

(7063)

NOTICE DE MONTAGE DE LA MANOEUVRE

H 1 9 1

**AUTINOR**

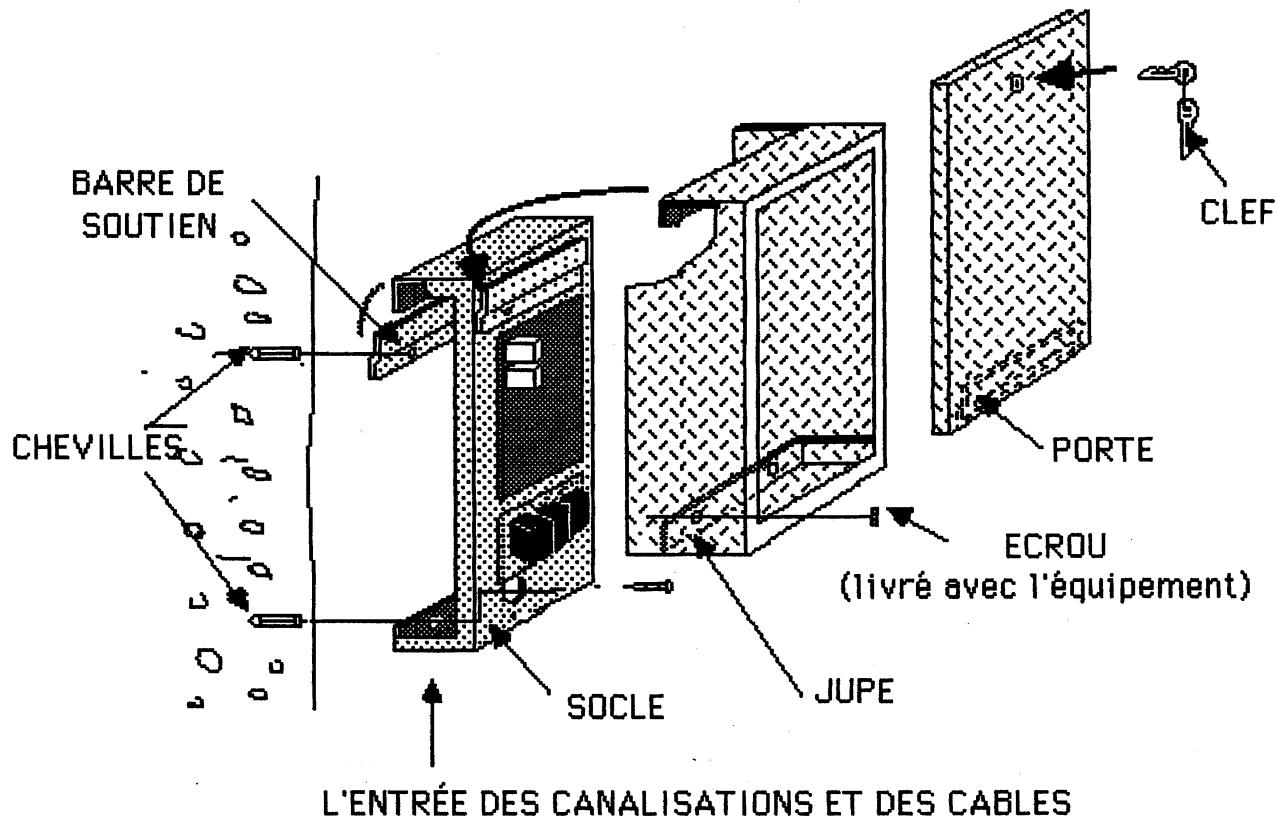
DOCUMENT 01 VERSION 02 DU 07/05/91

PROGRAMME H191 V08 DU 12/06/90.

