 8 niveaux	X	-	-	-	-	71
Collective 1 bouton 2 à 16 niveaux	X	X	X	X	-	73
Collective complète 2 à 4 niveaux	X	-	-	-	-	75
Collective complète 5 à 8 niveaux	X	X	-	-	-	75
Collective complète 9 à 12 niveaux	X	X	X	-	-	75
Collective complète 13 à 16 niveaux	X	X	X	X	-	75
Double service sélectif 2 à 4 niveaux	X	X	-	-	X	78
Double service sélectif 5 à 8 niveaux	X	X	X	X	X	78

Le tableau ci-dessous vous indique quel sera le sens d'interception à un palier donné, en fonction de l'état des différents paramètres.

Dans tous les cas le bâtonnet <b>Base 8N</b> est allumé !				
Bâtonnet <b>BLOCAG</b>	Bâtonnet <b>Ramdes</b>	Bâtonnet <b>MSQDE</b>	Bâtonnet <b>MSQMO</b>	Type d'interception au palier
Allumé	indifférent	indifférent	indifférent	manoeuvre à blocage
Eteint	Eteint	indifférent	indifférent	en Descente pour tous les niveaux
Eteint	Allumé	Eteint	Eteint	pas d'interception
Eteint	Allumé	Allumé	Eteint	en Descente
Eteint	Allumé	Eteint	Allumé	en Montée
Eteint	Allumé	Allumé	Allumé	dans les 2 sens (*)

(\*) Lorsque les bâtonnets **Base 8N** et **Ramdes** sont tous les deux allumés, le logiciel de l'équipement A-32 force l'allumage du paramètre-bâtonnet **EFFNSEL** (**EFFacement Non Sélectif ?**) -adresse 08, bâtonnet 3.

Lorsque le bâtonnet **Base 8N** est **allumé**, l'équipement **A-32** fonctionne en manoeuvre à **blocage** ou en manoeuvre collective à **1 seul bouton par palier**.

Lorsque le bâtonnet **BLOCAG** est **allumé**, l'équipement **A-32** fonctionne en **manoeuvre à blocage**, dans le cas contraire, l'équipement **A-32** fonctionne en **manoeuvre collective descente**.

Pour les raisons évoquées dans la description du paramètre bâtonnet **Base 8N**, le logiciel de l'équipement **A-32** **force l'extinction** du bâtonnet **Ramdes** si vous avez allumé **l'un** des bâtonnets suivants :

- **DServS** -adresse 02, bâtonnet 2. (**Double SERvice Sélectifs ?**)
- **NivSin** -adresse 02, bâtonnet 3, (**NIVEaux SINistrés ?**)
- **DPLX** -adresse 02, bâtonnet 6. (**DuPLeX ?**)



## BOUTONS D'APPEL POUR MANOEUVRE À BLOCAGE DE 2 À 8 NIVEAUX (2/2)

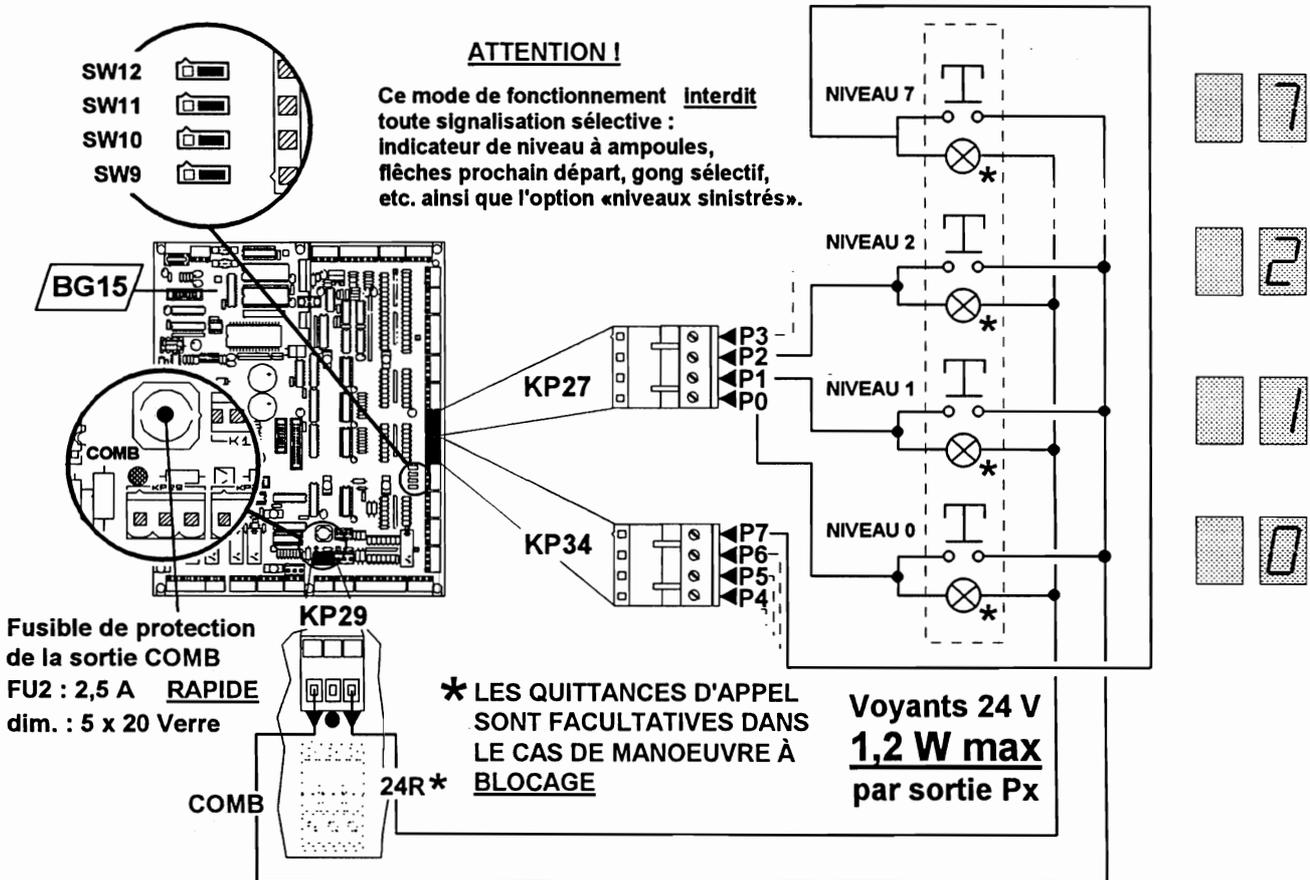


Figure 1 Connexion des boutons d'appel

Px - APPALD  
**Appels « PALiers »  
pour Descendre**  
Adr. 06  
Bât. 0 à 7

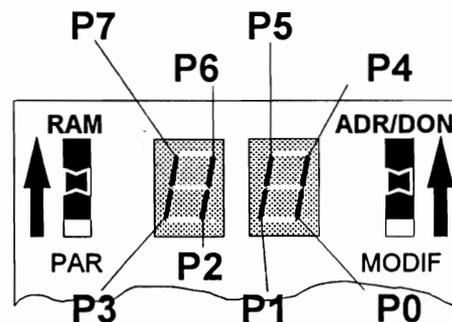
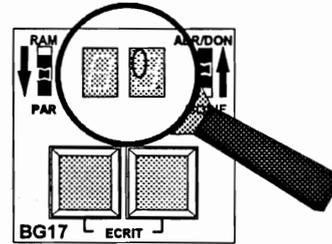


Figure 2 Visualisation de l'état des boutons d'appel

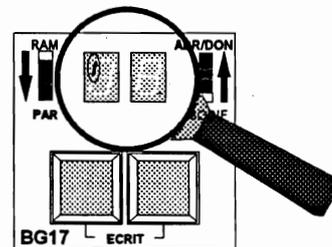
## II.4.4) BOUTONS D'APPEL POUR MANOEUVRE À BLOCAGE DE 2 À 16 NIVEAUX (1/2)

 : Avec possibilité de positionnement 1 fil par niveau - multiplex - niveaux sinistrés

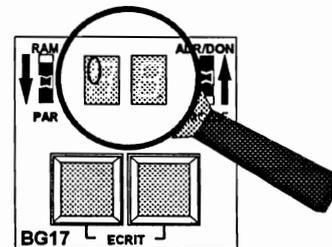
BASE 8N  
**BASE 8 Niveaux ?**  
Adr. 5C  
Bât. 5



BLOCAG  
**BLOCAGe ?**  
Adr. 07  
Bât. 7



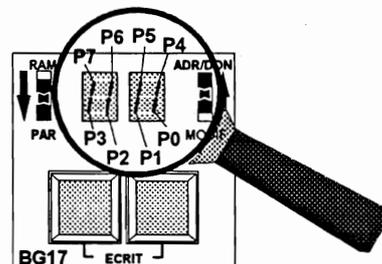
RAMDES  
**RAMassage  
DEScente ?**  
Adr. 5C  
Bât. 6



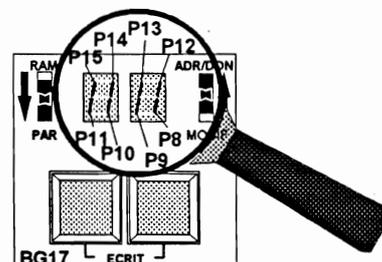
### Pour les masques :

Allumer les bâtonnets correspondant aux boutons à activer.

MSQDE  
**MaSQue des appels  
« pour DEscendre »**  
Adr. 16  
Bât. 0 à 7



MSQDE  
**MaSQue des appels  
« pour DEscendre »**  
Adr. 17  
Bât. 0 à 7



# BOUTONS D'APPEL POUR MANOEUVRE À BLOCAGE DE 2 À 16 NIVEAUX (2/2)

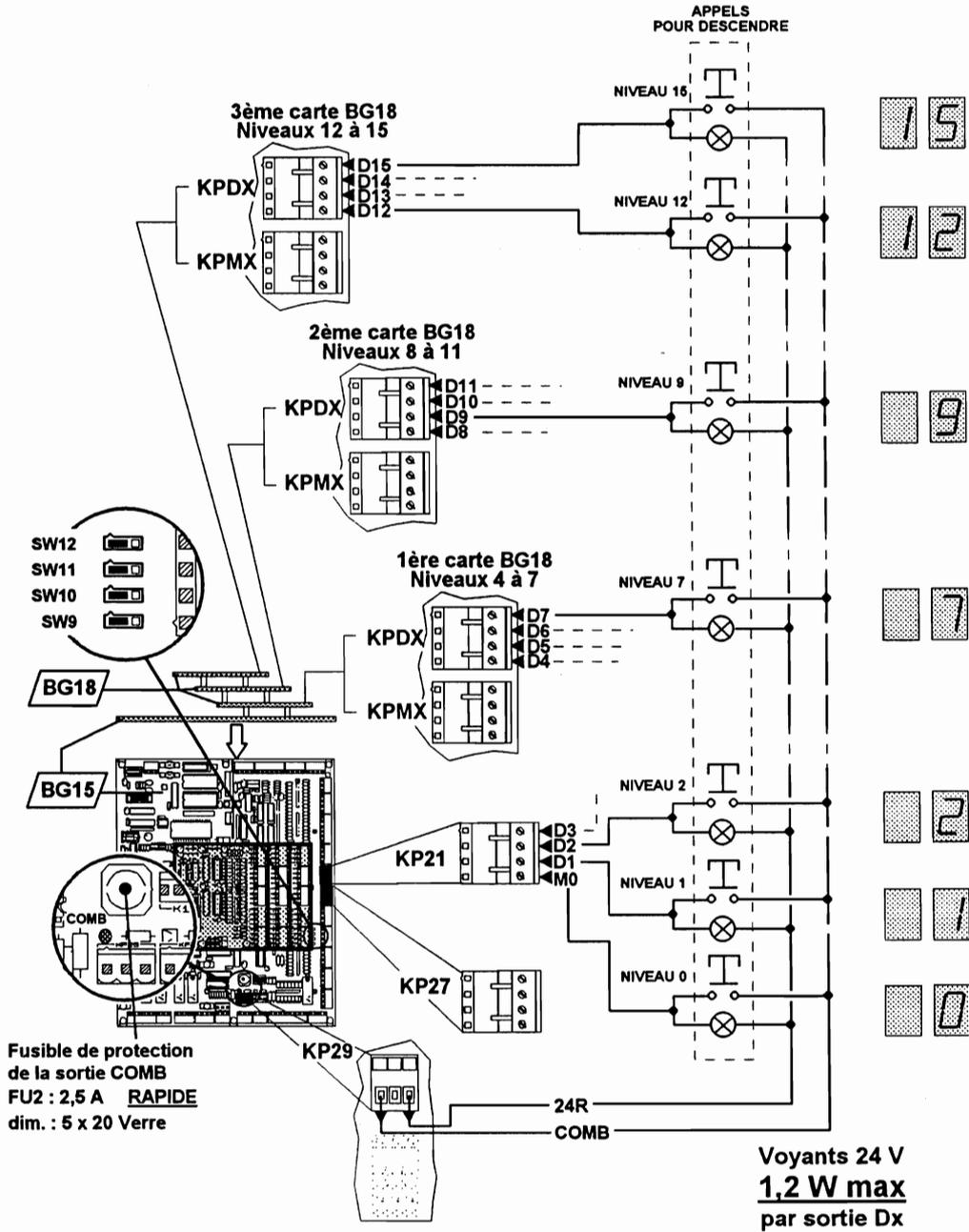
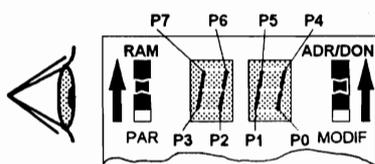


Figure 3 Connexion des boutons d'appel

Px - APPALD  
**APpels**  
« PALiers »  
pour  
**Descendre**  
Adr. 06  
Bât. 0 à 7



Px - APPALD  
**APpels**  
« PALiers »  
pour  
**Descendre**  
Adr. 07  
Bât. 0 à 7

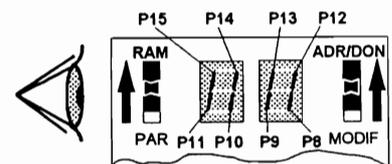
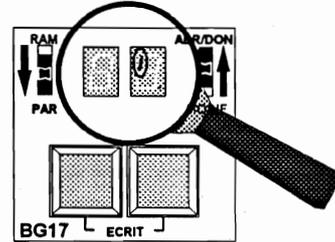


Figure 4 Visualisation de l'état des boutons d'appel

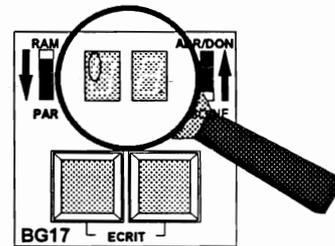
## II.4.5) BOUTONS D'APPEL POUR MANOEUVRE COLLECTIVE 1 BOUTON DE 2 À 8 NIVEAUX (1/2)

! : Sans positionnement 1 fil par niveau - sans multiplex - sans niveaux sinistrés

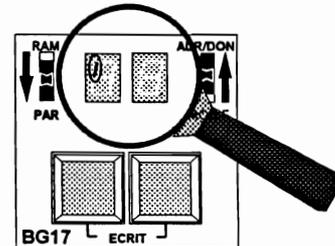
BASE 8N  
**BASE 8 Niveaux ?**  
 Adr. 5C  
 Bât. 5



BLOCAG  
**BLOCAGe ?**  
 Adr. 07  
 Bât. 7



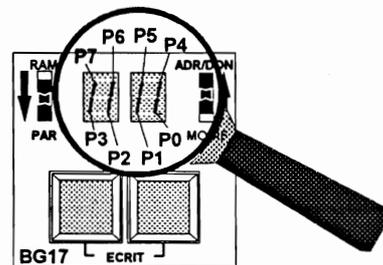
RAMDES  
**RAMassage  
 DEScente ?**  
 Adr. 5C  
 Bât. 6



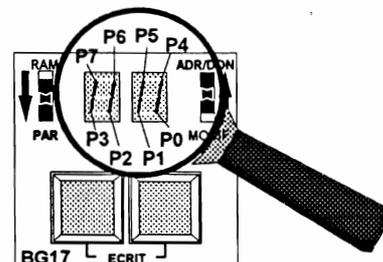
### Pour les masques :

Allumer les bâtonnets correspondant aux boutons et orientations à activer.

MSQMO  
**MaSQue des appels  
 « pour MOnter »**  
 Adr. 13  
 Bât. 0 à 7



MSQDE  
**MaSQue des appels  
 « pour DEscendre »**  
 Adr. 16  
 Bât. 0 à 7



# BOUTONS D'APPEL POUR MANOEUVRE COLLECTIVE 1 BOUTON DE 2 À 8 NIVEAUX (2/2)

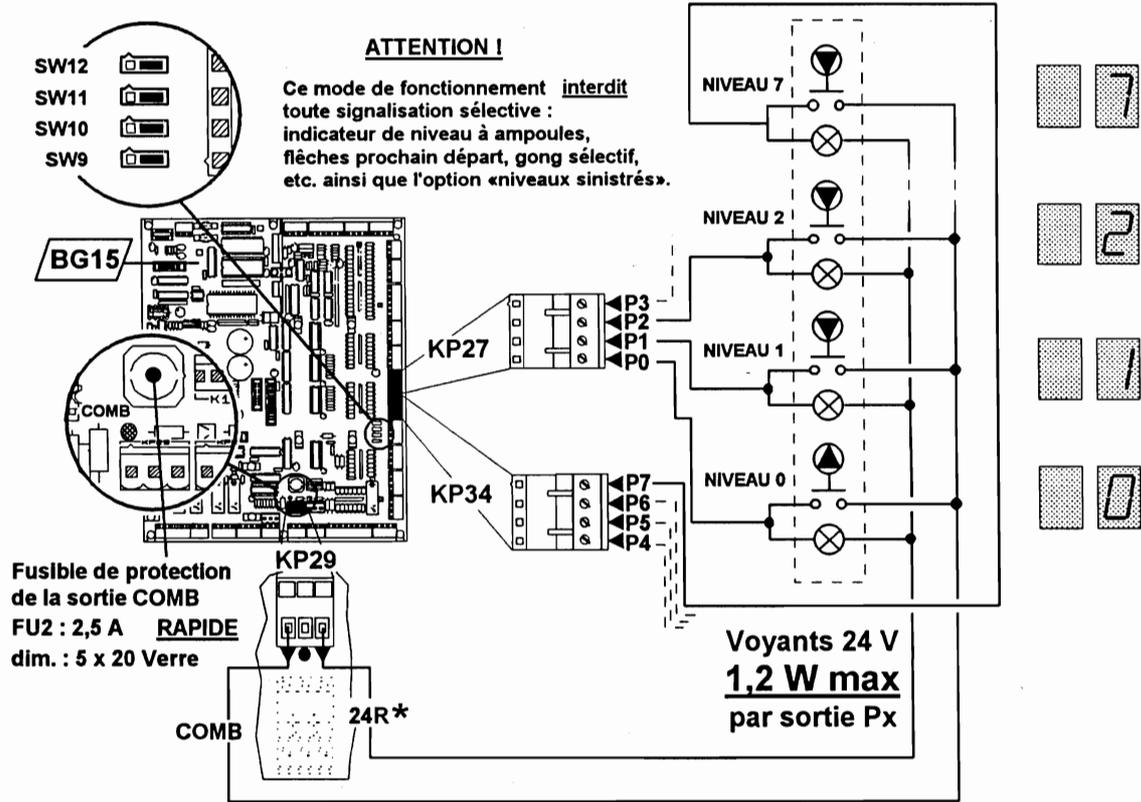


Figure 5 Connexion des boutons d'appel

Px - APPALD  
**APpels « PALiers »**  
 pour Descendre  
 Adr. 06  
 Bât. 0 à 7

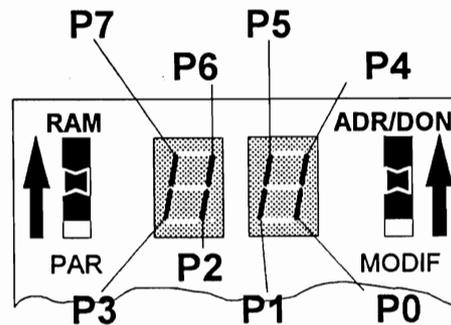
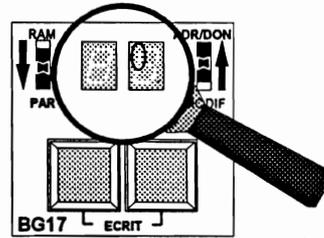


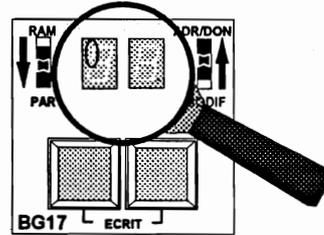
Figure 6 Visualisation de l'état des boutons d'appel

**II.4.6) BOUTONS D'APPEL POUR MANOEUVRE COLLECTIVE 1 BOUTON 2 À 16 NIVEAUX (1/2)**

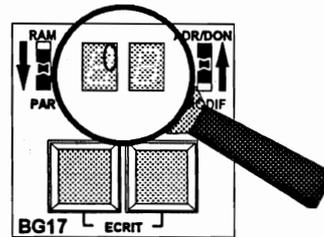
BASE 8N  
**BASE 8 Niveaux ?**  
 Adr. 5C  
 Bât. 5



BLOCAG  
**BLOCAGe ?**  
 Adr. 07  
 Bât. 7



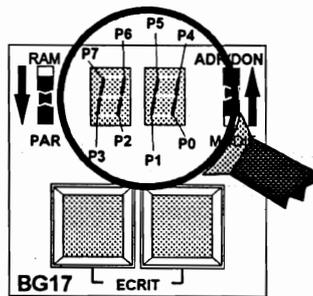
RAMDES  
**RAMassage  
 DEScente ?**  
 Adr. 5C  
 Bât. 6



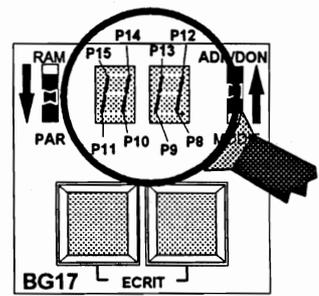
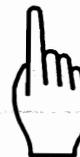
**Pour les masques :**

Allumer les bâtonnets correspondant aux boutons et orientations à activer.

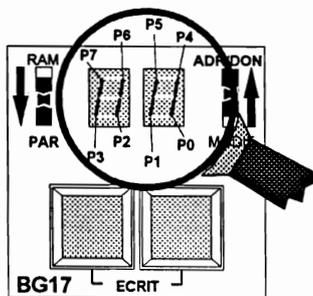
MSQMO  
**MaSQue des  
 appels « pour  
 MOnter »**  
 Adr. 13  
 Bât. 0 à 7



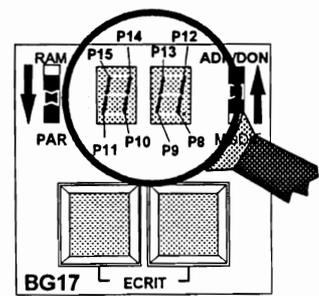
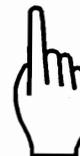
MSQMO  
**MaSQue des  
 appels « pour  
 MOnter »**  
 Adr. 14  
 Bât. 0 à 7



MSQDE  
**MaSQue des  
 appels « pour  
 DEscendre »**  
 Adr. 16  
 Bât. 0 à 7



MSQDE  
**MaSQue des  
 appels « pour  
 DEscendre »**  
 Adr. 17  
 Bât. 0 à 7



# BOUTONS D'APPEL POUR MANOEUVRE COLLECTIVE 1 BOUTON DE 2 À 16 NIVEAUX (2/2)

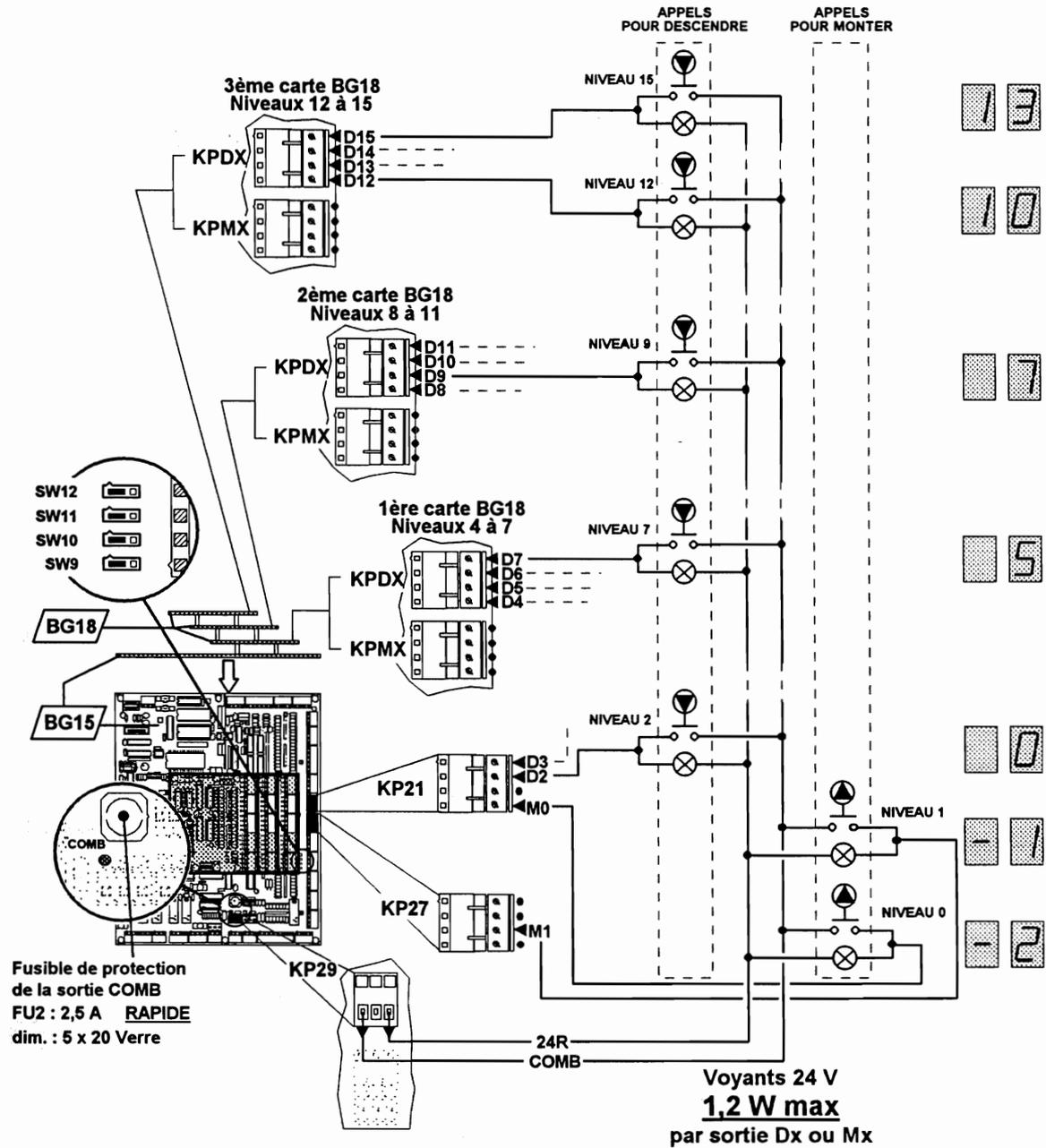
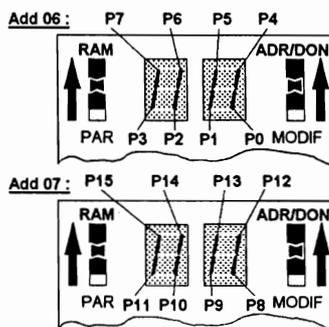


Figure 7 Connexion des boutons d'appel

Px - APPALD  
**APpels**  
« **PALiers** »  
pour  
**Descendre**  
Adr. 06 & 07  
Bât. 0 à 7



Px - APPALM  
**APpels**  
« **PALiers** »  
pour  
**Monter**  
Adr. 03 & 04  
Bât. 0 à 7

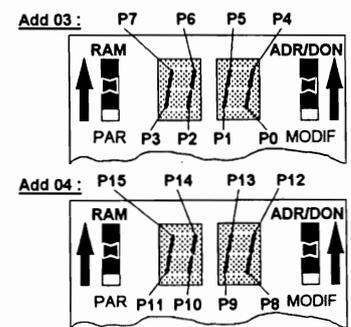
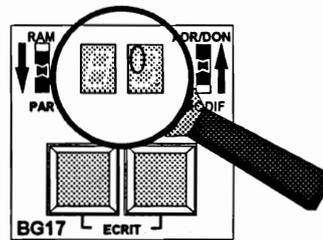


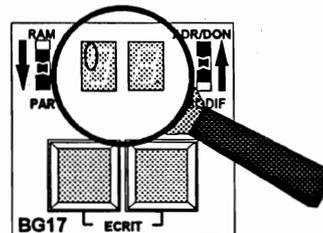
Figure 8 Visualisation de l'état des boutons d'appel

**II.4.7) BOUTONS D'APPEL POUR MANOEUVRE COLLECTIVE COMPLETE 2 A 16 NIVEAUX (1/2)**

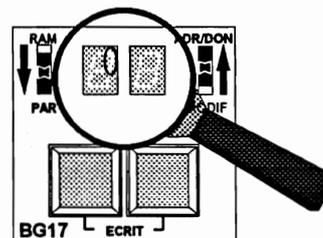
BASE 8N  
**BASE 8 Niveaux ?**  
 Adr. 5C  
 Bât. 5



BLOCAG  
**BLOCAGe ?**  
 Adr. 07  
 Bât. 7



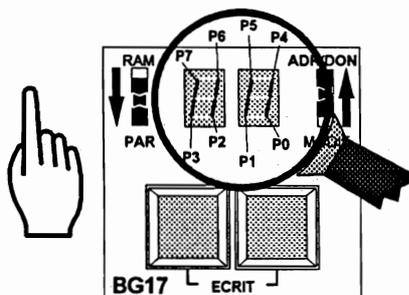
RAMDES  
**RAMassage DEScente ?**  
 Adr. 5C  
 Bât. 6



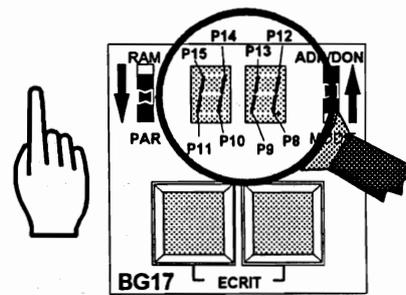
**Pour les masques :**

Allumer les bâtonnets correspondant aux boutons et orientations à activer.

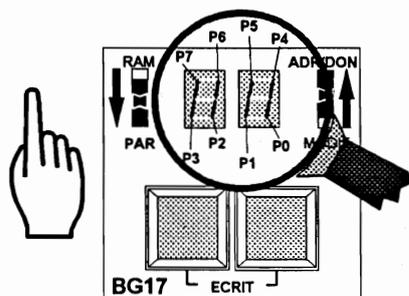
MSQMO  
**MaSQue des appels « pour MOnter »**  
 Adr. 13  
 Bât. 0 à 7



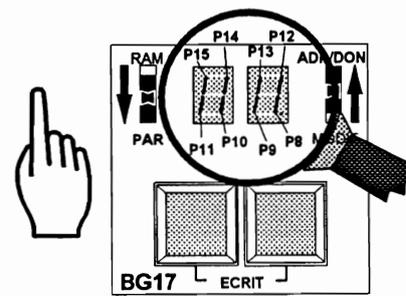
MSQMO  
**MaSQue des appels « pour MOnter »**  
 Adr. 14  
 Bât. 0 à 7



MSQDE  
**MaSQue des appels « pour DEscendre »**  
 Adr. 16  
 Bât. 0 à 7



MSQDE  
**MaSQue des appels « pour DEscendre »**  
 Adr. 17  
 Bât. 0 à 7



# BOUTONS D'APPEL POUR MANOEUVRE COLLECTIVE COMPLETE DE 2 À 16 NIVEAUX (2/2)

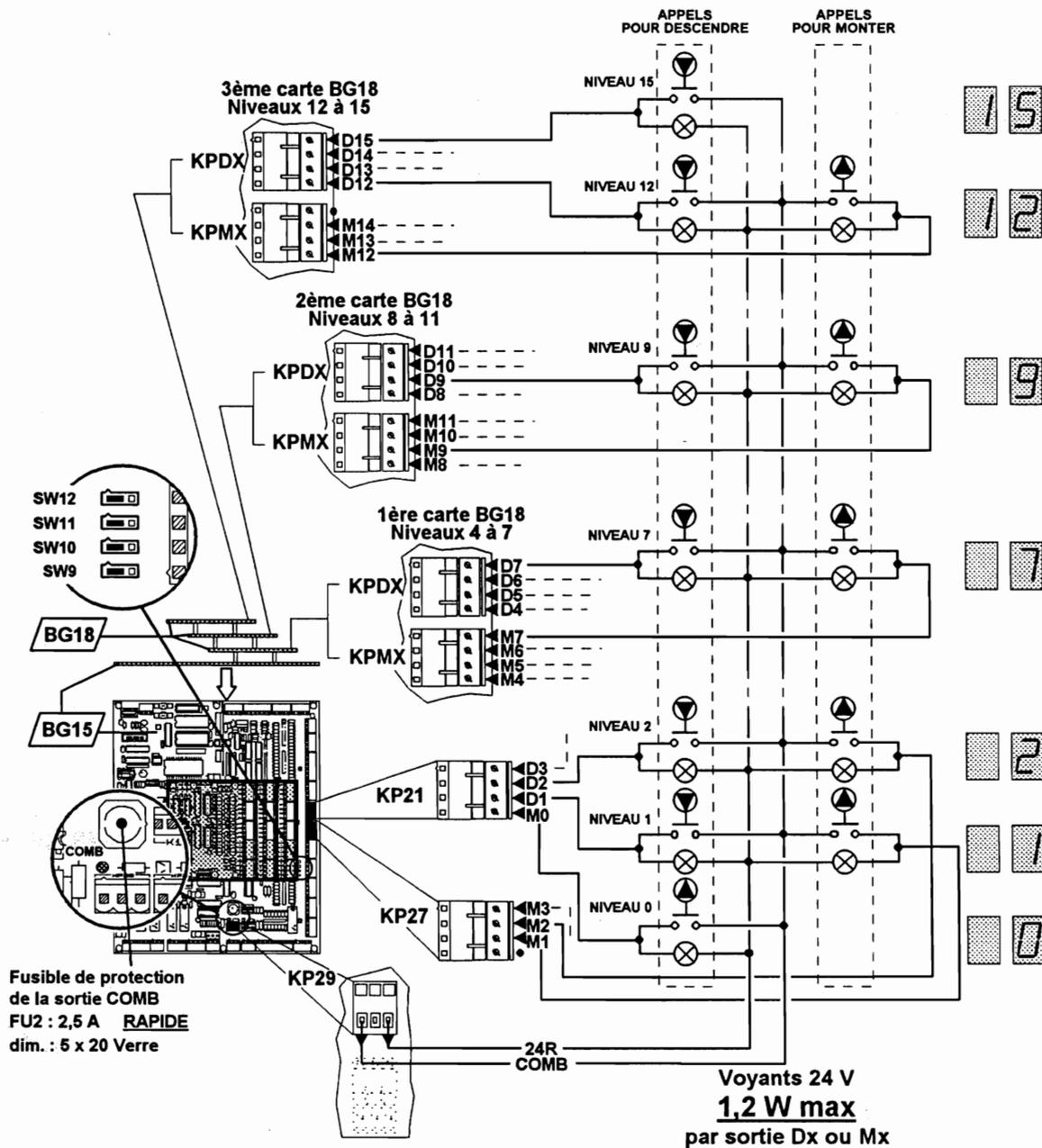
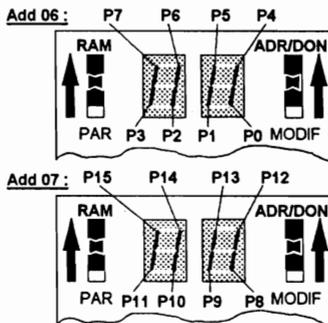


Figure 9 Connexion des boutons d'appel

Px - APPALD  
**APpels**  
 « **PALiers** »  
 pour  
**Descendre**  
 Adr. 06 & 07  
 Bât. 0 à 7



Px - APPALM  
**APpels**  
 « **PALiers** »  
 pour  
**Monter**  
 Adr. 03 & 04  
 Bât. 0 à 7

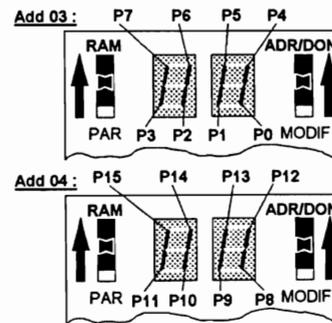


Figure 10 Visualisation de l'état des boutons d'appel

## II.4.8) BOUTONS D'APPEL POUR DOUBLE SERVICE SÉLECTIF (1/3)

### Principe :

La notion même de double services sélectifs impose de pouvoir ouvrir sélectivement la face 1 ou 2.

Ceci nécessite deux boîtes à boutons cabines (une pour chaque face !).

Dans le même esprit pour les appels paliers, il faut pouvoir raccorder les appels de la face 1 et de la face 2 pour un même niveau.

Dans le cas où la **SÉRIE 32** est destinée à gérer deux services sélectivement, il faut dédoubler les envois cabine et appels paliers.

La **SÉRIE 32** ayant une capacité maximum de **16 niveaux** (BG15 + 3 cartes étages BG18 ) en **simple ou double service NON sélectif**, cette capacité se voit réduite à **8 niveaux** en cas de **double service SÉLECTIF**.

### Remarque :

- Pour la réalisation d'une armoire de **2 à 4 niveaux** en **double service sélectif**, il vous faut la carte principale **BG15 + une carte étages BG18**;
- Pour la réalisation d'une armoire de **5 à 8 niveaux** en **double service sélectif**, il vous faut la carte principale **BG15 + trois cartes étages BG18**.

	NIVEAU	CABINE				PALIER POUR DESCENDRE				PALIER POUR MONTER			
		BG15	BG18 (1)	BG18 (2)	BG18 (3)	BG15	BG18 (1)	BG18 (2)	BG18 (3)	BG15	BG18 (1)	BG18 (2)	BG18 (3)
FACE 1	7			C7				D7				X	
	6			C6				D6				M6	
	5			C5				D5				M5	
	4			C4				D4				M4	
	3	C3				D3				M3			
	2	C2				D2				M2			
	1	C1				D1				M1			
	0	C0				M0				X			
FACE 2	7				C7				D7			X	
	6				C6				D6			M6	
	5				C5				D5			M5	
	4				C4				D4			M4	
	3		C7				D7			M7			
	2		C6				D6			M6			
	1		C5				D5			M5			
	0		C4				D4			X			

### EX : RACCORDEMENTS POUR UNE CONFIGURATION 4 NIVEAUX

#### CONCERNANT LES ENVOIS CABINE :

Les entrées **C0 à C3** (BG15, KC21) correspondent aux envois pour les niveaux **0 à 3** de la **face 1**.  
Les entrées **C4 à C7** (BG18 (1), KCx) correspondent aux envois pour les niveaux **0 à 3** de la **face 2**.

#### CONCERNANT LES APPELS PALIERS POUR DESCENDRE :

Les entrées **M0, D1 à D3** (BG15, KP21) correspondent aux appels pour les niveaux **0 à 3** de la **face 1**.  
Les entrées **D4 à D7** (BG18 (1), KPDx) correspondent aux appels pour les niveaux **0 à 3** de la **face 2**.

#### CONCERNANT LES APPELS PALIERS POUR MONTER :

Les entrées **M1 à M3** (BG15, KP27) correspondent aux appels pour les niveaux **1 à 3** de la **face 1**.  
Les entrées **M5 à M7** (BG18 (1), KPMx) correspondent aux appels pour les niveaux **1 à 3** de la **face 2**.

S'il n'existe pas de porte à certain niveaux, il n'y a évidemment rien à raccorder sur l'entrée correspondante !!!