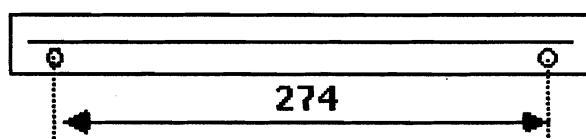
1) Fixation de l'Armoire.	Page 2
2) Raccord Minimum pour Tourner en Révision.	Page 3
3) Localisation des Borniers de Raccordement.	Page 5
4) Raccordement des Vannes et des Taquets.	Page 6
5) Emplacement et Rôle des Fusibles.	Page 7
6) Schémas Electromécaniques.	Page 8
7) Raccord de la chaîne de Sécurité entre le 1S et le 6E.	Page 11
8) Raccordement de la Chaîne de Sécurité au niveau des Portes entre le 6S et le 10.	Page 12
9) Schéma-Bloc des Raccordements en Cabine.	Page 14
10) Raccordement du Moteur de la Porte.	Page 15
11) Raccordement Frein+Injection Porte.	Page 16
12) Schéma-Bloc des Raccordements en Gaine, au Palier et en Machinerie.	Page 17
13) Raccordement des Appels Paliers en ramassage Descente avec Sous-Sols.	Page 18
14) Les Flèches " Prochain Départ ".	Page 19
15) Montage des écrans et du Capteur P202H.	Page 20
16) Montage des écrans du disp de shuntage.	Page 21
17) L'outil de communication.	Page 22
18) Ce qu'il faut savoir avant de lancer en GV !!	Page 23
19) Les paramètres à ajuster sur le site.	Page 24
20) Self Défense Contre les Parasites.	Page 26
21) Liste des Entrées/Sorties.	Page 30
22) Liste des Paramètres.	Page 31
23) Liste des Codes de Défauts.	Page 33

## 1) FIXATION DE L'ARMOIRE EN MACHINERIE.

L'armoire se fixe au mur de la machinerie comme décrit ci-dessous:



### ENTR'AXE DES TROUS DE FIXATION DE LA BARRE DE SOUTIEN



Les dimensions de l'armoire sont: 975 par 460, 380 de profondeur.

#### Remarque:

La barre de soutien est montée, pour le transport, sur les goujons prévus pour la fixation de la jupe.

L'entrée des canalisations ou des câbles se fait par le dessous.

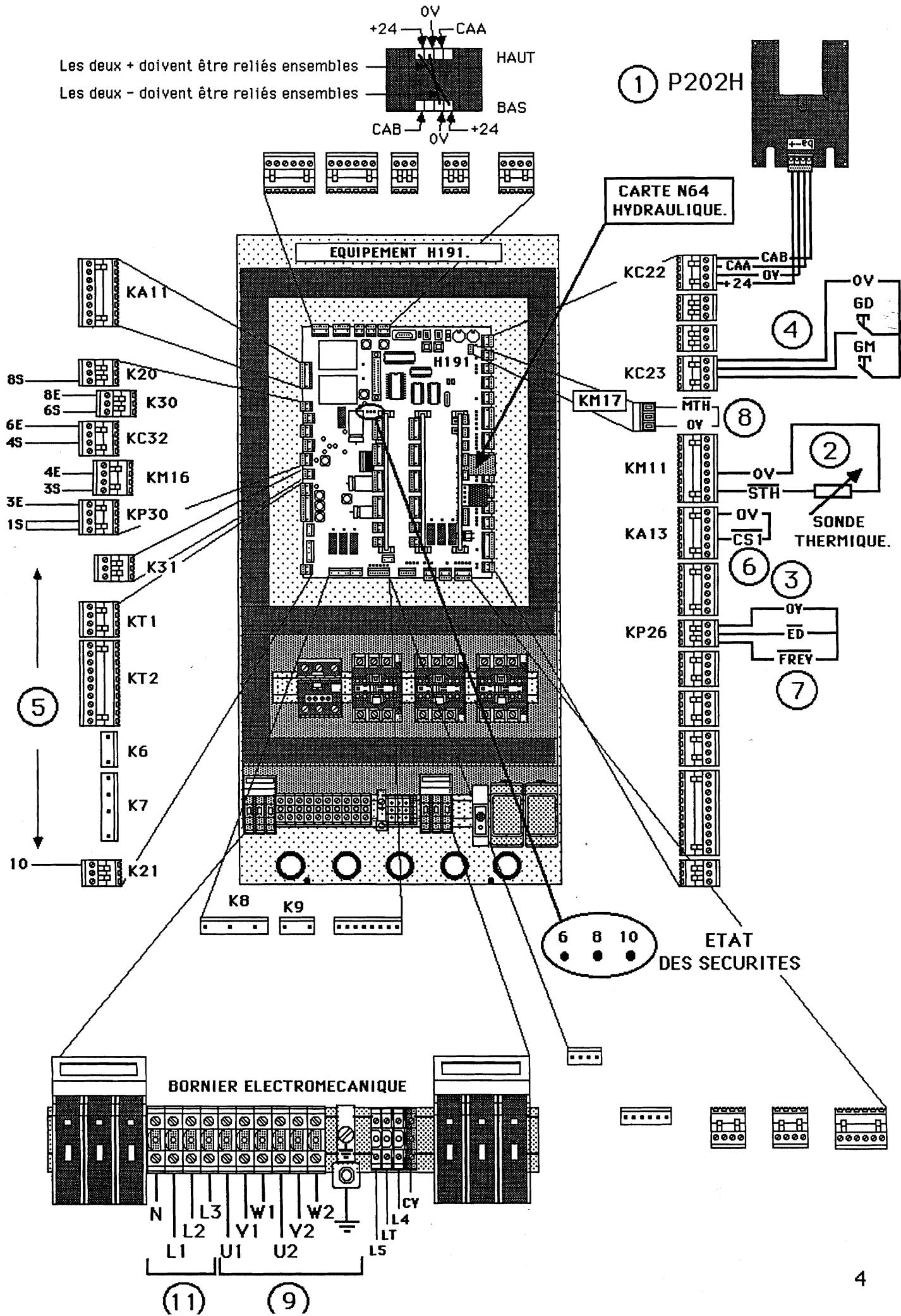
## 2) RACCORDEMENTS MINIMUM A EFFECTUER POUR TOURNER EN REVISION.