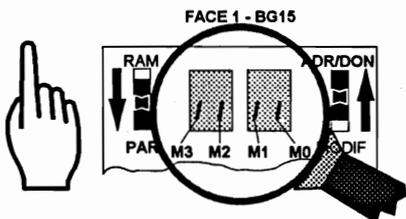
**BOUTONS D'APPEL POUR DOUBLE SERVICE SÉLECTIF (2/3)**

FACE DE SERVICE N°1

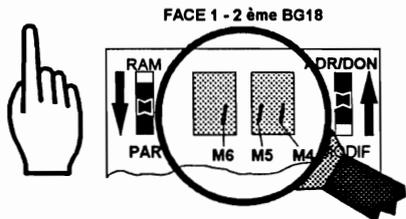
FACE DE SERVICE N°2

Pour le masques, allumer les bâtonnets correspondants aux boutons et orientations à activer

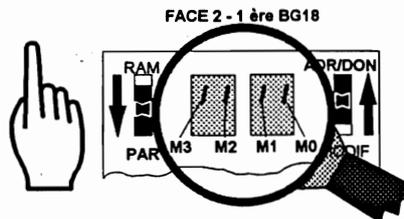
**MSQMO**  
**MaSQue des**  
**appels « pour**  
**MONter »**  
Adr. 13  
Bât. 0 à 3



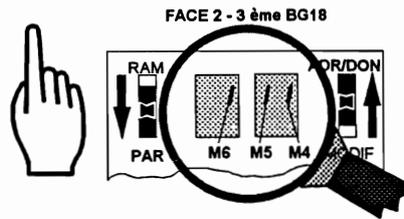
&  
Adr. 14  
Bât. 0 à 2



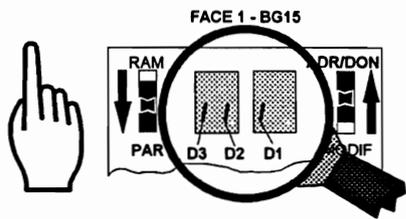
**MSQMO**  
**MaSQue des**  
**appels « pour**  
**MONter »**  
Adr. 13  
Bât. 4 à 7



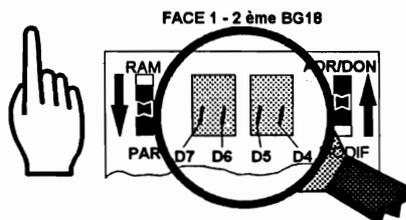
&  
Adr. 14  
Bât. 4 à 6



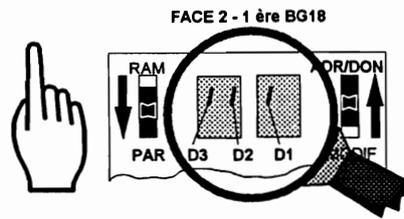
**MSQDE**  
**MaSQue des**  
**appels « pour**  
**DEScendre »**  
Adr. 16  
Bât. 1 à 3



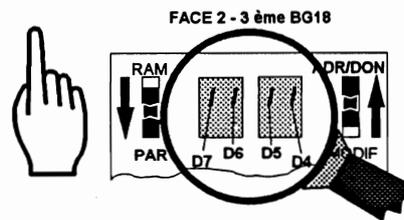
&  
Adr. 17  
Bât. 0 à 3



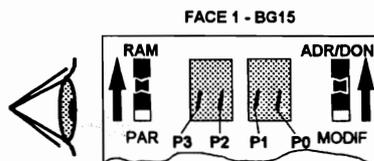
**MSQDE**  
**MaSQue des**  
**appels « pour**  
**DEScendre »**  
Adr. 16  
Bât. 5 à 7



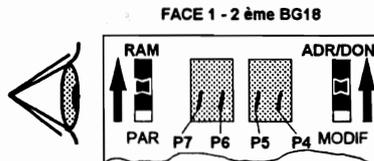
&  
Adr. 17  
Bât. 4 à 7



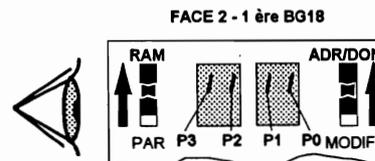
**Px - APPALM**  
**APpels**  
**« PALiers »**  
**pour Monter**  
Adr. 03  
Bât. 0 à 3



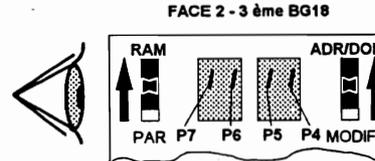
&  
Adr. 04  
Bât. 0 à 3



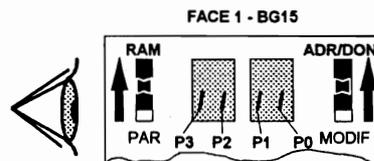
**Px - APPALM**  
**APpels**  
**« PALiers »**  
**pour Monter**  
Adr. 03  
Bât. 4 à 7



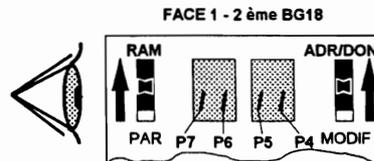
&  
Adr. 04  
Bât. 4 à 7



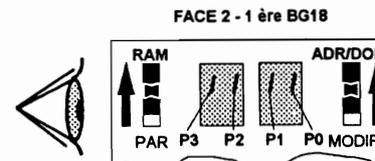
**Px - APPALD**  
**APpels**  
**« PALiers »**  
**pour Descendre**  
Adr. 06  
Bât. 0 à 3



&  
Adr. 07  
Bât. 0 à 3



**Px - APPALD**  
**APpels**  
**« PALiers »**  
**pour Descendre**  
Adr. 06  
Bât. 4 à 7



&  
Adr. 07  
Bât. 4 à 7

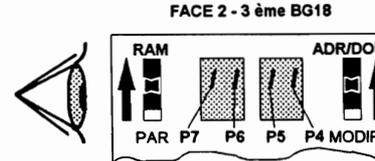
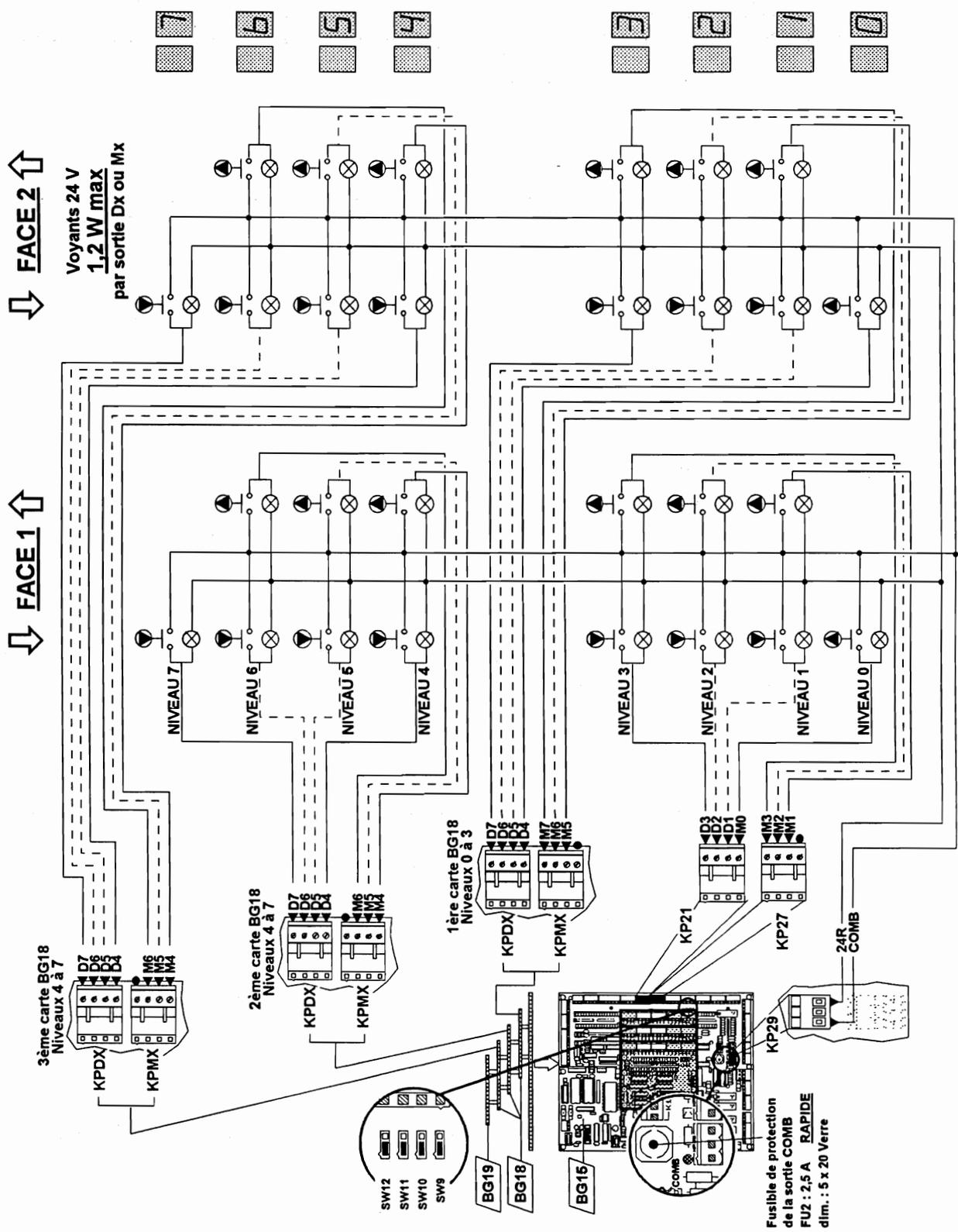
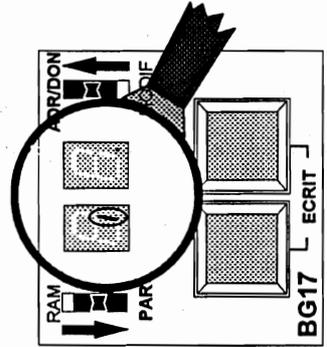


Figure 11 Visualisation des signaux d'appel

# BOUTONS D'APPEL POUR DOUBLE SERVICE SÉLECTIF (3/3)



DSERVS  
**Double SERVICE SÉLECTIFS ?**  
 Adr. 02  
 Bât. 2

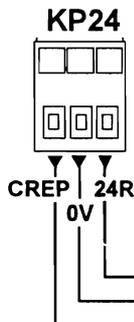
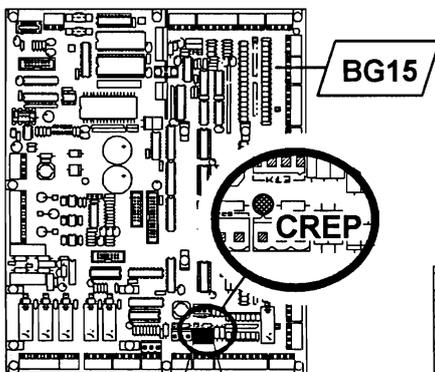
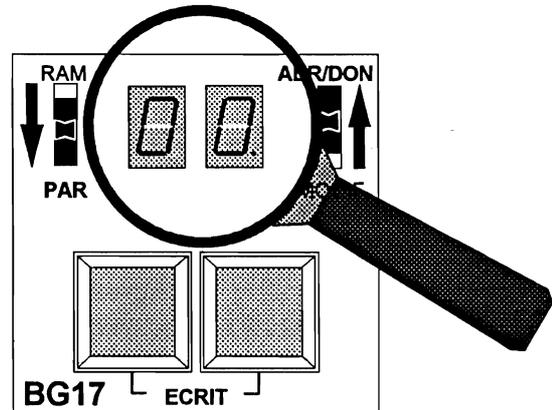


← Figure 12  
 Connexion des boutons d'appel pour double service sélectif

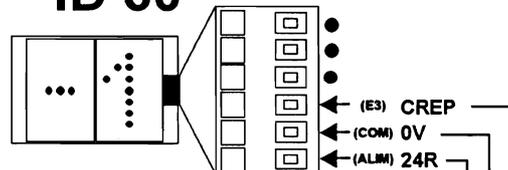
## II.4.9) RÉPÉTITEUR DE POSITION AU(X) PALIER(S) MODÈLE ID30

REPTxx  
**REP**étiteur au  
**niveau xx**  
Adr. 28 à 37

**A programmer si nécessaire.**  
Les codes de signalisation vous  
sont fournis avec les afficheurs.



**ID 30**



**MONTAGE EN FOND DE BOÎTE  
OU  
MONTAGE EN FACE AVANT**

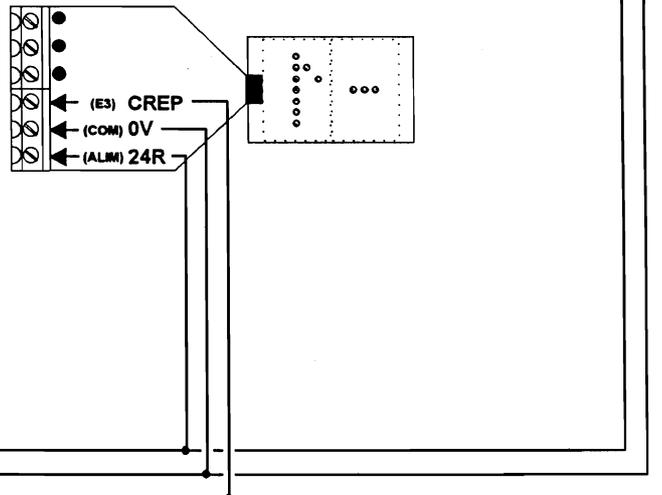
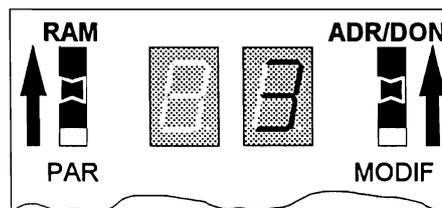


Figure 13 Connexion du répéteur de position au(x) palier(s) modèle ID 30

POSLOG  
**POS**ition  
**LOG**ique de  
**l'appareil**  
Adr. 24



Ex : La cabine est au 1er étage, l'afficheur de la cabine  
indiquera 1 alors que la PosLog indiquera 3.

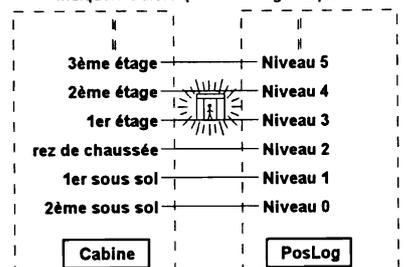
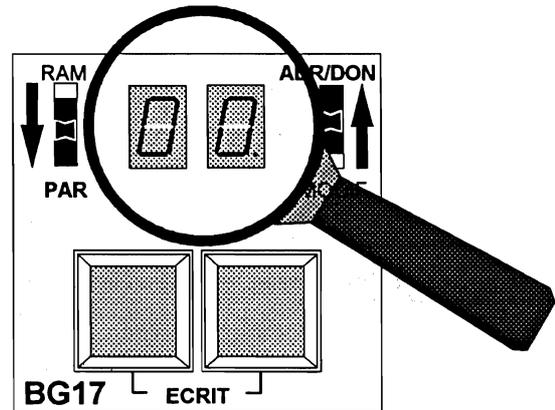


Figure 14 Visualisation de la « Position logique »

## II.4.10) RÉPÉTITEUR DE POSITION AU(X) PALIER(S) MODÈLE ID 50-1

REPTxx  
**REP**étiteur au  
**niveau xx**  
Adr. 28 à 37

A programmer **si nécessaire**.  
Les codes de signalisation vous  
sont fournis avec les afficheurs.



### ID 50-1

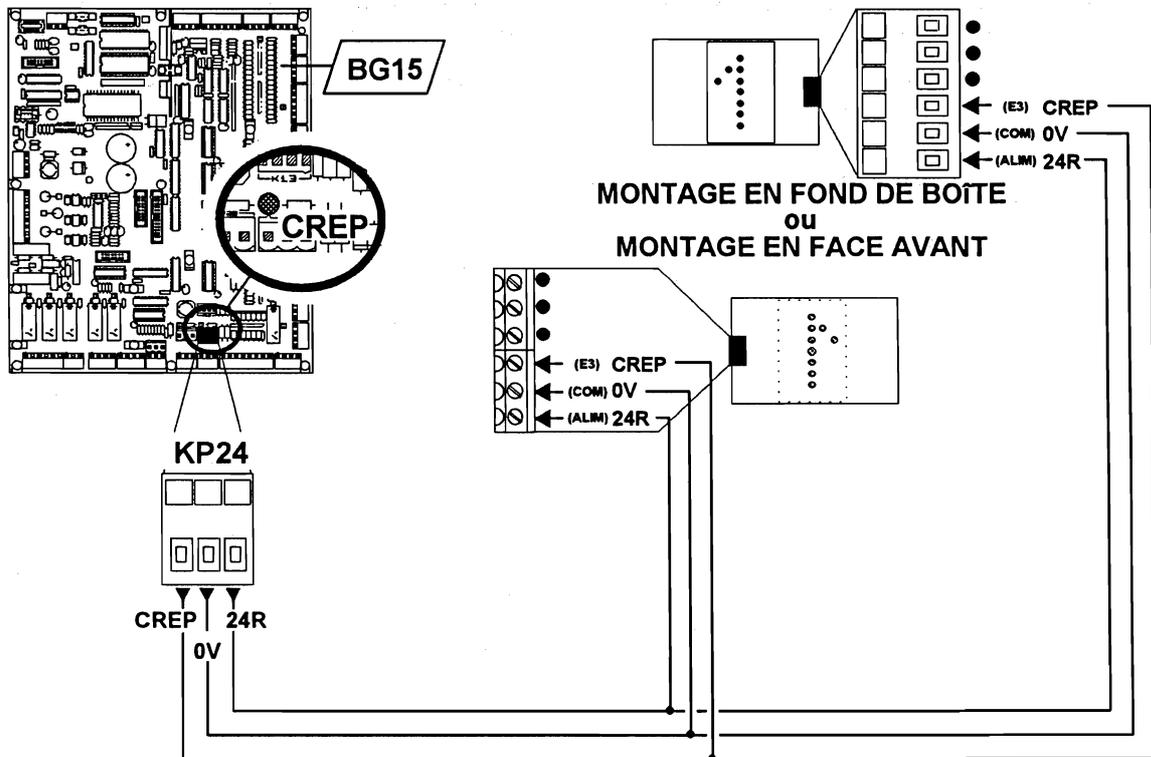
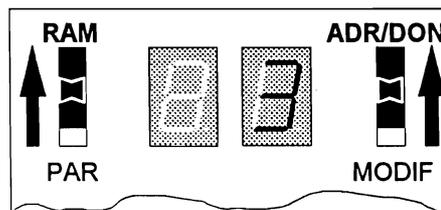


Figure 15 Connexion du répéteur de position au(x) palier(s) modèle ID 50 1 DIGIT

POSLOG  
**POS**ition  
**LOG**ique de  
**l'appareil**  
Adr. 24



Ex : La cabine est au 1er étage, l'afficheur de la cabine  
indiquera 1 alors que la PosLog indiquera 3.

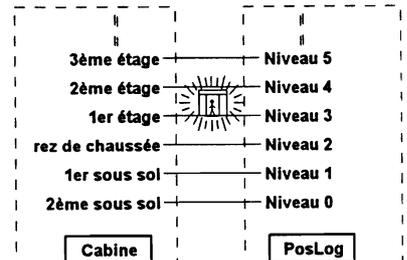


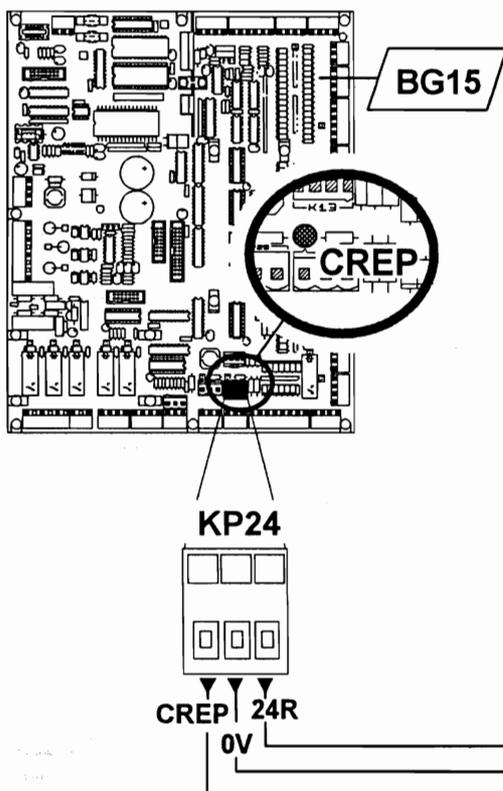
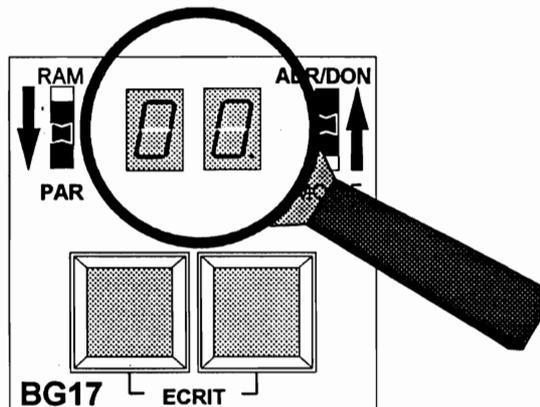
Figure 16 Visualisation de la « Position logique »

## II.4.11) RÉPÉTITEUR DE POSITION AU(X) PALIER(S) MODÈLE ID 50

### REPTxx REPétiteur au niveau xx

Adr. 28 à 37

**A programmer si nécessaire.**  
Les codes de signalisation vous  
sont fournis avec les afficheurs.



### ID 50

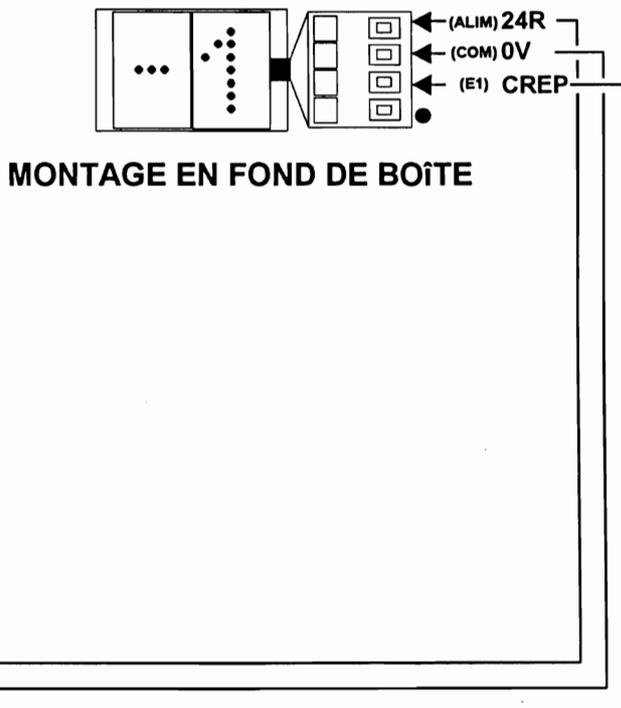
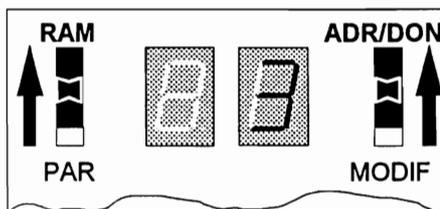


Figure 17 Connexion du répéteur de position au(x) palier(s) modèle ID 50 2 DIGITS

### POSLOG POSition LOGique de l'appareil Adr. 24



Ex : La cabine est au 1er étage, l'afficheur de la cabine  
indiquera 1 alors que la PosLog indiquera 3.

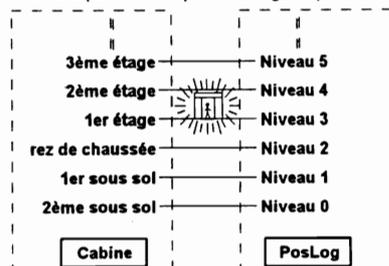
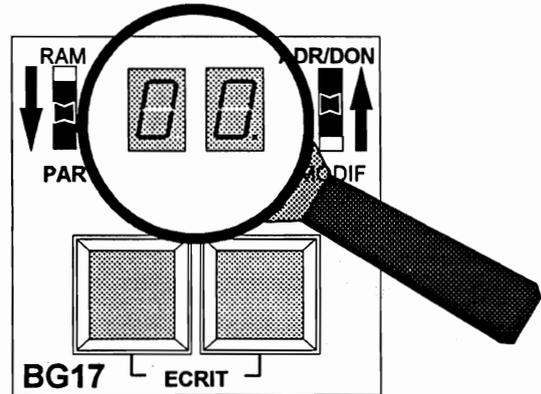


Figure 18 Visualisation de la « Position logique »

## II.4.12) RÉPÉTITEUR DE POSITION ET FLÈCHES AU(X) PALIER(S) MODÈLE IDFL 30/50

REPTxx  
**REP**étiteur au  
**niveau xx**  
Adr. 28 à 37

A programmer si nécessaire.  
Les codes de signalisation vous  
sont fournis avec les afficheurs.



### IDFL 30 / 50

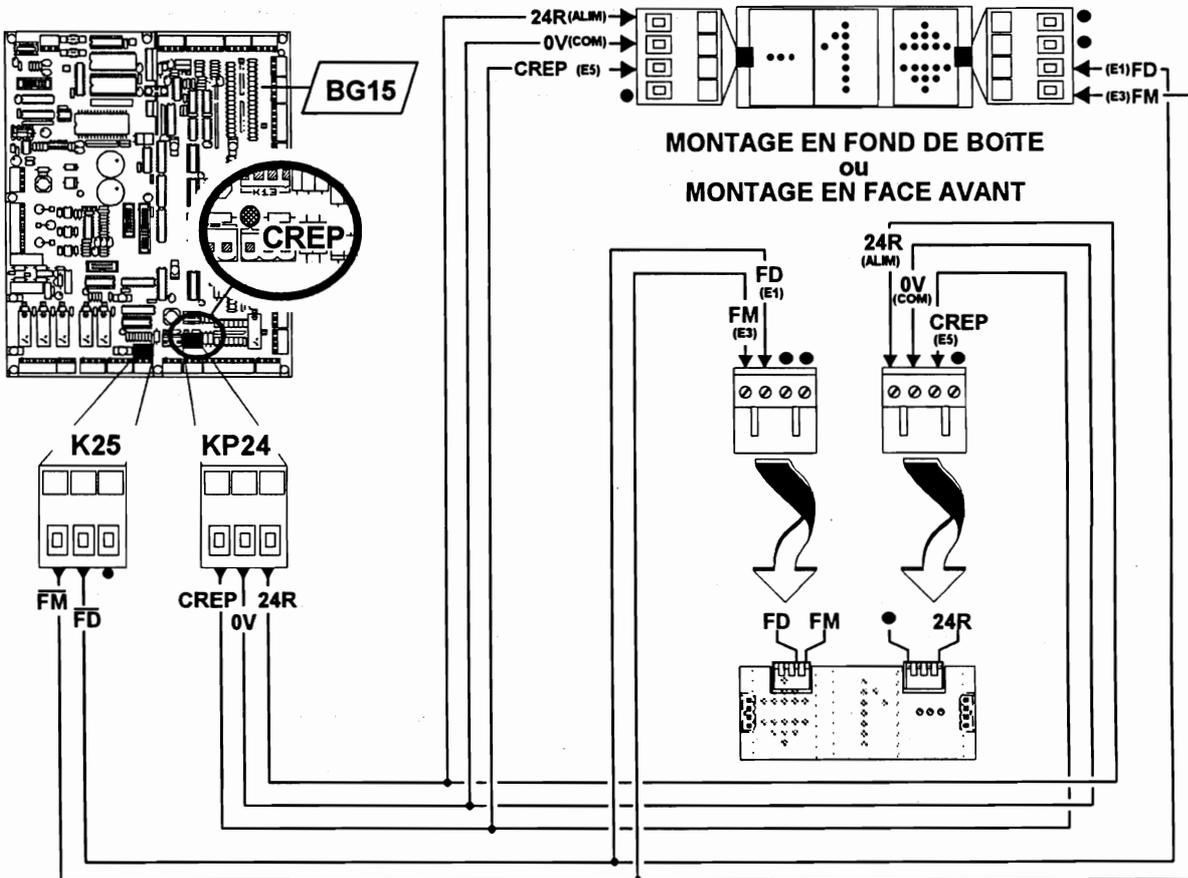
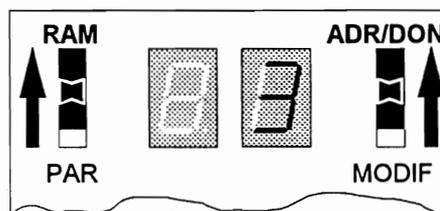


Figure 19 Connexion du répéteur de position au(x) palier(s) modèle IDFL 30/50

POSLOG  
**POS**ition  
**LOG**ique de  
**l'appareil**  
Adr. 24



Ex : La cabine est au 1er étage, l'afficheur de la cabine indiquera 1 alors que la PosLog indiquera 3.

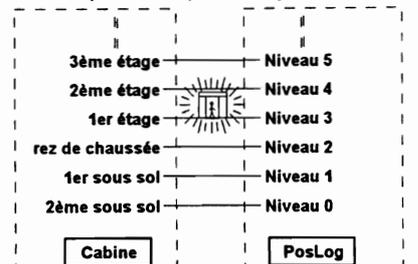


Figure 20 Visualisation de la « Position logique »

## II.4.13) FEUILLE DE PROGRAMMATION STANDARD

Niveaux	Adresses associées
15	37
14	36
13	35
12	34
11	33
10	32
9	31
8	30
7	2F
6	2E
5	2d
4	2C
3	2b
2	2A
1	29
0	28

Caractère à afficher sur l'indicateur	Code de programmation associé
0	00
1	01
2	02
3	03
4	04
5	05
6	06
7	07
8	08
9	09
10	0A
11	0b
12	0C

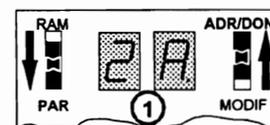
Caractère à afficher sur l'indicateur	Code de programmation associé
13	0d
14	0E
15	0F
16	10
17	11
18	12
19	13
-0	14
-1	15
-2	16
-3	17
-4	18
-5	19

Caractère à afficher sur l'indicateur	Code de programmation associé
ES	1A
RJ	1b
RC	1C
RH	1d
RB	1E
SS	1F
P0	20
P1	21
P2	22
P3	23
RS	24
ME	25

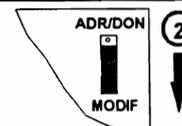
### Exemple : CONFIGURATION D'UNE INSTALLATION 8 NIVEAUX DONT 2 SOUS-SOL.

Si au Niveau 2 - Rez de chaussée (Adresse 2A), on désire afficher « RC », il suffit de programmer 1C au niveau du paramètre adresse 2A (REPTxx : REPÉtiteur au niveau xx).

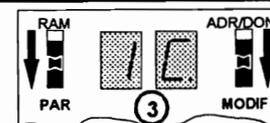
- ❶ Sélectionner l'adresse 2A correspondant au niveau 2 à l'aide des boutons poussoirs



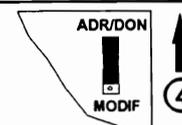
- ❷ 1 seconde après, une valeur s'affiche, si cette valeur vous convient (à savoir dans notre exemple 1C) ne changer rien sinon basculer l'interrupteur ADR/DON - MODIF sur MODIF



- ❸ Modifier cette valeur de façon à obtenir 1C afin d'afficher « RC » au niveau 2. Valider la nouvelle valeur par pression simultanée des boutons poussoirs.



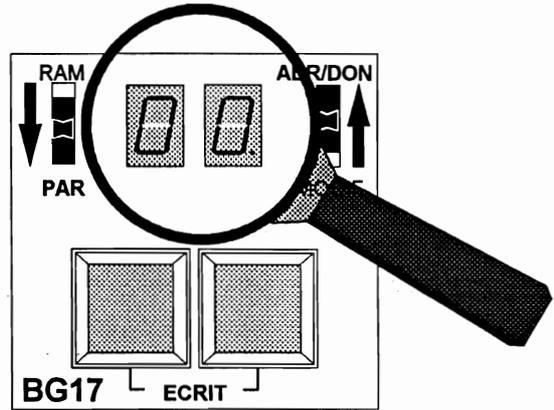
- ❹ Rebasculer l'interrupteur ADR/DON - MODIF sur ADR/DON. La nouvelle donnée est mémorisée.



## II.4.14) RÉPÉTITEUR DE POSITION ET FLÈCHES A MESSAGE DÉFILANT AU(X) PALIER(S) MODÈLE IDFL 30/50 MD

REPTxx  
**REP**étiteur au  
**niveau xx**  
 Adr. 28 à 37

A programmer si nécessaire.  
 Les codes de signalisation vous  
 sont fournis avec les afficheurs.



### IDFL 30 / 50 MD

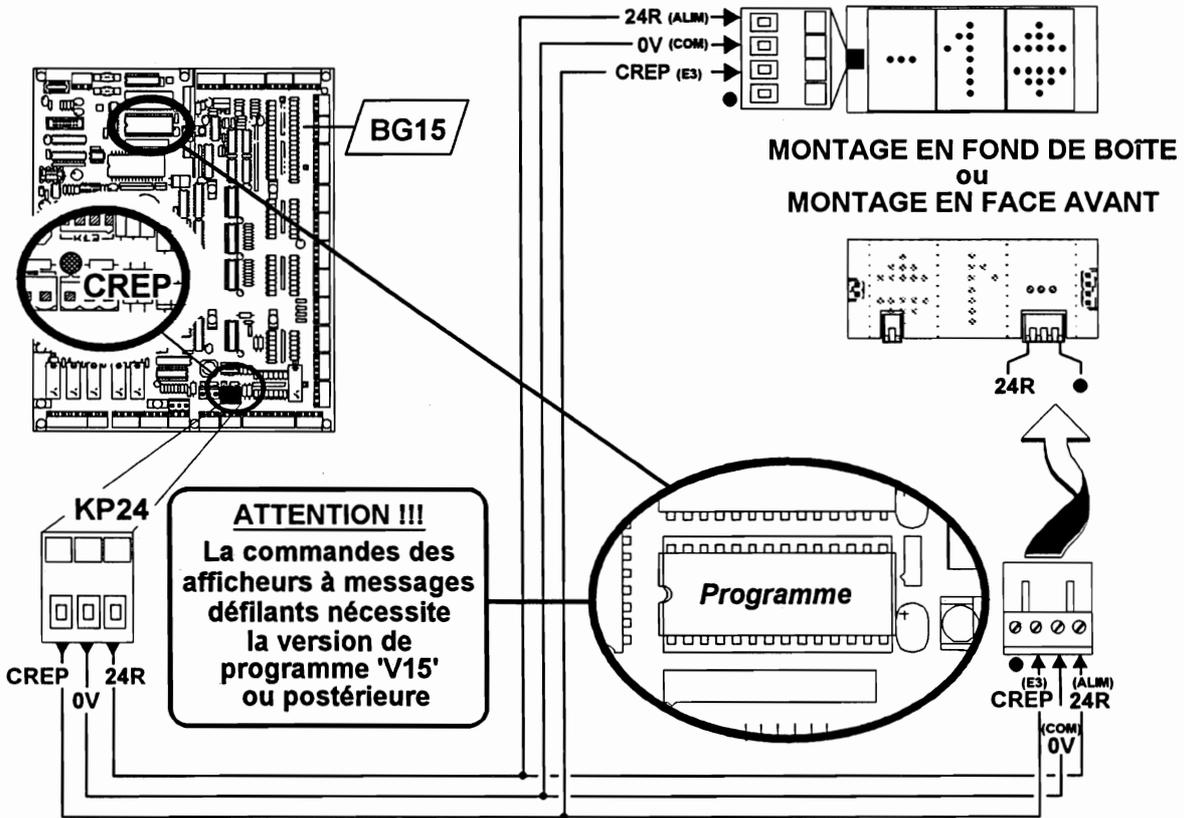
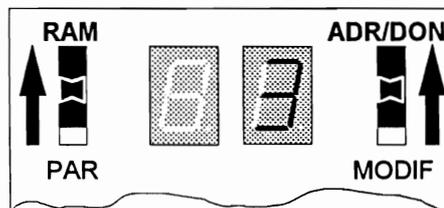


Figure 21 Connexion du répéteur de position au(x) palier(s) modèle IDFL 30/50 MD

POSLOG  
**POSITION**  
**LOGIQUE** de  
**l'appareil**  
 ADR. 24



Ex : La cabine est au 1er étage, l'afficheur de la cabine indiquera 1 alors que la PosLog indiquera 3.

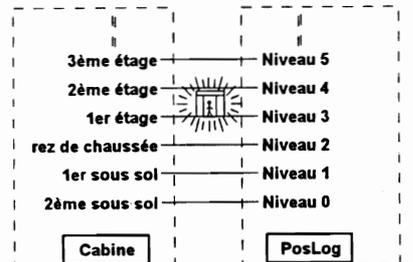


Figure 22 Visualisation de la « Position logique »

## **II.4.15) FEUILLE DE PROGRAMMATION DES AFFICHEURS À MESSAGES DÉFILANTS**

*VOIR DOCUMENT JOINT AVEC LES AFFICHEURS*

## II.4.16) FLÈCHES DE SENS AUX PALIERS MODÈLE FL30 / 50

**FLCLIG**  
**FLèches**  
**CLIGnotantes ?**  
Adr. 08  
Bât. 5

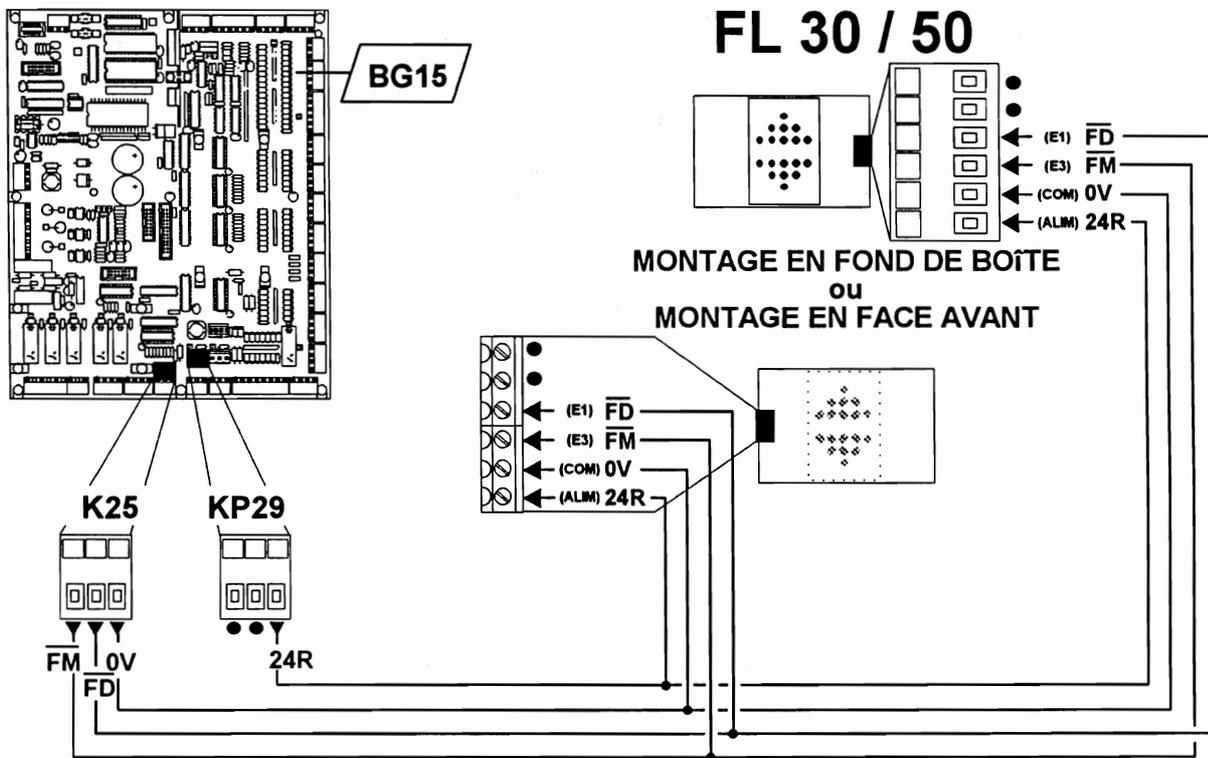
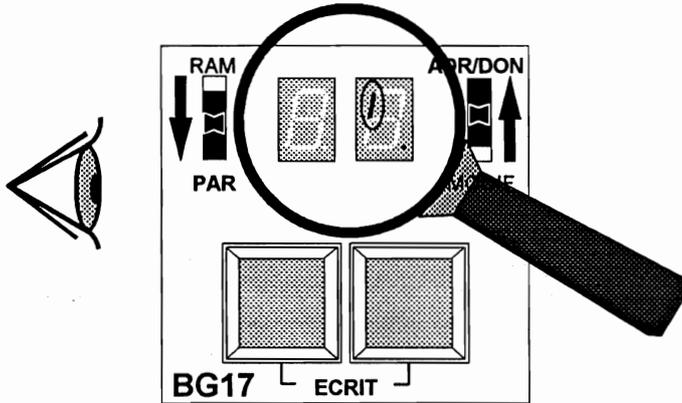


Figure 23 Connexion des flèches de sens aux paliers modèle FL30 / 50

**FM & FD**  
**Flèche Montée**  
**& Flèche Descente**  
Adr. 15  
Bât. 4 et 5

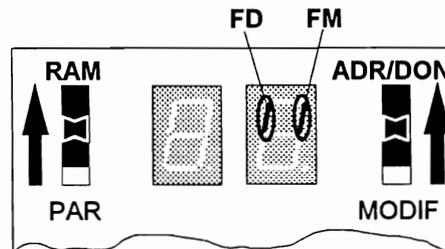
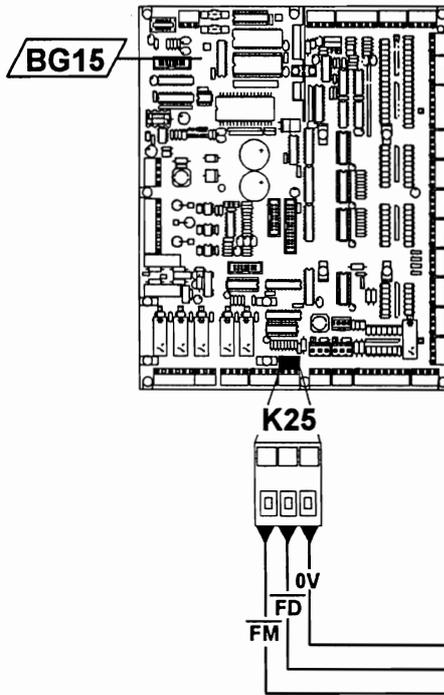
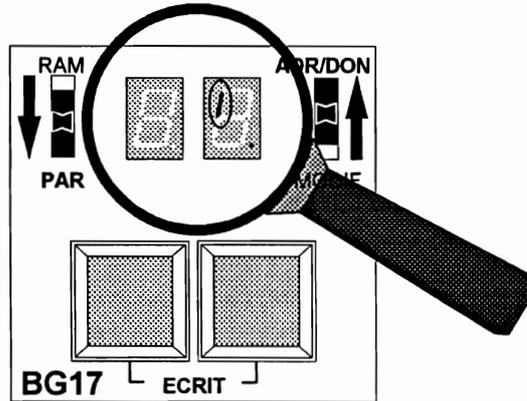


Figure 24 Visualisation de l'état des flèches de sens aux paliers modèle FL30 / 50

**II.4.17) FLÈCHES DE SENS AUX PALIERS  
MODÈLE AVEC AMPOULES DE PUISSANCE  
INFÉRIEURE À 1,2 W (TOTAL 2,4 W MAXI)**

FLCLIG  
**FLèches**  
**CLIGNotantes ?**  
Adr. 08  
Bât. 5



**ATTENTION !!!**  
Voyants 24 V  
**2,4 W max.**  
PAR SENS  
Tenir compte des  
éventuelles flèches  
en cabine

En cas de dépassement de  
la puissance maximale  
admissible (2,4 W)  
Raccorder 1 Boîtier P217  
**PAR SENS**  
(voir feuille 2/2)

Figure 25 Connexion des flèches de sens aux paliers

FM & FD  
**Flèche Montée**  
**& Flèche Descente**  
Adr. 15  
Bât. 4 et 5

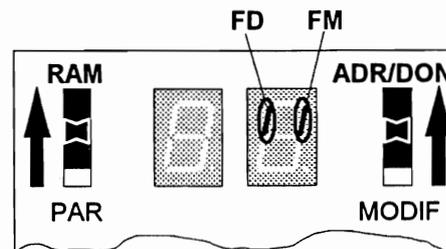
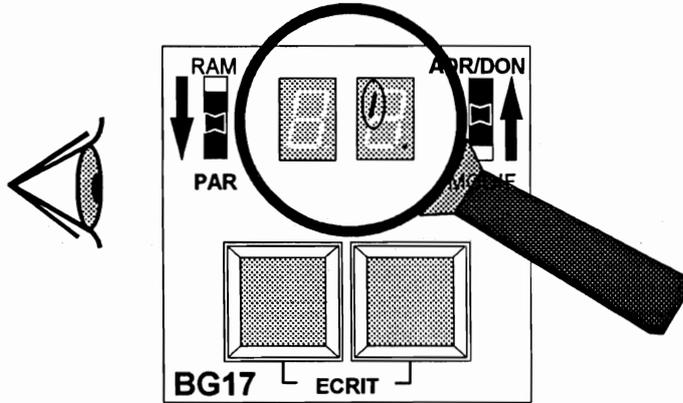


Figure 26 Visualisation de l'état des flèches de sens aux paliers - Puissance inférieure 1,2 W

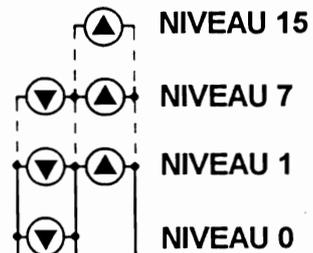
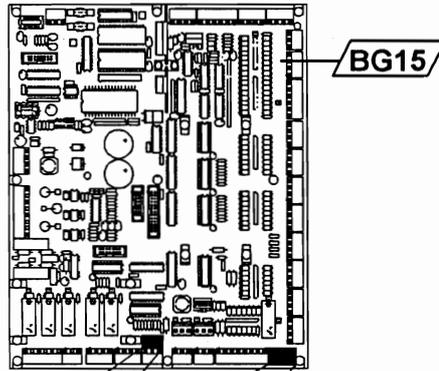
**II.4.18) FLÈCHES DE SENS AUX PALIERS  
MODÈLE AVEC AMPOULES DE PUISSANCE  
SUPÉRIEURE À 1,2 W (TOTAL 2,4 W MAXI)**

**FLCLIG  
FLèches  
CLIGNotantes ?**  
Adr. 08  
Bât. 5



**ATTENTION !!!**  
Voyants 24 V  
**2,4 W max.**  
PAR SENS  
Tenir compte des  
éventuelles flèches  
en cabine

En cas de dépassement de  
la puissance maximale  
admissible (2,4 W)  
Tenir compte du schéma  
de raccordement ci-dessous  
(voir aussi feuille 1/2)



LES BORNES 2 ET 1  
SONT INTERCONNECTÉES  
SUR LE CIRCUIT IMPRIME  
DU BOITIER P217

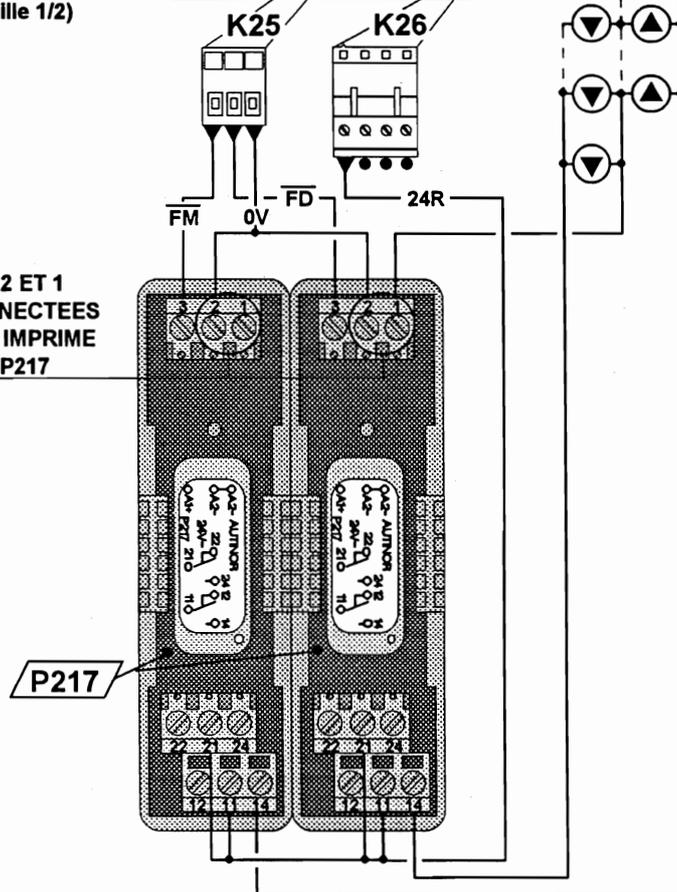
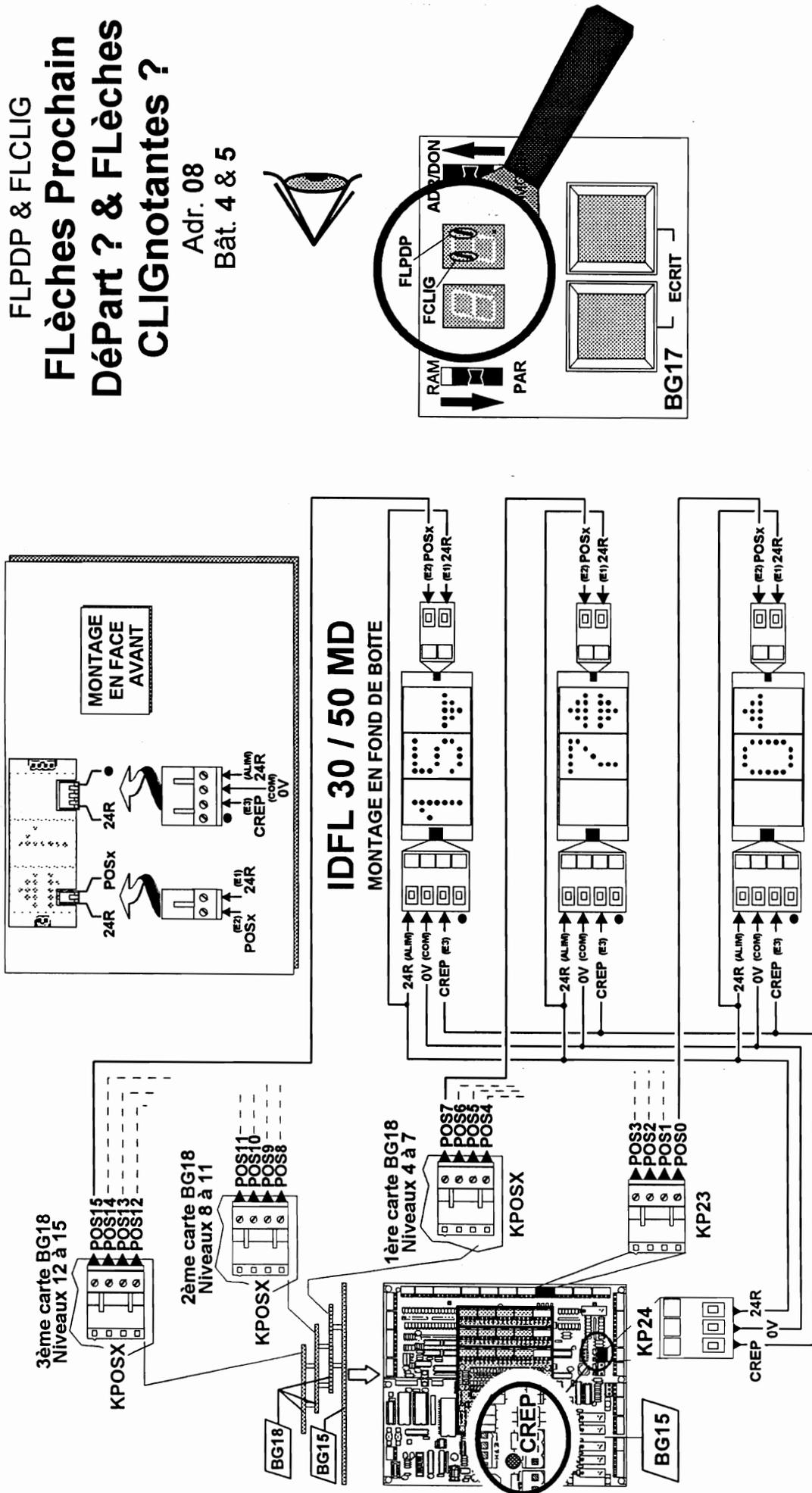


Figure 27 Connexion des flèches de sens aux paliers - Puissance supérieure 1,2 W

# II.4.19) FLÈCHES PROCHAIN DÉPART AVEC AFFICHEUR À MESSAGES DÉFILANTS TYPE IDFL 30/50 MD (1/3)



FLDP & FLCLIG  
**FLèches Prochain  
 Départ ? & Flèches  
 CLIGNotantes ?**

Adr. 08  
 Bât. 4 & 5

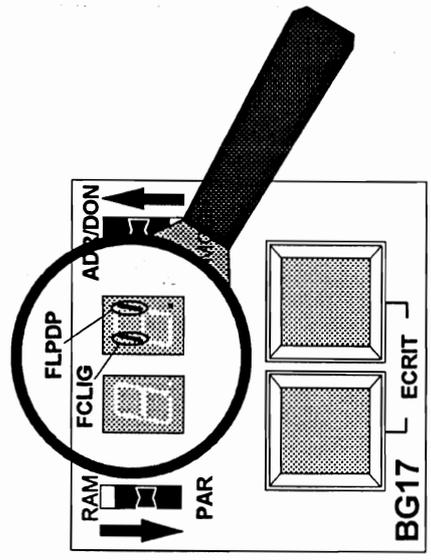
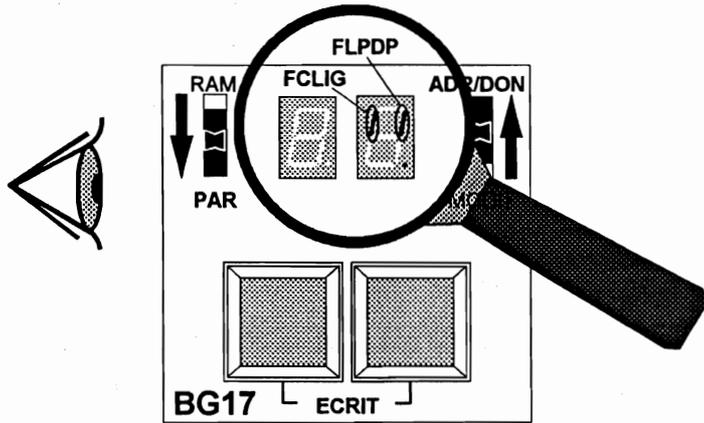


Figure 28 Connexion des flèches prochain départ avec afficheur à messages défilants aux paliers

**FLÈCHES PROCHAIN DÉPART AVEC AMPOULES (2/3)**

**FLPDP & FLCLIG  
Flèches Prochain  
Départ ? &  
Flèches  
CLIGNotantes ?**

Adr. 08  
Bât. 4 & 5



**ATTENTION !**  
100 mA par sorties de positionnement  
POS x, tenir compte de tous les  
éléments raccordés à ces sorties.  
(Gong sélectif, Flèches prochain départ, etc ...)

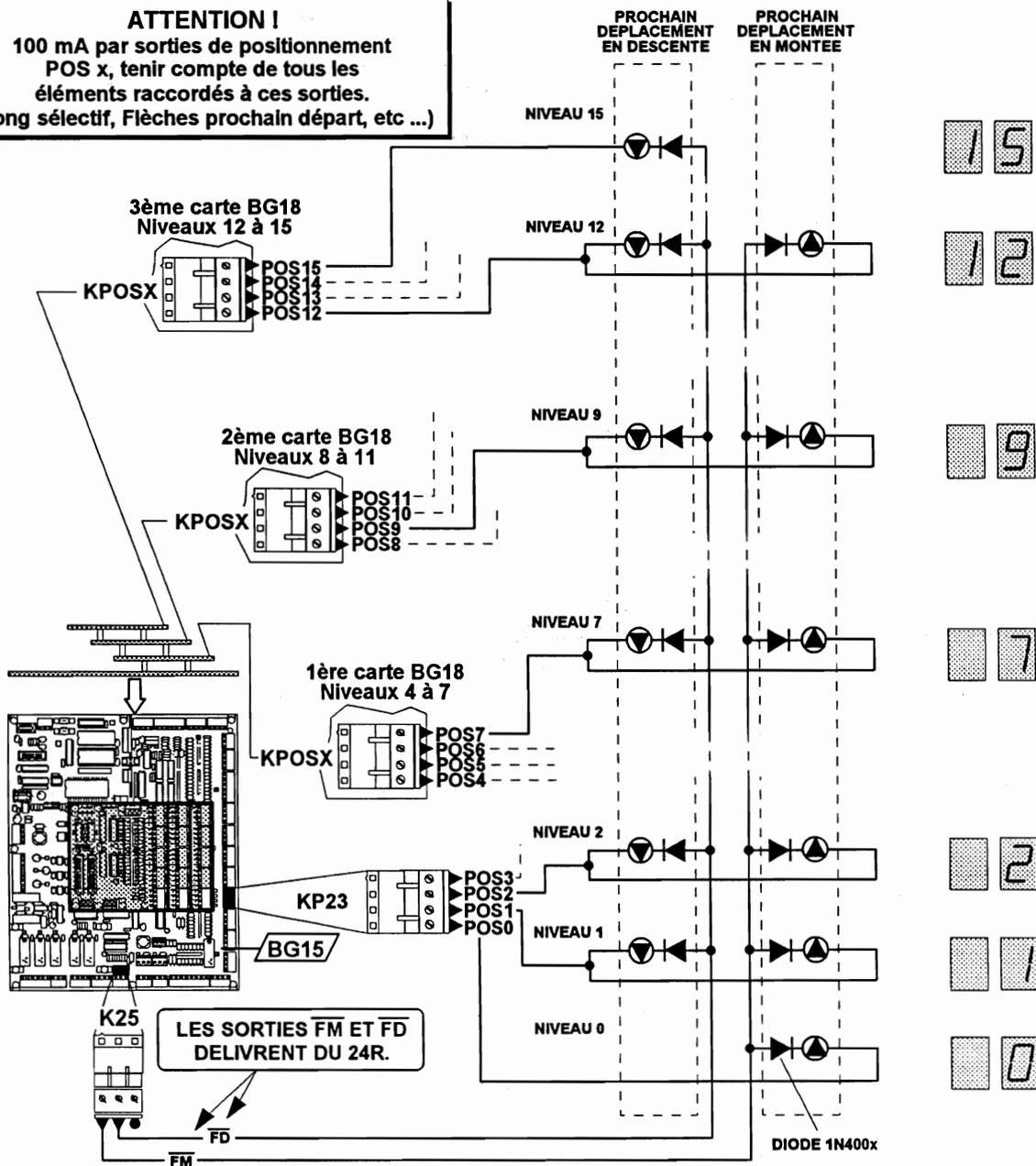


Figure 29 Connexion des flèches prochain départ aux paliers

## FLÈCHES PROCHAIN DÉPART (3/3)

FM & FD  
**Flèche Montée  
 & Flèche Descente**  
 Adr. 15  
 Bât. 4 et 5

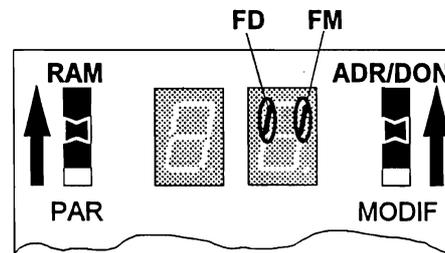


Figure 30 Visualisation de l'état des flèches de sens aux paliers

POS0-7  
**sorties de  
 POSitionnement**  
 Adr. 1F  
 Bât. 0 à 7

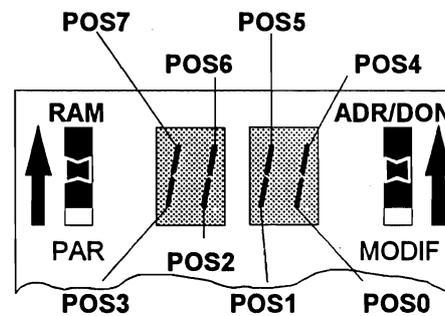


Figure 31 Visualisation de l'état des sorties de positionnement niveaux 0 à 7

POS8-15  
**sorties de  
 POSitionnement**  
 Adr. 20  
 Bât. 0 à 7

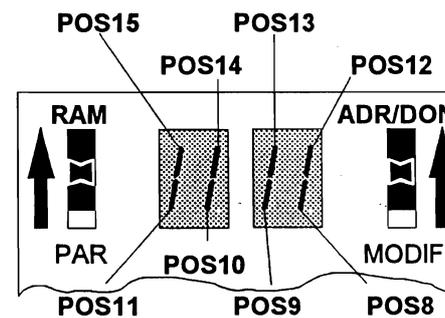
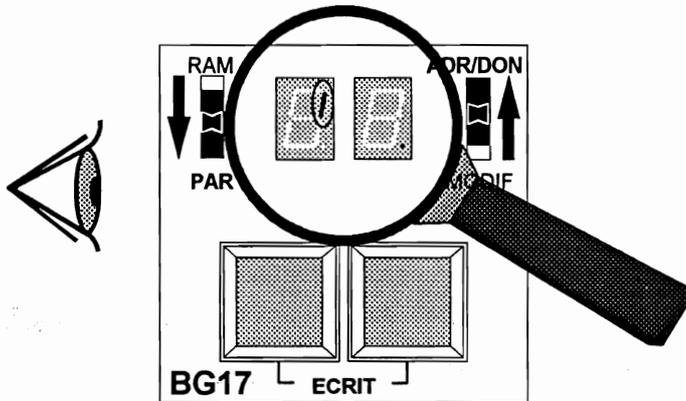


Figure 32 Visualisation de l'état des sorties de positionnement niveaux 8 à 15

## II.4.20) GONG SÉLECTIF AUX PALIERS (1/2)

GongAr  
**GONG à l'ARrêt ?**  
 Adr. 09  
 Bât. 7



**ATTENTION !**  
 100 mA par sorties de positionnement  
 POS x, tenir compte de tous les  
 éléments raccordés à ces sorties.  
 (Gong sélectif, Flèches prochain départ, etc ...)

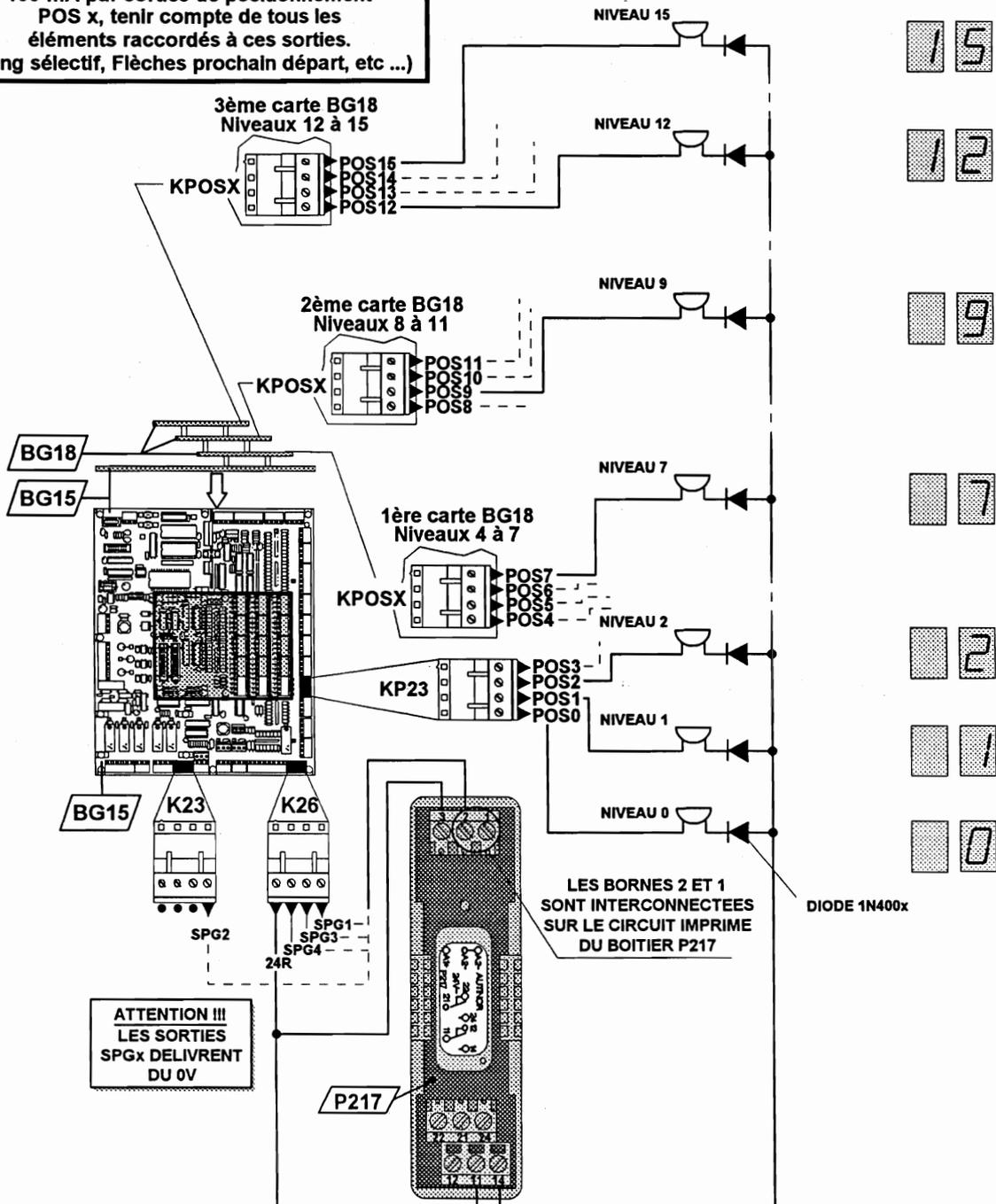


Figure 33 Signalisation par « gong » sélectif aux paliers

# GONG SÉLECTIF AUX PALIERS (2/2)

GONGx  
**GONG sur**  
**SPGx**  
Adr. 79  
Bât. 0 à 3

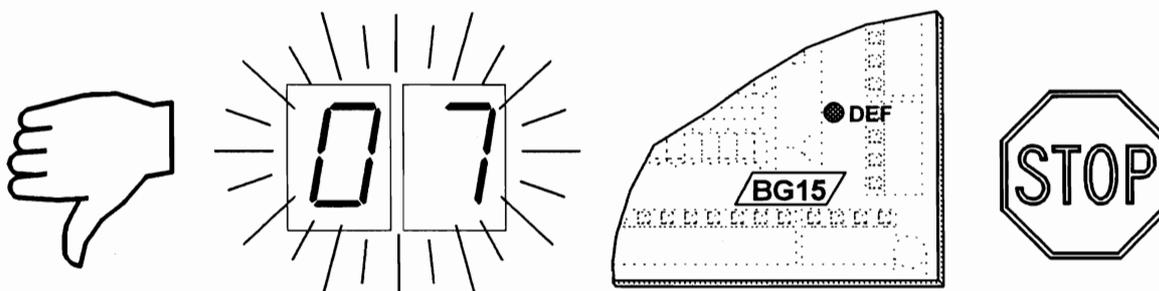
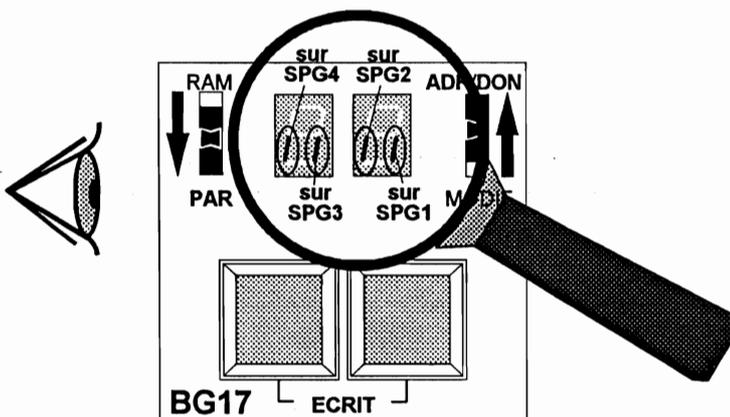


Figure 34 Conséquences d'une erreur de paramétrage des sorties SPG1, SPG2, SPG3 et SPG4 (plusieurs fonctions à la même sortie physique)

**II.4.21) VOYANT HORS SERVICE AU(X) PALIER(S) (1/2)**

VHS  
**Voyant Hors Service**  
**sur SPGx**  
 Adr. 79  
 Bât. 4 à 7

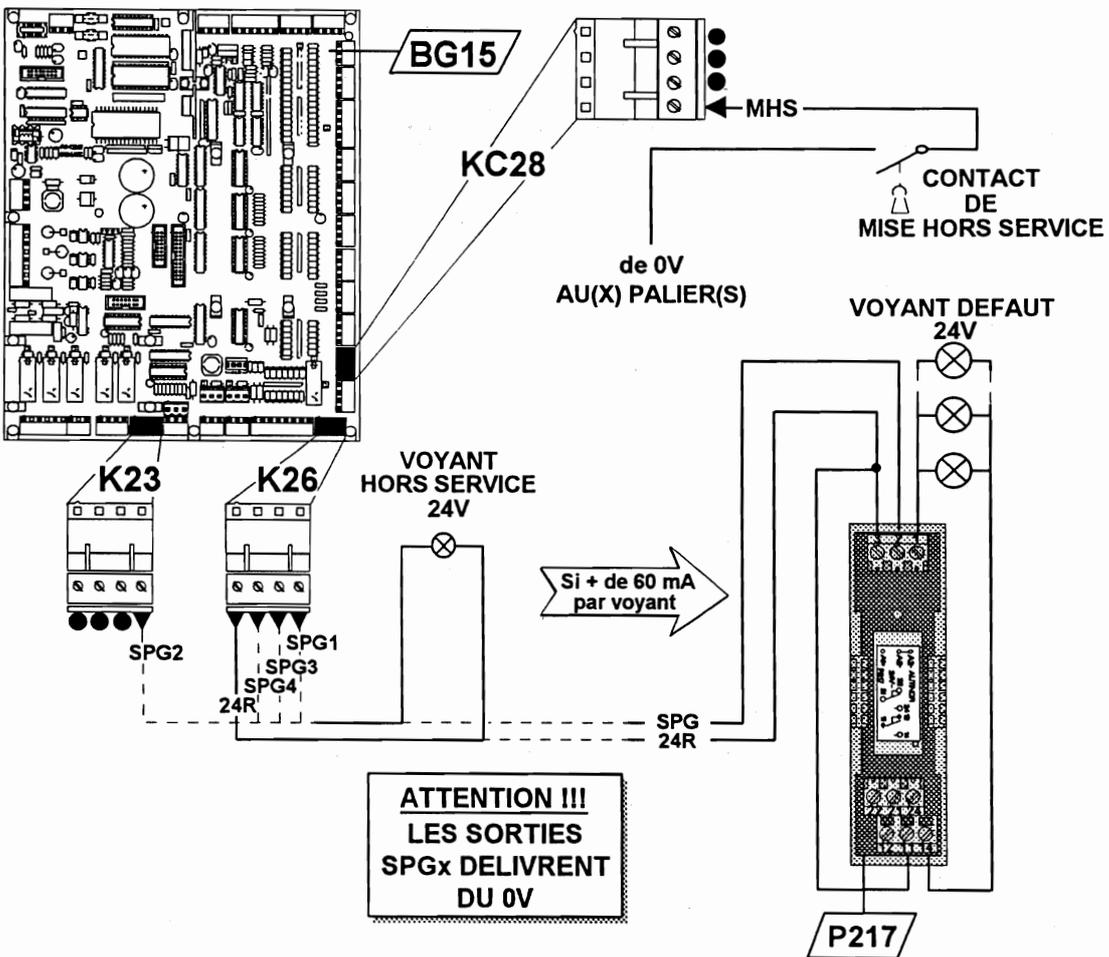
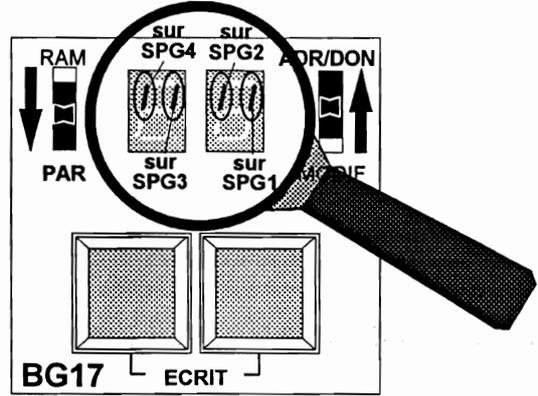


Figure 35 Connexion du contact et du voyant de « Mise hors service »

VHS  
**Voyant hors**  
**service**  
 Adr. 15  
 Bât. 1

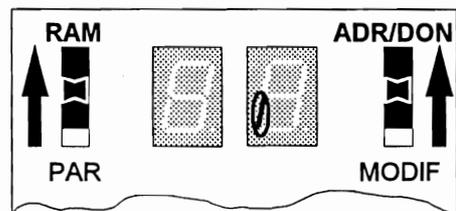


Figure 36 Visualisation de l'état du voyant hors service

**VOYANT HORS SERVICE AU(X) PALIER(S) (2/2)**

NIVMHS  
**NIVeau de Mise  
 Hors Service**  
 Adr. 43

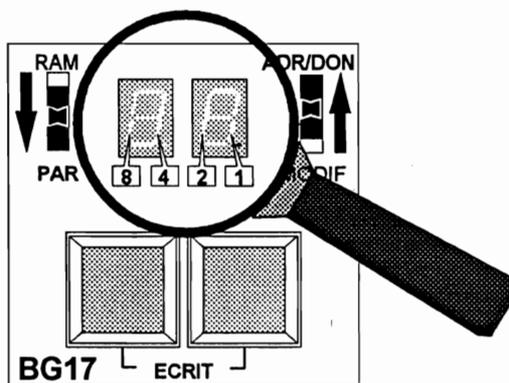


Figure 37 Choix du niveau de mise hors service (en mode hexadécimal)

MHS  
**Mise hors service**  
 Adr. 0E  
 Bât. 1

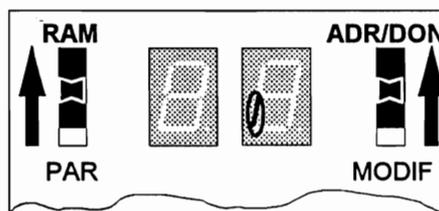


Figure 38 Visualisation de l'état du contact de mise hors service

MHSPF  
**Mise Hors Service  
 Portes Fermées ?**  
 Adr. 09  
 Bât. 2

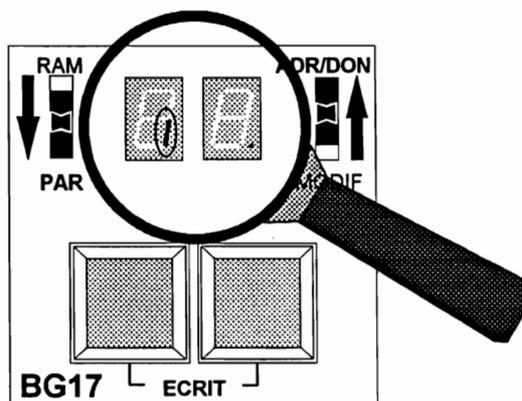


Figure 39 Choix de la mise hors service portes fermées

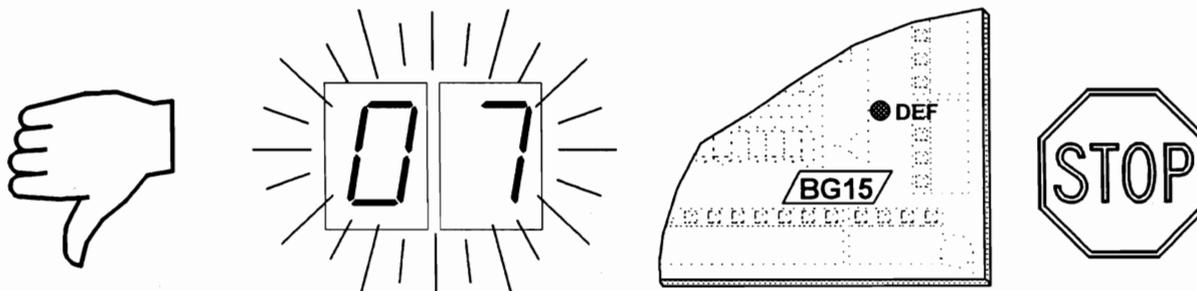


Figure 40 Conséquences d'une erreur de paramétrage des sorties SPG1, SPG2, SPG3 et SPG4 (plusieurs fonctions à la même sortie physique)

**II.4.22) VOYANTS « OCCUPÉ » AUX PALIERS**

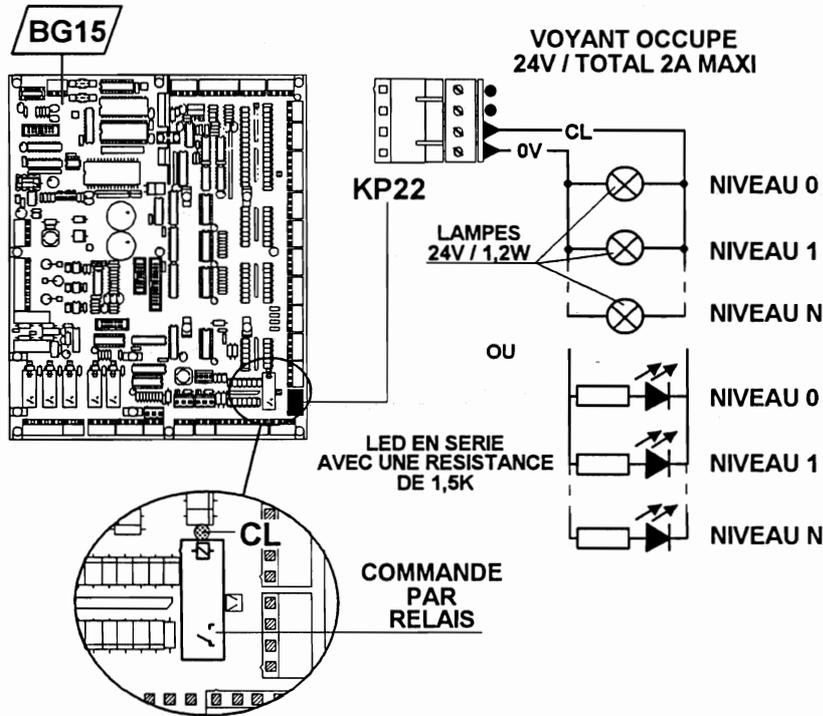


Figure 41 Connexion des voyants « Occupé » aux paliers

CL  
**Signalisation  
 occupé  
 (Clignotant)**  
 Adr. 28  
 Bât. 5

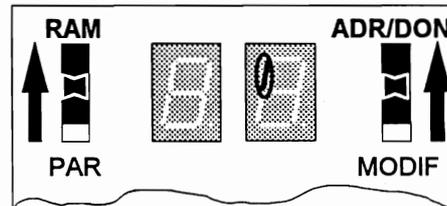


Figure 42 Visualisation de l'état des voyants « Occupé »





# Chapitre II.5)

# INSTALLATION

## &

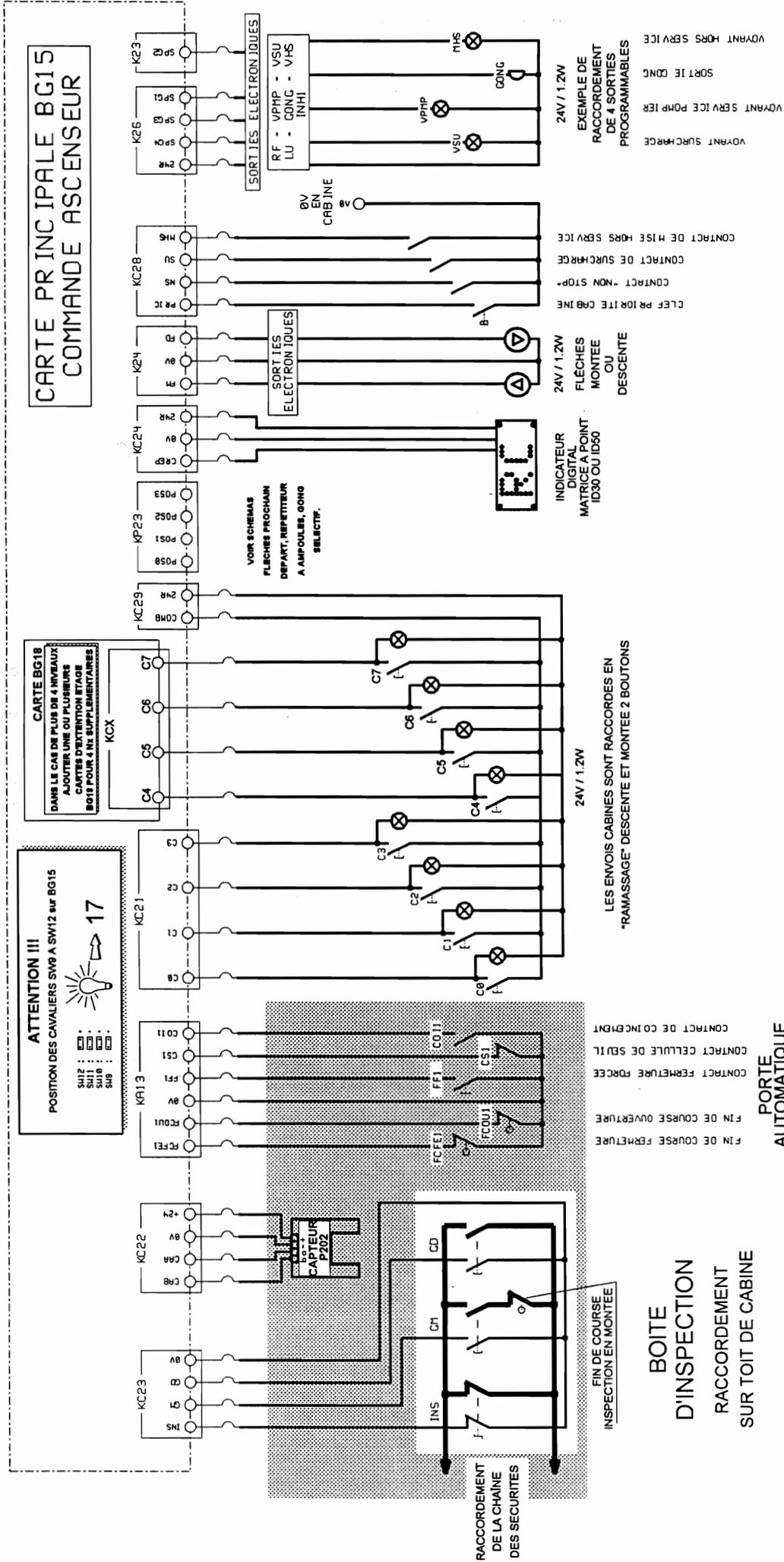
# RACCORDEMENTS

# EN CABINE

<b>II.5.1) Schémas blocs des raccordements cabine .....</b>	<b>100</b>
II.5.2) Boutons d'envoi pour manoeuvre à blocage et collective 1 bouton de 2 à 8 niveaux ..	102
II.5.3) Boutons d'envoi pour manoeuvre 1 ou 2 boutons de 2 à 16 niveaux.....	104
II.5.4) Boutons d'envoi pour double service sélectif .....	106
II.5.5) Les différents dispositifs de comptage :	
Comptage à I.L.S. ....	108
Comptage à écran (P202) .....	110
II.5.6) Bouton d'alarme .....	112
II.5.7) Pontage des sécurités de portes (N62) .....	113
II.5.8) Bouton d'arrêt .....	114
II.5.9) Gong en cabine .....	115
II.5.10) Came mobile de déverrouillage à tension continue .....	118
II.5.11) Raccordement de l'opérateur de porte N°1 à moteur triphasé .....	119
II.5.12) Raccordement de l'opérateur de porte N°2 à moteur triphasé .....	120
II.5.13) Opérateur de porte automatique de cabine commandé par la came .....	121
II.5.14) Raccordement de l'onduleur de porte type OP06 .....	122
II.5.15) Raccordement de l'onduleur de porte type OP11 .....	123
II.5.16) Répétiteur de position (ID30) .....	124
II.5.17) Répétiteur de position (ID50-1) .....	125
II.5.18) Répétiteur de position (ID50) .....	126
II.5.19) Répétiteur de position et flèches (IDFL 30/50) .....	127
II.5.20) Feuille de programmation standard .....	128
II.5.21) Répétiteur de position et flèches à messages défilants (IDFL 30/50 MD) .....	129
II.5.22) Feuille de programmation des afficheurs à messages défilants .....	130
II.5.23) Flèches de sens (FL 30/50) .....	121
II.5.24) Flèches de sens avec ampoules (puissance < 1,2 Watt) .....	132
II.5.25) Flèches de sens avec ampoules (puissance > 1,2 Watt) .....	133
II.5.26) Manoeuvre d'inspection .....	134
II.5.27) Inspection en grande vitesse (IGV) .....	136
II.5.28) Pleine charge (NS « Non Stop ») .....	137
II.5.29) Surcharge de la cabine (Sortie programmable) .....	138
II.5.30) Réservation de la cabine (PRIC) .....	140
II.5.31) Voyant pompier (Sortie programmable) .....	141
II.5.32) Lumière automatique temporisée (Sortie programmable) .....	142
II.5.33) Interphonie cabine .....	144



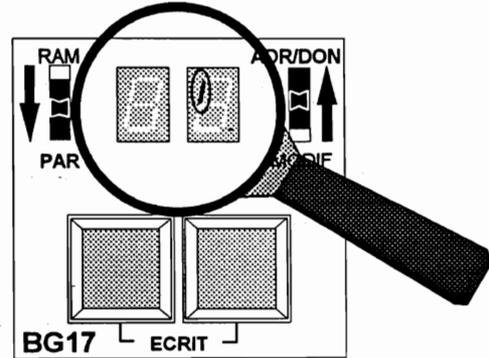
# SCHEMAS BLOCS DES RACCORDEMENTS CABINES EN MANOEUVRE : BLOCAGE AU DELA DE 8 NIVEAUX OU COLLECTIVE 1 OU 2 BOUTONS / PALIER DE 2 A 16 NIVEAUX



## II.5.2) BOUTONS D'ENVOI POUR MANOEUVRE À BLOCAGE OU COLLECTIVE 1 BOUTON DE 2 À 8 NIVEAUX (1/2)

⚠ : Sans positionnement 1 fil par niveau - sans multiplex - sans niveaux sinistrés

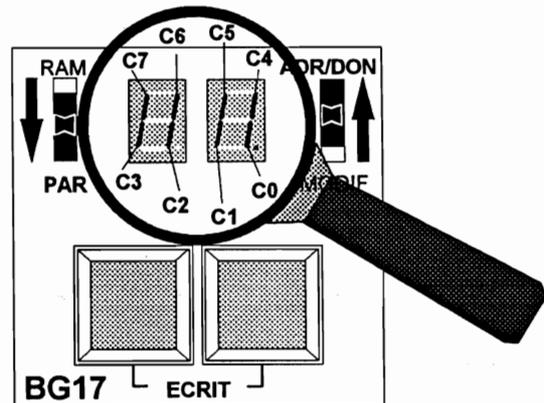
Base 8N  
**BASE 8 Niveaux**  
Adr. 5C  
Bât. 5



### Pour les masques :

Allumer les bâtonnets correspondant aux boutons à activer.

MSQCAB  
**MaSQue des envois**  
« **CABine** »  
Adr. 10  
Bât. 0 à 7



# BOUTONS D'ENVOI POUR MANOEUVRE (2/2) BLOPAGE & COLLECTIVE À 1 BOUTON DE 2 À 8 NIVEAUX

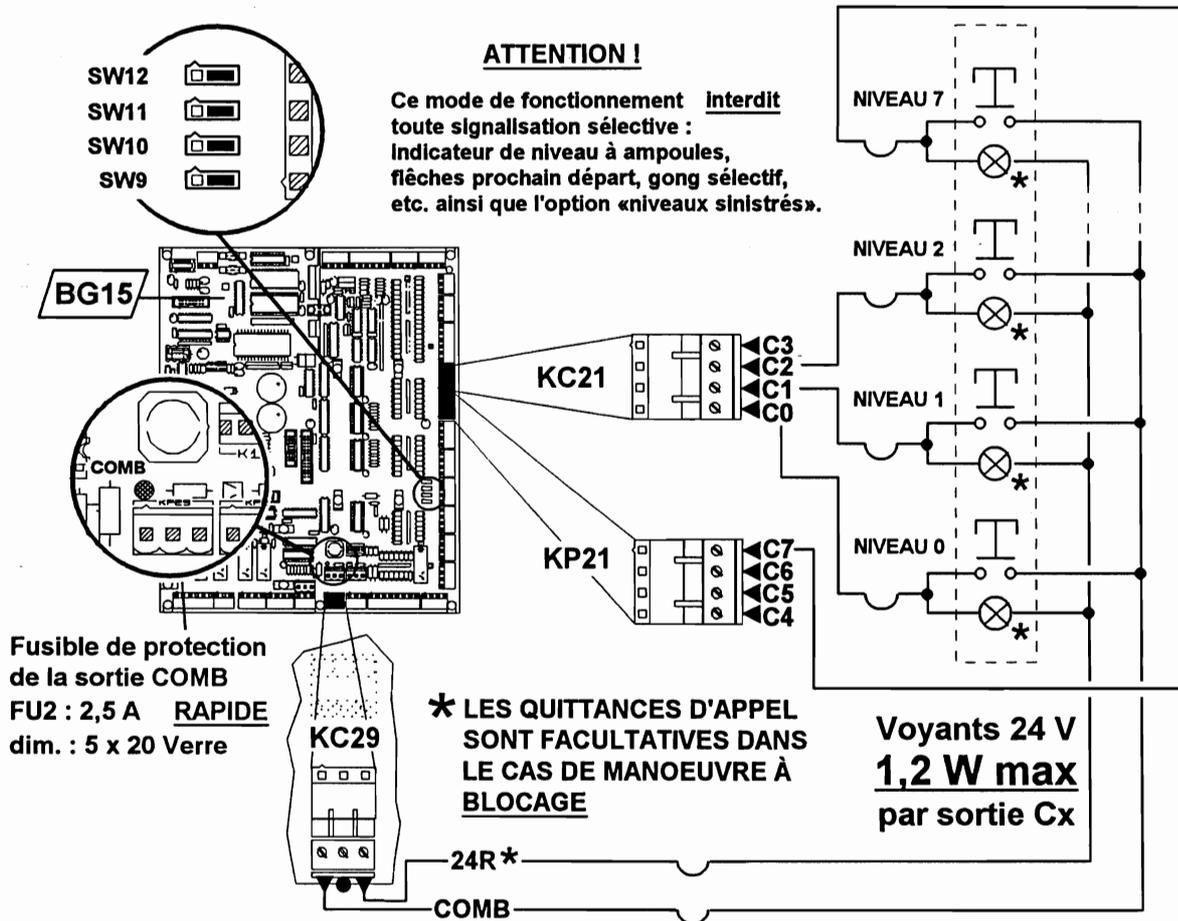


Figure 1 Connexion des boutons d'envoi « cabine »

Cx - ENVCAB  
**ENVois « CABine »**  
Adr. 00  
Bât. 0 à 7

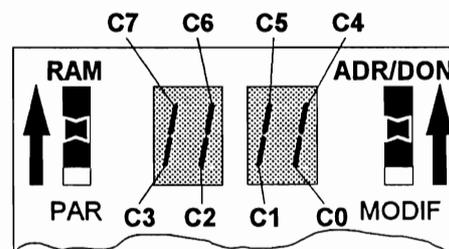
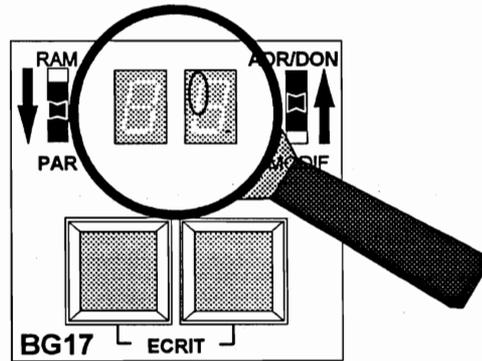


Figure 2 Visualisation de l'état des boutons d'envoi « cabine »

## II.5.3) BOUTONS D'ENVOI POUR MANOEUVRE (1/2) COLLECTIVE À 1 OU 2 BOUTON(S) DE 2 À 16 NIVEAUX

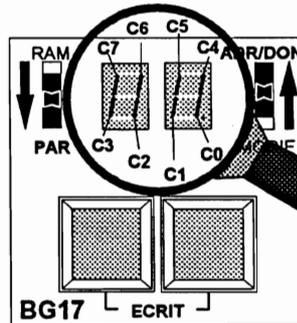
Base 8N  
**BASE 8 Niveaux**  
Adr. 5C  
Bât. 5



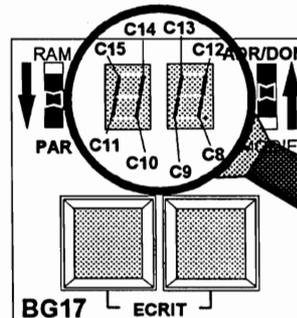
### Pour les masques :

Allumer les bâtonnets correspondant aux boutons à activer.

MSQCAB  
**MaSQue des envois « CABine »**  
Adr. 10  
Bât. 0 à 7



MSQCAB  
**MaSQue des envois « CABine »**  
Adr. 11  
Bât. 0 à 7



# BOUTONS D'ENVOI POUR MANOEUVRE COLLECTIVE À 1 OU 2 BOUTON(S) DE 2 À 16 NIVEAUX (2/2)

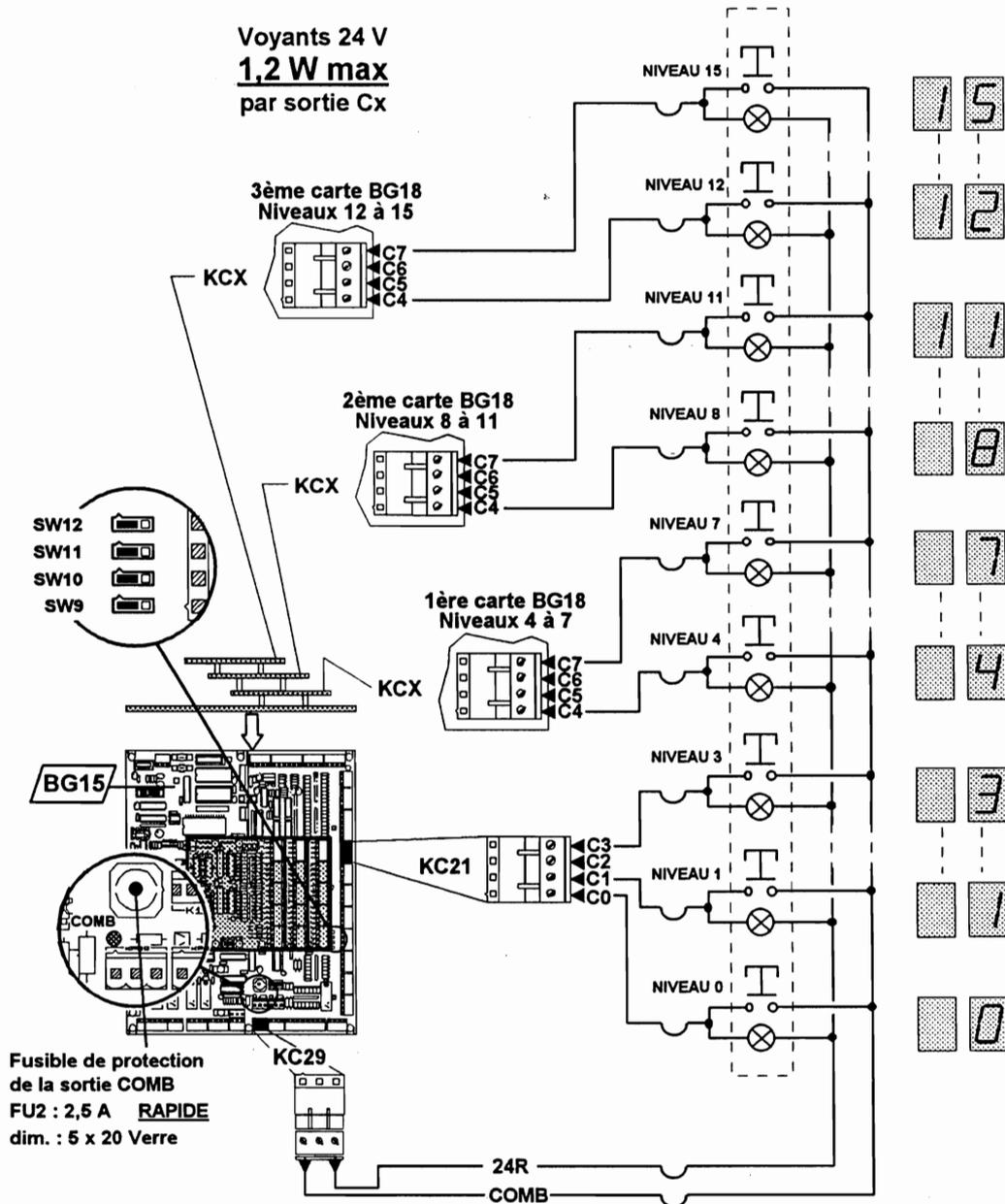
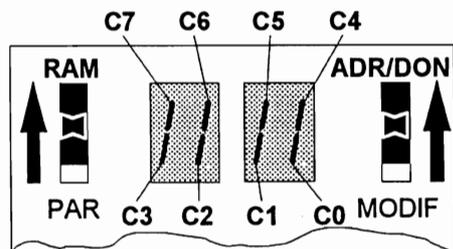


Figure 3 Connexion des boutons d'envoi « cabine »

Cx - ENVCAB  
**ENVois « CABine »**  
Adr. 00  
Bât. 0 à 7



Cx - ENVCAB  
**ENVois « CABine »**  
Adr. 01  
Bât. 0 à 7

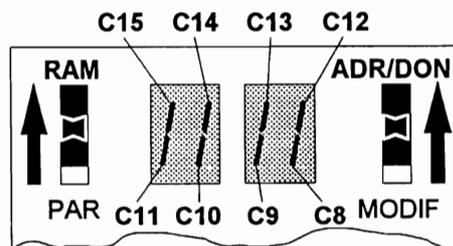


Figure 4 Visualisation de l'état des boutons d'envoi « cabine »

## II.5.4) BOUTONS D'ENVOI POUR DOUBLE SERVICE SÉLECTIF (1/2)

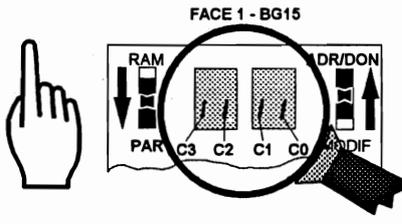
FACE DE SERVICE N°1

FACE DE SERVICE N°2

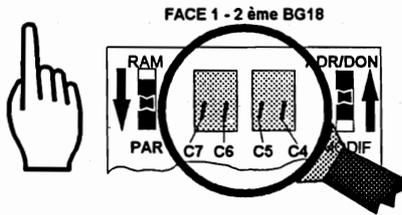
**Pour les masques :**

Allumer les bâtonnets correspondant aux boutons à activer.