La H191 peut tourner en révision sans les écrans.

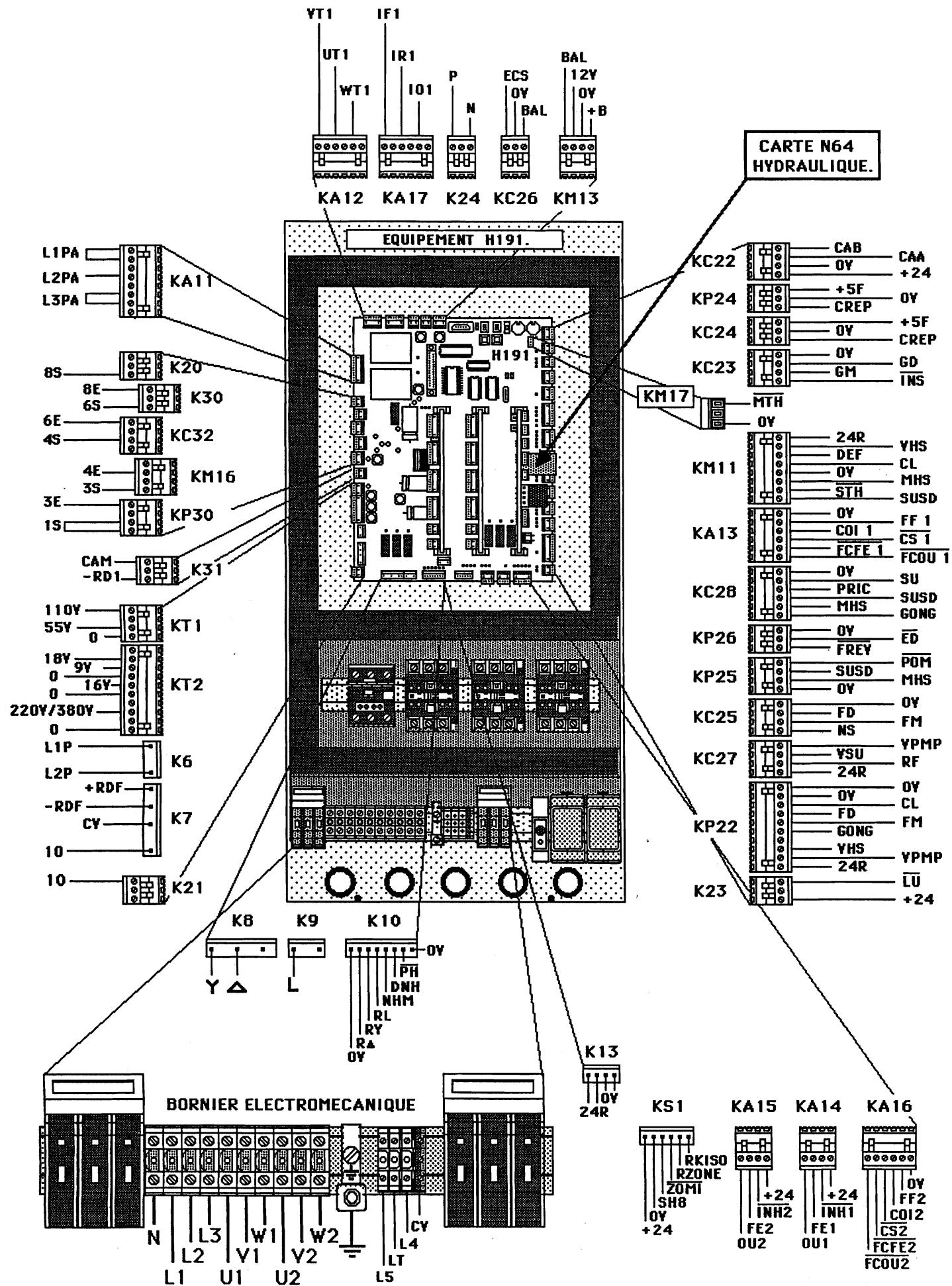
### RACCORDER:

- 1) LE CAPTEUR P202H, +24, 0V, CAA ET CAB EN KC22.
  - 2) LA SONDE THERMIQUE, STH ET 0V EN KM11.
  - 3) PONTER PROVISOIREMENT 0V ET ED EN KP26.
  - 4) LA BOITE DE REVISION, GM, GD AVEC 0V POUR LA COMMANDE MONTEE ET DESCENTE KC23.
  - 5) LA CHAINE DE SECURITE 1S, 6, 8 ET 10 EN KP30, KM16, KC32, K30 ET K20.
  - 6) PONTER LA CELLULE DE PORTE, CS1 ET 0V EN KA13.
  - 7) LE FIN DE COURSE REVISION, FREV ET 0V EN KP26.
  - 8) LA SONDE DE MESURE DE TEMPERATURE DE L'HUILE, MTH ET 0V EN KM17 ( EN PRINCIPE DEJA RACCORDÉ ).
  - 9) LE MOTEUR DE POMPE EN U1,V1,W1 ET U2,V2 ET W2 PLUS LA TERRE SUR LE BORNIER ELECTROMECANIQUE.
  - 10) LES ELECTRO-VANNES EN K54.
  - 11) L'ARRIVEE FORCE EN L1, L2, L3 + TERRE AINSI QUE LE NEUTRE EVENTUELLEMENT.
  - 12) EN CAS DE TAQUETS, PONTER 0V, TAQ1 ET TAQ2 EN KC31.
- VOIR A LA PAGE SUIVANTE LA REPRESENTATION DES LIAISONS A EFFECTUER.