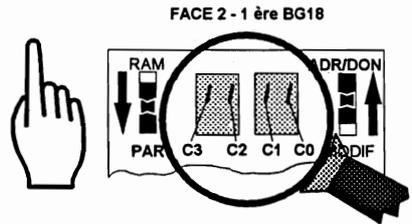
**MSQCAB**  
**MaSQue**  
**des envois**  
**« CABine »**  
Adr. 10  
Bât. 0 à 3



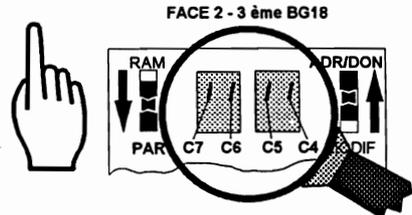
&  
Adr. 11  
Bât. 0 à 3



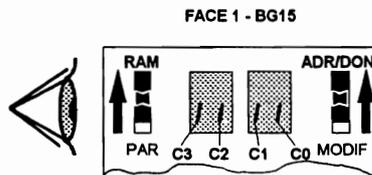
**MSQCAB**  
**MaSQue**  
**des envois**  
**« CABine »**  
Adr. 10  
Bât. 4 à 7



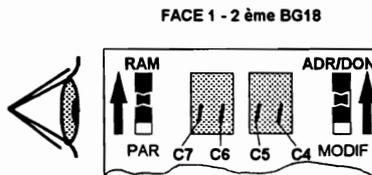
&  
Adr. 11  
Bât. 4 à 7



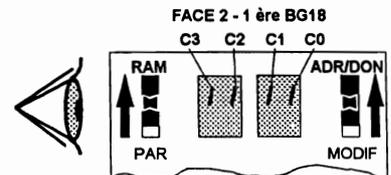
**Cx - ENVCAB**  
**ENVois**  
**« CABine »**  
Adr. 00  
Bât. 0 à 3



&  
Adr. 01  
Bât. 0 à 3



**Cx - ENVCAB**  
**ENVois**  
**« CABine »**  
Adr. 00  
Bât. 4 à 7



&  
Adr. 01  
Bât. 4 à 7

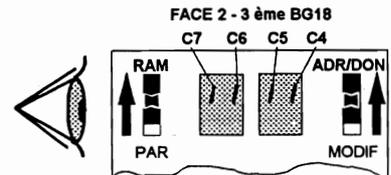
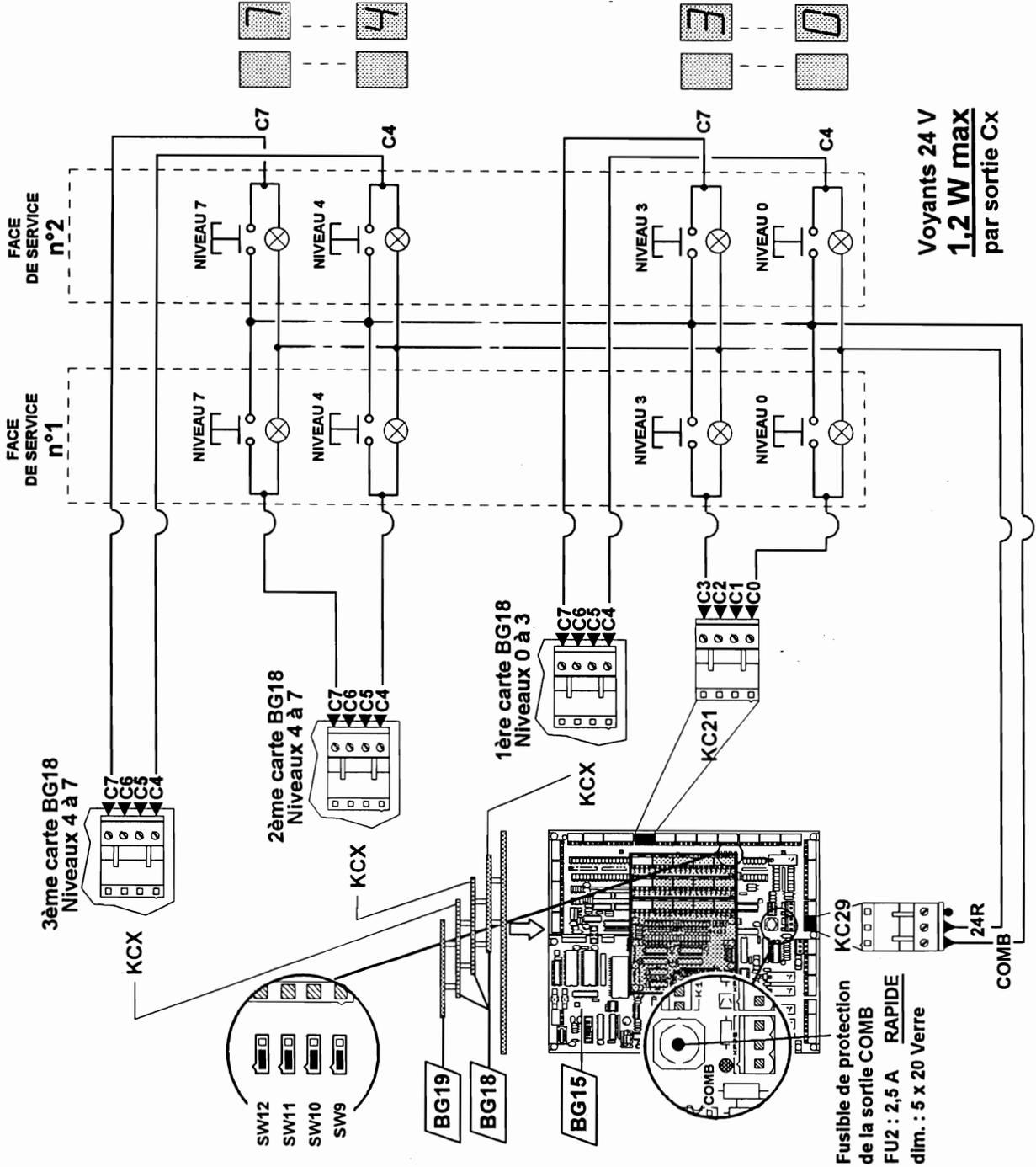
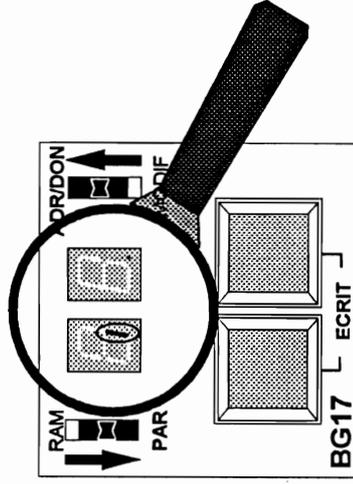


Figure 5 Visualisation des signaux d'envoi « cabine »

**BOUTONS D'ENVOI POUR DOUBLE SERVICE SÉLECTIF (2/2)**

DSEVS  
**Double SERVICE  
Sélectifs ?**

Adr. 02  
Bât. 2



⇨ Figure 6  
Connexion des boutons d'envoi  
pour double service sélectif

Voir aussi page 92 Chapitre II.4.8)  
« Raccordements paliers »

## II.5.5) DISPOSITIF DE COMPTAGE A I.L.S. (1/2)

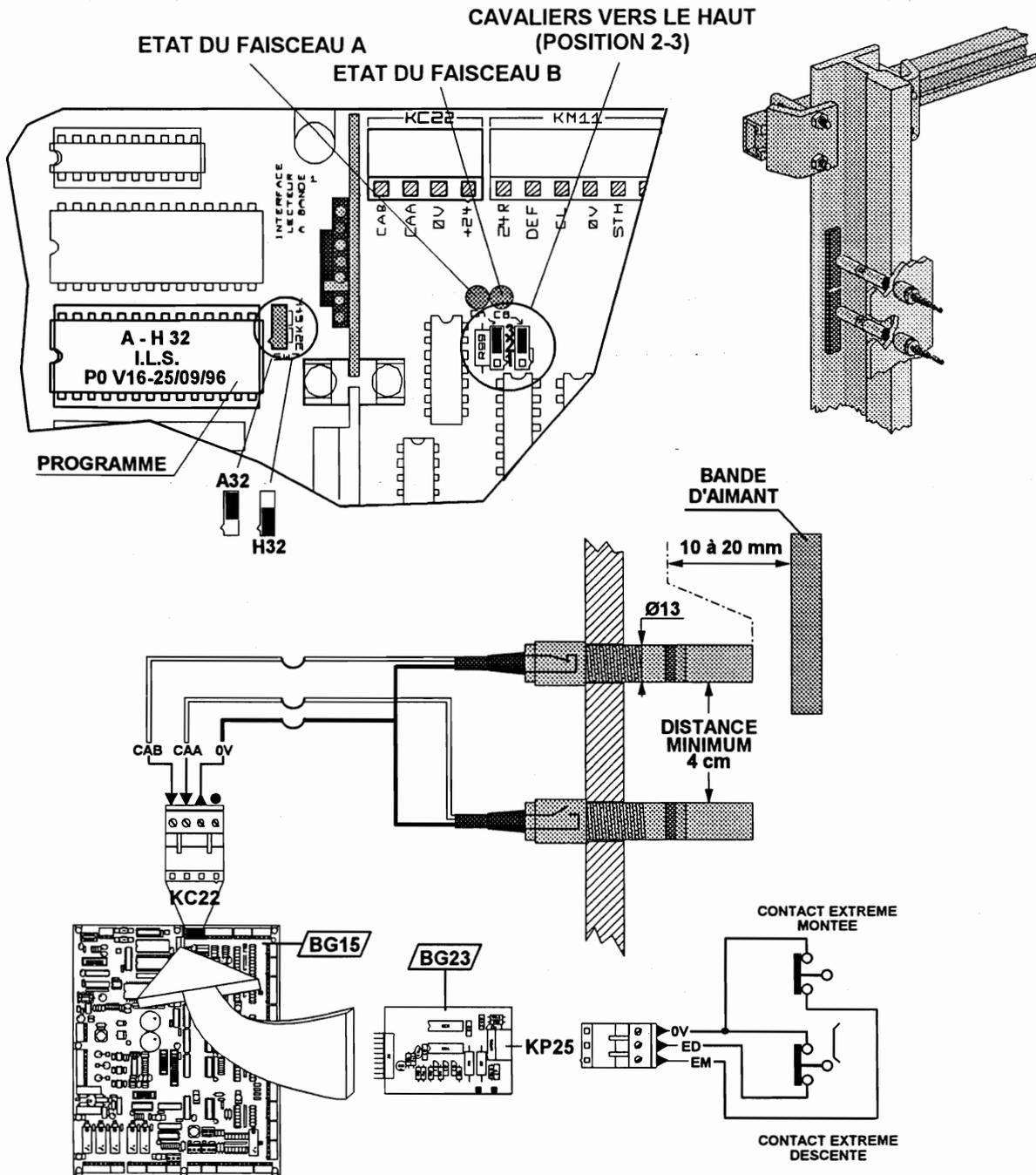
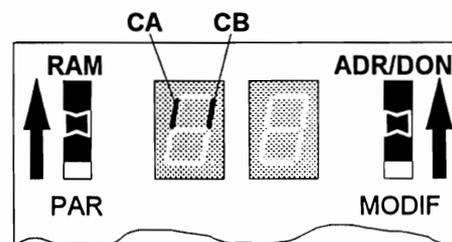


Figure 7 Connexion des I.L.S. et des contacts extrêmes

**MINIBLOC**  
 CA & CB  
 Faisceau Capteur A & Capteur B  
 Adr. FF  
 Bât. 7 & 6



**DISPOSITIF DE COMPTAGE A I.L.S. (2/2)**

ED & EM  
**Extrême Montée &  
 Extrême Descente**

Adr. 3F  
 Bât. 2 à 3

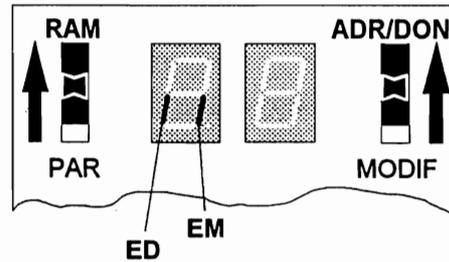


Figure 8 Visualisation de l'état des L.L.S. et des contacts extrêmes

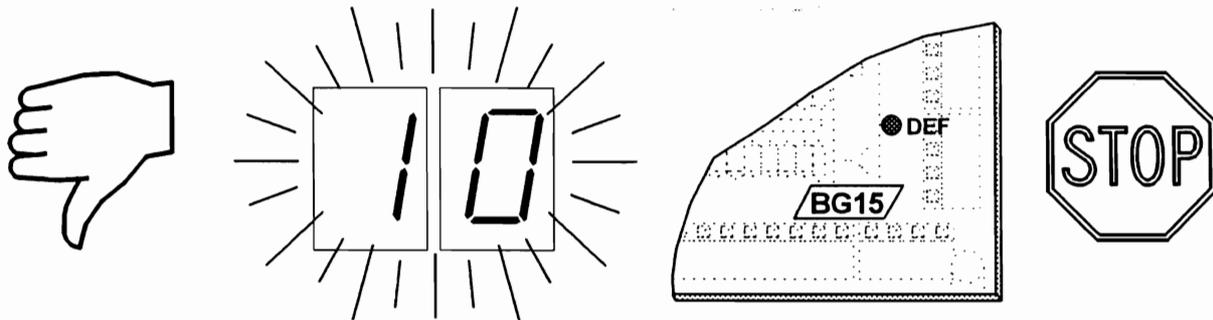


Figure 9 Conséquences d'un déplacement de la cabine inverse au sens commandé

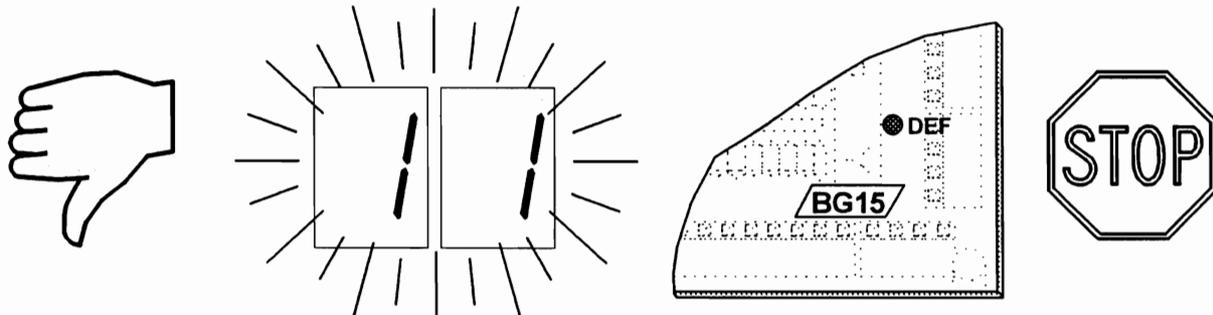


Figure 10 Conséquences d'un changement d'état simultané des signaux CA & CB

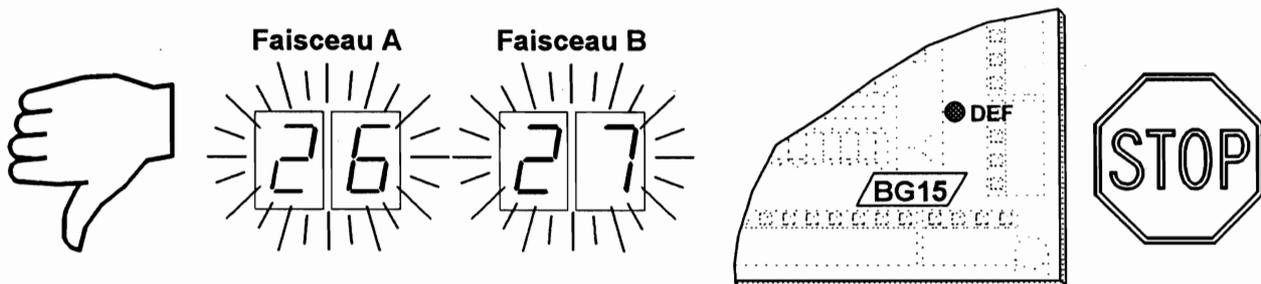


Figure 10a Conséquences du collage anormal d'un L.L.S.

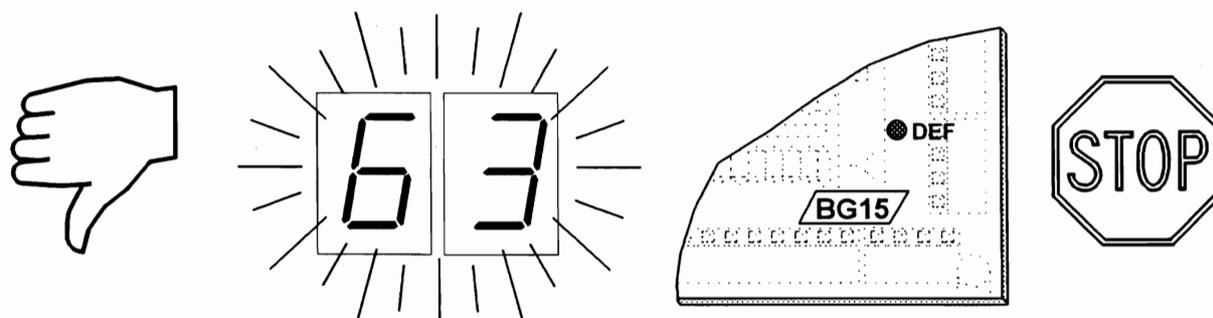


Figure 11 Conséquences d'une coupure simultanée des contacts extrême montée et extrême descente

**DISPOSITIF DE COMPTAGE A ECRAN (CAPTEUR P202) 1/2**

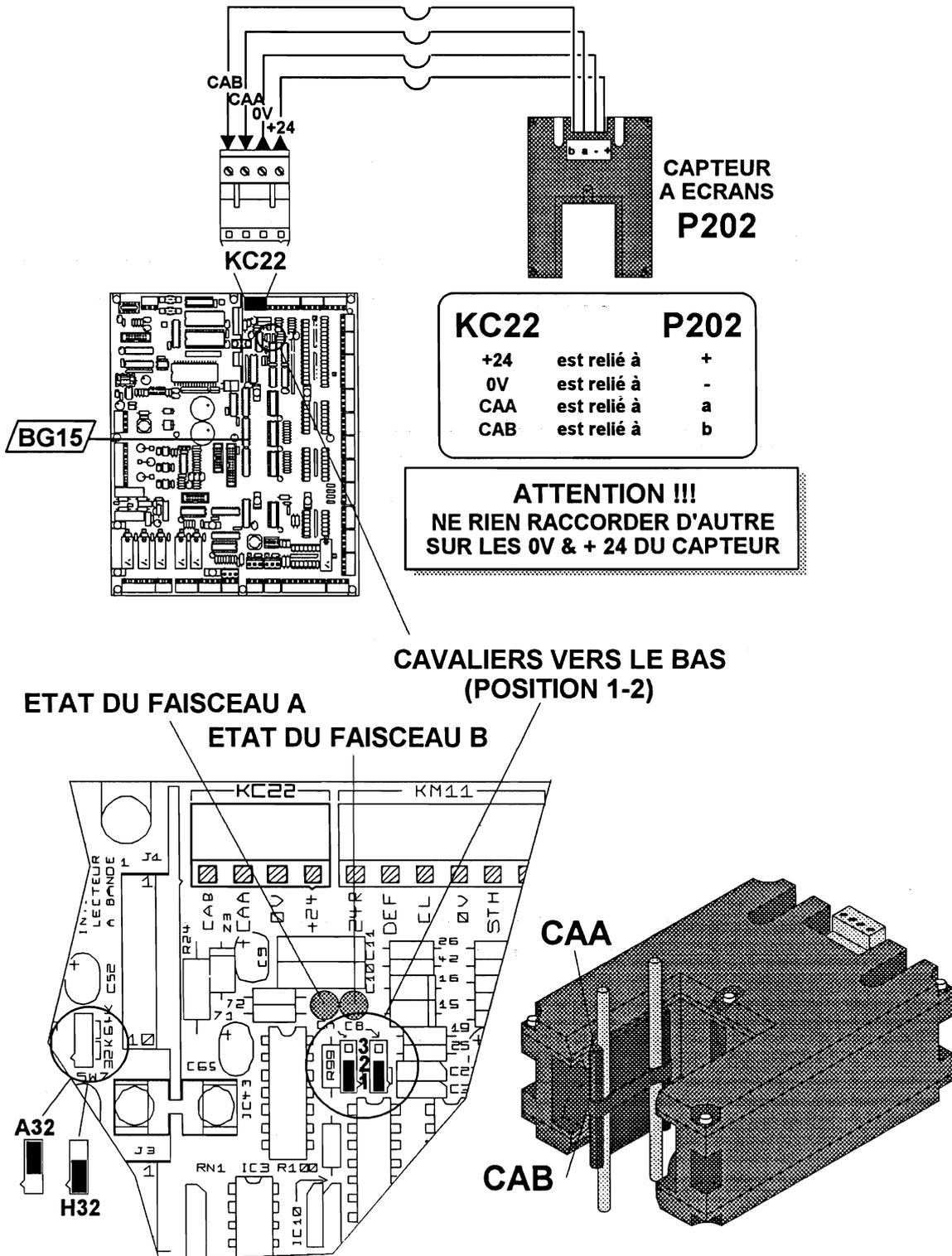


Figure 12 Connexion du capteur P202 (comptage à écrans)

**DISPOSITIF DE COMPTAGE A ECRAN (CAPTEUR P202) 2/2**

**MINIBLOC**

CA & CB

Faisceau Capteur A & Capteur B

Adr. FF

Bât. 7 & 6

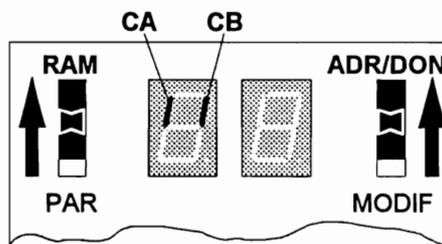


Figure 13 Visualisation de l'état des faisceaux CA & CB du capteur P202

ED

**Contact Extrême  
Descente**

Adr. 0C

Bât. 5

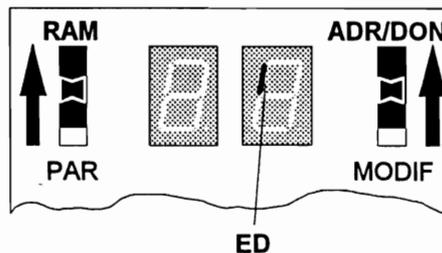


Figure 14 Visualisation de l'état du contact de calage au niveau inférieur

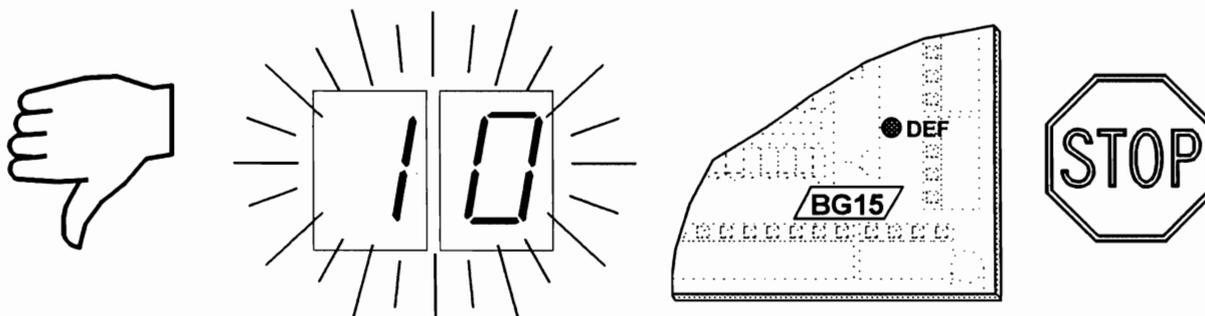


Figure 15 Conséquences d'un déplacement de la cabine inverse au sens commandé

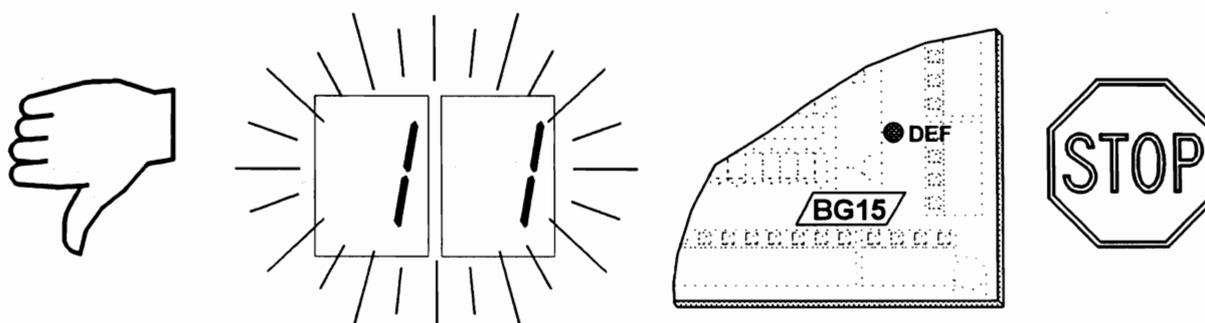


Figure 16 Conséquences d'un changement d'état simultané des signaux CA & CB

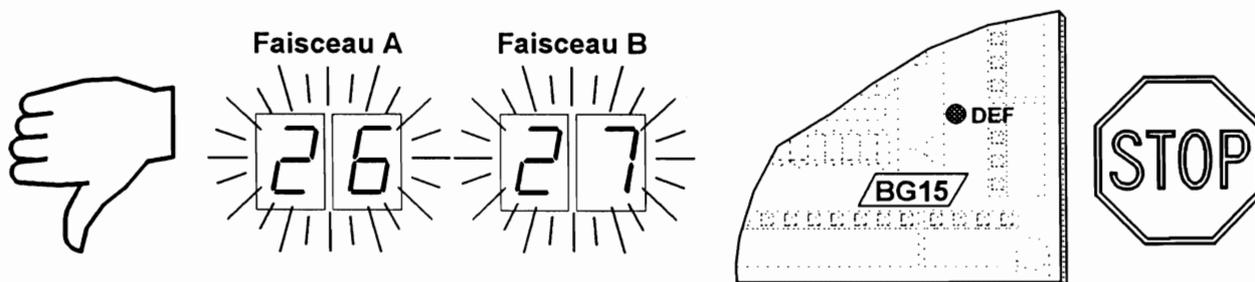


Figure 17 Conséquences d'une opturation anormal d'un faisceau du capteur en mouvement

**II.5.6) BOUTON D'ALARME EN CABINE**

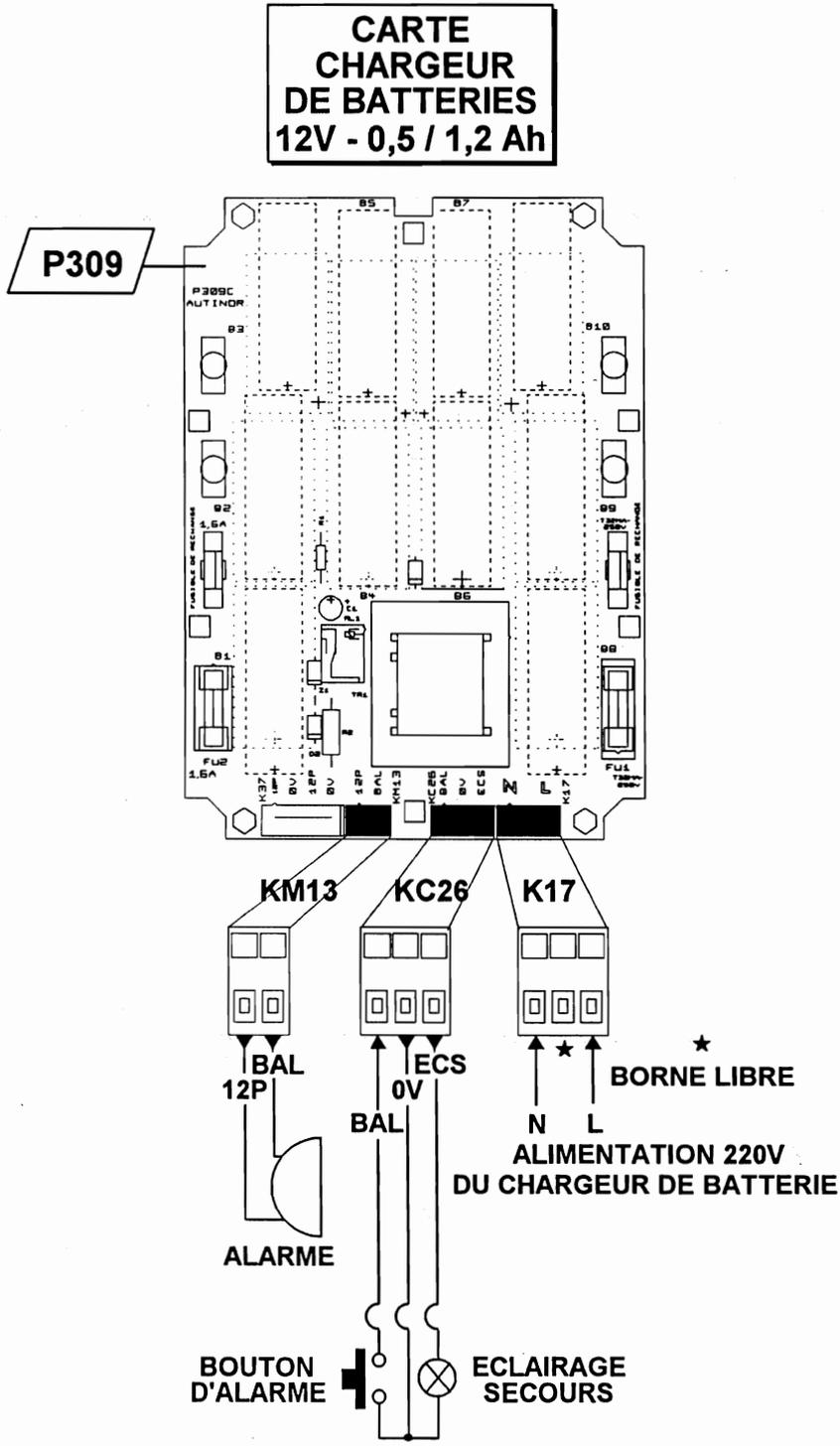


Figure 18 Raccordement du bouton d'alarme

## II.5.7) MOUVEMENTS PORTES OUVERTES : PONTAGE DES SÉCURITÉS DE PORTES VISUALISATION DE LA ZONE DE DEVERROUILLAGE

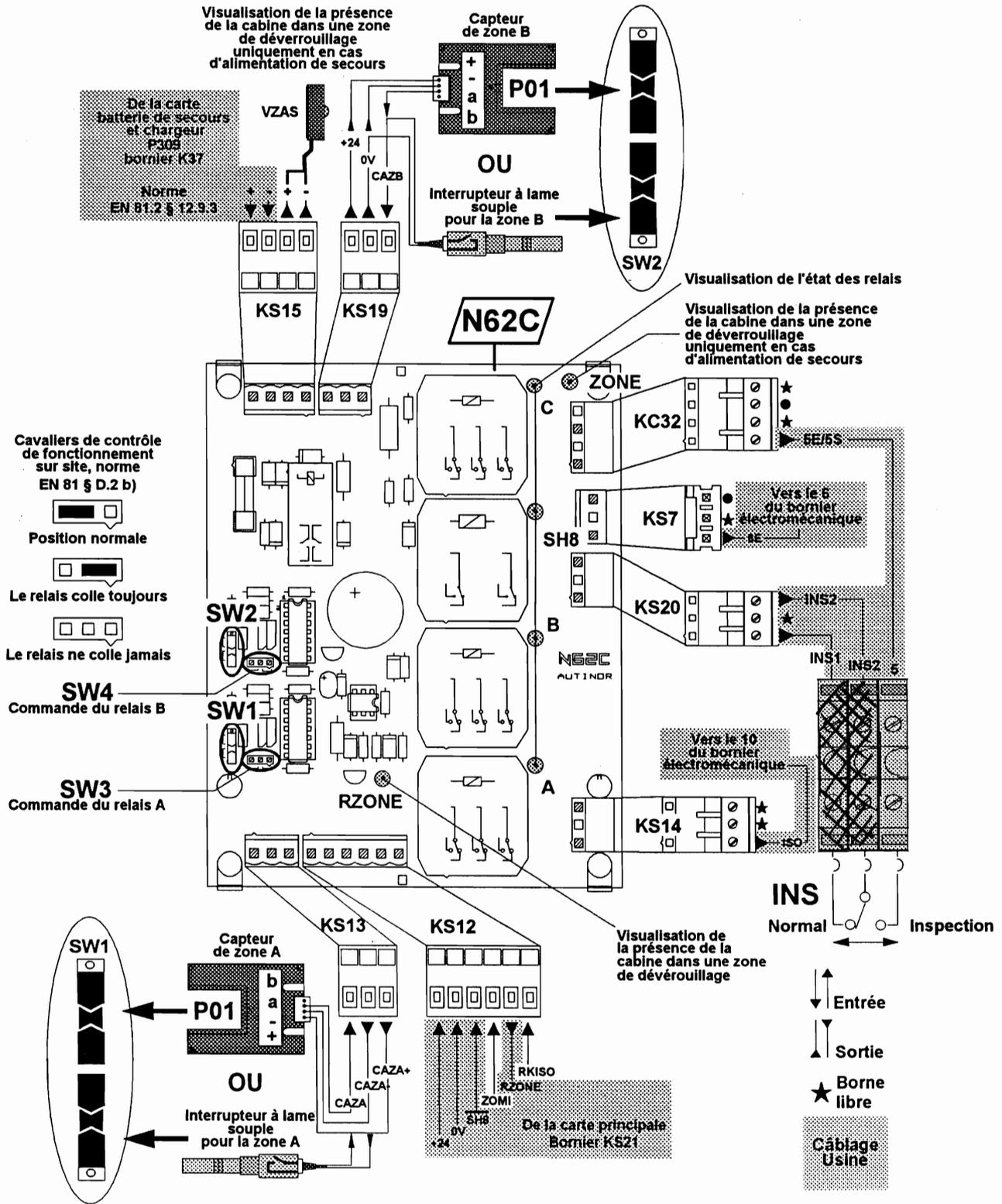


Figure 19 Connexion du dispositif de pontage des sécurités de portes

**II.5.8) BOUTON D'ARRÊT EN CABINE**

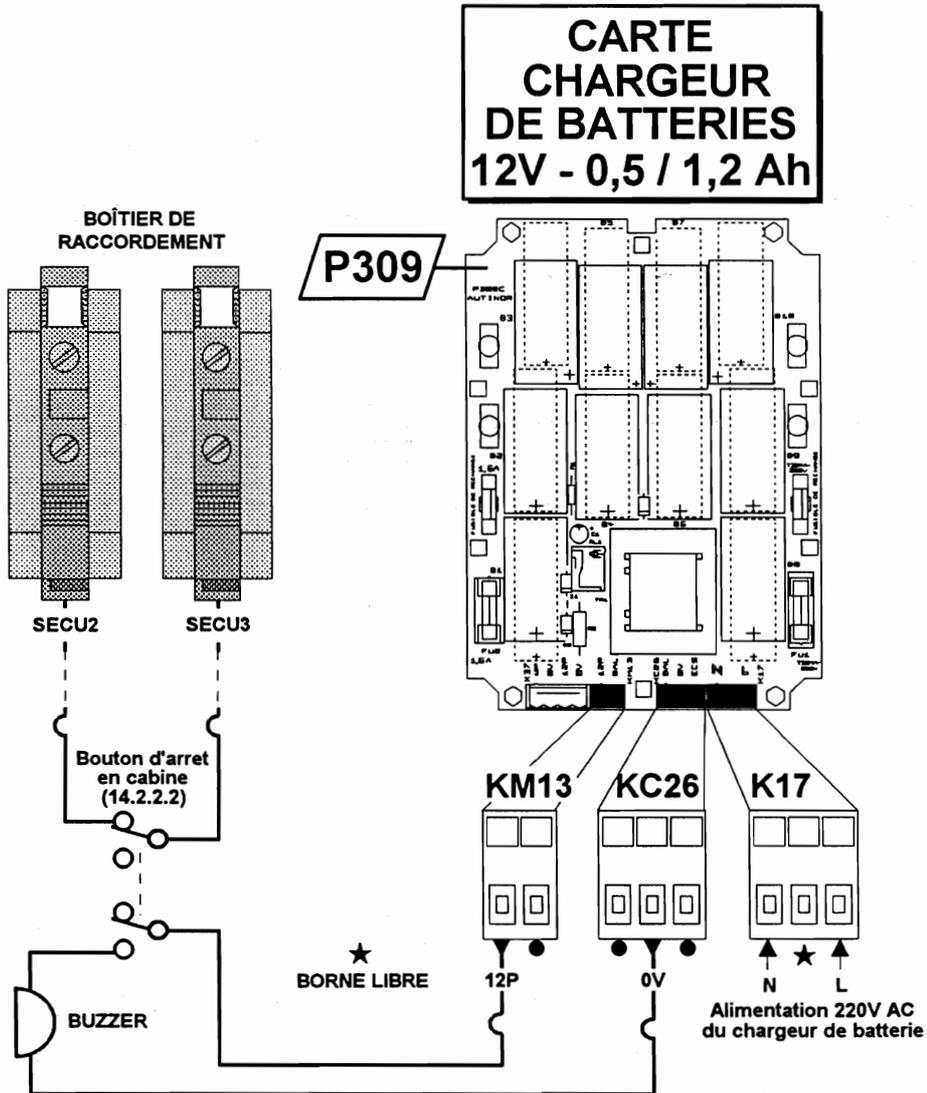


Figure 20 Raccordement du bouton d'arrêt en cabine

## II.5.9) GONG EN CABINE 1/2

GONG  
GONG sur  
SPGx  
Adr. 79  
Bât. 0 à 3

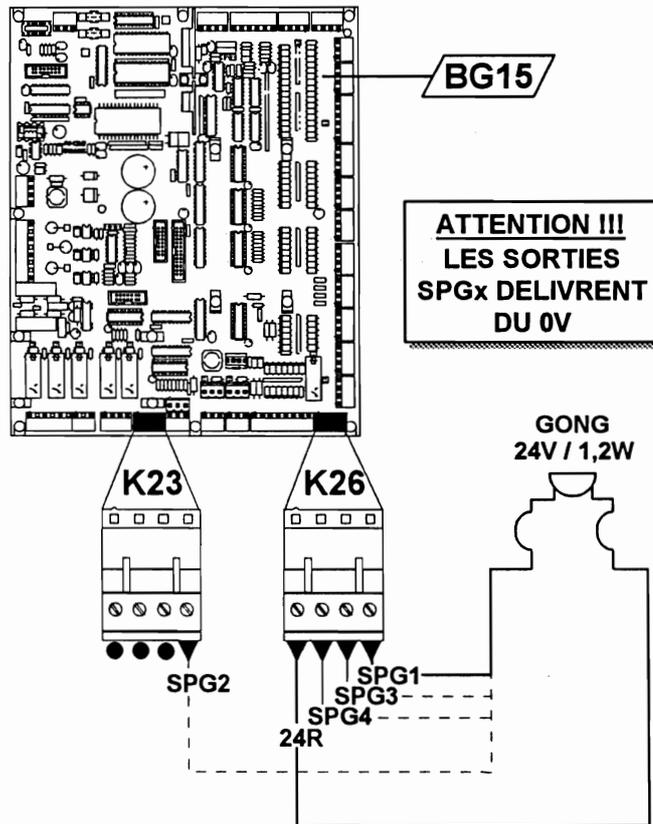
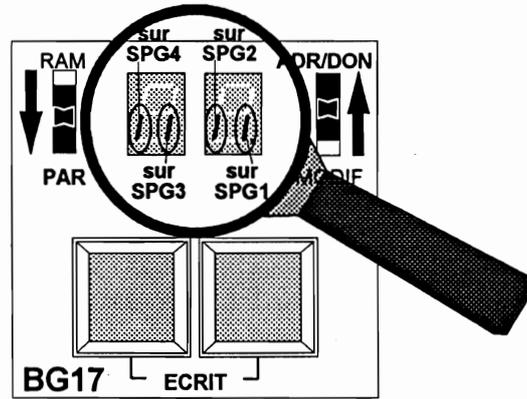


Figure 21 Signalisation par « gong non sélectif » (en cabine)

# GONG EN CABINE (2/2)

GONG  
GONG  
Adr. 15  
Bât. 6

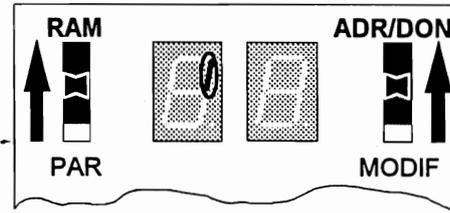


Figure 22 Visualisation de l'état du gong

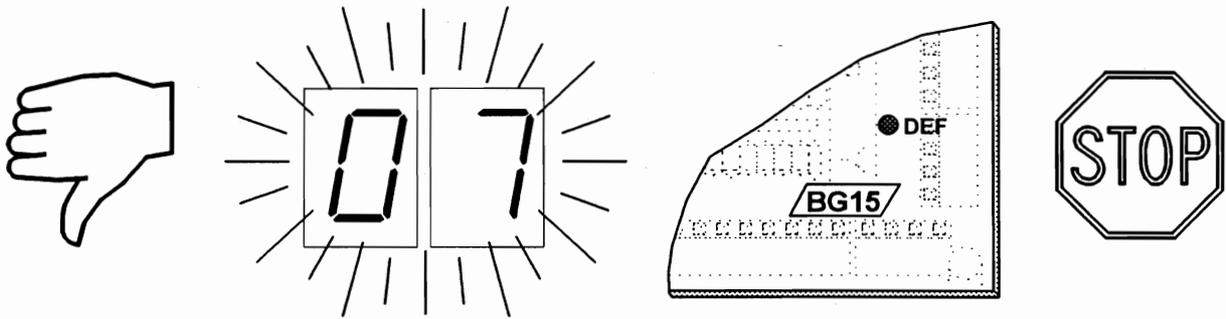


Figure 23 Conséquences d'une erreur de paramétrage des sorties SPG1, SPG2, SPG3 et SPG4 (plusieurs fonctions à la même sortie physique)



## II.5.10) CAME MOBILE DE DÉVERROUILLAGE A TENSION CONTINUE

TFR8  
**Temporisation  
 de Filtrage des  
 Rebonds sur le**  
 « 8 »  
 Adr. 45

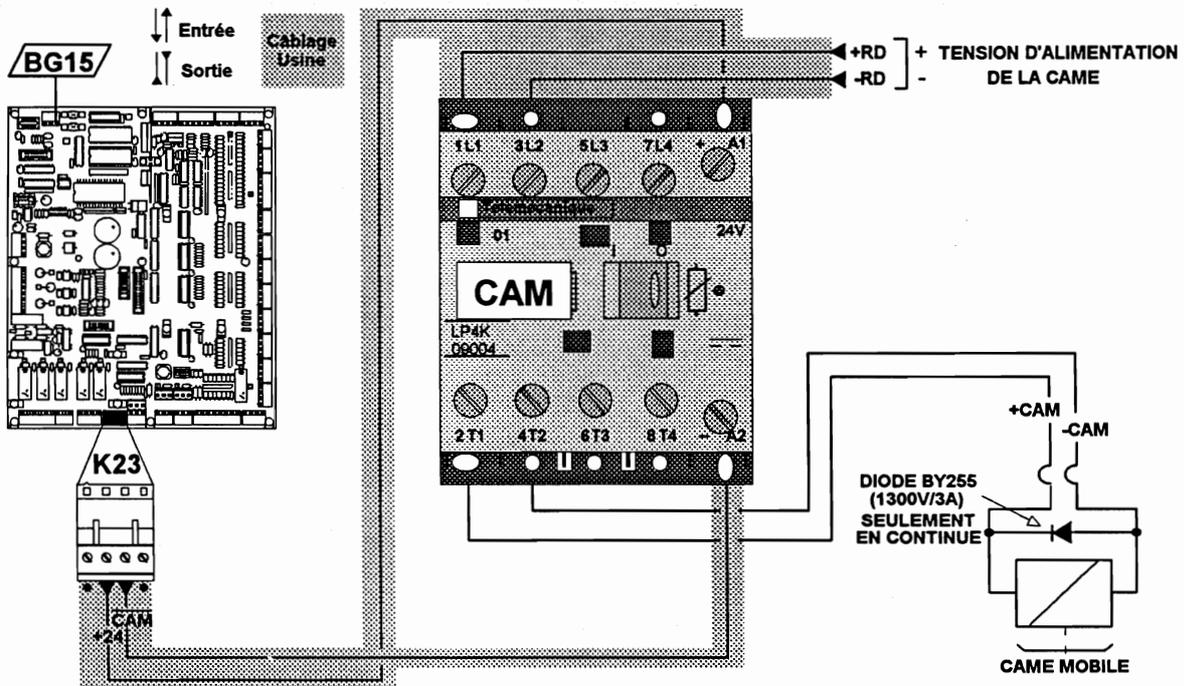
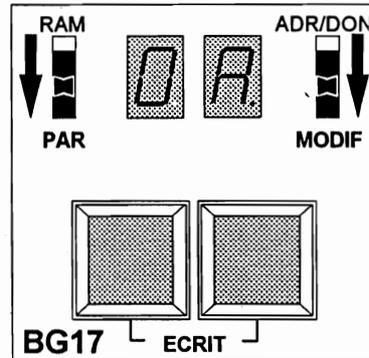


Figure 24 Connexion de la « Came mobile de déverrouillage »

CAM  
**CAMe**  
 Adr. 13  
 Bât. 3

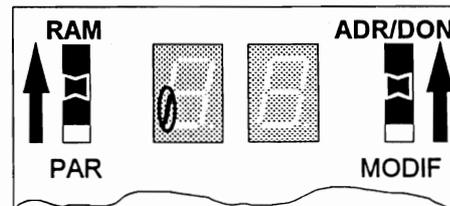


Figure 25 Visualisation de l'état de la sortie « Came »

**II.5.11) RACCORDEMENT DE L'OPÉRATEUR DE PORTE N°1 À MOTEUR TRIPASÉ ~**

**CARPO1  
Gestion des  
CARactéristiques  
mécaniques de la  
PORte 1**

Adr. 40  
Bât. 0 à 7

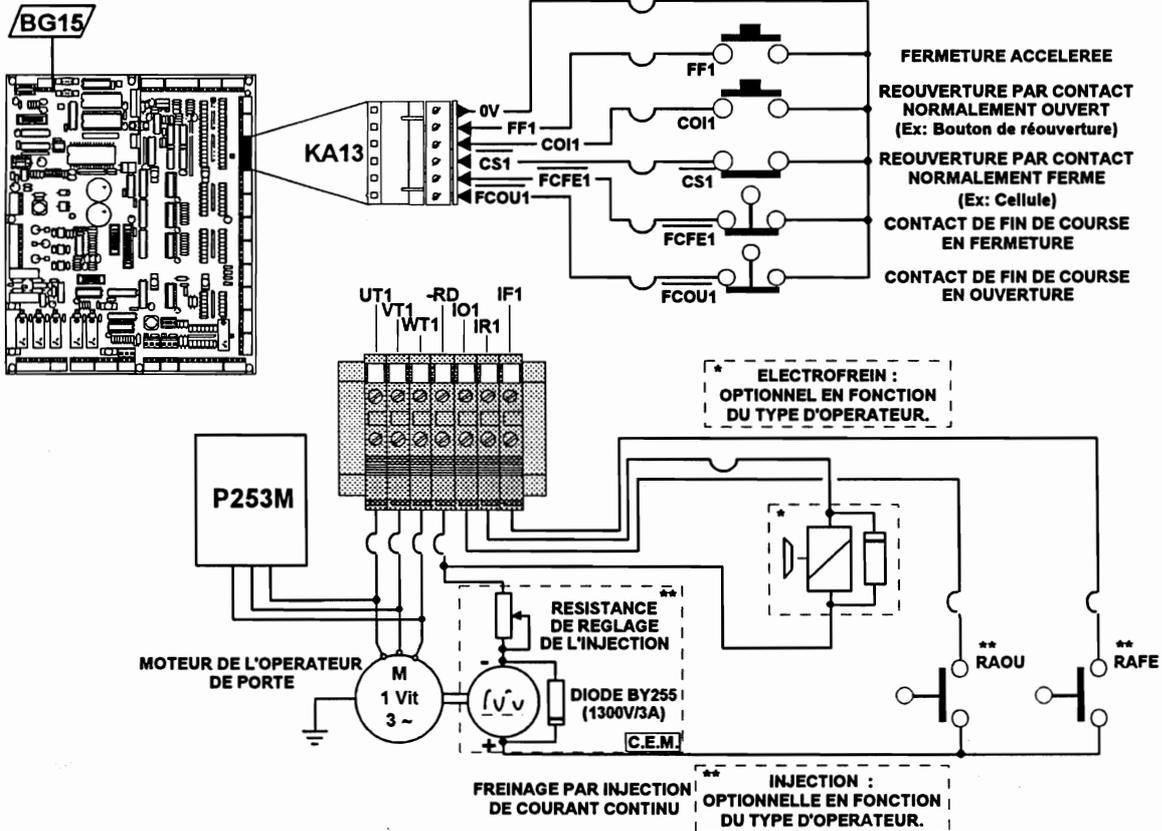
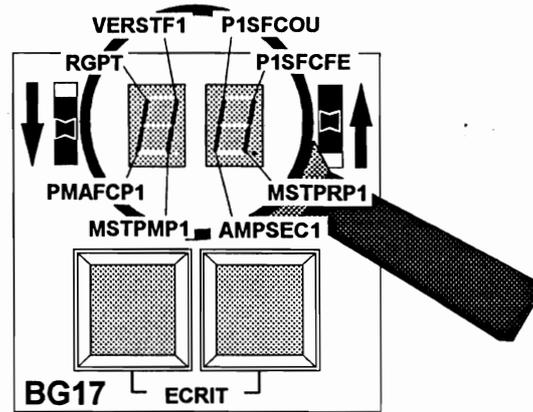
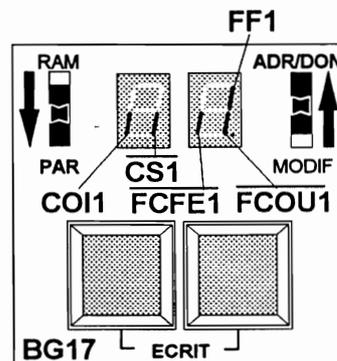


Figure 26 Raccordement de l'opérateur de porte

**PAUTO  
FCOU1, FCFE1, CS1,  
CO11, FF1  
Porte  
AUTOMatique n°1**

Adr. 0F  
Bat 0 à 4



## II.5.12) RACCORDEMENT DE L'OPÉRATEUR DE PORTE N°2 À MOTEUR TRIPASÉ ~

### CARPO2 Gestion des CARactéristiques mécaniques de la PORte 2

Adr. 60  
Bât. 0 à 6

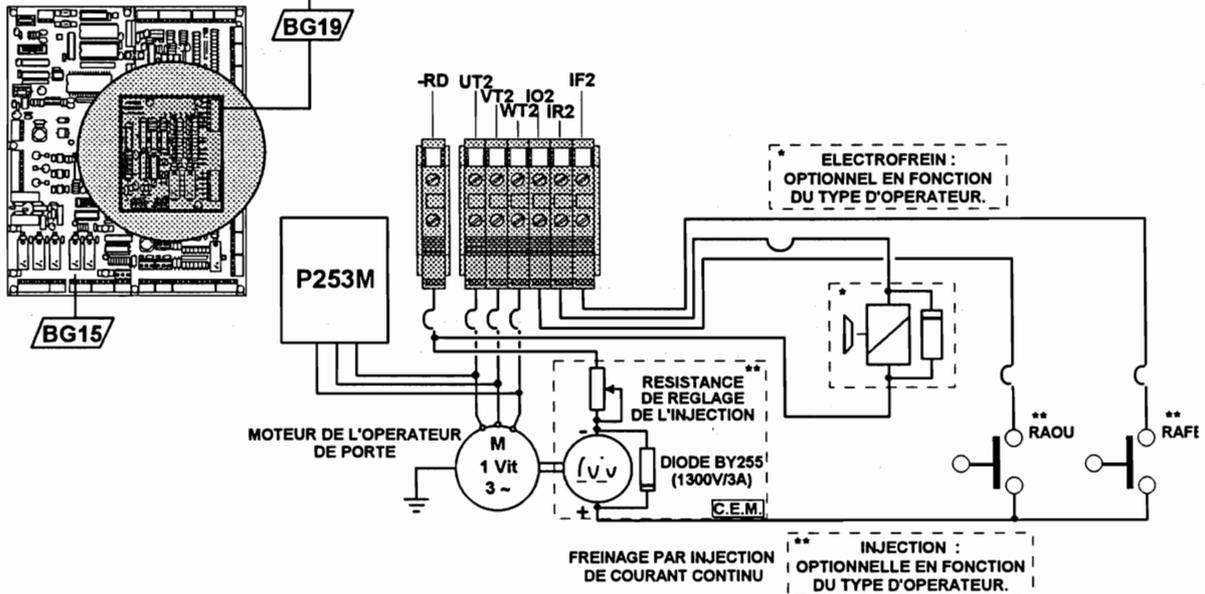
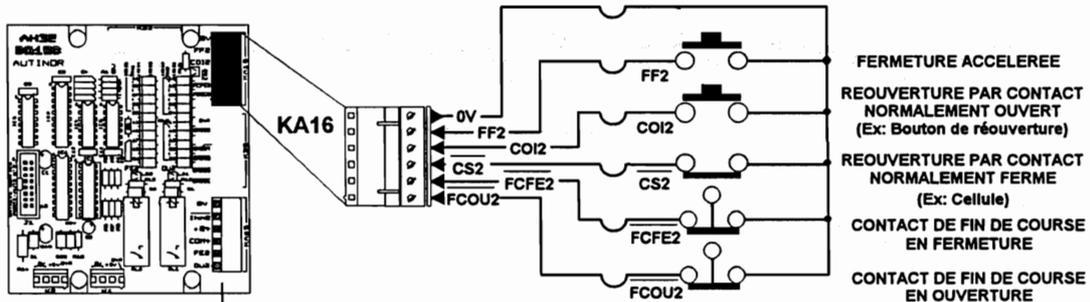
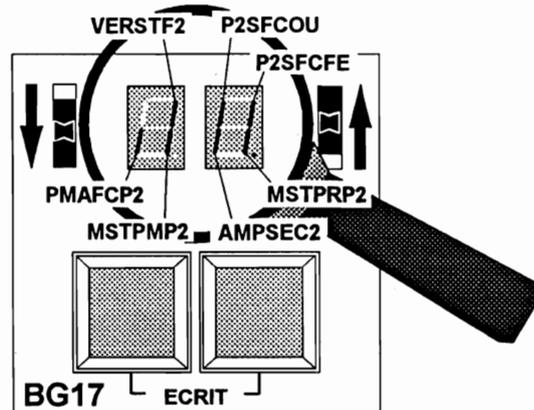
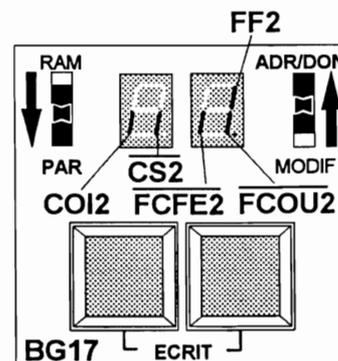


Figure 27 Raccordement de l'opérateur de porte

PAUTO  
FCOU2, FCFE2, CS2,  
COI2, FF2

### Porte AUTOMatique n°2

Adr. 10  
Bat 0 à 4



## II.5.13) OPÉRATEUR DE PORTE AUTOMATIQUE DE CABINE « COMMANDÉ PAR LA CAME »

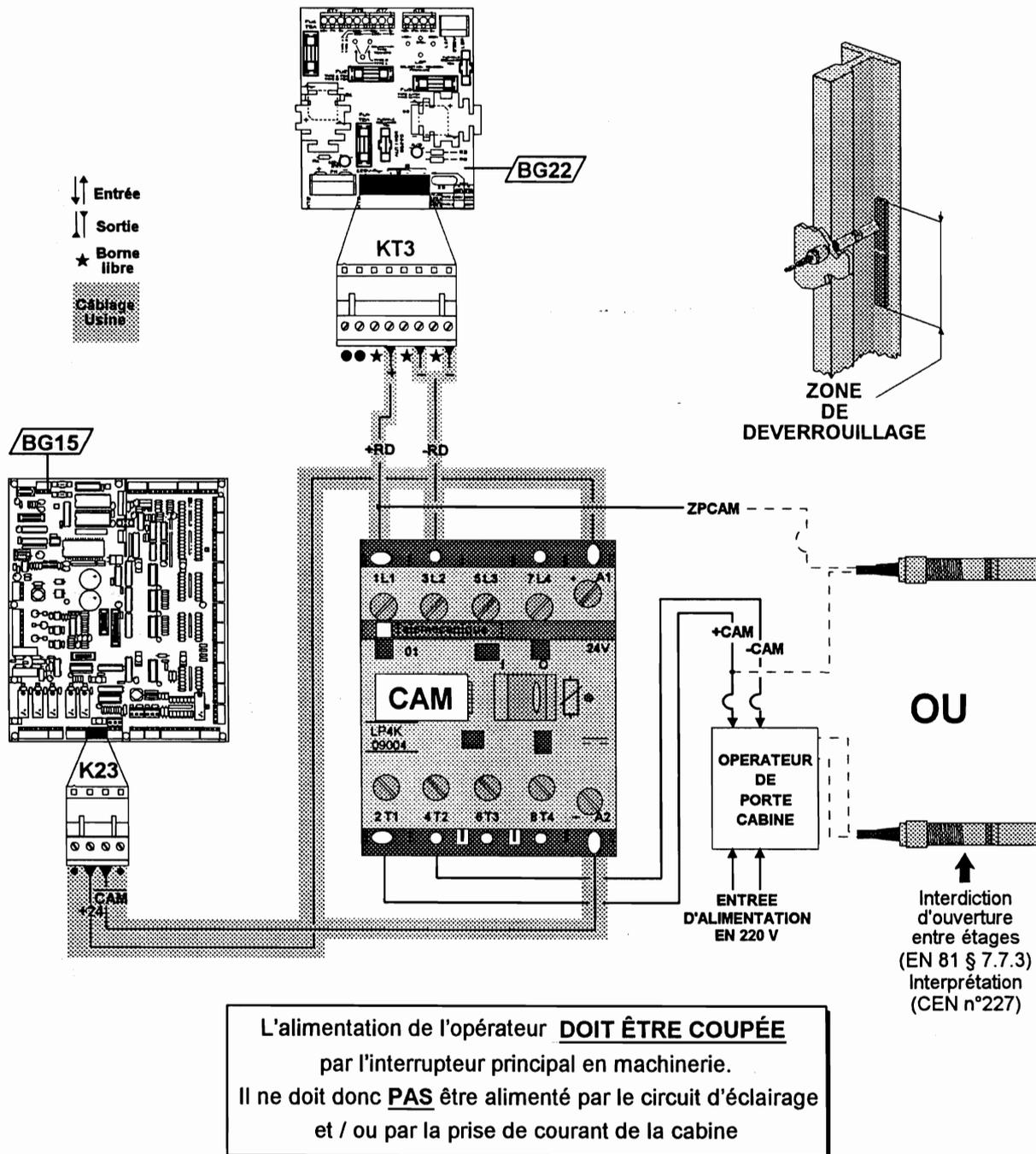


Figure 28 Connexion de l'opérateur de porte automatique de cabine commandé par la came

CAM  
**CAMe**  
Adr. 13  
Bât. 3

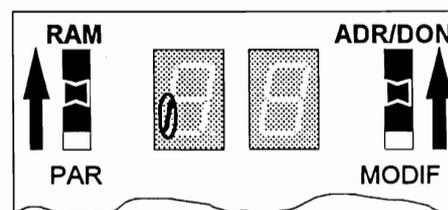


Figure 29 Visualisation de l'état de la sortie « Came »

## II.5.14) ONDULEUR DE PORTE (OP06)

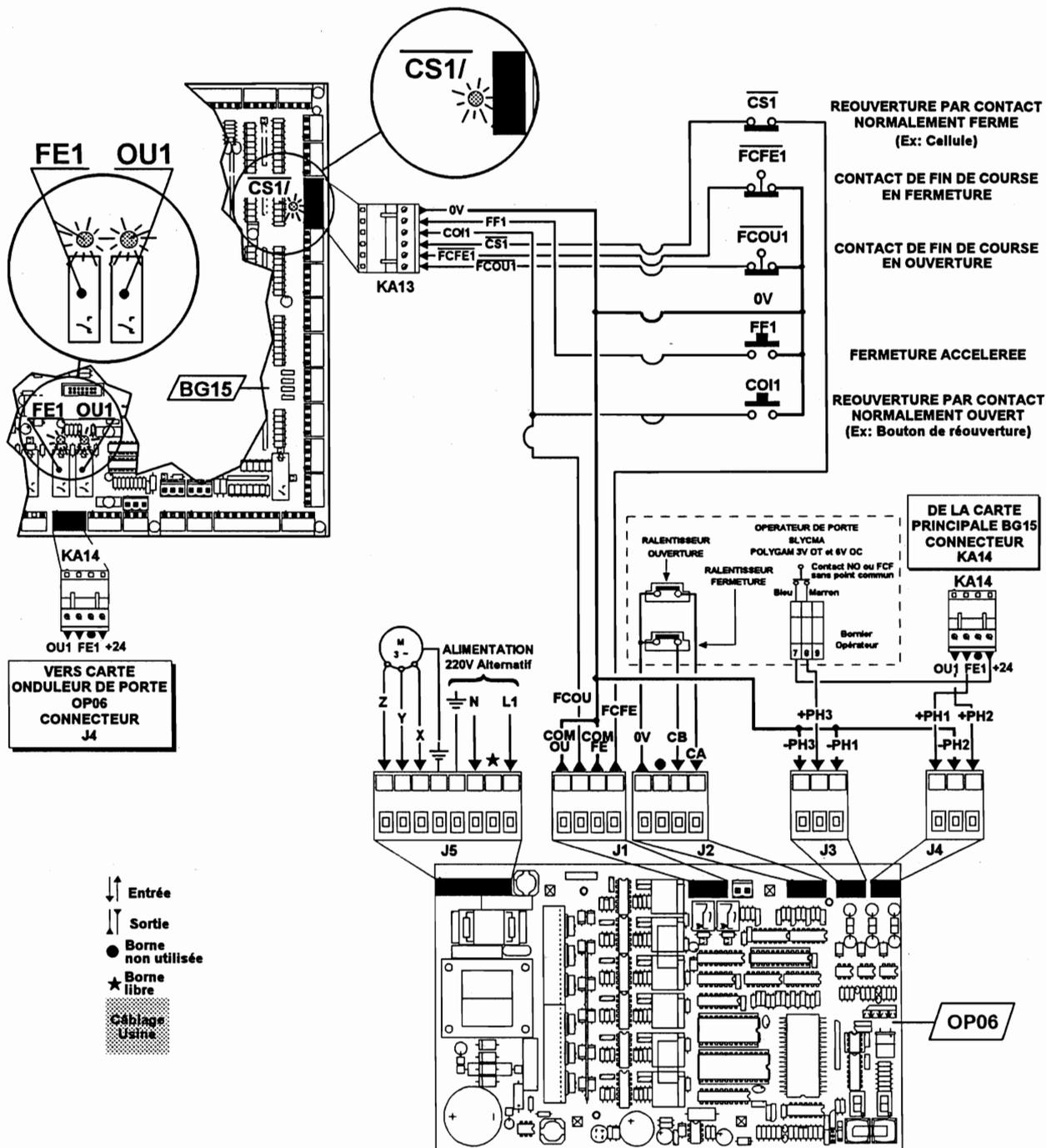


Figure 30 Raccordement de l'onduleur de porte OP06

II.5.15) ONDULEUR DE PORTE (OP11)

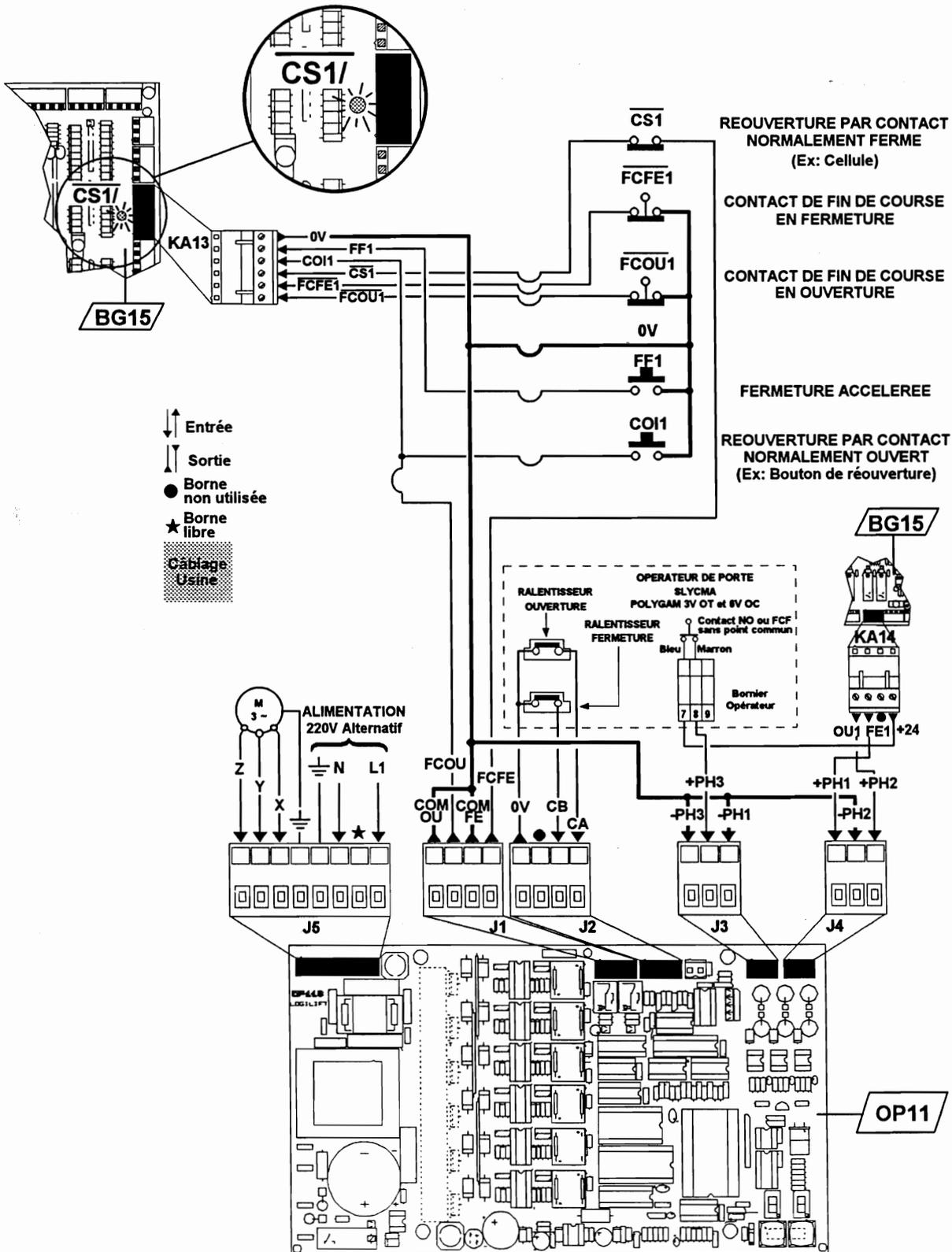


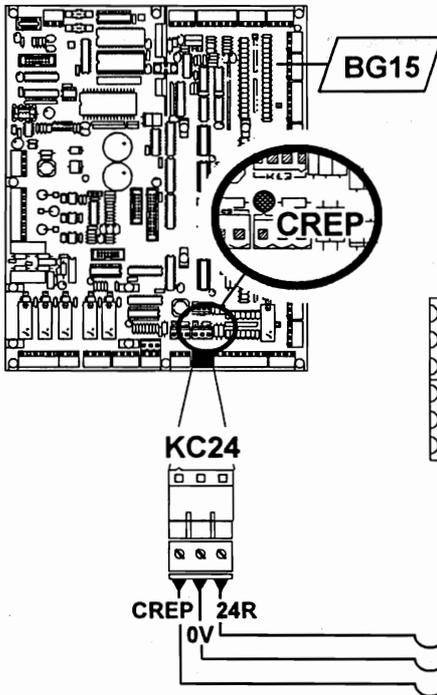
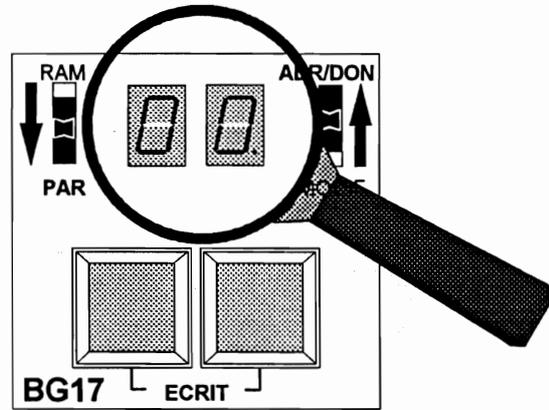
Figure 31 Raccordement de l'onduleur de porte OP11

## II.5.16) RÉPÉTITEUR DE POSITION EN CABINE MODÈLE ID30

REPTxx  
**REP**étiteur au  
**niveau xx**  
Adr. 28 à 37

**A programmer si nécessaire.**  
Les codes de signalisation vous  
sont fournis avec les afficheurs.

 128



**ID 30**

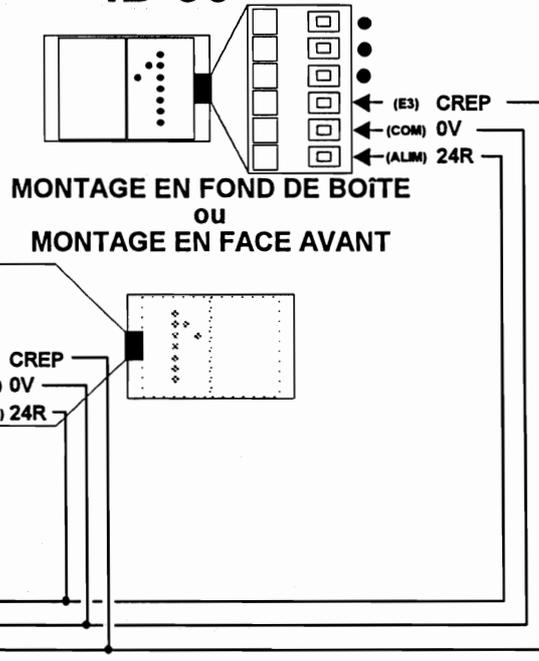
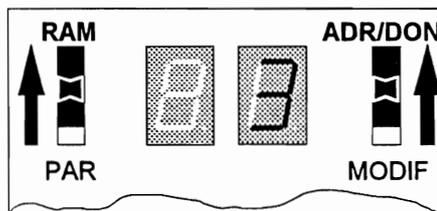


Figure 32 Connexion du répéteur de position en cabine modèle ID 30

POSLOG  
**POS**ition  
**LOG**ique de  
**l'appareil**  
Adr. 24



Ex : La cabine est au 1er étage, l'afficheur de la cabine  
indiquera 1 alors que la PosLog Indiquera 3.

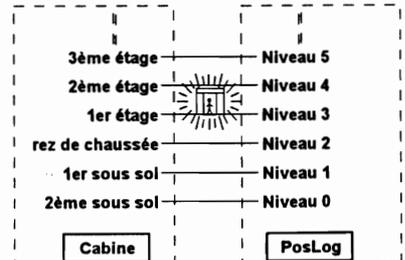
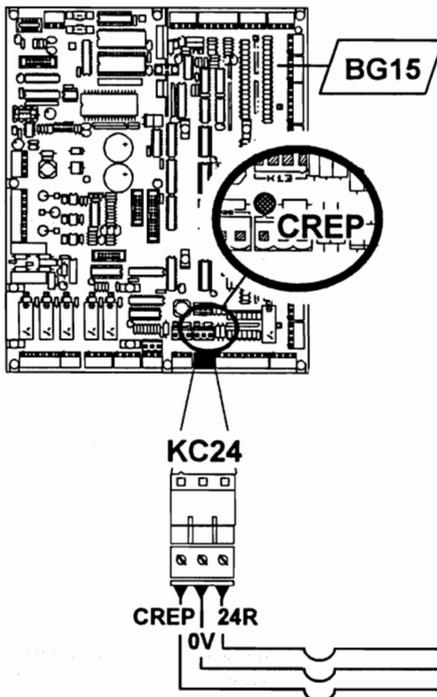
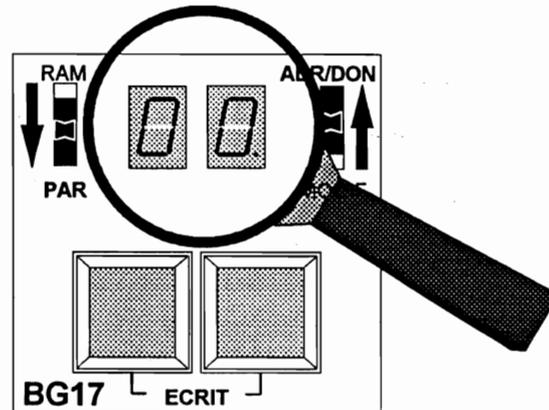
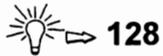


Figure 33 Visualisation de la « Position logique »

## II.5.17) RÉPÉTITEUR DE POSITION EN CABINE MODÈLE ID 50-1

### REPTxx REPéTiteur au niveau xx Adr. 28 à 37

A programmer si nécessaire.  
Les codes de signalisation vous  
sont fournis avec les afficheurs.



### ID 50-1

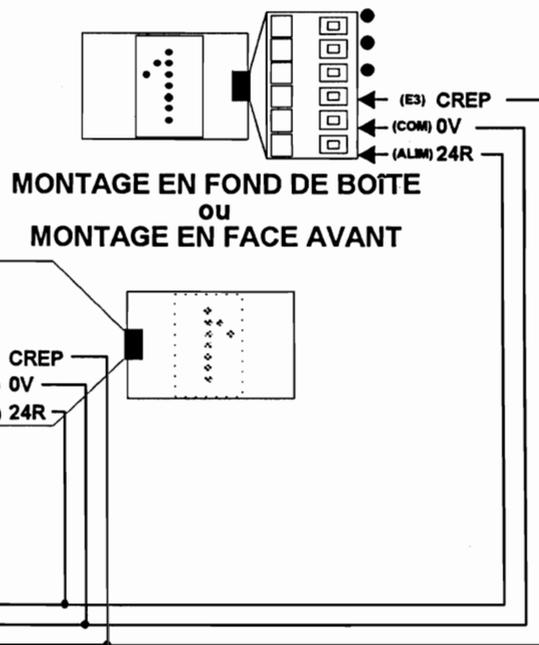
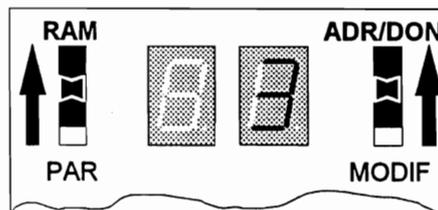


Figure 34 Connexion du répéteur de position en cabine modèle ID 50 1 DIGIT

### POSLOG POSITION LOGique de l'appareil Adr. 24



Ex : La cabine est au 1er étage, l'afficheur de la cabine indiquera 1 alors que la PosLog indiquera 3.

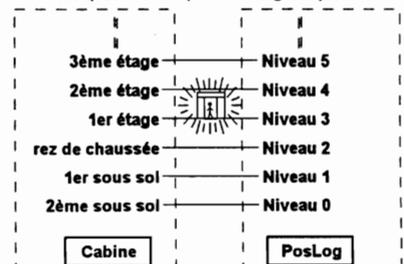
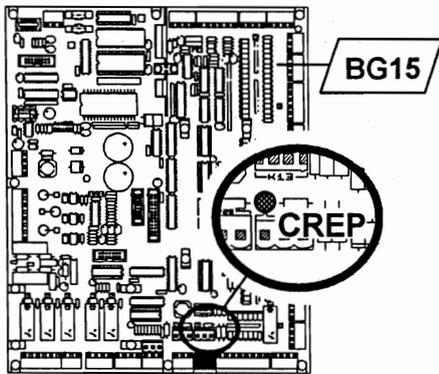
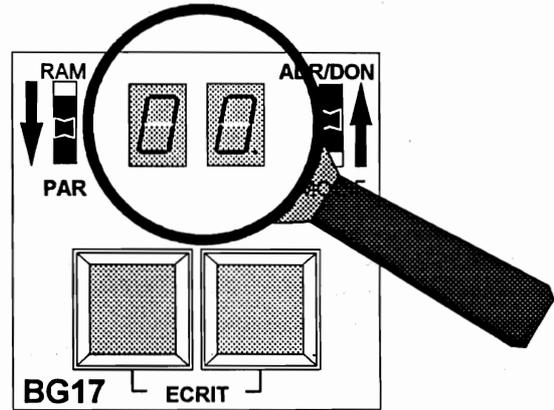
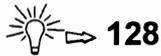


Figure 35 Visualisation de la « Position logique »

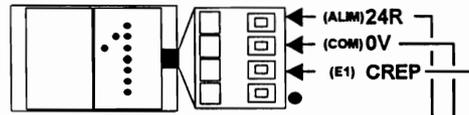
## II.5.18) RÉPÉTITEUR DE POSITION EN CABINE MODÈLE ID 50

REPTxx  
**REPéTiteur au  
niveau xx**  
Adr. 28 à 37

**A programmer si nécessaire.**  
Les codes de signalisation vous  
sont fournis avec les afficheurs.



**ID 50**

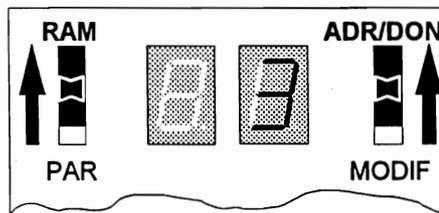


MONTAGE EN FOND DE BOÎTE



Figure 36 Connexion du répéteur de position en cabine modèle ID 50 2 DIGITS

POSLOG  
**POSITION  
LOGique de  
l'appareil**  
Adr. 24



Ex : La cabine est au 1er étage, l'afficheur de la cabine indiquera 1 alors que la PosLog indiquera 3.

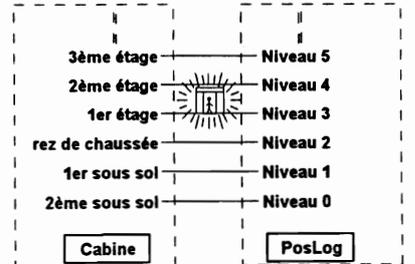
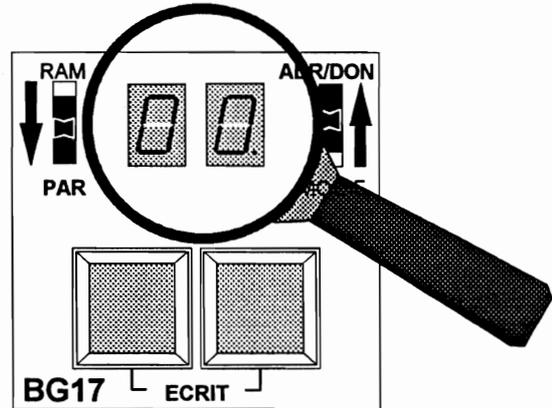
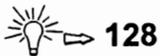


Figure 37 Visualisation de la « Position logique »

## II.5.19) RÉPÉTITEUR DE POSITION ET FLÈCHES EN CABINE MODÈLE IDFL 30/50

REPTxx  
**REPéTiteur au  
niveau xx**  
Adr. 28 à 37

A programmer si nécessaire.  
Les codes de signalisation vous  
sont fournis avec les afficheurs.



### IDFL 30 / 50

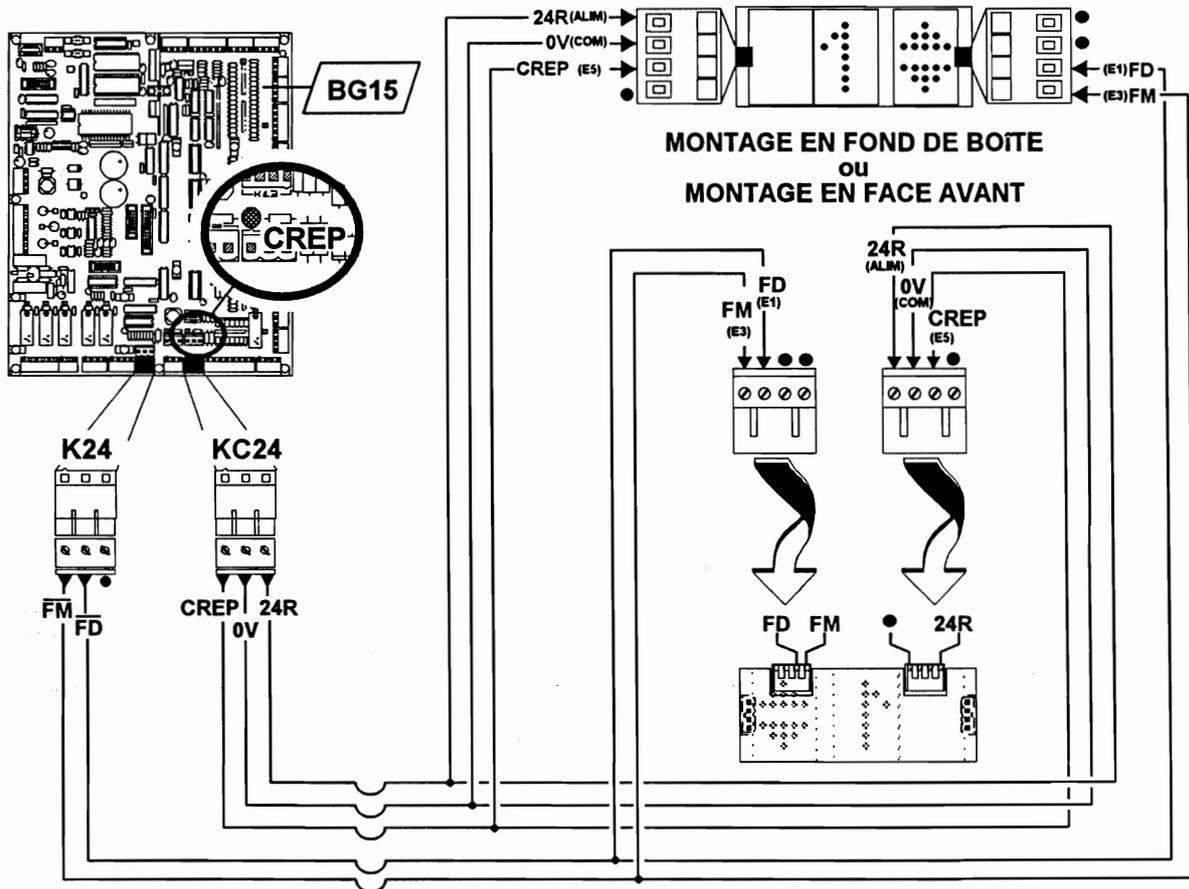
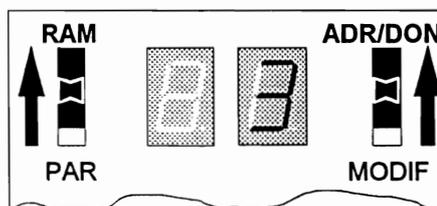


Figure 38 Connexion du répéteur de position en cabine modèle IDFL 30/50

POSLOG  
**POSITION  
LOGique de  
l'appareil**  
Adr. 24



Ex : La cabine est au 1er étage, l'afficheur de la cabine  
indiquera 1 alors que la PosLog indiquera 3.

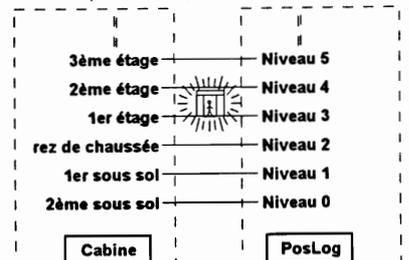


Figure 39 Visualisation de la « Position logique »

## II.5.20) FEUILLE DE PROGRAMMATION STANDARD

Niveaux	Adresses associées
15	37
14	36
13	35
12	34
11	33
10	32
9	31
8	30
7	2F
6	2E
5	2d
4	2C
3	2b
2	2A
1	29
0	28

Caractère à afficher sur l'indicateur	Code de programmation associé
0	00
1	01
2	02
3	03
4	04
5	05
6	06
7	07
8	08
9	09
10	0A
11	0b
12	0C

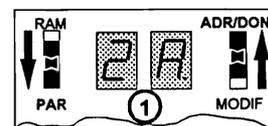
Caractère à afficher sur l'indicateur	Code de programmation associé
13	0d
14	0E
15	0F
16	10
17	11
18	12
19	13
-0	14
-1	15
-2	16
-3	17
-4	18
-5	19

Caractère à afficher sur l'indicateur	Code de programmation associé
ES	1A
RJ	1b
RC	1C
RH	1d
RB	1E
SS	1F
P0	20
P1	21
P2	22
P3	23
RS	24
ME	25

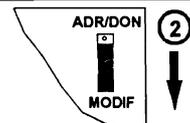
### Exemple : CONFIGURATION D'UNE INSTALLATION 8 NIVEAUX DONT 2 SOUS-SOL.

Si au Niveau 2 - Rez de chaussée (Adresse 2A), on désire afficher « RC », il suffit de programmer 1C au niveau du paramètre adresse 2A (REPTxx : REPÉtiteur au niveau xx).

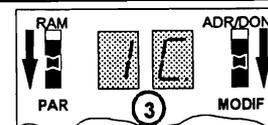
- 1 Sélectionner l'adresse 2A correspondant au niveau 2 à l'aide des boutons poussoirs



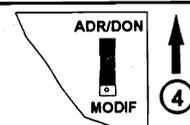
- 2 1 seconde après, une valeur s'affiche, si cette valeur vous convient (à savoir dans notre exemple 1C) ne changer rien sinon basculer l'interrupteur ADR/DON - MODIF sur MODIF



- 3 Modifier cette valeur de façon à obtenir 1C afin d'afficher « RC » au niveau 2. Valider la nouvelle valeur par pression simultanée des boutons poussoirs.



- 4 Rebasculer l'interrupteur ADR/DON - MODIF sur ADR/DON. La nouvelle donnée est mémorisée.



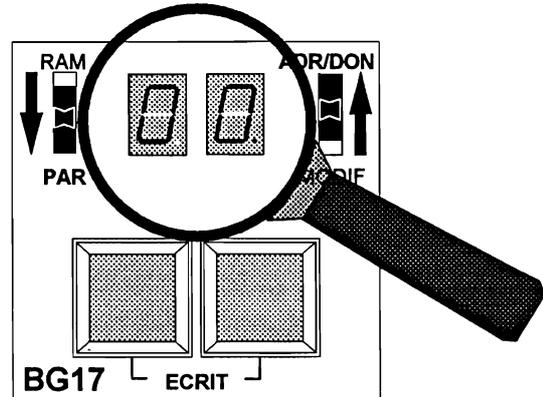
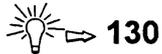
## II.5.21) RÉPÉTITEUR DE POSITION ET FLÈCHES À MESSAGE DÉFILANT EN CABINE MODÈLE IDFL 30/50 MD

REPTxx

### REPÉtiteur au niveau xx

Adr. 28 à 37

A programmer si nécessaire.  
Les codes de signalisation vous sont fournis avec les afficheurs.



### IDFL 30 / 50 MD

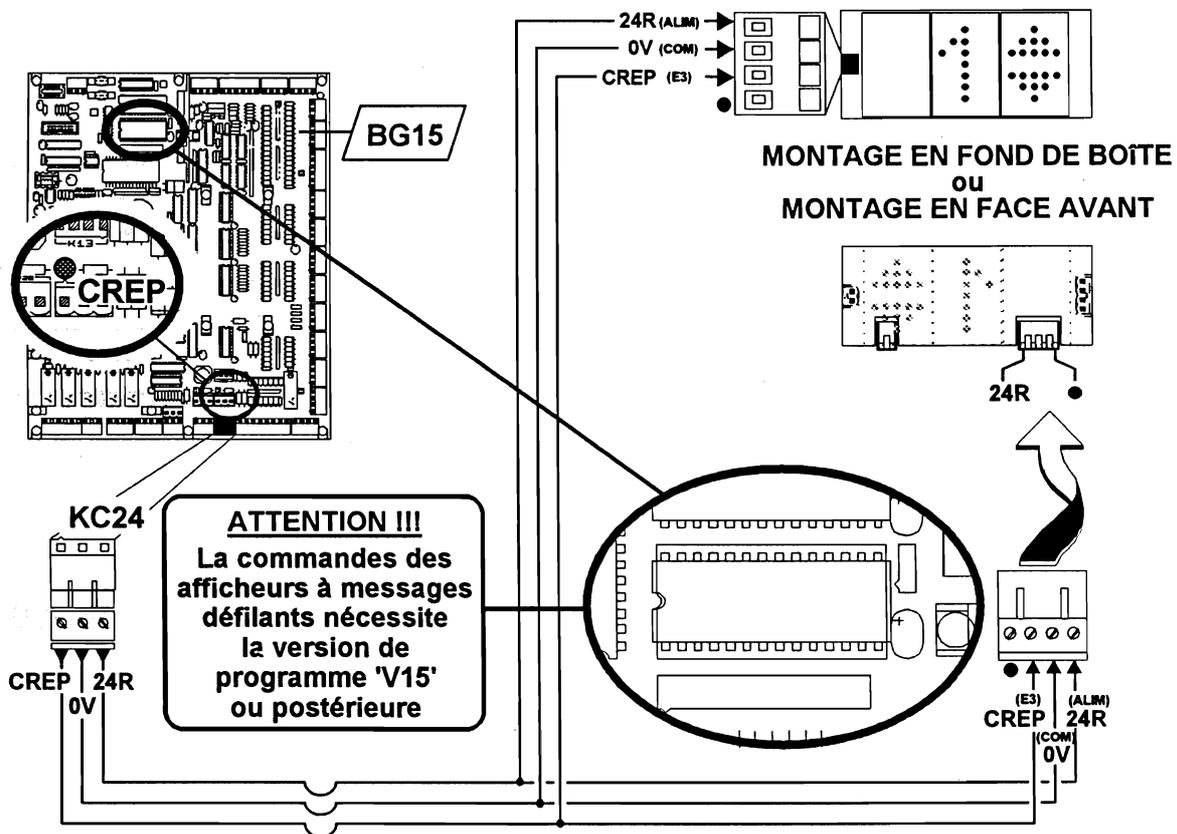
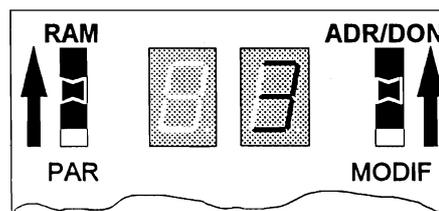


Figure 40 Connexion du répéteur de position en cabine modèle IDFL 30/50 MD

### POSLOG POSITION LOGIQUE de l'appareil Adr. 24



Ex : La cabine est au 1er étage, l'afficheur de la cabine indiquera 1 alors que la PosLog indiquera 3.