# RACCORDEMENT MINIMUM POUR TOURNER EN REVISION



### 3) LOCALISATION DES BORNiers EN H191.



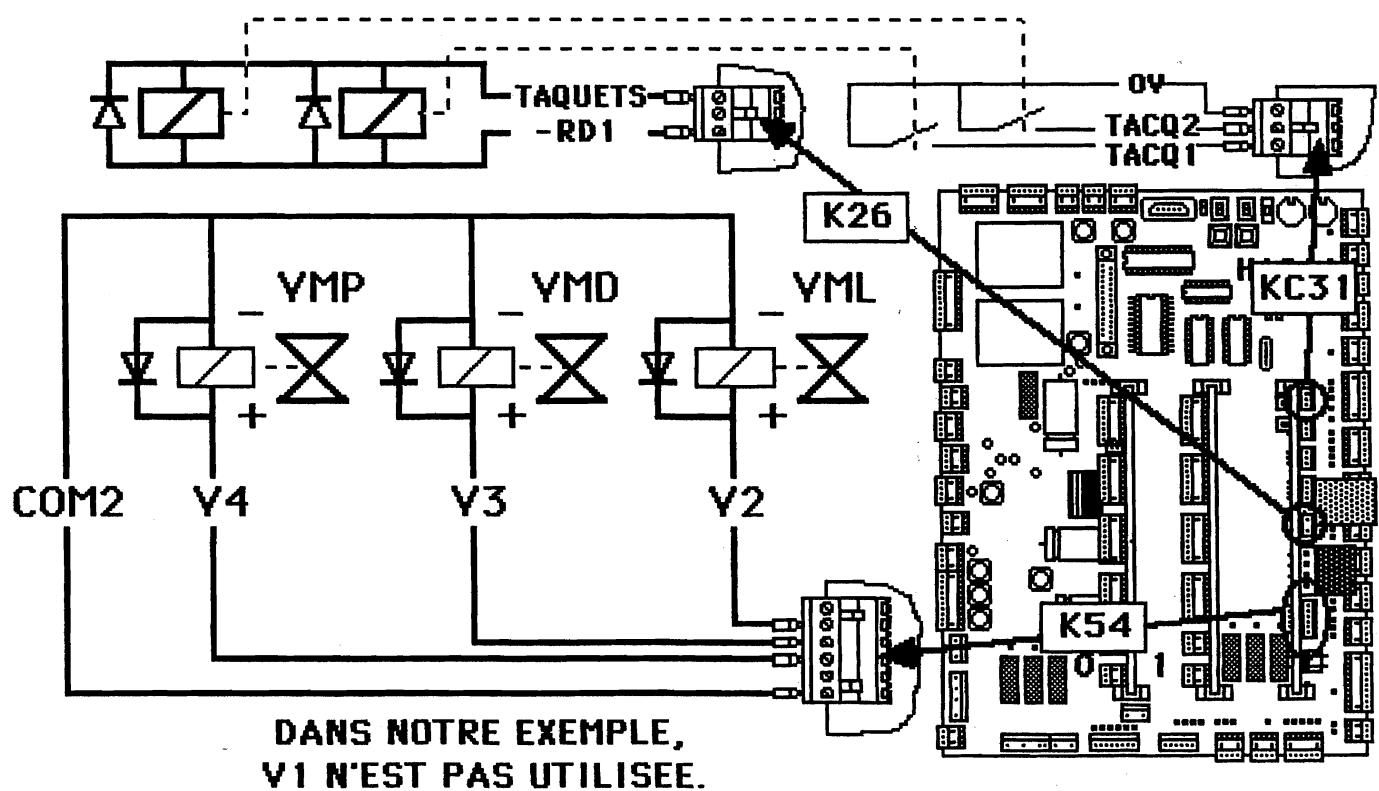
#### 4) RACCORDEMENT DES ELECTROVANNES ET DES TAQUETS.

Lire dans le tableau ci-dessous la correspondance entre les électro-vannes de votre centrale hydraulique et les bornes de raccordements V1, V2, V3 et V4 de la manœuvre H191.