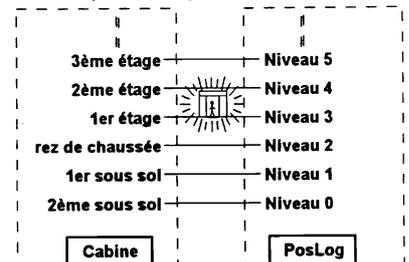


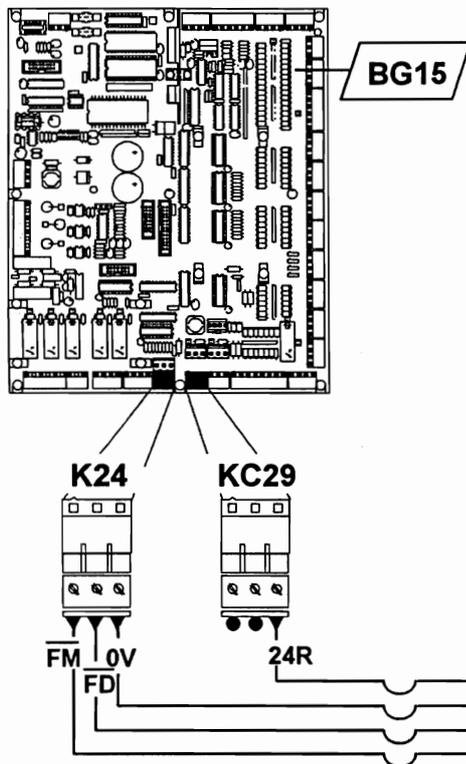
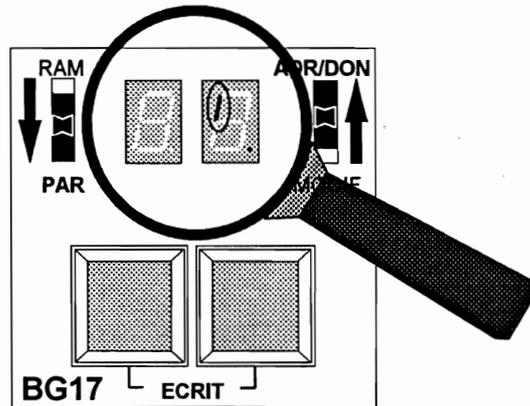
Figure 41 Visualisation de la « Position logique »

## **II.5.22) FEUILLE DE PROGRAMMATION DES AFFICHEURS À MESSAGES DÉFILANTS**

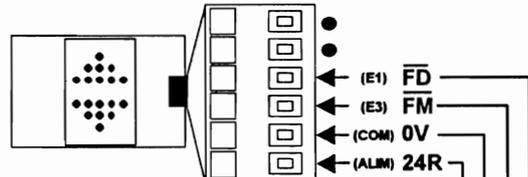
*VOIR DOCUMENT JOINT AVEC LES AFFICHEURS*

**II.5.23) FLÈCHES DE SENS EN CABINE  
MODÈLE FL30 / 50**

FLCLIG  
**FLèches  
CLIGnotantes ?**  
Adr. 08  
Bât. 5



**FL 30 / 50**



MONTAGE EN FOND DE BOÎTE  
ou  
MONTAGE EN FACE AVANT

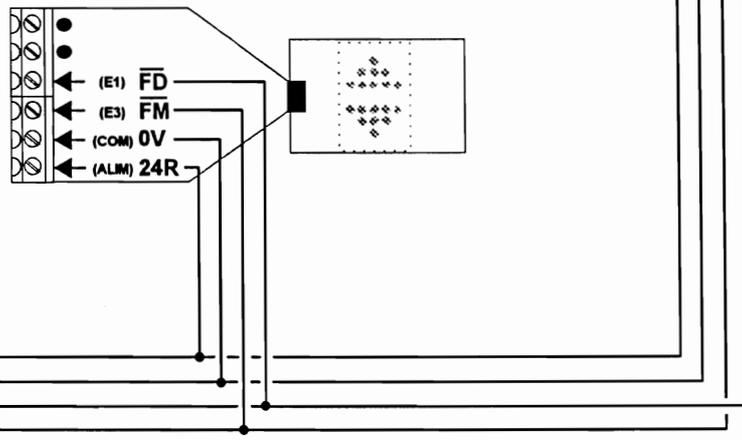


Figure 42 Connexion des flèches de sens en cabine modèle FL30 / 50

FM & FD  
**Flèche Montée  
& Flèche Descente**  
Adr. 15  
Bât. 4 et 5

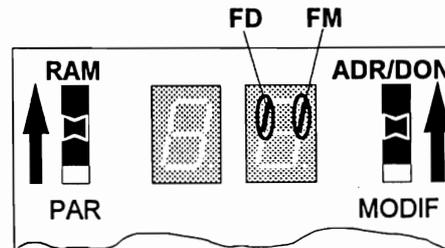
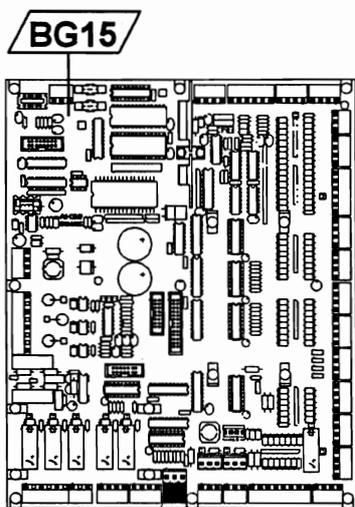
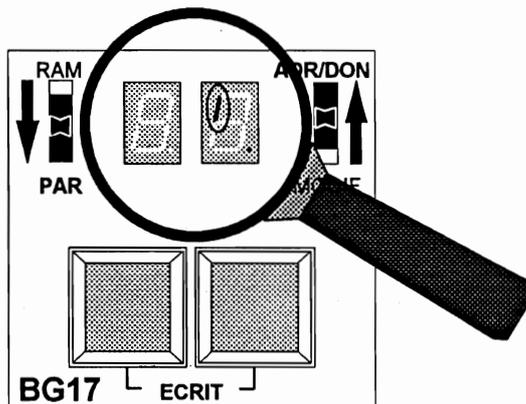


Figure 43 Visualisation de l'état des flèches de sens en cabine modèle FL30 / 50

**II.5.24) FLÈCHES DE SENS EN CABINE (1/2)  
MODÈLE AVEC AMPOULES - PUISSANCE < 1,2 W**

FLCLIG  
**FLèches**  
**CLIGnotantes ?**  
Adr. 08  
Bât. 5



**ATTENTION !!!**  
Voyants 24 V  
**1,2 W max.**

**PAR SENS**  
Tenir compte des  
éventuelles flèches  
au(x) palier(s)

En cas de dépassement de  
la puissance maximale  
admissible (1,2 W)

Raccorder 1 Boîtier P217  
**PAR SENS**

(voir aussi feuille 2/2)

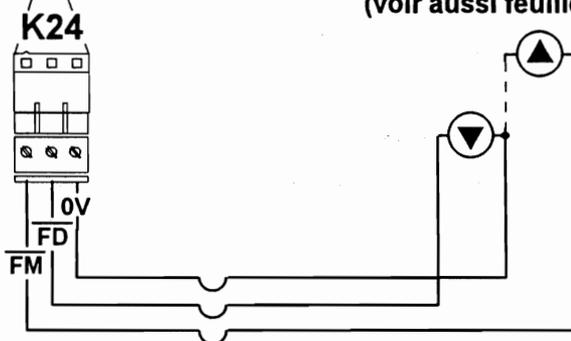


Figure 44 Connexion des flèches de sens en cabine

FM & FD  
**Flèche Montée**  
**& Flèche Descente**  
Adr. 15  
Bât. 4 et 5

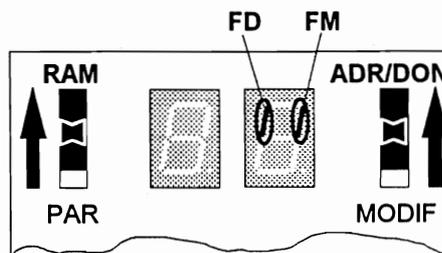
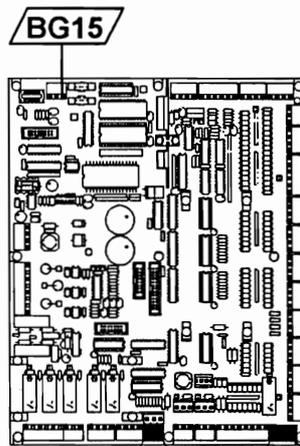
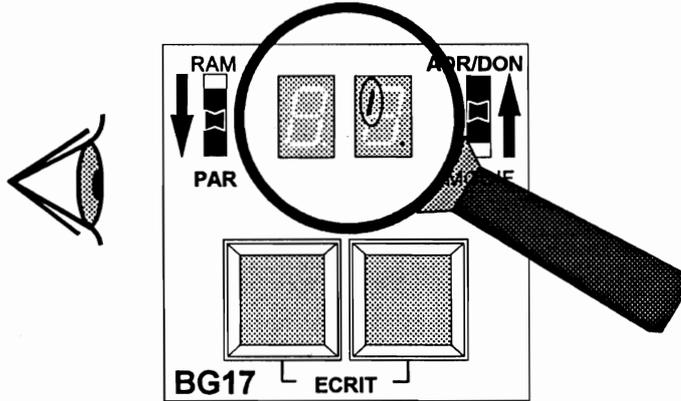


Figure 45 Visualisation de l'état des flèches de sens en cabine

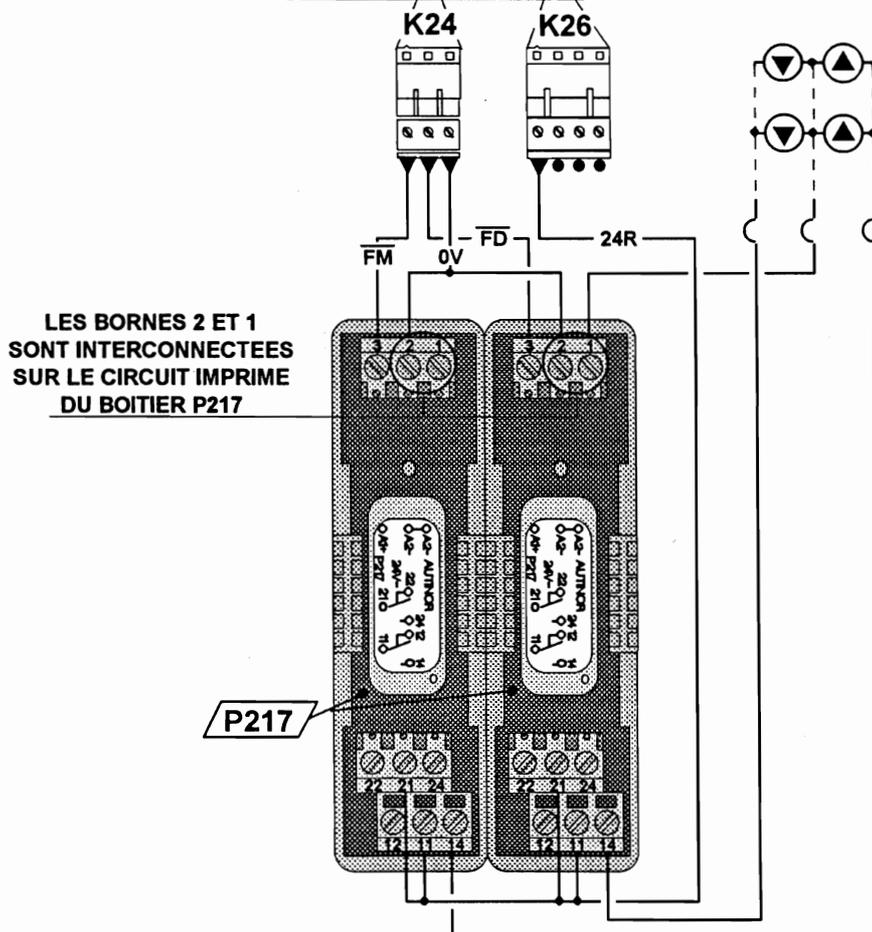
**II.5.25) FLÈCHES DE SENS EN CABINE : 2/2  
MODÈLE AVEC AMPOULES - PUISSANCE > 1,2 W**

FLCLIG  
Flèches  
CLIGNotantes ?  
Adr. 08  
Bât. 5



**ATTENTION !!!**  
Voyants 24 V  
**1,2 W max.**  
**PAR SENS**  
Tenir compte des  
éventuelles flèches  
au(x) palier(s)

En cas de dépassement de  
la puissance maximale  
admissible (1,2 W)  
Tenir compte du schéma  
de raccordement ci-dessous  
(voir aussi feuille 1/2)



LES BORNES 2 ET 1  
SONT INTERCONNECTÉES  
SUR LE CIRCUIT IMPRIME  
DU BOITIER P217

Figure 46 Connexion des flèches de sens en cabine

## II.5.26) MANOEUVRE D'INSPECTION (1/2)

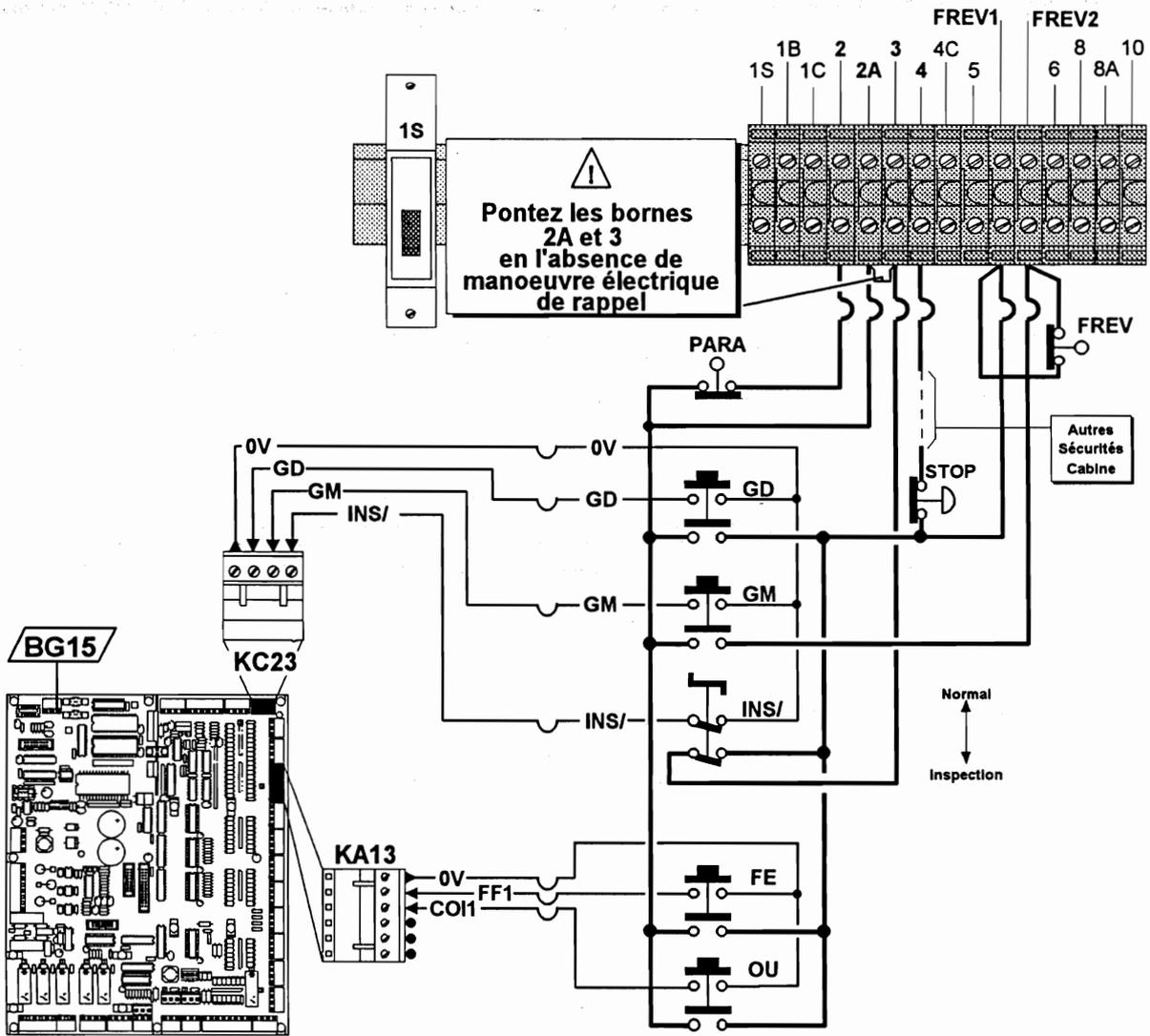


Figure 47 Connexion de la boîte d'inspection

MINIBLOC  
**INSpection**  
Adr. FF  
Bât. 5

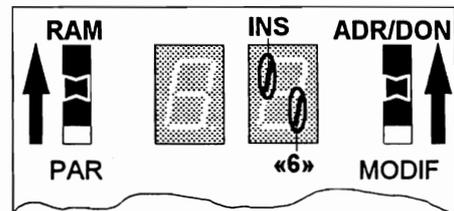


Figure 48 Visualisation de la « Manoeuvre d'inspection »

# MANOEUVRE D'INSPECTION (2/2)

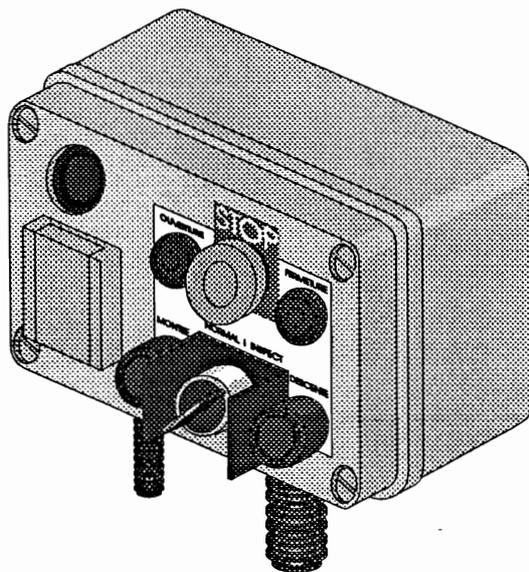


Figure 49 Boîte d'inspection

INS, GM & GD  
**MANoeuvre d'INSpection**  
**Graissage Montée**  
**Graissage Descente**  
 Adr. 0C  
 Bât. 3, 2 & 1

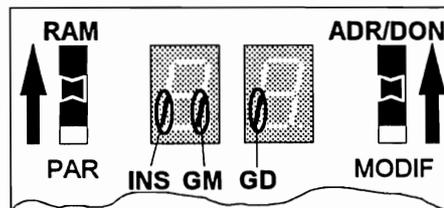


Figure 50 Visualisation de l'état de la boîte d'inspection

TINS  
**Temporisation**  
**d'INSpection**  
 Adr. 0D

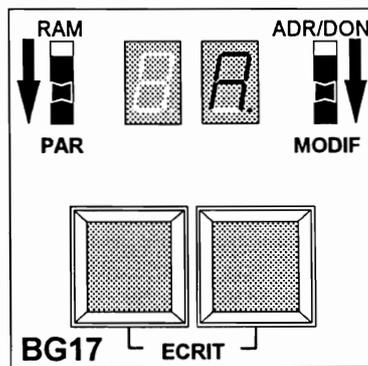
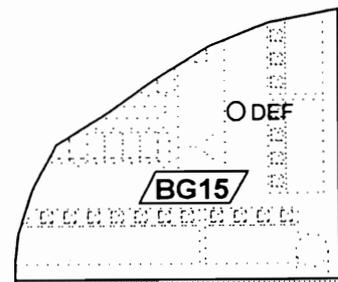
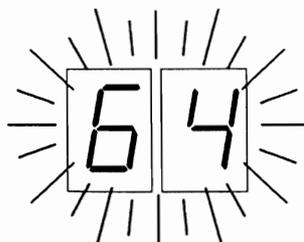
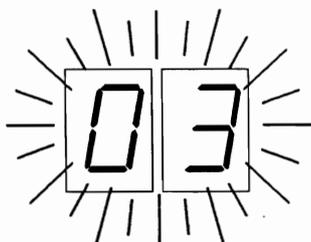


Figure 51 Réglage de la « Temporisation d'inspection »

Figure 52  
 Conséquences d'un  
 mouvement d'inspection  
 trop long



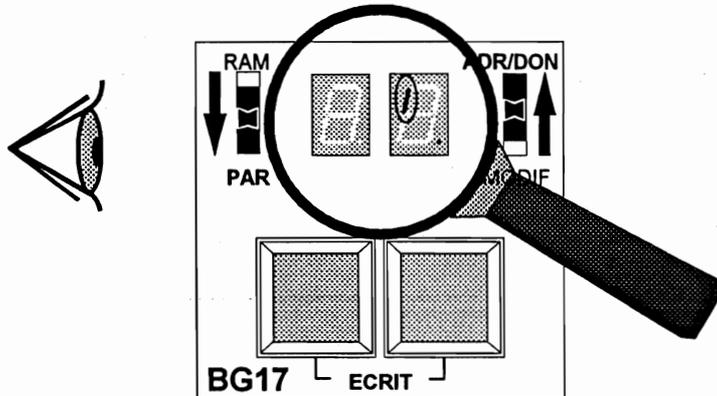
Figure 53  
 Conséquences de  
 manoeuvres d'inspection  
 et de rappel enclenchées  
 simultanément



**II.5.27) INSPECTION EN GRANDE VITESSE**

IGV  
**Inspection en  
Grande  
Vitesse ?**

Adr. 09  
Bât. 5



**EN PROGRAMMANT « IGV », L'APPAREIL DÉMARRE  
INSTANTANNÉMENT EN GRANDE VITESSE (GV) EN APPUYANT  
SUR LES BOUTONS POUSSOIRS « GM » OU « GD »**

**II.5.28) PLEINE CHARGE (« NON STOP »)**

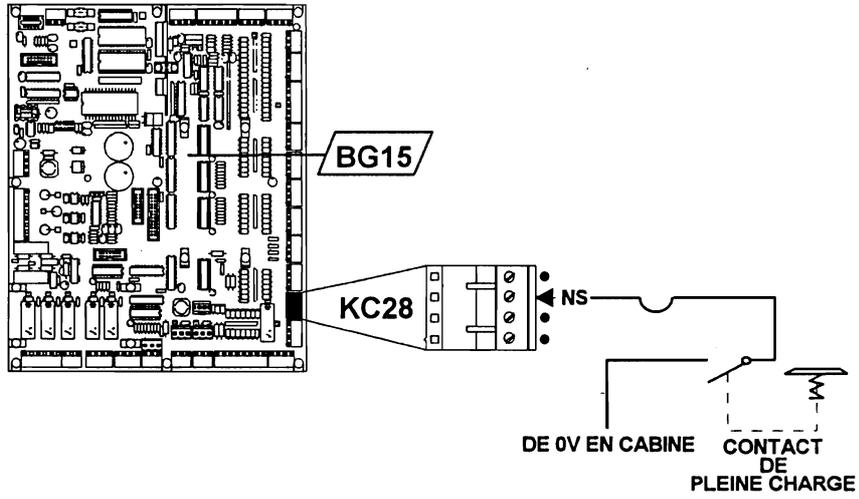


Figure 54 Connexion du contact de « Pleine charge »

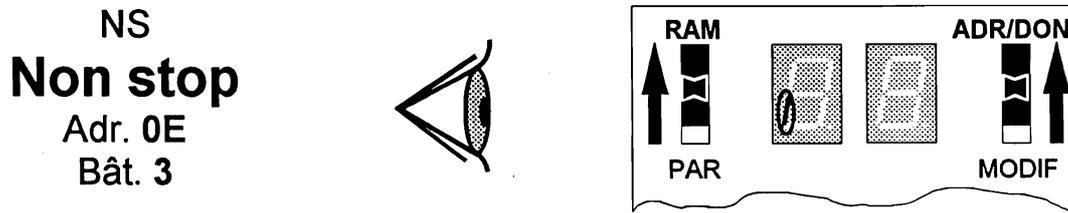


Figure 55 Visualisation de l'état du contact de « Pleine charge »

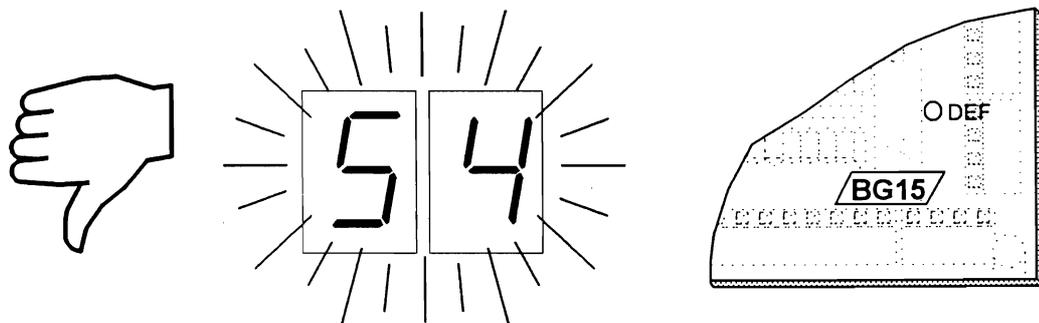


Figure 56 Conséquences de la « Pleine charge »

## II.5.29) SURCHARGE DE LA CABINE (1/2)

**VSU**  
**Voyant de**  
**SURcharge sur**  
**SPGw**  
 Adr. 78  
 Bât. 0 à 3



**RF**  
**RonFleur de**  
**surcharge sur**  
**SPGw**  
 Adr. 78  
 Bât. 4 à 7

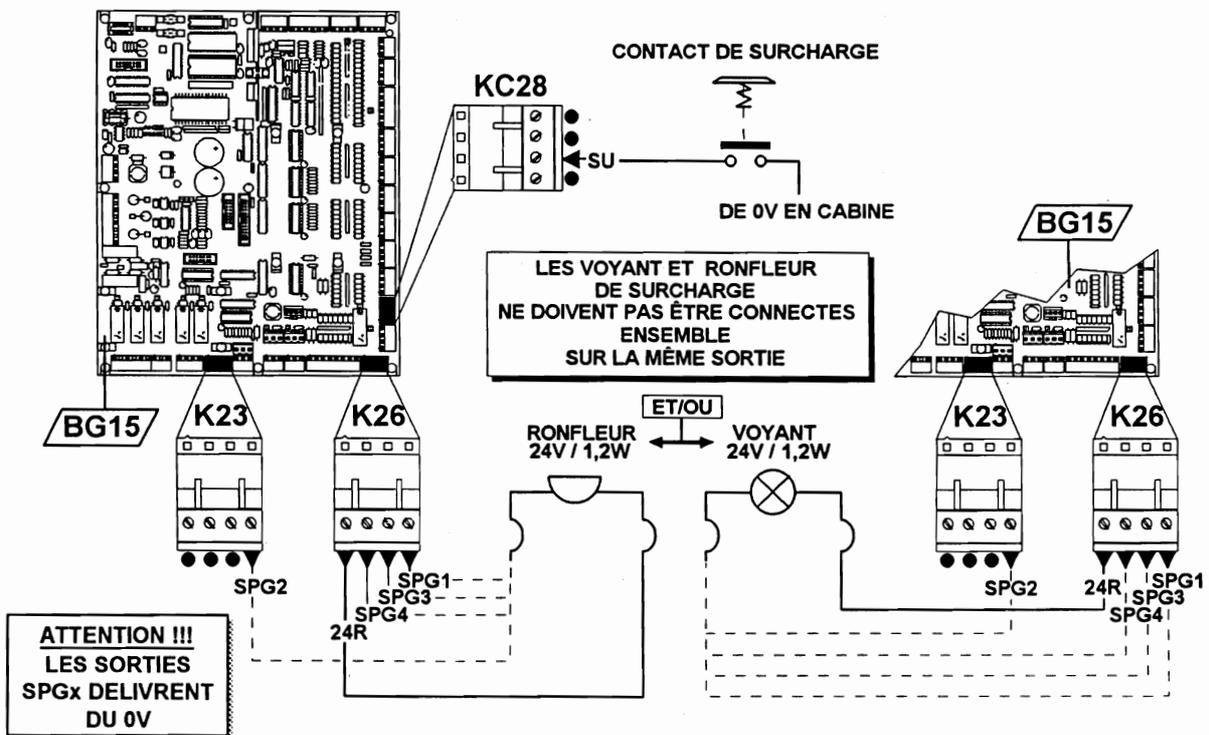
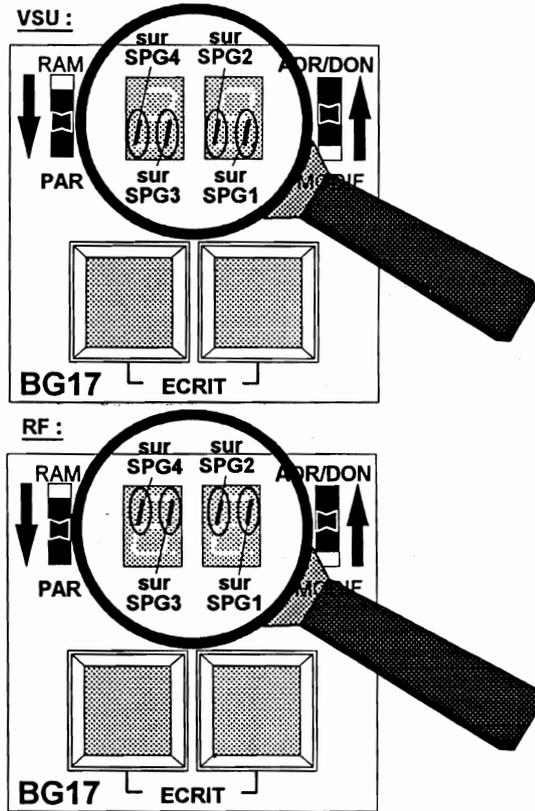
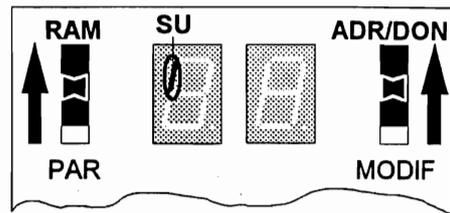


Figure 57 Connexion des contact, voyant, et ronfleur de « surcharge » (en cabine)

**SURCHARGE DE LA CABINE (2/2)**

SU  
**SURcharge**  
 Adr. 0C  
 Bât. 7



VSU & RF  
**Voyant de SURcharge & Ronfleur de SURcharge**  
 Adr. 15  
 Bât. 2 & 3

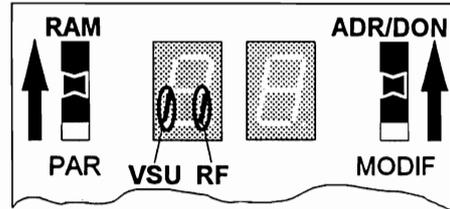


Figure 58 Visualisation du contact, voyant et ronfleur de « Surcharge de la cabine »

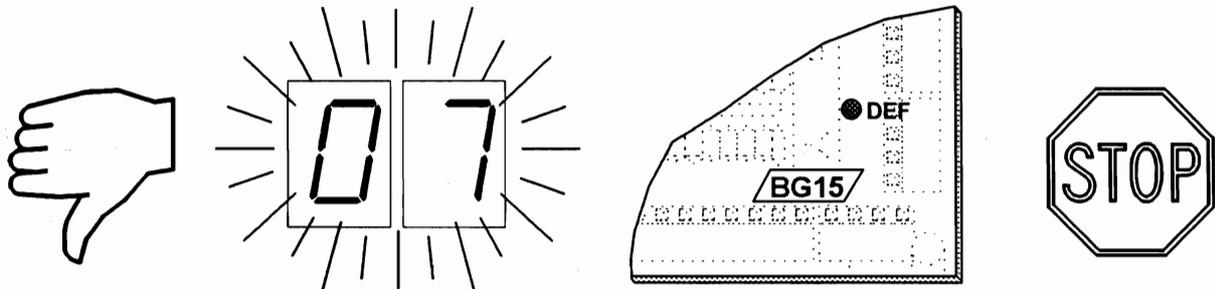


Figure 59 Conséquences d'une erreur de paramétrage des sorties SPG1, SPG2 SPG3 et SPG4 (plusieurs fonctions à la même sortie physique)

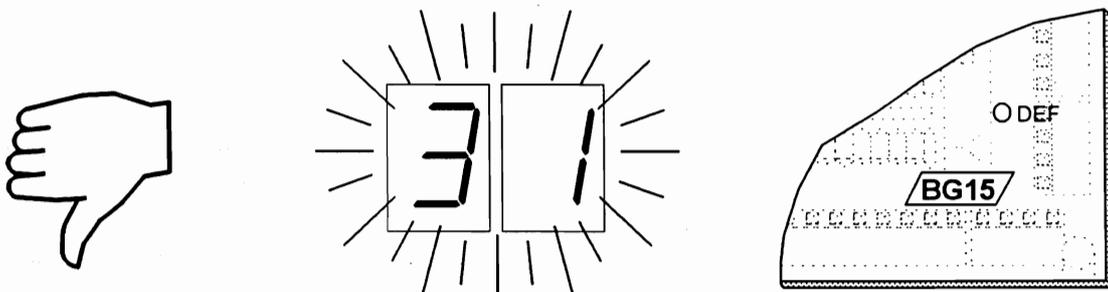


Figure 60 Conséquences de la surcharge de la cabine

**II.5.30) RÉSERVATION DE LA CABINE « PRIORITE CABINE »**

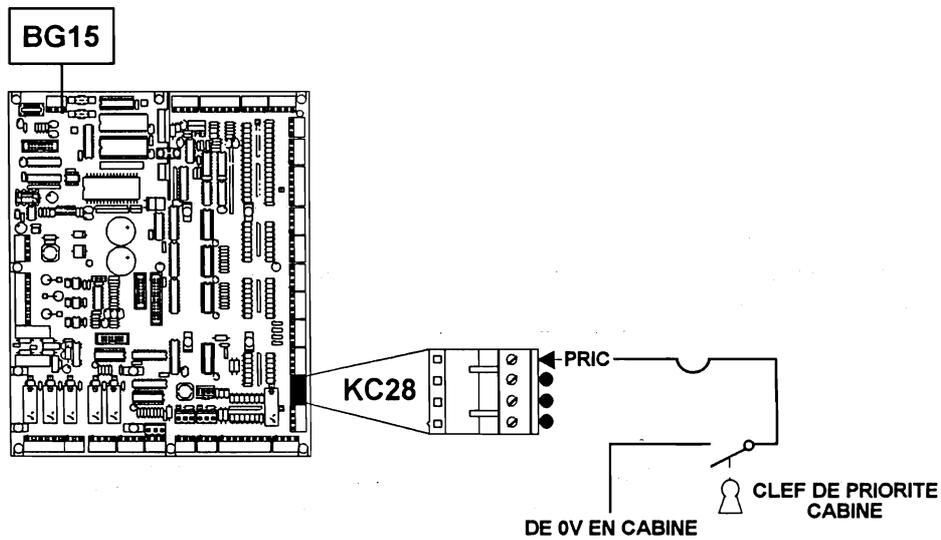


Figure 61 Connexion du contact de « Réservation de la cabine »

PRIC  
**Priorité cabine**  
 Adr. 0E  
 Bât. 4

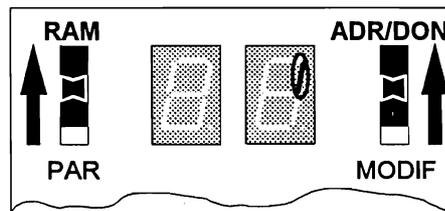


Figure 62 Visualisation de l'état du contact de « Réservation de la cabine »

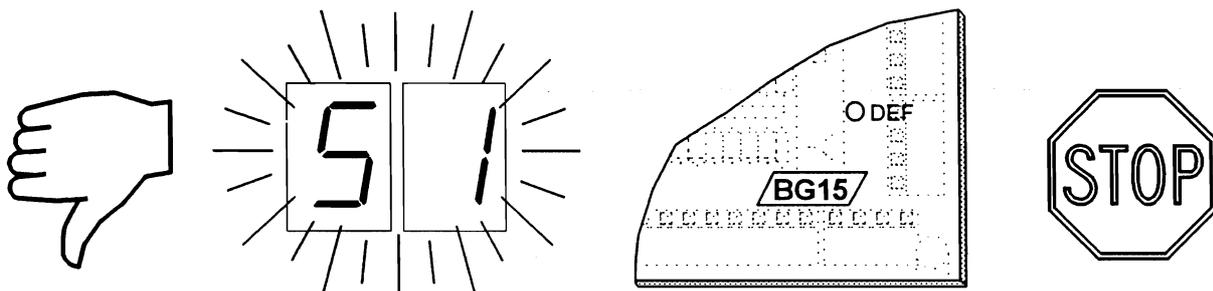


Figure 63 Conséquences de la réservation cabine (en cours)

II.5.31) VOYANT POMPIER

VPMP  
**Voyant**  
**PoMPier sur**  
**SPGy**  
 Adr. 7A  
 Bât. 0 à 3

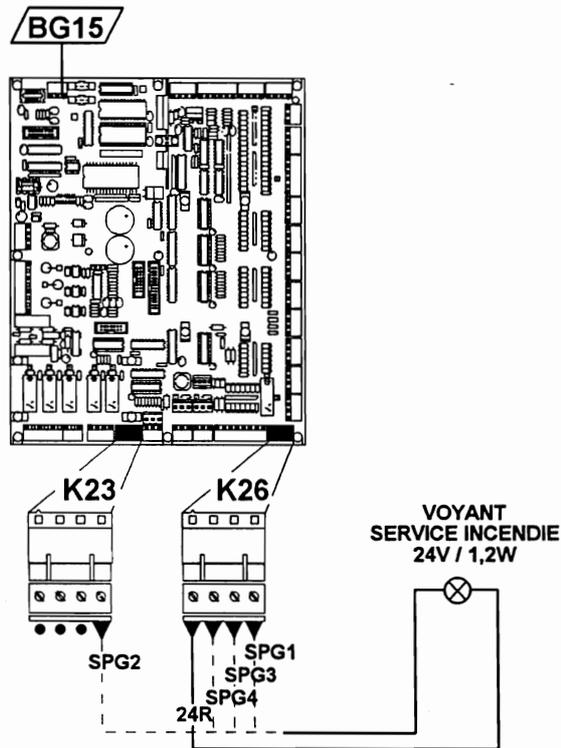
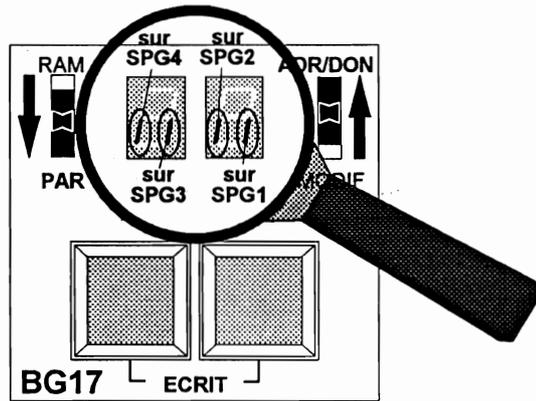


Figure 64 Connexion du voyant pompier

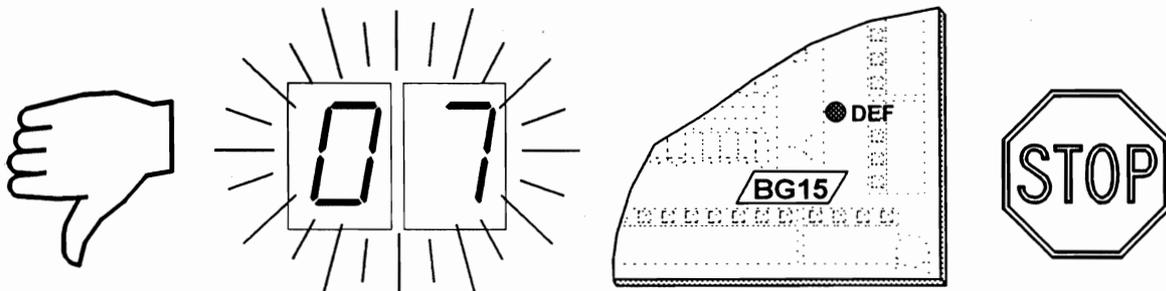
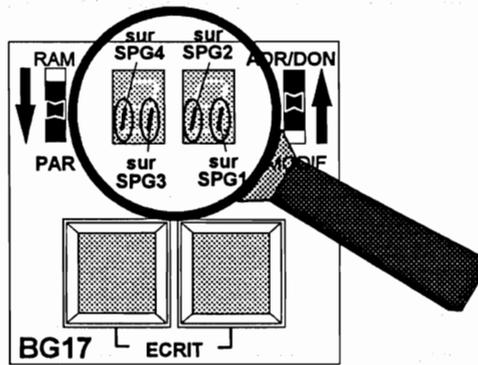


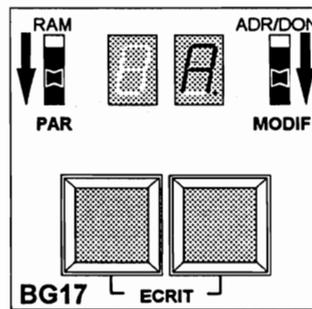
Figure 65 Conséquences d'une erreur de paramétrage des sorties SPG1, SPG2, SPG3 et SPG4 (plusieurs fonctions à la même sortie physique)

**II.5.32) LUMIÈRE AUTOMATIQUE TEMPORISÉE (BH07)**

LU  
**LUMière**  
**automatique**  
**sur SPGz**  
 Adr. 7B  
 Bât. 0 à 3



TPLU  
**Temporisation**  
**LUMière**  
**automatique**  
 Adr. 0C



**Hex**

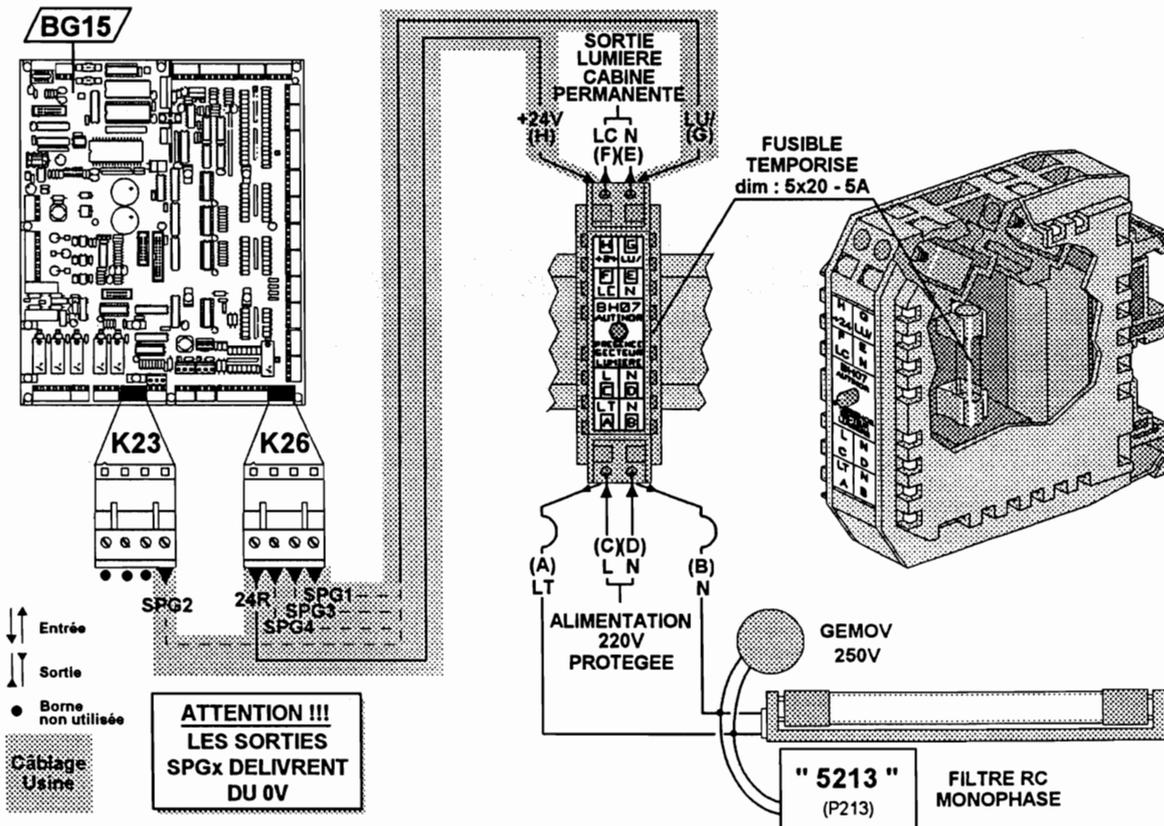


Figure 66 Connexion de la lumière automatique temporisée en cabine

# LUMIÈRE AUTOMATIQUE TEMPORISÉE (L70)

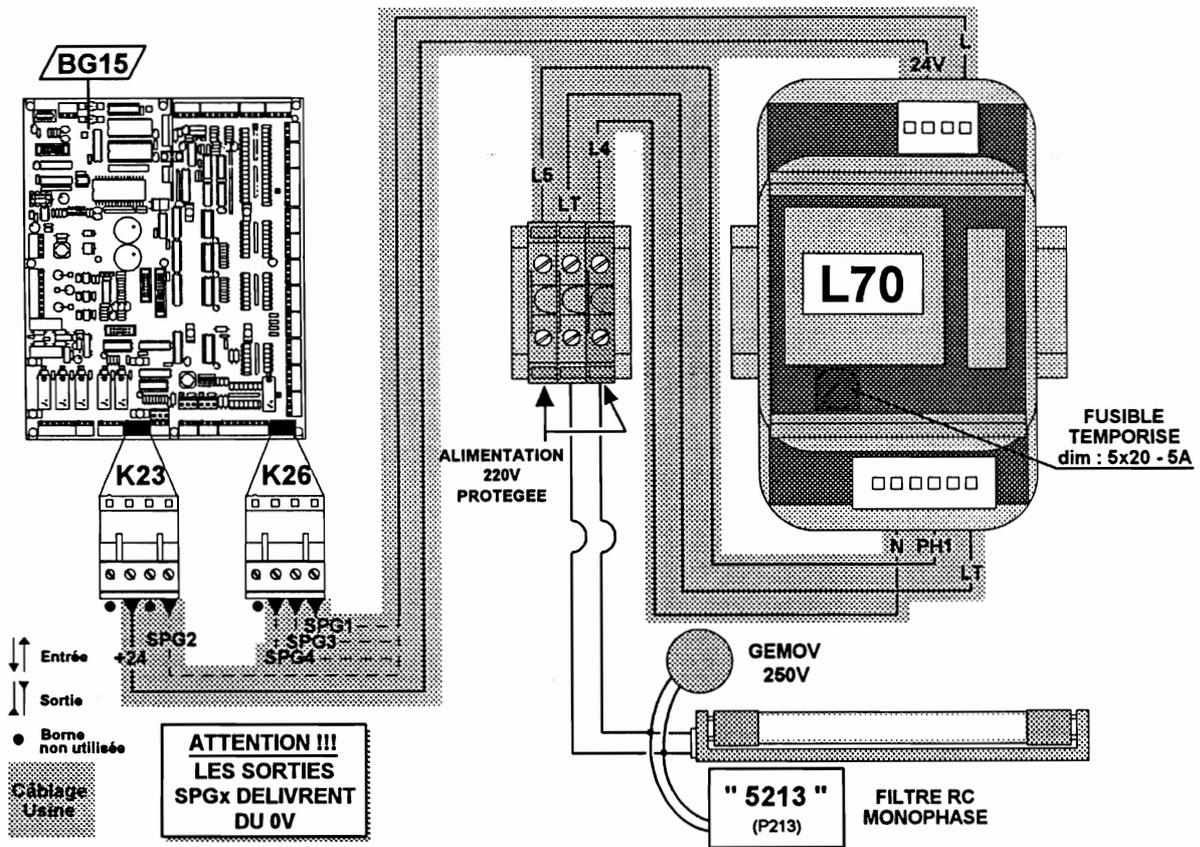


Figure 67 Connexion de la lumière automatique temporisée en cabine

LU  
**Lumière  
 automatique**  
 Adr. 13  
 Bât. 6

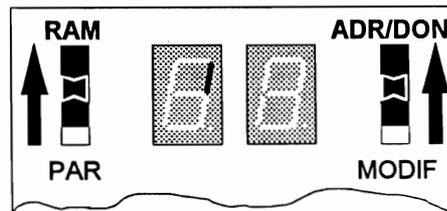


Figure 68 Visualisation de l'état de la lumière automatique

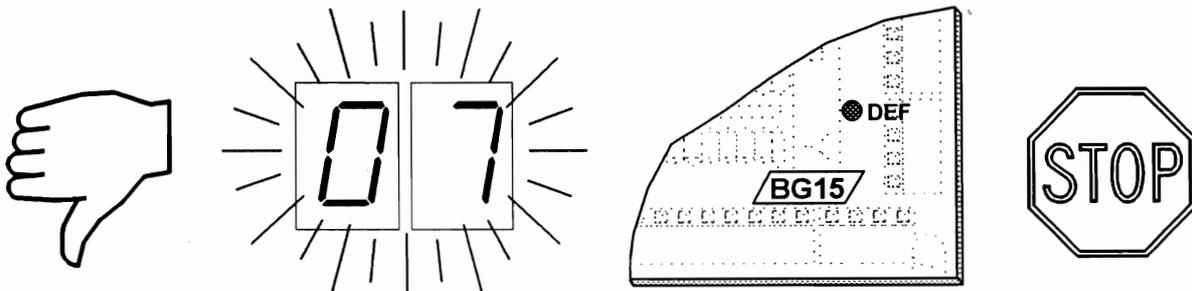


Figure 69 Conséquences d'une erreur de paramétrage des sorties SPG1, SPG2, SPG3 et SPG4 (plusieurs fonctions à la même sortie physique)

### II.5.33) INTERPHONIE CABINE

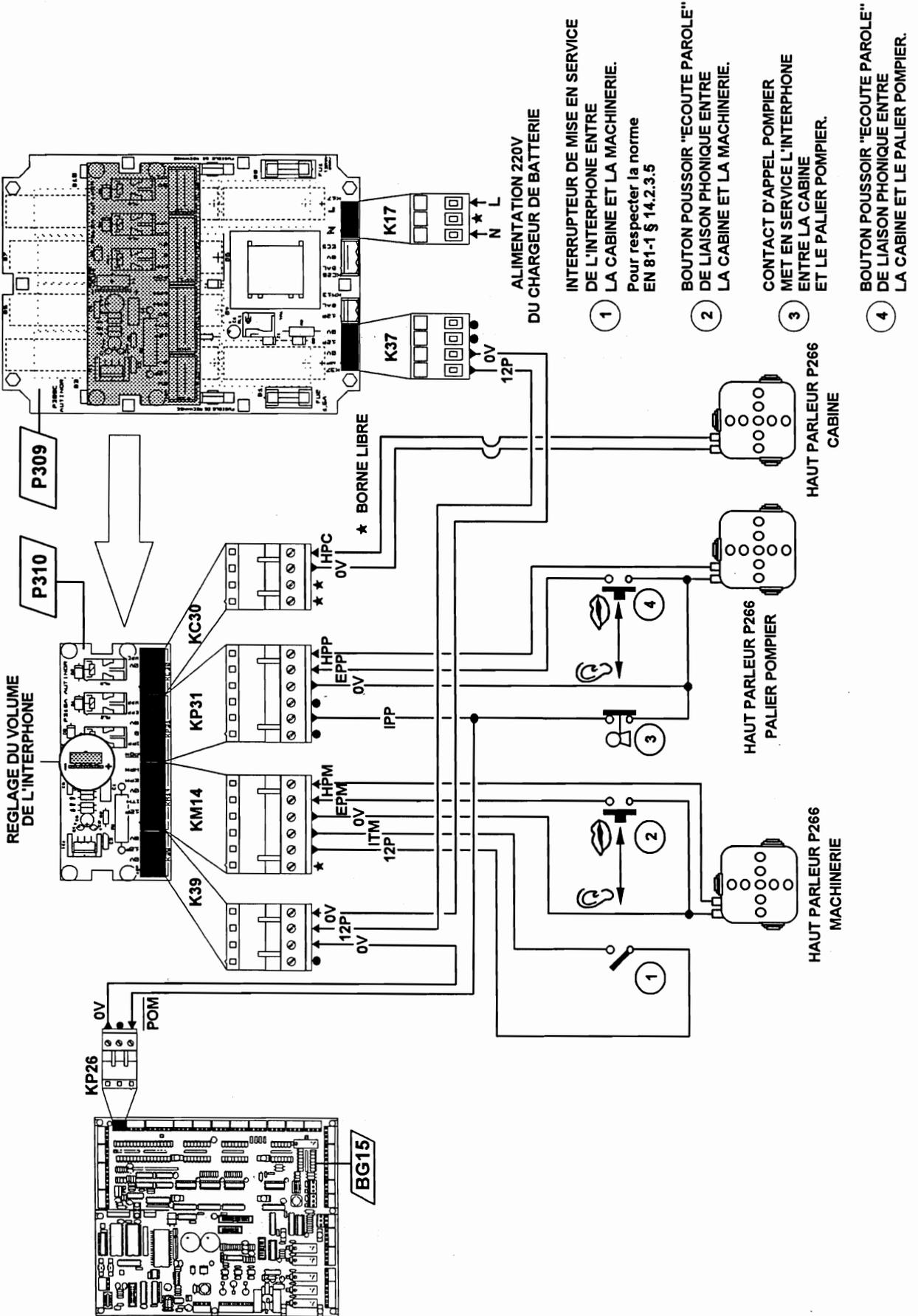


Figure 70  
Raccordement de l'interphonie

# Chapitre III

## PROCÉDURES DE MISE EN SERVICE

III.1) Ce qu'il faut savoir avant de partir en Grande Vitesse .....	147
III.2) Tables de conversion .....	148
III.3) Précautions en matière de compatibilité électromagnétique .....	152
III.4) Liste des paramètres .....	159
III.5) Liste des Entrées / Sorties (variables) .....	165
III.6) Liste des codes de défaut .....	169



### III.1) CE QU'IL FAUT SAVOIR AVANT DE PARTIR EN GV !!!

**Il faut savoir à l'avance dans quel sens la cabine va partir après une remise sous tension !!!**

Il est tout d'abord **indispensable** d'installer le **contact « ED »** qui va informer l'équipement **A-32** de l'endroit approximatif où se trouve la cabine.

Connaissant approximativement sa position, l'équipement **A-32** enverra la cabine chercher son **écran codé** (celui avec le trou) afin de **recaler le sélecteur**.

- **Quand** le contact « ED » est **ouvert**, cela signifie que **la cabine est en dessous de l'écran codé** (Ad 3F-bât 3 pour le comptage à I.L.S. (💡➡ page 109) ou 0C-bât 5 pour le comptage à écrans (💡➡ page 111)). Après coupure de courant, l'équipement **A-32** envoie donc la cabine en montée (en Grande Vitesse) afin de croiser l'écran codé qui recalera le sélecteur.

- La cabine s'arrêtera au prochain niveau où elle peut ralentir avant de rejoindre le niveau principal.

- **Quand** le contact « ED » est **fermé**, cela signifie que la cabine est au dessus de l'écran codé. Après coupure de courant, l'équipement **A-32** envoie donc la cabine en descente pour croiser l'écran codé qui recalera le sélecteur. La cabine s'arrêtera au niveau le plus bas avant de rejoindre le niveau principal.

#### **REMARQUE:**

La cabine, d'abord envoyée en descente en petite vitesse, passera en grande vitesse après un certain temps programmé au paramètre adresse 0b (Tempo Petite Vitesse -TPV-) ou après avoir croisé 2 écrans normaux. Si la cabine est passée en grande vitesse pour l'une des deux raisons, elle passera en petite vitesse en croisant l'écran codé.

**Cas particulier où la cabine est au dessous de l'écran codé sans encore avoir ouvert le contact « ED ».**

Dans ce cas, la cabine descend en petite vitesse. Au moment où le contact « ED » s'ouvre, la cabine s'arrête pour repartir en grande vitesse en montée croiser l'écran codé qu'elle sait de façon certaine se trouver au dessus d'elle.

## III.2) TABLES DE CONVERSION

### Tables Hexadécimales

#### Tables de conversion Hexadécimal ↔ décimal

#### TABLE DE CONVERSION HEXADÉCIMAL ↔ DÉCIMAL

Chiffre de poids faible (chiffre de droite)

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	A	B	C	D	E	F
0	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
2	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47
3	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63
4	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79
5	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95
6	96	97	98	99	100	101	102	103	104	105	106	107	108	109	110	111
7	112	113	114	115	116	117	118	119	120	121	122	123	124	125	126	127
8	128	129	130	131	132	133	134	135	136	137	138	139	140	141	142	143
9	144	145	146	147	148	149	150	151	152	153	154	155	156	157	158	159
A	160	161	162	163	164	165	166	167	168	169	170	171	172	173	174	175
B	176	177	178	179	180	181	182	183	184	185	186	187	188	189	190	191
C	192	193	194	195	196	197	198	199	200	201	202	203	204	205	206	207
D	208	209	210	211	212	213	214	215	216	217	218	219	220	221	222	223
E	224	225	226	227	228	229	230	231	232	233	234	235	236	237	238	239
F	240	241	242	243	244	245	246	247	248	249	250	251	252	253	254	255

#### Utilisation de la table

Pour convertir un octet (2 chiffres) hexadécimal en décimal, repérez le chiffre hexadécimal de poids fort (le chiffre de gauche) dans la colonne de gauche de la table. Suivez la rangée correspondante vers la droite jusqu'à l'intersection avec la colonne à la partie supérieure de laquelle se trouve le chiffre hexadécimal de poids faible (le chiffre de droite). La valeur à l'intersection est l'équivalent décimal du nombre hexadécimal cherché.

Par exemple, pour convertir le nombre hexadécimal **A4** en décimal, trouvez l'intersection de la rangée qui contient A en première colonne, avec la colonne qui contient 4 en partie supérieure. L'équivalent décimal de A4 est la valeur à l'intersection, c'est-à-dire **164**.

Pour convertir un nombre décimal en hexadécimal, cherchez le nombre décimal dans la table. Le nombre hexadécimal correspondant est le nombre composé, de gauche à droite, du chiffre hexadécimal figurant dans la première colonne de la rangée dans laquelle vous avez trouvé le nombre décimal, et du chiffre hexadécimal qui figure à la ligne supérieure de la colonne dans laquelle vous avez trouvé le nombre décimal.

Par exemple, pour trouver l'équivalent hexadécimal de **206**, cherchez cette valeur dans la table ; son équivalent hexadécimal est **CE**.

**Table d'addition hexadécimales**

**Résultat en Hexadécimal**

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	A	B	C	D	E	F
0	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	A	B	C	D	E	F
1	1	2	3	4	5	6	7	8	9	A	B	C	D	E	F	10
2	2	3	4	5	6	7	8	9	A	B	C	D	E	F	10	11
3	3	4	5	6	7	8	9	A	B	C	D	E	F	10	11	12
4	4	5	6	7	8	9	A	B	C	D	E	F	10	11	12	13
5	5	6	7	8	9	A	B	C	D	E	F	10	11	12	13	14
6	6	7	8	9	A	B	C	D	E	F	10	11	12	13	14	15
7	7	8	9	A	B	C	D	E	F	10	11	12	13	14	15	16
8	8	9	A	B	C	D	E	F	10	11	12	13	14	15	16	17
9	9	A	B	C	D	E	F	10	11	12	13	14	15	16	17	18
A	A	B	C	D	E	F	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
B	B	C	D	E	F	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	1A
C	C	D	E	F	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	1A	1B
D	D	E	F	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	1A	1B	1C
E	E	F	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	1A	1B	1C	1D
F	F	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	1A	1B	1C	1D	1E

**Résultat en décimal**

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	A	B	C	D	E	F
0	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
2	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
3	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
4	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
6	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
7	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
8	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
9	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
A	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
B	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
C	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27
D	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
E	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29
F	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30

Utilisation de la table

Pour additionner 2 chiffres hexadécimaux, repérez l'un des chiffres dans la colonne de gauche de la table. Suivez la rangée correspondante vers la droite jusqu'à l'intersection avec la colonne à la partie supérieure de laquelle se trouve le second chiffre. La valeur à l'intersection est la somme cherchée.

Par exemple, pour additionner les nombres hexadécimaux A et 4 trouvez l'intersection de la rangée qui contient A en première colonne, avec la colonne qui contient 4 en partie supérieur. La somme de A et 4 est la valeur à l'intersection, c'est-à-dire E.

Si vous devez additionner des nombres hexadécimaux à 2 chiffres, procédez chiffre par chiffre de la droite vers la gauche, et n'oubliez pas la retenue équivalents. Par exemple, pour additionner les nombres hexadécimaux 1A et B2, ajoutez A à C (résultat 16 hexadécimal), qui donne donc une retenue égale à 1, puis ajoutez 1 et B (résultat égal à C), auquel vous ajouterez la retenue 1 pour obtenir le résultat final D6.

La table supérieure fournit le résultat en hexadécimal, la table inférieure le fournit en décimal.

**Tables de multiplication hexadécimales****Résultat en Hexadécimal**

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	A	B	C	D	E	F
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	A	B	C	D	E	F
2	0	2	4	6	8	A	C	E	10	12	14	16	18	1A	1C	1E
3	0	3	6	9	C	F	12	15	18	1B	1E	21	24	27	2A	2D
4	0	4	8	C	10	14	18	1C	20	24	28	2C	30	34	38	3C
5	0	5	A	F	14	19	1E	23	28	2D	32	37	3C	41	46	4B
6	0	6	C	12	18	1E	24	2A	30	36	3C	42	48	4E	54	5A
7	0	7	E	15	1C	23	2A	31	38	3F	46	4D	54	5B	62	69
8	0	8	10	18	20	28	30	38	40	48	50	58	60	68	70	78
9	0	9	12	1B	24	2D	36	3F	48	51	5A	63	6C	75	7E	87
A	0	A	14	1E	28	32	3C	46	50	5A	64	6E	78	82	8C	96
B	0	B	16	21	2C	37	42	4D	58	63	6E	79	84	8F	9A	A5
C	0	C	18	24	30	3C	48	54	60	6C	78	84	90	9C	A8	B4
D	0	D	1A	27	34	41	4E	5B	68	75	82	8F	9C	A9	B6	C3
E	0	E	1C	2A	38	46	54	62	70	7E	8C	9A	A8	B6	C4	D2
F	0	F	1E	2D	3C	4B	5A	69	78	87	96	A5	B4	C3	D2	E1

**Résultat en Décimal**

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	A	B	C	D	E	F
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
2	0	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	26	28	30
3	0	3	6	9	12	15	18	21	24	27	30	33	36	39	42	45
4	0	4	8	12	16	20	24	28	32	36	40	44	48	52	56	60
5	0	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75
6	0	6	12	18	24	30	36	42	48	54	60	66	72	78	84	90
7	0	7	14	21	28	35	42	49	56	63	70	77	84	91	98	105
8	0	8	16	24	32	40	48	56	64	72	80	88	96	104	112	120
9	0	9	18	27	36	45	54	63	72	81	90	99	108	117	126	135
A	0	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	120	130	140	150
B	0	11	22	33	44	55	66	77	88	99	110	121	132	143	154	165
C	0	12	24	36	48	60	72	84	96	108	120	132	144	156	168	180
D	0	13	26	39	52	65	78	91	104	117	130	143	156	169	182	195
E	0	14	28	42	56	70	84	98	112	126	140	154	168	182	196	210
F	0	15	30	45	60	75	90	105	120	135	150	165	180	195	210	225

**Utilisation de la table**

Pour multiplier 2 chiffres hexadécimaux, repérez l'un des chiffres dans la colonne de gauche de la table. Suivez la rangée correspondante vers la droite jusqu'à l'intersection avec la colonne à la partie supérieure de laquelle se trouve le second chiffre. La valeur à l'intersection est le produit cherché. La table supérieure fournit le résultat en hexadécimal, la table inférieure le fournit en décimal.

Par exemple, le produit des nombre hexadécimaux A est 6 est 3C hexadécimal et 60 décimal.

**Table de conversion pour affichage en bâtonnets**

<i>Hexadécimal</i>		Décimal		<i>Hexadécimal</i>		Décimal
0		0		0		0
10		16		1		1
20		32		2		2
30		48		3		3
40		64		4		4
50		80		5		5
60		96		6		6
70		112		7		7
80		128	+	8		8
90		144		9		9
A0		160		A		10
B0		176		B		11
C0		192		C		12
D0		208		D		13
E0		224		E		14
F0		240		F		15

Pour obtenir la valeur **décimale** équivalente à une configuration de bâtonnets, relevez dans la table la valeur équivalant aux bâtonnets supérieurs et ajoutez-y la valeur équivalant aux bâtonnets inférieurs. Par exemple :

$$\begin{array}{r}
 \begin{array}{c} \boxed{0} \boxed{0} \\ \boxed{0} \boxed{0} \end{array} = \begin{array}{c} \boxed{0} \boxed{0} \\ \boxed{0} \boxed{0} \end{array} + \begin{array}{c} \boxed{0} \boxed{0} \\ \boxed{0} \boxed{0} \end{array} \\
 = 176 + 6 = 184
 \end{array}$$

### III.3) PRÉCAUTIONS EN MATIÈRE DE COMPATIBILITÉ ÉLECTROMAGNÉTIQUE (1/7)

Tous les Automatismes industriels pilotés par un système électronique (Automate programmable, Calculateur etc...) sont sujets à des risques de perturbations parasites si un certain nombre de précautions ne sont pas prises.

Ces perturbations peuvent venir soit de l'extérieur du système, comme par exemple la fluctuation de la tension du réseau, soit être générées par l'Automatisme lors du pilotage d'un organe de puissance.

De grosses précautions sont bien évidemment déjà prises par les constructeurs afin de protéger les ENTRÉES et les SORTIES des systèmes de pilotage dans le but de rendre les équipements le moins sensible possible à l'environnement parasite.

LES AUTOMATISMES INDUSTRIELS DESTINÉS À LA GESTION ET AU PILOTAGE DES ASCENSEURS APPELÉ COMMUNÉMENT « MANOEUVRE D'ASCENSEUR » N'ÉCHAPPENT PAS À CES PHÉNOMÈNES ET SONT ÉGALEMENT SOUMIS À UN NIVEAU CERTAIN DE PERTURBATIONS.

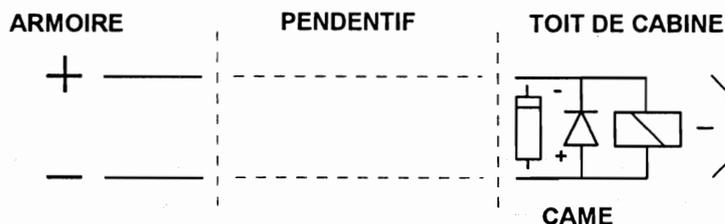
IL EST SOUVENT TRÈS FACILE DE S'OPPOSER A CES « AGRESSIONS » MOYENNANT QUELQUES PRÉCAUTIONS ÉLÉMENTAIRES ET PEU COÛTEUSES LORSQU'ELLES SONT PRISES DES LE DÉBUT DU CHANTIER.

Dans les pages qui suivent, vous trouverez les précautions indispensables à prendre principalement au niveau des organes pilotés par les manoeuvres AUTINOR, des contacteurs de commande et du pendentif, sous peine de voir votre installation irrémédiablement défaillir après un certain temps de bon fonctionnement apparent !!!.

#### A PROPOS DE LA CAME MOBILE.

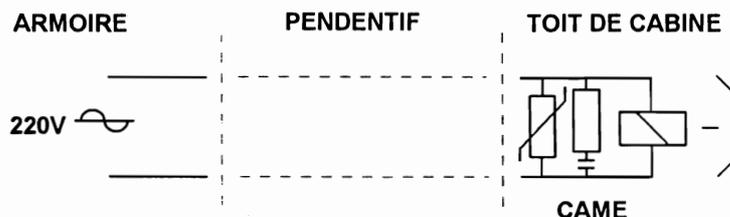
##### - ALIMENTÉE EN TENSION CONTINUE :

Il faut impérativement monter une DIODE BY 255 (1300 V / 3 A) en INVERSE et le plus près possible de la bobine de la CAME sur LE TOIT DE LA CABINE !



##### - ALIMENTÉE EN TENSION ALTERNATIVE MONOPHASÉE :

Il faut impérativement monter un ÉCRÉTEUR DE TENSION (GEMOV) ainsi qu'un réseau CONDENSATEUR - RÉSISTANCE série, le tout raccordé en PARALLÈLE et le plus près possible de la bobine de la CAME sur LE TOIT DE LA CABINE !

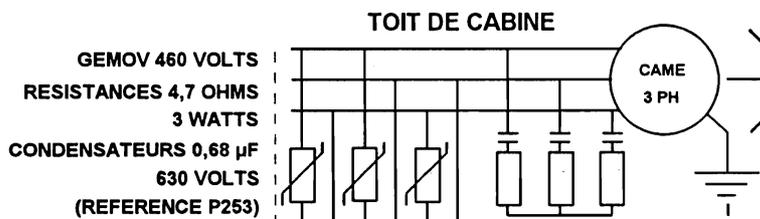


- La valeur de la résistance est de 4,7  $\Omega$ .
- La valeur du condensateur est 0,68  $\mu\text{F}$ , 630 VOLTS.
- La tension d'écrêtage du GEMOV est égale à 250 VOLTS.

## PRECAUTIONS EN MATIERE DE COMPATIBILITE ELECTROMAGNETIQUE (2/7)

### - ALIMENTÉE EN TENSION ALTERNATIVE TRIPHASÉE :

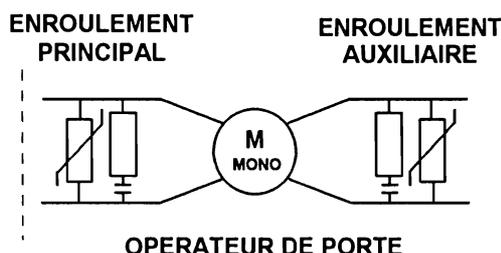
Il faut impérativement monter un ÉCRÉTEUR DE TENSION (GEMOV) entre chaque phase ainsi qu'un triple réseau CONDENSATEUR RÉSISTANCE série monté en ÉTOILE et le tout monté le plus près possible sur LE TOIT DE LA CABINE !



### A PROPOS DU MOTEUR D'OPÉRATEUR DE PORTE AUTOMATIQUE.

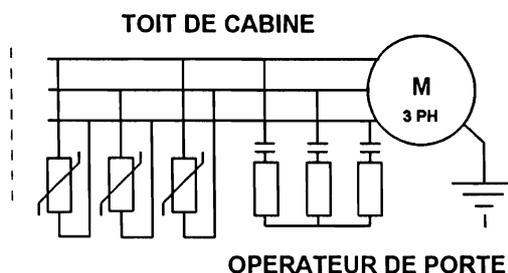
#### - ALIMENTÉ EN TENSION ALTERNATIVE MONOPHASÉE SANS FREINAGE :

Il faut impérativement monter un ÉCRÉTEUR DE TENSION (GEMOV) ainsi qu'un réseau CONDENSATEUR - RÉSISTANCE série, le tout raccordé en PARALLÈLE sur les ENROULEMENTS PRINCIPAUX et AUXILIAIRES, cela le plus près possible du MOTEUR sur LE TOIT DE LA CABINE !



#### - ALIMENTÉ EN TENSION ALTERNATIVE TRIPHASÉE SANS FREINAGE :

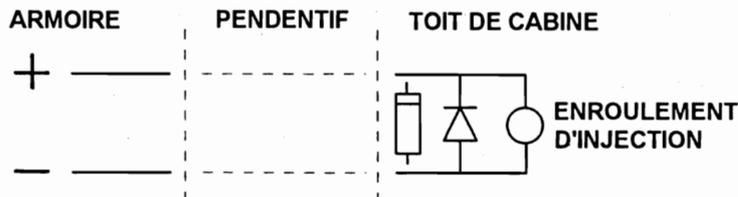
Il faut impérativement monter un ÉCRÉTEUR DE TENSION (GEMOV) entre chaque phase ainsi qu'un triple réseau CONDENSATEUR RÉSISTANCE série monté en ÉTOILE sur LE TOIT DE LA CABINE !



## PRECAUTIONS EN MATIERE DE COMPATIBILITE ELECTROMAGNETIQUE (3/7)

### - ALIMENTÉ EN TENSION MONO OU TRIPHASÉE AVEC FREINAGE PAR INJECTION :

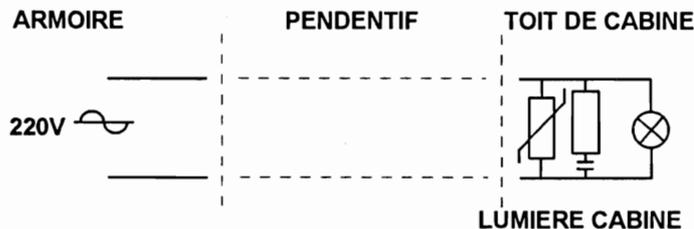
Il faut impérativement monter une DIODE BY 255 (1300 V / 3 A) en INVERSE et le plus près possible sur l'ENROULEMENT D'INJECTION CONTINUE sur LE TOIT DE LA CABINE ! Il est bien évident que cette protection vient en complément de celles décrites plus haut concernant les enroulements du moteur d'opérateur de porte.



### A PROPOS DE LA LUMIÈRE CABINE.

#### - DE TYPE FILAMENT A INCANDESCENCE ALIMENTÉ EN ALTERNATIF :

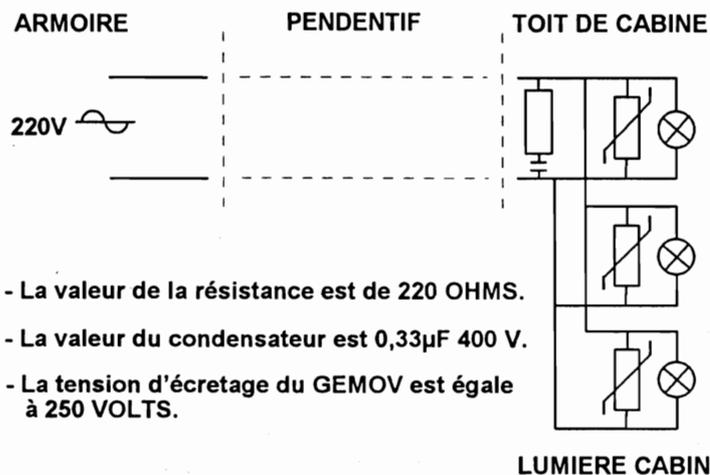
Il faut impérativement monter un ÉCRÉTEUR DE TENSION (GEMOV) ainsi qu'un réseau CONDENSATEUR - RÉSISTANCE série (P213), le tout raccordé en PARALLÈLE et le plus près possible du filament de la LUMIÈRE sur LE TOIT DE LA CABINE.



- La valeur de la résistance est de 220  $\Omega$ .
- La valeur du condensateur est 0,33  $\mu\text{F}$ , 400 VOLTS.
- La tension d'écrêtage du GEMOV est égale à 250 VOLTS.

#### - DE TYPE NÉON DONC ALIMENTÉ EN TENSION ALTERNATIVE :

Il faut impérativement monter un ÉCRÉTEUR DE TENSION (GEMOV) par tube NÉON ainsi qu'un réseau CONDENSATEUR - RÉSISTANCES série (P213) aux bornes de l'ensemble, le tout raccordé en PARALLÈLE et ce, le plus près possible sur LE TOIT DE LA CABINE.



- La valeur de la résistance est de 220 OHMS.
- La valeur du condensateur est 0,33 $\mu\text{F}$  400 V.
- La tension d'écrêtage du GEMOV est égale à 250 VOLTS.

## PRECAUTIONS EN MATIERE DE COMPATIBILITE ELECTROMAGNETIQUE (4/7)

### A PROPOS D'AUTRES ORGANES DE PUISSANCE.

TELS QUE DES VANNES, DES TAQUETS ANTI-DÉRIVE UTILISES PARFOIS EN CAS DE SYSTÈME HYDRAULIQUE, DES VENTILATEURS D'AÉRATION, OU TOUT AUTRE SYSTÈME CONSOMMANT UN COURANT NON NÉGLIGEABLE ET SURTOUT SUSCEPTIBLE DE GÉNÉRER DES PARASITES LORS DE LA COMMUTATION.

**IL EST INDISPENSABLE D'ANTIPARASITER LEURS DIFFÉRENTS TYPES  
D'ENROULEMENTS DE LA MÊME FAÇON QUE VU PRÉCÉDEMMENT !**

TOUS LES ORGANES DE PUISSANCE QUE NOUS AVONS ÉVOQUÉS SONT COMMANDES PAR DES CONTACTEURS MONTES DANS LA MANOEUVRE D'ASCENSEUR.

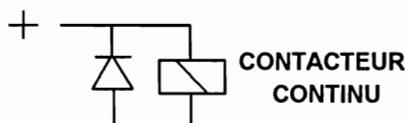
IL EST ÉVIDENT QUE LES BOBINES DE CES CONTACTEURS DOIVENT ÊTRE ANTIPARASITÉES !!!

TOUS LES CONTACTEURS IMPLANTES D'ORIGINE DANS LA MANOEUVRE D'ASCENSEUR SUITE AUX SPÉCIFICATIONS PRÉCISÉES PAR LE CLIENT SONT ANTIPARASITES PAR LA SOCIÉTÉ AUTINOR !

SI L'UTILISATEUR, DE SA PROPRE INITIATIVE, AJOUTE DES CONTACTEURS, IL EST IMPÉRATIF DE LES ANTIPARASITER DE LA MÊME FAÇON !!!

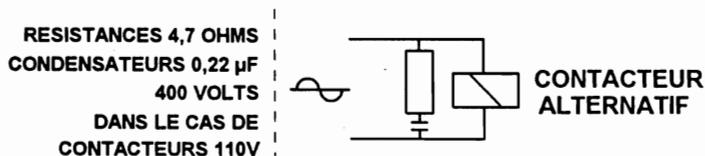
#### **- CONTACTEURS ALIMENTÉS EN TENSION CONTINUE :**

Il est indispensable de monter une DIODE BY 255 (1300 V / 3 A) et en INVERSE le plus près possible de la bobine du contacteur comme indiqué ci-dessous :



#### **- CONTACTEURS ALIMENTÉS EN TENSION ALTERNATIVE :**

Il faut impérativement monter un réseau CONDENSATEUR RÉSISTANCE série, le tout raccordé en PARALLÈLE et le plus près possible de la bobine du contacteur.



EN TENTANT DE SUPPRIMER, OU TOUT AU MOINS DE LIMITER LES PARASITES GÉNÉRÉS PAR LES DIFFÉRENTS ORGANES DE PUISSANCE, NON SEULEMENT NOUS AUGMENTONS LE TAUX DE FIABILITÉ DES INSTALLATIONS MAIS NOUS PARTICIPONS ÉGALEMENT A UNE « DÉPOLLUTION RADIO ».

L'EXPÉRIENCE NOUS A MONTRE QUE LA PROTECTION LA PLUS EFFICACE EST CELLE EFFECTUÉE LE PLUS PRÈS POSSIBLE DE LA SOURCE D'ENNUIS.

C'EST POUR CETTE RAISON QUE DANS L'ÉLABORATION DE NOS FUTURS PRODUITS, IL EST PRÉVU DE NE PLUS METTRE LES CONDENSATEURS DESTINES AU DÉPARASITAGE DES MOTEURS DE PORTES DANS L'ARMOIRE.

## PRECAUTIONS EN MATIERE DE COMPATIBILITE ELECTROMAGNETIQUE (5/7)

### A PROPOS DE LA SÉPARATION DES PENDENTIFS.

Les organes pilotés par les contacteurs sont alimentés par des fils qui passent dans le pendentif

D'autres fils conducteurs du pendentif ne véhiculent non pas des courants forts pour activer des organes de puissance, mais des « INFORMATIONS » électriques par courants faibles. Ces informations sont l'état des fins de courses portes nécessaire à la gestion de l'opérateur de portes automatiques ou les envois cabine par exemple.

Pour situer la différence d'importance entre les deux types de courants, certains moteurs d'opérateurs peuvent consommer 3 ampères alors que le courant qui sert d'information quant à l'état du fin de course fermeture porte ne vaut que 3 milliampères.

Il existe dans cet exemple tout à fait banal un rapport de 1 à 1000.

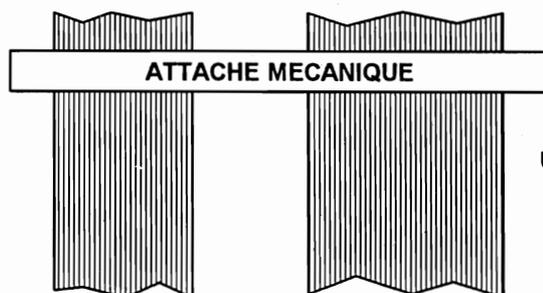
Ce rapport est souvent encore plus élevé notamment si on considère les courants de transitions au début de l'alimentation d'un organe de puissance. Il est clair que les gros courants influenceront les petits par induction si on ne prend pas soin de les séparer.

LE FAIT DE NE PAS SÉPARER CES COURANTS DANS LE PENDENTIF MÈNERA A :

- L'ENVOI D'INFORMATIONS ERRONÉES A LA MANOEUVRE,
- LA DÉGRADATION PROGRESSIVE DE COMPOSANTS ÉLECTRONIQUES PLUS OU MOINS RAPIDEMENT (DE 3 JOURS A QUELQUES MOIS).

LES CONSÉQUENCES A COURT OU MOYEN TERME SERONT DES FONCTIONNEMENTS « BIZARRES » DE L'APPAREIL, PUIS IMPARABLEMENT ET IRRÉMÉDIABLEMENT LA PANNE !!!

EN RÉSUMÉ, LES FILS CONDUCTEURS DU PENDENTIF VÉHICULANT DES COURANTS FORTS POUR LA CAME MOBILE OU LE MOTEUR D'OPÉRATEUR DE PORTE OU L'INJECTION DE FREINAGE OU LES TAQUETS ANTI-DERIVE OU LE MOTEUR DE VENTILATION CABINE SANS OUBLIER LA LUMIÈRE CABINE ET LA CHAÎNE DE SÉCURITÉ DOIVENT IMPÉRATIVEMENT ÊTRE SÉPARÉS DES AUTRES CONDUCTEURS VÉHICULANT DES INFORMATIONS PAR COURANTS FAIBLES.



UN OU PLUSIEURS PENDENTIFS  
" COURANTS FAIBLES "

LES PENDENTIFS DOIVENT ÊTRE SÉPARÉS SUR LA PLUS LONGUE DISTANCE POSSIBLE ET ON S'ARRANGERA POUR LE FAIRE DANS LA GAINÉ COMME INDIQUE CI-DESSUS :

DANS LE CAS DE L'UTILISATION DE BOITES « MI-COURSE », ON PRENDRA ÉGALEMENT SOIN DE SÉPARER LES FILS.

Les précautions effectuées plus haut méritent d'être prises jusqu'au niveau de l'armoire. En effet, nous éviterons de croiser les fils dans tous les sens derrière l'armoire et laisserons un peu de mou afin de faciliter la maintenance.

## PRECAUTIONS EN MATIERE DE COMPATIBILITE ELECTROMAGNETIQUE (6/7)

### A PROPOS DES FILS DE TERRE.

La cabine doit être reliée à la terre par le fil vert et jaune qui passe également dans le pendentif. Il est souhaitable de faire passer un fil de terre par pendentif.

### A PROPOS DU CÂBLE MOTEUR POUR LES MANOEUVRES MLI ET MLIFT.

L'utilisation d'un câble moteur blindé est indispensable pour limiter les effets de rayonnement. Le blindage doit être composé au minimum d'une tresse, l'augmentation du nombre de tresse améliore l'efficacité du blindage. Le câble doit être souple pour faciliter son installation dans la machinerie.

Pour être pleinement efficace, le blindage doit être relié à la fois au châssis métallique de l'armoire et au châssis métallique du moteur. L'utilisation de presse-étoupes métalliques avec contact de blindage permet d'obtenir une connexion optimum de la tresse sur le châssis.

Dans le cas où la boîte de branchement des phases du moteur est en plastique, l'utilisation de presse-étoupe métallique est inutile. La tresse de blindage doit alors être reliée au plus court sur la borne de terre du moteur.

Dans tous les cas, la tresse de blindage **ne remplace pas** le branchement du fil de terre Jaune-Vert.

De plus à l'intérieur comme à l'extérieur de l'armoire, il convient de séparer au maximum le câble moteur du câble d'alimentation triphasée pour limiter les effets de couplage.

Lors du branchement des câbles dans l'armoire, il convient de séparer les câbles véhiculant des courants forts de ceux dans lesquels passent des courants faibles. Ils ne doivent donc pas être placés dans les mêmes goulottes et traverser la tôle par des ouvertures différentes.

### A PROPOS DES FILS NON UTILISÉS.

Les autres fils restés libres doivent impérativement être reliés à la terre **du cote de l'armoire** et non des deux pour plus d'efficacité constatée par expérience.

### FACILITES A PROPOS DU MONTAGE DES COMPOSANTS.

Un grand nombre de nos clients prenant ces précautions, nous ont demandé de réaliser un petit circuit imprimé pouvant supporter les composants.

Vous trouverez sous la référence « **P215** » la protection triphasée, résistance, condensateur série en étoile

Résistance =  $4,7 \Omega$ , 3 W - Condensateur =  $0,68 \mu\text{F}$ , 630 V.

Vous trouverez sous la référence « **P253** » la protection triphasée, résistance, condensateur série en étoile avec gemov.

Résistance =  $4,7 \Omega$ , 3 W - Condensateur =  $0,68 \mu\text{F}$ , 630 V - GEMOV = 460 V.

Vous trouverez sous la référence « **P251** » le double réseau résistance - condensateur série indépendant.

Résistance =  $4,7 \Omega$ , 3 W - Condensateur =  $0,68 \mu\text{F}$ , 630 V - GEMOV = 460 V.

Vous trouverez sous la référence « **3272** » le réseau : résistance - condensateur série.

Résistance =  $220 \Omega$ , 3 W - Condensateur =  $0,10 \mu\text{F}$ , 400 V.

## PRECAUTIONS EN MATIERE DE COMPATIBILITE ELECTROMAGNETIQUE (7/7)

### FACILITES A PROPOS DU MONTAGE DES COMPOSANTS.

Vous trouverez sous la référence « **3293** » le réseau : résistance - condensateur série.

Résistance = 220  $\Omega$ , 3 W - Condensateur = 0,22  $\mu$ F, 400 V, (fils rigides spécialement conçus pour contacteur).

Vous trouverez sous la référence « **3294** » le réseau : résistance - condensateur série.

Résistance = 220  $\Omega$ , 3 W - Condensateur = 0,33  $\mu$ F, 400 V, (fils rigides spécialement conçus pour contacteur).

Vous trouverez sous la référence « **5151** » le réseau : résistance - condensateur série, l'ensemble monté en parallèle avec GEMOV.

Résistance = 220  $\Omega$ , 3 W - Condensateur = 0,10  $\mu$ F, 400 V - GEMOV = 150 V.

Vous trouverez sous la référence « **5152** » le réseau : résistance - condensateur série.

Résistance = 220  $\Omega$ , 3 W - Condensateur = 0,33  $\mu$ F, 250 V.

Vous trouverez sous la référence « **5213** » le réseau : résistance - condensateur série.

Résistance = 220  $\Omega$ , 3 W - Condensateur = 0,33  $\mu$ F, 400 V.

---

# Chapitre III.4)

## LISTE DES PARAMÈTRES

## LES PARAMÈTRES (1/2)

AD	bât 7	bât 6	bât 5	bât 4	bât 3	bât 2	bât 1	bât 0
00	DEF N (CDDEF) CODE DU DERNIER DÉFAUT							
01	DEF N-1 (CADDEF) CODE DE L'AVANT DERNIER DÉFAUT							
02	REGUL	DPLX	ISO	RMLIFT	NIVSIN	DSERVS	OUAVAR	USINE
03	NBOPER - NOMBRE D'OPÉRATEUR							
04	NIVSUP - NIVEAU SUPÉRIEUR							
05	NIVINF - NIVEAU INFÉRIEUR							
06	NVPRIN - NIVEAU PRINCIPAL							
07	BLOCAG	DCOPRO	OPTSP	OPTMAN	OPREVM	MPVHZ	OPED	OUPRE
08	2V/RECA V1	APCL	FLCLIG	FLPDP	EFFNSEL	MASMPX	IPF	IPO
09	GONGAR	IGPPRO	IGV	PFLSGV	OPTPOM	MHSPF	TYPOMP	
0A	TIG - TEMPO D'INTÉGRATEUR (2 À 45 SECONDES [EN SECONDES])							
0B	TPV - TEMPO PETITE VITESSE (3 À 255 SECONDES [EN SECONDES])							
0C	TPLU - TEMPO DE LUMIÈRE AUTOMATIQUE (2 À 255 SECONDES [EN SECONDES])							
0D	TINS - TEMPO D'INSPECTION (1 À 255 SECONDES [EN SECONDES])							
0E	TCAPGV - TEMPO CAPTEUR EN G.V. (2 À 25,5 SECONDES [EN 1/10 SECONDES])							
0F	TCAPPV - TEMPO CAPTEUR EN P.V. (3 À 25,5 SECONDES [EN 1/10 SECONDES])							
10	MSQCAB - MASQUES DES ENVOIS CABINE DE 7 À 0							
11	MSQCAB - MASQUES DES ENVOIS CABINE DE 15 À 8							
12								
13	MSQMO - MASQUES DES APPELS PALIERS POUR MONTER DE 7 À 1							
14	MSQMO - MASQUES DES APPELS PALIERS POUR MONTER DE 15 À 8							
15								
16	MSQDE - MASQUES DES APPELS PALIERS POUR DESCENDRE DE 7 À 0							
17	MSQDE - MASQUES DES APPELS PALIERS POUR DESCENDRE DE 15 À 8							
18								
19							PVCRH	PVCRB
1A	PROGRAMMATION DES PV CROISÉES POUR ENTRES-NIVEAUX 7-8 / 0-1							
1B	PROGRAMMATION DES PV CROISÉES POUR ENTRES-NIVEAUX 15-16 / 8-9							
1C								
1D	NUSPLX - NUMÉRO DE SIMPLEX EN MULTIPLEX (00 ou 1)							
1E	TFR10 - TEMPO DE FILTRAGE SUR LE 10 (0 À 0,5 SECONDES [EN 1/100 SECONDES])							
1F	TPRAU - TEMPO DE RAPPEL AUTOMATIQUE (1 À 255 SECONDES [EN SECONDES])							
20	RAUFAC1	RAUFAC2	TRAPM	NIVRAU - NIVEAU DE RAPPEL AUTOMATIQUE				
21	TGONG - TEMPO DU GONG (0,1 À 10 SECONDES [EN 1/10 SECONDES])							
22	COMDEM - COMPTEUR DE DÉMARRAGES : 2 CHIFFRES DE DROITE							
23	COMDEM - COMPTEUR DE DÉMARRAGES : 2 CHIFFRES DU MILIEU							
24	COMDEM - COMPTEUR DE DÉMARRAGES : 2 CHIFFRES DE GAUCHE							
25	NUMAR0 - NUMÉRO D'ORDRE DANS LE MOIS DE PRODUCTION (UNITÉS/DIZAINES)							
26	NUMAR1 - MOIS DE PRODUCTION EN HEXADÉCIMAL (CENTAINES DU N° DE POSITION)							
27	NUMAR2 - ANNÉE DE PRODUCTION DE L'ARMOIRE							
28	REPT00 - RÉPÉTITEUR DE POSITION AU NIVEAU 00							
29 à 36	REPTxx - RÉPÉTITEUR DE POSITION AU NIVEAU xx							
37	REPT15 - RÉPÉTITEUR DE POSITION AU NIVEAU 15							
<b>ADAPTATION A UNE CENTRALE HYDRAULIQUE SPÉCIFIQUE NON TYPÉE ( CYHYD )</b>								
38	V4	V3	V2	V1		LIGNE	TRIANGLE	ÉTOILE
39	V4	V3	V2	V1		LIGNE	TRIANGLE	ÉTOILE
3A	V4	V3	V2	V1		LIGNE	TRIANGLE	ÉTOILE
3B	V4	V3	V2	V1		LIGNE	TRIANGLE	ÉTOILE
3C	V4	V3	V2	V1		LIGNE	TRIANGLE	ÉTOILE
3D	V4	V3	V2	V1		LIGNE	TRIANGLE	ÉTOILE
3E	V4	V3	V2	V1		LIGNE	TRIANGLE	ÉTOILE
3F	V4	V3	V2	V1		LIGNE	TRIANGLE	ÉTOILE
40	RGPT	VERSTF1	P1SF COU	P1SF CFE	PMAFCP1	MSTPMP1	AMPSEC1	MSTPRP1
41	TP01 - TEMPO DE PORTE 1 (2 À 255 SECONDES [EN SECONDES])							
42	TREP1 - TEMPO DE RÉOUVERTURE DE PORTE 1 (1 À 255 SECONDES [EN SECONDES])							
43	FACE1	FACE2	NIVMHS - NIVEAU DE MISE HORS SERVICE					
44	TIRP1 - TEMPO D'INVERSION DES RELAIS DE LA PORTE1 (0 À 2,55 S. [EN 1/100 SEC])							
45	TFR8 - TEMPO DE FILTRAGE DES REBONDS SUR LE '8' (0 À 2,55 S. [EN 1/100 SEC])							
46	TVP1/2 - TEMPORISATION DE VERROUILLAGE DE PORTES 1&2 (1 À 255 S. [EN SEC])							
47	TIGPO1 - TEMPO D'INTÉGRATEUR DE PORTE 1 (1 À 255 SECONDES [EN SECONDES])							

## LES PARAMÈTRES (2/2)

AD	bât 7	bât 6	bât 5	bât 4	bât 3	bât 2	bât 1	bât 0
48	RCAME1 N00			PORCAB1 N00	OUAVAP1 N00	STP1OU N00	SER1I N00	OUNSIM1 N00
49 à 56	RCAME1 Nxx			PORCAB1 Nxx	OUAVAP1 Nxx	STP1OUN xx	SER1I Nxx	OUNSIM1 Nxx
57	RCAME1 N15			PORCAB1 N15	OUAVAP1 N15	STP1OU N15	SER1I N15	OUNSIM1 N15
58	TDEMYD - TEMPO DE DÉMARRAGE Y/D (0 À 6 SECONDES [EN 1/10 SECONDES])							
59	TARMT - TEMPO D'ARRÊT DU MOUVEMENT (0 À 2,55 S. [EN 1/100 SEC])							
5A	TPMPVM - TEMPO DE PROLONGATION DU MVT PETITE VITESSE (0 À 0,5 S. [EN 1/100 SEC])							
5B	TYPHYD - TYPE DE CENTRALE HYDRAULIQUE							
5C		RAMDES	BASE8N		DNH		DEMDIR	TAQUET
5D		DPLX			NIVSIN	DSERVS		
5E	TRAUN0 - TEMPO DE RAPPEL AUTOMATIQUE AU NIVEAU 0 (0 À 15 MINUTES. [EN MINUTE])							
5F				STPREG	DCTQET		REGDRAL	
60		VERSTF2	P2SFCOU	P2SFCFE	PMAFCP2	MSTPMP2	AMPSEC2	MSTPRP2
61	TP02 - TEMPO DE PORTE 2 (2 À 255 SECONDES [EN SECONDES])							
62	TREP2 - TEMPO DE RÉOUVERTURE DE PORTE 2 (1 À 255 SECONDES [EN SECONDES])							
63	CABVID	SHTCS/	ISOCLI	RMLIFT		REGUL	OuAvARCI i	TPRAL
64	TIRP2 - TEMPO D'INVERSION DES RELAIS DE LA PORTE 2 (0 À 2,55 S. [EN 1/100 SEC])							
67	TIGPO2 - TEMPO D'INTÉGRATEUR DE PORTE 2 (1 À 255 SECONDES [EN SECONDES])							
68	RCAME2 N00			PORCAB2 N00	OUAVAP2 N00	STP2OU N00	SER2I N00	OUNSIM2 N00
69 à 76	RCAME2 Nxx			PORCAB2 Nxx	OUAVAP2 Nxx	STP2OU Nxx	SER2I Nxx	OUNSIM2 Nxx
77	RCAME2 N15			PORCAB2 N15	OUAVAP2 N15	STP2OU N15	SER2I N15	OUNSIM2 N15
	SPG4	SPG3	SPG2	SPG1	SPG4	SPG3	SPG2	SPG1
78	RF - RONFLEUR DE SURCHARGE				VSU - VOYANT DE SURCHARGE			
79	VHS - VOYANT HORS SERVICE				GONG - SORTIE GONG			
7A	INH1 - SORTIE INHIBITION				VPMP - VOYANT POMPIER			
7B					LU - LUMIÈRE AUTOMATIQUE			
7E	DEF N-2 - CODE DE DÉFAUT 3							
7F	DEF N-3 - CODE DE DÉFAUT 4							
	OPTION DISTANCE DE RALENTISSEMENT EN FONCTION DE LA T° D'HUILE							
C0	TEMPÉRATURE JUSQUE LAQUELLE LA DISTANCE C8 EST CHOISIE							
C1	TEMPÉRATURE JUSQUE LAQUELLE LA DISTANCE C9 EST CHOISIE							
C2	TEMPÉRATURE JUSQUE LAQUELLE LA DISTANCE CA EST CHOISIE							
C3	TEMPÉRATURE JUSQUE LAQUELLE LA DISTANCE CB EST CHOISIE							
C4	TEMPÉRATURE JUSQUE LAQUELLE LA DISTANCE CC EST CHOISIE							
C5	TEMPÉRATURE JUSQUE LAQUELLE LA DISTANCE CD EST CHOISIE							
C6	TEMPÉRATURE JUSQUE LAQUELLE LA DISTANCE CE EST CHOISIE							
C7	TEMPÉRATURE JUSQUE LAQUELLE LA DISTANCE CF EST CHOISIE							
	OPTION DISTANCE DE RALENTISSEMENT EN FONCTION DE LA T° D'HUILE							
C8	DISTANCE DE RALENTISSEMENT $\Phi$ (EN %) CHOISIE JUSQUE LA TEMPÉRATURE C0							
C9	DISTANCE DE RALENTISSEMENT $\Phi$ (EN %) CHOISIE JUSQUE LA TEMPÉRATURE C1							
CA	DISTANCE DE RALENTISSEMENT $\Phi$ (EN %) CHOISIE JUSQUE LA TEMPÉRATURE C2							
CB	DISTANCE DE RALENTISSEMENT $\Phi$ (EN %) CHOISIE JUSQUE LA TEMPÉRATURE C3							
CC	DISTANCE DE RALENTISSEMENT $\Phi$ (EN %) CHOISIE JUSQUE LA TEMPÉRATURE C4							
CD	DISTANCE DE RALENTISSEMENT $\Phi$ (EN %) CHOISIE JUSQUE LA TEMPÉRATURE C5							
CE	DISTANCE DE RALENTISSEMENT $\Phi$ (EN %) CHOISIE JUSQUE LA TEMPÉRATURE C6							
CF	DISTANCE DE RALENTISSEMENT $\Phi$ (EN %) CHOISIE JUSQUE LA TEMPÉRATURE C7							
	OPTION DISTANCE DE RALENTISSEMENT EN FONCTION DE LA T° D'HUILE							
A8	DISTANCE DE RALENTISSEMENT $\Phi$ (EN %) CHOISIE JUSQUE LA TEMPÉRATURE C0							
A9	DISTANCE DE RALENTISSEMENT $\Phi$ (EN %) CHOISIE JUSQUE LA TEMPÉRATURE C1							
AA	DISTANCE DE RALENTISSEMENT $\Phi$ (EN %) CHOISIE JUSQUE LA TEMPÉRATURE C2							
AB	DISTANCE DE RALENTISSEMENT $\Phi$ (EN %) CHOISIE JUSQUE LA TEMPÉRATURE C3							
AC	DISTANCE DE RALENTISSEMENT $\Phi$ (EN %) CHOISIE JUSQUE LA TEMPÉRATURE C4							
AD	DISTANCE DE RALENTISSEMENT $\Phi$ (EN %) CHOISIE JUSQUE LA TEMPÉRATURE C5							
AE	DISTANCE DE RALENTISSEMENT $\Phi$ (EN %) CHOISIE JUSQUE LA TEMPÉRATURE C6							
AF	DISTANCE DE RALENTISSEMENT $\Phi$ (EN %) CHOISIE JUSQUE LA TEMPÉRATURE C7							
	MINIBLOC							
FF	CA	CB	INS	POMP	NIV	10	8	6

## LISTE DES PARAMÈTRES.

Le tableau ci-dessous contient la liste des paramètres qui affectent le fonctionnement des équipements A-32 ; ces paramètres sont classés dans l'ordre alphabétique de leur nom.

Outre le nom et la signification de chaque paramètre, le tableau fournit l'adresse du paramètre dans la mémoire de l'équipement et le numéro du bâtonnet éventuel.

Les noms des *paramètres «bâtonnets»* sont imprimés en italique

Nom	Signification	Adresse	Bât.
<b>2V</b>	2 Vitesses ? A, H, B & HB-32	Ad.	Bât.
<b>AMPSEC1</b>	Arrêt du Mouvement de la Porte n°1 sur l'arrivée des SECurités	Ad.08	Bât. 7
<b>AMPSEC2</b>	Arrêt du Mouvement de la Porte n°2 sur l'arrivée des SECurités	Ad.40	Bât. 1
<b>AMPSEC2</b>	Arrêt du Mouvement de la Porte n°2 sur l'arrivée des SECurités	Ad.60	Bât. 1
<b>APCL</b>	Appel Palier CLignotant ?	Ad.08	Bât. 6
<b>Base 8N</b>	BASE 8 Niveaux	Ad.5C	Bât. 5
<b>Blocag</b>	BLOCAGe ?	Ad.07	Bât. 7
<b>CABVID</b>	Option Cabine vide	Ad.63	Bât. 7
<b>CARPO1</b>	Gestion des caractéristiques mécaniques de la porte 1	Ad.40	
<b>CARPO2</b>	Gestion des caractéristiques mécaniques de la porte 2	Ad.60	
<b>COMDEM</b>	COMpteur de DEMarrages	Ad.22	
<b>COMDEM</b>	COMpteur de DEMarrages	Ad.23	
<b>COMDEM</b>	COMpteur de DEMarrages	Ad.24	
<b>CyHyd</b>	Cycle hydraulique	Ad.38 à 3F	
<b>DCOPRO</b>	Défaut COntacteurs PROvisoires ?	Ad.07	Bât. 6
<b>DCTqet</b>	Doublement de la tempo ConTrôle TaQuET ?	Ad.5F	Bât. 3
<b>Def n</b>	Code du dernier défaut	Ad.00	
<b>Def n-1</b>	Code de l'avant dernier défaut	Ad.01	
<b>Def n-2</b>	Code du défaut N-2	Ad.7E	
<b>Def n-3</b>	Code du défaut N-3	Ad.7F	
<b>DemDir</b>	DEMarrage DIRect ?	Ad.5C	Bât. 1
<b>DisRal</b>	Distance de ralentissement choisies en fonction des températures programmées aux adresses C0-C8	Ad.C8-CF	
<b>DNH</b>	Défaut de Niveau d'Huile	Ad.5C	Bât. 3
<b>DPLX</b>	DuPLeX ?	Ad.02	Bât. 6
<b>DServS</b>	Double SERvice Sélectifs ?	Ad.02	Bât. 2
<b>EffNSel</b>	EFFacement Non Sélectif ?	Ad.08	Bât. 3
<b>ETOILE</b>	Contacteur ETOILE ?	Ad.38 à 3F	Bât. 0
<b>FLCLIG</b>	FLèches CLIGNotantes ?	Ad.08	Bât. 5
<b>FLPDP</b>	FLèches Prochain DéPart ?	Ad.08	Bât. 4
<b>FoncP1</b>	Fonctionnement de la porte 1 par niveau	Ad.48 à 57	
<b>FoncP2</b>	Fonctionnement de la porte 2 par niveau	Ad.68 à 77	
<b>GongAr</b>	GONG à l'ARrêt ?	Ad.09	Bât. 7
<b>IgPPro</b>	IntéGrateur Porte PROvisoire ?	Ad.09	Bât. 6
<b>IGV</b>	Inspection en Grande Vitesse ?	Ad.09	Bât. 5
<b>IPF</b>	Isonivelage Portes Fermées ?	Ad.08	Bât. 1
<b>IPO</b>	Isonivelage Portes Ouvertes ?	Ad.08	Bât. 0
<b>ISO</b>	ISONivelage ?	Ad.02	Bât. 5
<b>ISOCli</b>	ISONivelage CLient ?	Ad.63	Bât. 5
<b>LIGNE</b>	Contacteur LIGNE ?	Ad.38 à 3F	Bât. 2
<b>MASMPX</b>	MASse en MultiPleX ?	Ad.08	Bât. 2
<b>MHSPF</b>	Mise Hors Service Portes Fermées ?	Ad.09	Bât. 2

<b>MPVHZ</b>	Mouvement PV Hors Zone ?	Ad.07	Bât. 2
<b>MsqCab</b>	Masque des envois « cabine »	Ad.10 à 11	
<b>MsqDE</b>	Masque des appels « pour descendre »	Ad.16 à 17	
<b>MsqMo</b>	Masque des appels « pour monter »	Ad.13 à 14	
<b>MSTPMP1</b>	Maintien Sous Tension Pendant la Marche de la Porte n°1	Ad.40	Bât. 2
<b>MSTPMP2</b>	Maintien Sous Tension Pendant la Marche de la Porte n°2	Ad.60	Bât. 2
<b>MSTPRP1</b>	Maintien Sous Tension PeRmanent de la Porte n°1	Ad.40	Bât. 0
<b>MSTPRP2</b>	Maintien Sous Tension PeRmanente de la Porte n°2	Ad.60	Bât. 0
<b>NbOper</b>	Nombre d'OPERateurs ?	Ad.03	
<b>NIVINF</b>	NIVEau INFérieur ?	Ad.05	
<b>NIVMHS</b>	NIVEau de Mise Hors Service	Ad.43	
<b>NivRAu</b>	NIVEau de Rappel AUtomatique	Ad.20	
<b>NivSin</b>	NIVEaux SINistrés ?	Ad.02	Bât. 3
<b>NIVSUP</b>	NIVEau SUPérieur ?	Ad.04	
<b>NUMARx</b>	NUMéro d'ARmoire	Ad.25 & 26	
<b>NUSPLX</b>	Numéro de SimPLex	Ad.1D	
<b>NVPRIN</b>	NiVeau PRINcipal?	Ad.06	
<b>OPED</b>	Option ED ?	Ad.07	Bât. 1
<b>OpREVM</b>	Option REVision Montée ?	Ad.07	Bât. 3
<b>OptMan</b>	OPTion MANoeuvre de rappel ?	Ad.07	Bât. 4
<b>OptPOM</b>	OPTion POMpier ?	Ad.09	Bât. 3
<b>OPTSP</b>	OPTion Suspension Palière ?	Ad.07	Bât. 5
<b>OUAvAP1Nx</b>	Ouverture avant arrêt de la porte n°1 au niveau x	Ad.48 à 57	Bât. 3
<b>OUAvAP2Nx</b>	Ouverture avant arrêt de la porte n°2 au niveau x	Ad.68 à 77	Bât. 3
<b>OuAvAr</b>	Ouverture Avant ARrêt ?	Ad.02	Bât. 1
<b>OuAvARCii</b>	Ouverture AVant Arrêt CLient ?	Ad.63	Bât. 1
<b>OUNSim1Nx</b>	Ouverture non simultanée au niveau x	Ad.48 à 57	Bât. 0
<b>OUNSim2Nx</b>	Ouverture non simultanée au niveau x	Ad.68 à 77	Bât. 0
<b>OuvPre</b>	OUVerture sur présence ?	Ad.07	Bât. 0
<b>P1SFcfe</b>	Porte 1 Sans Fin de Course FERmeture	Ad.40	Bât. 4
<b>P1SFcou</b>	Porte 1 Sans Fin de Course OUverture	Ad.40	Bât. 5
<b>P2SFCFE</b>	Porte 2 Sans Fin de Course FERmeture	Ad.60	Bât. 4
<b>P2SFCOU</b>	Porte 2 Sans Fin de Course OUverture	Ad.60	Bât. 5
<b>PFLSGV</b>	Pas de Flèches de Sens en GV ?	Ad.09	Bât. 4
<b>PMAFCP1</b>	Prolongation du Mouvement Après Fin de Course Porte n°1	Ad.40	Bât. 3
<b>PMAFCP2</b>	Prolongation du Mouvement Après Fin de Course Porte n°2	Ad.60	Bât. 3
<b>PorCab1Nx</b>	PORte CABine 1 au Niveau x	Ad.48 à 57	Bât. 4
<b>PorCab2Nx</b>	PORte CABine 2 au Niveau x	Ad.68 à 77	Bât. 4
<b>PVC</b>	PV croisées pour entre niveau	Ad.1A	
<b>PVC</b>	PV croisées pour entre niveau	Ad.1B	
<b>PVC0001</b>	PV Croisées pour l'entre-niveau 00-01 ?	Ad.1A	Bât. 0
<b>PVC0102</b>	PV Croisées pour l'entre-niveau 01-02 ?	Ad.1A	Bât. 1
<b>PVC0203</b>	PV Croisées pour l'entre-niveau 02-03 ?	Ad.1A	Bât. 2
<b>PVC0304</b>	PV Croisées pour l'entre-niveau 03-04 ?	Ad.1A	Bât. 3
<b>PVC0405</b>	PV Croisées pour l'entre-niveau 04-05 ?	Ad.1A	Bât. 4
<b>PVC0506</b>	PV Croisées pour l'entre-niveau 05-06 ?	Ad.1A	Bât. 5
<b>PVC0607</b>	PV Croisées pour l'entre-niveau 06-07 ?	Ad.1A	Bât. 6
<b>PVC0708</b>	PV Croisées pour l'entre-niveau 07-08 ?	Ad.1A	Bât. 7
<b>PVC0809</b>	PV Croisées pour l'entre-niveau 08-09 ?	Ad.1B	Bât. 0
<b>PVC0910</b>	PV Croisées pour l'entre-niveau 09-10 ?	Ad.1B	Bât. 1
<b>PVC1011</b>	PV Croisées pour l'entre-niveau 10-11 ?	Ad.1B	Bât. 2
<b>PVC1112</b>	PV Croisées pour l'entre-niveau 11-12 ?	Ad.1B	Bât. 3
<b>PVC1213</b>	PV Croisées pour l'entre-niveau 12-13 ?	Ad.1B	Bât. 4
<b>PVC1314</b>	PV Croisées pour l'entre-niveau 13-14 ?	Ad.1B	Bât. 5
<b>PVC1415</b>	PV Croisées pour l'entre-niveau 14-15 ?	Ad.1B	Bât. 6
<b>PVCRB</b>	PV Croisées Bas ?	Ad.19	Bât. 0
<b>PVCRH</b>	PV Croisées Haut ?	Ad.19	Bât. 1

<b>RamDes</b>	RAMassage DEScente ?	Ad.5C	Bât. 6
<b>RAuFAC1</b>	Rappel Automatique Face 1	Ad.20	Bât. 7
<b>RAuFAC2</b>	Rappel Automatique Face 2	Ad.20	Bât. 6
<b>RCame1Nx</b>	Retard CAME porte 1 au niveau x	Ad.48 à 57	Bât. 7
<b>RCame2Nx</b>	Retard CAME porte 2 au niveau x	Ad.68 à 77	Bât. 7
<b>RecaV1</b>	RECAlage en vitesse V1 ?) EN B32	Ad.08	Bât. 7
<b>RegDRal</b>	REGulation de la Distance de RALentissement ?	Ad.5F	Bât. 1
<b>REGUL</b>	REGULATION ?	Ad.02	Bât. 7
<b>REPTxx</b>	REPétiteur au niveau xx	Ad.28 à 37	
<b>RGPT</b>	option RGPT	Ad.40	Bât. 7
<b>RMLIFT</b>	Régulation MLIFT ?	Ad.02	Bât. 4
<b>SER1INx</b>	Service 1 interdit au niveau x	Ad.48 à 57	Bât. 1
<b>Ser2Inx</b>	Service 2 interdit au niveau x	Ad.68 à 77	Bât. 1
<b>SHTCS</b>	Option Shuntage du CS	Ad.63	Bât. 6
<b>SPGw</b>	Réglage des sorties programmables	Ad.78	
<b>SPGx</b>	Réglage des sorties programmables	Ad.79	
<b>SPGy</b>	Réglage des sorties programmables	Ad.7A	
<b>SPGz</b>	Réglage des sorties programmables	Ad.7B	
<b>StP1OUnx</b>	Stationnement porte 1 ouvertes au niveau x	Ad.48 à 57	Bât. 2
<b>StP2OUnx</b>	Stationnement porte 2 ouvertes au niveau x	Ad.68 à 77	Bât. 2
<b>STpReg</b>	Sonde de Température pour REGulation ?	Ad.5F	Bât. 4
<b>Taquet</b>	TAQUET ?	Ad.5C	Bât. 0
<b>TArMvt</b>	Temporisation d'ARrêt du MouVement	Ad.59	
<b>TCAPGV</b>	Temporisation du CAPteur en Grande Vitesse	Ad.0E	
<b>TCAPPV</b>	Temporisation du CAPteur en Petite Vitesse	Ad.0F	
<b>TDemYD</b>	Temporisation de DEMarrage EToile-Triangle	Ad.58	
<b>TemPr</b>	Températures programmées en fonction des distances C8-CF choisies	Ad.C0-C7	
<b>TFR10</b>	Temporisation de Filtrage des Rebonds sur le « 10 »	Ad.1E	
<b>TFR8</b>	Temporisation de Filtrage des Rebonds sur le « 8 »	Ad.45	
<b>TGONG</b>	Temporisation du GONG	Ad.21	
<b>Tlg</b>	Temporisation d'IntéGrateur	Ad.0A	
<b>TIGPO1</b>	Temporisation d'IntéGrateur de Porte 1	Ad.47	
<b>TIGPO2</b>	Temporisation d'IntéGrateur de Porte 2	Ad.67	
<b>TINS</b>	Temporisation d'INSpection	Ad.0D	
<b>TIRP1</b>	Temporisation d'Inversion des Relais de Porte n°1	Ad.44	
<b>TIRP2</b>	Temporisation d'Inversion des Relais de Porte n°2	Ad.64	
<b>TPLU</b>	Temporisation LUMière automatique	Ad.0C	
<b>TPMPVM</b>	Temporisation de Prolongation du Mouvement Petite Vitesse en montée	Ad.5A	
<b>TPO1</b>	Temporisation de la porte n°1	Ad.41	
<b>TPO2</b>	Temporisation de la porte n°2	Ad.61	
<b>TPRAL</b>	Temporisation de porte ralongée	Ad.63	
<b>TpRAu</b>	Temporisation de Rappel AUtomatique	Ad.1F	
<b>TPV</b>	Temporisation de Petite Vitesse	Ad.0B	
<b>TPV1/2</b>	Temporisation de Verrouillage temporisée	Ad.46	
<b>TRapM</b>	Temporisation de RAPpel automatique en Minutes	Ad.20	Bât. 5
<b>TRAuN0</b>	Temporisation de Rappel AUtomatique au Niveau 0	Ad.5E	
<b>TREP1</b>	Temporisation de réouverture de la porte n°1	Ad.42	
<b>TREP2</b>	Temporisation de réouverture de la porte n°2	Ad.62	
<b>TRIANGLE</b>	Contacteur TRIANGLE ?	Ad.38 à 3F	Bât. 1
<b>TypHyd</b>	TYPe de centrale HYDraulique	Ad.5B	
<b>TYPOMP</b>	Type de POMpier ?	Ad.09	Bât. 1 & 0
<b>Usine</b>	Options USINE	Ad.02	
<b>V1</b>	Vanne V1 ?	Ad.38 à 3F	Bât. 4
<b>V2</b>	Vanne V2 ?	Ad.38 à 3F	Bât. 5
<b>V3</b>	Vanne V3 ?	Ad.38 à 3F	Bât. 6
<b>V4</b>	Vanne V4 ?	Ad.38 à 3F	Bât. 7
<b>VerSTF1</b>	VERrouillage Sur TémoIn de Fermeture de la porte 1	Ad.40	Bât. 6
<b>VERSTF2</b>	VERrouillage Sur TémoIn de Fermeture de la porte 2	Ad.60	Bât. 6

---

# Chapitre III.5)

## LISTE DES ENTRÉES / SORTIES

## LES ENTRÉES / SORTIES

AD	bât 7	bât 6	bât 5	bât 4	bât 3	bât 2	bât 1	bât 0
00	C7	C6	C5	C4	C3	C2	C1	C0
01	C15	C14	C13	C12	C11	C10	C9	C8
02								
03	M7	M6	M5	M4	M3	M2	M1	M0
04	M15	M14	M13	M12	M11	M10	M9	M8
05								
06	D7	D6	D5	D4	D3	D2	D1	M0
07	D15	D14	D13	D12	D11	D10	D9	D8
08								
09	NF7	NF6	NF5	NF4	NF3	NF2	NF1	NF0
0A	NF15	NF14	NF13	NF12	NF11	NF10	NF9	NF8
0B								
0C	SU		ED	MAN/	INS/	GM	GD	MASS/
0D			PH/	THV/DNH	RP/NHM	RG/RL	RM/RV	RD/RA
0E	RKISO	RZONE		PRIC	NS	SUSD	MHS	POMP/
0F				FF1	COI1	CS1/	FCFE1/	FCOU1/
10				FF2	COI2	CS2/	FCFE2/	FCOU2/
11					EXD	EXM	CAB	CAA
12				MTH/	STH/	« 10 »	« 8 »	« 6 »
13	CREP	LU	FE1	OU1	CAM	GV/PV	DE	MO
14	V0(VF)	V1(VF)		SH8	INH2	INH1	FE2	OU2
15	DEF	GONG	FD	FM	VSU	RF	VHS	VPMP
16	QC7	QC6	QC5	QC4	QC3	QC2	QC1	QC0
17	QC15	QC14	QC13	QC12	QC11	QC10	QC9	QC8
18								
19	QM7	QM6	QM5	QM4	QM3	QM2	QM1	QM0
1A	QM15	QM14	QM13	QM12	QM11	QM10	QM9	QM8
1B								
1C	QD7	QD6	QD5	QD4	QD3	QD2	QD1	QD0
1D	QD15	QD14	QD13	QD12	QD11	QD10	QD9	QD8
1E								
1F	POS7	POS6	POS5	POS4	POS3	POS2	POS1	POS0
20	POS15	POS14	POS13	POS12	POS11	POS10	POS9	POS8
21								
24	POSLOG - POSITION LOGIQUE DE L'APPAREIL							
28			CL					
61	V4(H)	V3(H)	V2(H)	V1(H)	ECOTAQ	L	Δ	Y
62						IGV	TACQ2	TACQ1
65	T°HUILE - TEMPÉRATURE DE L'HUILE							
	MINIBLOC							
FF	CA	CB	INS/	POMP/	NIV/ZDEVR	« 10 »	« 8 »	« 6 »

## LISTE DES ENTRÉES / SORTIES.

Le tableau ci-dessous contient la liste des entrées / sorties qui affectent le fonctionnement des équipements A-32 ; ces entrées / sorties sont classées dans l'ordre alphabétique de leur nom.

Outre le nom et la signification de chaque entrées / sorties, le tableau fournit l'adresse de la variable dans la mémoire des équipements, et le numéro du bâtonnet éventuel.

Les noms des entrées / sorties « bâtonnets » sont imprimés en italique.

Nom	Signification	Adresse	Bât.
«10»	Portes verrouillées	Ad.12	Bât. 2
«10»	Portes verrouillées	Ad.FF	Bât. 2
«6»	sécurités premières établies	Ad.12	Bât. 0
«6»	sécurités premières établies	Ad.FF	Bât. 0
«8»	Portes fermées	Ad.12	Bât. 1
«8»	Portes fermées	Ad.FF	Bât. 1
APPALD	Appels « paliers » pour descendre M0, D1 à D15	Ad.06	
APPALD	Appels « paliers » pour descendre M0, D1 à D15	Ad.07	
APPALM	Appels « paliers » pour monter M0 à M15	Ad.03	
APPALM	Appels « paliers » pour monter M0 à M15	Ad.04	
CA	Capteur A	Ad.FF	Bât. 7
CAA	Capteur, faisceau A	Ad.11	Bât. 0
CAB	Capteur, faisceau B	Ad.11	Bât. 1
CAM	Came	Ad.13	Bât. 3
CB	Capteur B	Ad.FF	Bât. 6
CL	Signalisation occupé (Clignotant)	Ad.28	Bât. 5
COI1	Contact de coincement de la porte 1	Ad.0F	Bât. 3
COI2	Contact de coincement de la porte 2	Ad.10	Bât. 3
CREP	Commun répéteur de position	Ad.13	Bât. 7
CS1	Cellule de seuil de la porte 1	Ad.0F	Bât. 2
CS2	Cellule de seuil de la porte 2	Ad.10	Bât. 2
D	relais TRIANGLE -D-	Ad.61	Bât. 1
DE	relais Descente	Ad.13	Bât. 1
DEF	Voyant défaut	Ad.15	Bât. 7
DNH	Défaut de niveau d'huile	Ad.0d	Bât. 4
EcoTaq	ECONomiseur de TAQUets	Ad.61	Bât. 3
ED	Contact Extrême Descente	Ad.0C	Bât. 5
ENVCAB	Envois « cabine » C0 à C15	Ad.00	
ENVCAB	Envois « cabine » C0 à C15	Ad.01	
EXD	Contact extrême descente	Ad.11	Bât. 3
EXM	Contact extrême montée	Ad.11	Bât. 2
FCFE1	Fin de course fermeture de la porte 1	Ad.0F	Bât. 1
FCFE2	Fin de course fermeture de la porte 2	Ad.10	Bât. 1
FCOU1	Fin de course ouverture de la porte 1	Ad.0F	Bât. 0
FCOU2	Fin de course ouverture de la porte 2	Ad.10	Bât. 0
FD	Flèche descente	Ad.15	Bât. 5
FE1	relais de fermeture de porte n° 1	Ad.13	Bât. 5
FE2	relais de fermeture de la porte n° 2	Ad.14	Bât. 1
FF1	Fermeture Forcée de la porte 1	Ad.0F	Bât. 4
FF2	Fermeture Forcée de la porte 2	Ad.10	Bât. 4
FM	Flèche montée	Ad.15	Bât. 4
GD	Graissage descente	Ad.0C	Bât. 1
GM	Graissage montée	Ad.0C	Bât. 2
GONG	GONG	Ad.15	Bât. 6
GV/PV	relais Grande vitesse / Petite vitesse	Ad.13	Bât. 2
IGV	Inspection Grande Vitesse	Ad.62	Bât. 2
INH1	Inhibition de la porte n° 1	Ad.14	Bât. 2
INH2	Inhibition de la cellule de la porte n° 2	Ad.14	Bât. 3

<b>INS</b>	<i>Manoeuvre d'inspection</i>	<i>Ad.0C</i>	<i>Bât. 3</i>
<b>INS</b>	<i>INSpection</i>	<i>Ad.FF</i>	<i>Bât. 5</i>
<b>L</b>	<i>relais LIGNE -L-</i>	<i>Ad.61</i>	<i>Bât. 2</i>
<b>LU</b>	<i>Lumière automatique</i>	<i>Ad.13</i>	<i>Bât. 6</i>
<b>MAN</b>	<i>Manoeuvre de rappel</i>	<i>Ad.0C</i>	<i>Bât. 4</i>
<b>MASS</b>	<i>Relais de masse</i>	<i>Ad.0C</i>	<i>Bât. 0</i>
<b>MHS</b>	<i>Mise hors service</i>	<i>Ad.0E</i>	<i>Bât. 1</i>
<b>MO</b>	<i>relais Montée</i>	<i>Ad.13</i>	<i>Bât. 0</i>
<b>MTH</b>	<i>Mesure de la Température de l'Huile</i>	<i>Ad.12</i>	<i>Bât. 4</i>
<b>NHM</b>	<i>Niveau d'huile minimum</i>	<i>Ad.0d</i>	<i>Bât. 3</i>
<b>NIV/ZDEV</b>	<i>zones de NIVeau et de Déverrouillage</i>	<i>Ad.FF</i>	<i>Bât. 3</i>
<b>NIVSIN</b>	<i>Niveaux sinistrés NF0 à NF15</i>	<i>Ad.09</i>	
<b>NIVSIN</b>	<i>Niveaux sinistrés NF0 à NF15</i>	<i>Ad.0A</i>	
<b>NS</b>	<i>Non stop</i>	<i>Ad.0E</i>	<i>Bât. 3</i>
<b>OU1</b>	<i>relais d'ouverture de porte n° 1</i>	<i>Ad.13</i>	<i>Bât. 4</i>
<b>OU2</b>	<i>relais d'ouverture de la porte n° 2</i>	<i>Ad.14</i>	<i>Bât. 0</i>
<b>PH</b>	<i>Relais de phase</i>	<i>Ad.0d</i>	<i>Bât. 5</i>
<b>POMP</b>	<i>manoeuvre POMPier</i>	<i>Ad.0E</i>	<i>Bât. 0</i>
<b>POMP</b>	<i>manoeuvre POMPier</i>	<i>Ad.FF</i>	<i>Bât. 4</i>
<b>POS0-7</b>	<i>Sorties de positionnement POS0 à POS15</i>	<i>Ad.1F</i>	
<b>POS8-15</b>	<i>Sorties de positionnement POS0 à POS15</i>	<i>Ad.20</i>	
<b>PosLog</b>	<i>Position logique de l'appareil</i>	<i>Ad.24</i>	
<b>PRIC</b>	<i>Priorité cabine</i>	<i>Ad.0E</i>	<i>Bât. 4</i>
<b>QCAB</b>	<i>Quittances « cabines » QC0 à QC15</i>	<i>Ad.16</i>	
<b>QCAB</b>	<i>Quittances « cabines » QC0 à QC15</i>	<i>Ad.17</i>	
<b>QDPAL</b>	<i>Quittances palières descente QD1 à QD15</i>	<i>Ad.1C</i>	
<b>QMPAL</b>	<i>Quittances palières montée QM0 à QM15</i>	<i>Ad.1A</i>	
<b>RD</b>	<i>Retour du contacteur descente</i>	<i>Ad.0d</i>	<i>Bât. 0</i>
<b>RD(RΔ)</b>	<i>Retour du contacteur Triangle -D-</i>	<i>Ad.0d</i>	<i>Bât. 0</i>
<b>RF</b>	<i>Ronfleur de surcharge</i>	<i>Ad.15</i>	<i>Bât. 2</i>
<b>RG</b>	<i>Retour du contacteur Grande vitesse</i>	<i>Ad.0d</i>	<i>Bât. 2</i>
<b>RKISO</b>	<i>Retour (K)Contacteur ISOnivelage</i>	<i>Ad.0E</i>	<i>Bât. 7</i>
<b>RL</b>	<i>Retour du contacteur ligne</i>	<i>Ad.0d</i>	<i>Bât. 2</i>
<b>RM</b>	<i>Retour du contacteur montée</i>	<i>Ad.0d</i>	<i>Bât. 1</i>
<b>RP</b>	<i>Retour du contacteur petite vitesse</i>	<i>Ad.0d</i>	<i>Bât. 3</i>
<b>RY</b>	<i>Retour du contacteur Etoile -Y-</i>	<i>Ad.0d</i>	<i>Bât. 1</i>
<b>RZONE</b>	<i>Relais de ZONE des portes</i>	<i>Ad.0E</i>	<i>Bât. 6</i>
<b>SH8</b>	<i>Shuntage du « 8 »</i>	<i>Ad.14</i>	<i>Bât. 4</i>
<b>STH</b>	<i>Sonde THermique</i>	<i>Ad.12</i>	<i>Bât. 3</i>
<b>SU</b>	<i>Surcharge</i>	<i>Ad.0C</i>	<i>Bât. 7</i>
<b>SUSD</b>	<i>SUSpension de Départ</i>	<i>Ad.0E</i>	<i>Bât. 2</i>
<b>T°Huile</b>	<i>Température de l'Huile</i>	<i>Ad.65</i>	
<b>TACQ1</b>	<i>TAQuet 1</i>	<i>Ad.62</i>	<i>Bât. 0</i>
<b>TACQ2</b>	<i>TAQuet 2</i>	<i>Ad.62</i>	<i>Bât. 1</i>
<b>THV</b>	<i>Thermique de ventilation</i>	<i>Ad.0d</i>	<i>Bât. 4</i>
<b>V0</b>	<i>Vitesse 0</i>	<i>Ad.14</i>	<i>Bât. 7</i>
<b>V1</b>	<i>Vitesse 1</i>	<i>Ad.14</i>	<i>Bât. 6</i>
<b>V1</b>	<i>relais électroVanne n° 1</i>	<i>Ad.61</i>	<i>Bât. 4</i>
<b>V2</b>	<i>relais électroVanne n° 2</i>	<i>Ad.61</i>	<i>Bât. 5</i>
<b>V3</b>	<i>relais électroVanne n° 3</i>	<i>Ad.61</i>	<i>Bât. 6</i>
<b>V4</b>	<i>relais électroVanne n° 4</i>	<i>Ad.61</i>	<i>Bât. 7</i>
<b>VHS</b>	<i>Voyant hors service</i>	<i>Ad.15</i>	<i>Bât. 1</i>
<b>VPMP</b>	<i>Voyant pompier</i>	<i>Ad.15</i>	<i>Bât. 0</i>
<b>VSU</b>	<i>Voyant de surcharge</i>	<i>Ad.15</i>	<i>Bât. 3</i>
<b>Y</b>	<i>relais étoile -Y-</i>	<i>Ad.61</i>	<i>Bât. 0</i>

---

# Chapitre III.6)

## LISTE DES CODES DE DÉFAUT

## LISTE DES CODES DE DÉFAUTS

### DÉFAUTS VISUALISÉS SUR LA SÉRIE 32. (carte BG15)

La lettre située entre parenthèses précise le type de Défaut.

- ( A ) signifie que le défaut est définitif et qu'il faut couper puis remettre l'alimentation pour faire une réinitialisation ( RESET ).
- ( B ) signifie que le défaut est provisoire et donc que si la cause disparaît, la manoeuvre travaille à nouveau normalement.
- ( C ) signifie que le défaut est provisoire si le technicien l'a demandé en programmant l'option « défaut provisoire ». (DCOPRO - Ad.07 - Bât.06)
- ( D ) signifie que le défaut peut être ignoré si le technicien l'a demandé.
- ( \* ) signifie que le code du défaut n'est pas enregistré dans la pile de défauts. La pile de défauts de la SÉRIE 32 se trouve aux adresses **00**, **01**, **7E** et **7F**, petit switch de GAUCHE vers le bas. A l'adresse **00** on trouve le dernier défaut et à l'adresse **7F** le plus ancien enregistré.

**Avant de quitter le chantier, nous vous conseillons de mettre la pile de défaut à 00 afin de mieux surveiller les pannes.**

N°DÉFAUT	SIGNIFICATION	
-01-	DÉFAUT DE MASSE.	( B )
-02-	TEMPO DE PETITE VITESSE.	( A )
-03-	TEMPO DE RÉVISION.	( D )
-04-	COUPURE DES SÉCURITÉS AVANT LE « 6 ».	( B )
-05-	THERMIQUE DE VENTILATION (THV).	( B )
-06-	ABSENCE RÉPÉTITIVE DU « 10 » AU RECALAGE.	( A )
-07-	ERREUR DANS LA PROGRAMMATION DES SORTIE SPG1 À SPG4.	( A )
-08-	SUSPENSION DÉPART (SUSD).	( B,*)
-09-	SONDE THERMIQUE OU THERMOCONTACT DE SÉCURITÉ (STH).	( B )
-10-	INVERSION DU SENS DE ROTATION ( DÉTECTION PAR CAPTEUR).	( A )
-11-	INTERPRÉTATION IMPOSSIBLE DU CAPTEUR OU FUSION DU/DES FUSIBLES FU3, FU4.	( A )
-12-	UN DES CONTACTEURS NON DÉCOLLÉ A L'ARRIVÉE.	( C )
-13-	CONTACTEUR « GV » NON DÉCOLLÉ AU PASSAGE « PV ».	( C )
-14-	CONTACTEUR « PV » NON COLLE LORS DE SA COMMANDE.	( C )
-15-	CONTACTEUR « MO » OU « DE » NON COLLE LORS DE LEUR COMMANDE OU FUSION DU FUSIBLE FU9 (24R ).	( C )
-16-	FIN DE COURSE HAUT POUR LA RÉVISION (FREV).	( B,*)

-17-	MANQUE OU INVERSION DE PHASES (PH).	( B )
-18-	RECALAGE IMPOSSIBLE PAR SUITE D'INFORMATIONS ERRONÉES DU CAPTEUR.	( A )
-19-	COUPURE DU « 8 » EN MARCHÉ.	( B )
-20-	TEMPÉRATURE DE L'HUILE SUPÉRIEURE A 100° OU SONDE NON RACCORDÉE.	( B )
-21-	ABSENCE DU « 10 ».	( B )
-22-	INTÉGRATEUR DE GLISSEMENT.	( A )
-23-	COUPURE DU « 6 » EN MARCHÉ OU VOIR SHUNT 0V, CS EN PAROI LISSE.	( B )
-26-	COUPURE ANORMALEMENT LONGUE DU FAISCEAU A.	( A )
-27-	COUPURE ANORMALEMENT LONGUE DU FAISCEAU B.	( A )
-28-	UN DES CONTACTEURS N'EST PAS DÉCOLLÉ AU DÉMARRAGE.	( C )
-29-	CONTACTEUR « GV » NON COLLE LORS DE SA COMMANDE.	( C )
-30-	CONTACTEUR « PV » COLLE LORS DE LA COMMANDE « GV ».	( C )
-31-	DÉFAUT DE SURCHARGE (SU).	( B,* )
-36-	LE NIVEAU DE PRINCIPAL EST SUPÉRIEUR AU NIVEAU LE PLUS HAUT.	( A )
-37-	LA PROGRAMMATION DU NIVEAU SUPÉRIEUR EST PLUS GRANDE QUE 24 OU QUE 12 EN NIVEAUX SÉLECTIFS.	( A )
-38-	NIVEAU DE RECALAGE, DE RAPPEL AUTOMATIQUE OU DE « MISE HORS SERVICE » PLUS ÉLEVÉ QUE LE NIVEAU SUPÉRIEUR.	( A )
-39-	LA TENSION SECTEUR EST TROP FAIBLE.	( B )
-40-	LA TENSION SECTEUR EST TROP IMPORTANTE.	( B )
-41-	« 8 » COUPE, PORTE AUTO FERMÉE SOUS ORIENTATION.	( B )
-42-	PROGRAMMATION ERRONÉE DU NOMBRE D'OPÉRATEURS DE PORTES (SUPÉRIEUR A 2).	( A )
-43-	FIN DE COURSE NÉCESSAIRE SUR OPÉRATEUR CABINE	( A )
-44-	ABSENCE DU « 10 » (OPÉRATEUR NUMÉRO 1 OU 2).	( B )
-46-	BLOCAGE PORTE EN « OUVERTURE » OPÉRATEUR NUMÉRO 1.	( C )
-47-	BLOCAGE PORTE EN « OUVERTURE » OPÉRATEUR NUMÉRO 2.	( C )
-48-	BLOCAGE PORTE EN « FERMETURE » OPÉRATEUR NUMÉRO 1.	( C )
-49-	BLOCAGE PORTE EN « FERMETURE » OPÉRATEUR NUMÉRO 2.	( C )
-50-	FONCTION « MISE HORS SERVICE » ENCLENCHÉE (MHS).	( B,* )
-51-	FONCTION « PRIORITÉ CABINE » EN COURS (PRIC).	( B,* )
-52-	COUPURE DU « 10 » EN MARCHÉ.	( B )
-53-	FONCTION « POMPIER » EN COURS (POM).	( B,* )
-54-	FONCTION « NON STOP » OU « COMPLET » EN COURS (NS).	( B,* )

-55-	NON DÉCOLLAGE DU CONTACTEUR « ISO ».	( A )
-56-	NON COLLAGE DU CONTACTEUR « ISO » LORS DE SA COMMANDE.	( B )
-57-	DÉPASSEMENT DE LA « ZONE ISO » EN MOUVEMENT « ISO ».	( A )
-58-	« POMPAGE ISO » SUPÉRIEURE A 6.	( B )
-59-	MOUVEMENT D'ISO SUPÉRIEUR A LA TEMPO ISO.	( A )
-60-	ALTITUDE MAXIMUM PROGRAMMÉE TROP ÉLEVÉE.	( A )
-61-	ERREUR DE PROGRAMMATION DES NIVEAUX.	( A )
-62-	DÉFAUT CAPTEUR O03.	( A )
-63-	CABINE SIMULTANÉMENT PRÉSENTE EN HAUT ET EN BAS OU CAPTEUR O03 NON ALIMENTÉ.	( A )
-64-	MANOEUVRES DE RAPPEL ET D'INSPECTION ENCLENCHÉES SIMULTANÉMENT.	( B )
-65-	DÉFAUT DÉFINITIF DE RÉGULATION. ALLER LIRE LE CODE DU DÉFAUT SUR LE MLIFT.	
-66-	DÉFAUT PROVISOIRE DE RÉGULATION. ALLER LIRE LE CODE DU DÉFAUT SUR LE MLIFT.	
-69-	DÉRIVE APRÈS COUPURE DU DISPOSITIF HORS-COURSE DE SÉCURITÉ.	( A )
-70-	TAQUETS NON RÉTRACTÉS LORS DE LEUR COMMANDE.	( A )
-71-	TAQUETS RELÂCHÉS EN MARCHÉ.	( B )
-72-	TAQUETS NON RELÂCHÉS A L'ARRÊT.	( A )
-73-	DÉFAUT DE NIVEAU D'HUILE.	( A )
-74-	NIVEAU D'HUILE MINIMUM.	( A )
-75-	NON COLLAGE DU CONTACTEUR « ÉTOILE » LORS DE SA COMMANDE. FUSION DE FUSIBLE FU9 (24R) OU COUPURE DU CONTACT DE SURPRESSION.	( C )
-76-	NON COLLAGE DU CONTACTEUR « TRIANGLE » LORS DE SA COMMANDE. FUSION DE FUSIBLE FU9 (24R) OU COUPURE DU CONTACT DE SURPRESSION.	( C )
-77-	NON COLLAGE DU CONTACTEUR « LIGNE » LORS DE SA COMMANDE. FUSION DE FUSIBLE FU9 (24R) OU COUPURE DU CONTACT DE SURPRESSION.	( C )
-78-	NON DÉCOLLAGE DU CONTACTEUR « ÉTOILE » OU « TRIANGLE ».	( C )
-79-	TEMPÉRATURE DE L'HUILE TROP ÉLEVÉE.	( C )