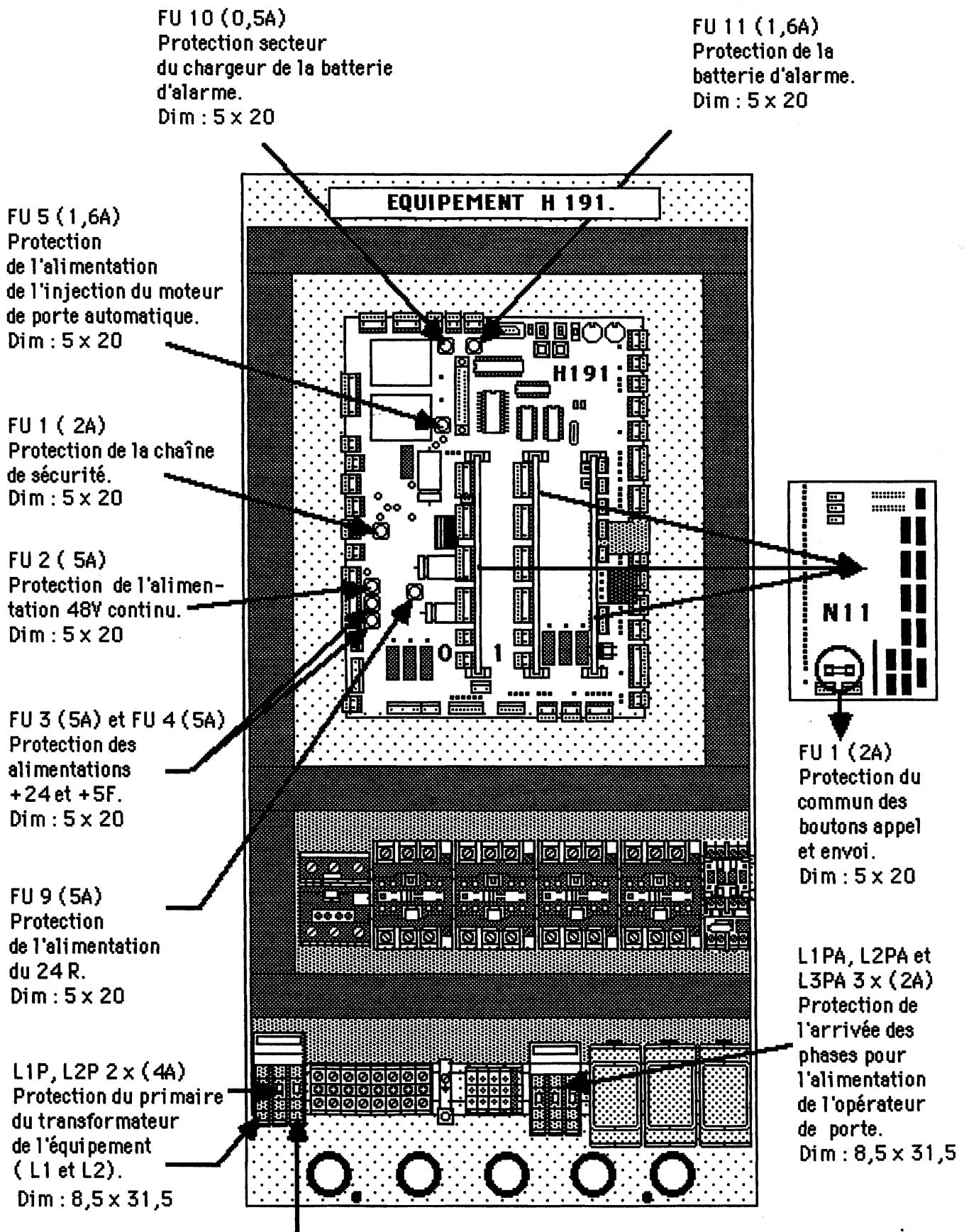
Raccorder en conséquence comme dans l'exemple donné en dessous du tableau.

<b>H191</b>	<b>V1</b>	<b>V2</b>	<b>V3</b>	<b>V4</b>	Type d'hydraulique Adresse 5B.
GMV-MART 3Y		YML	YMD	YMP	00
GMV-MART 4Y					
MORIS.		EA	EB	EY/D	00
OMAR.		EY2	EYD	EVS	00
H / C. ALGI.	DFY	UFY	DSY	USY	01
DOYER.	DFY	UFY	DSY	USY	02
BERINGER.elec	K3	K1	K4	K2	03
SPECIFIQUE.	GYD	GYM	PYD	PYM	04

Raccordement: Exemple pour la centrale GMV-MARTINI 3 Vannes.

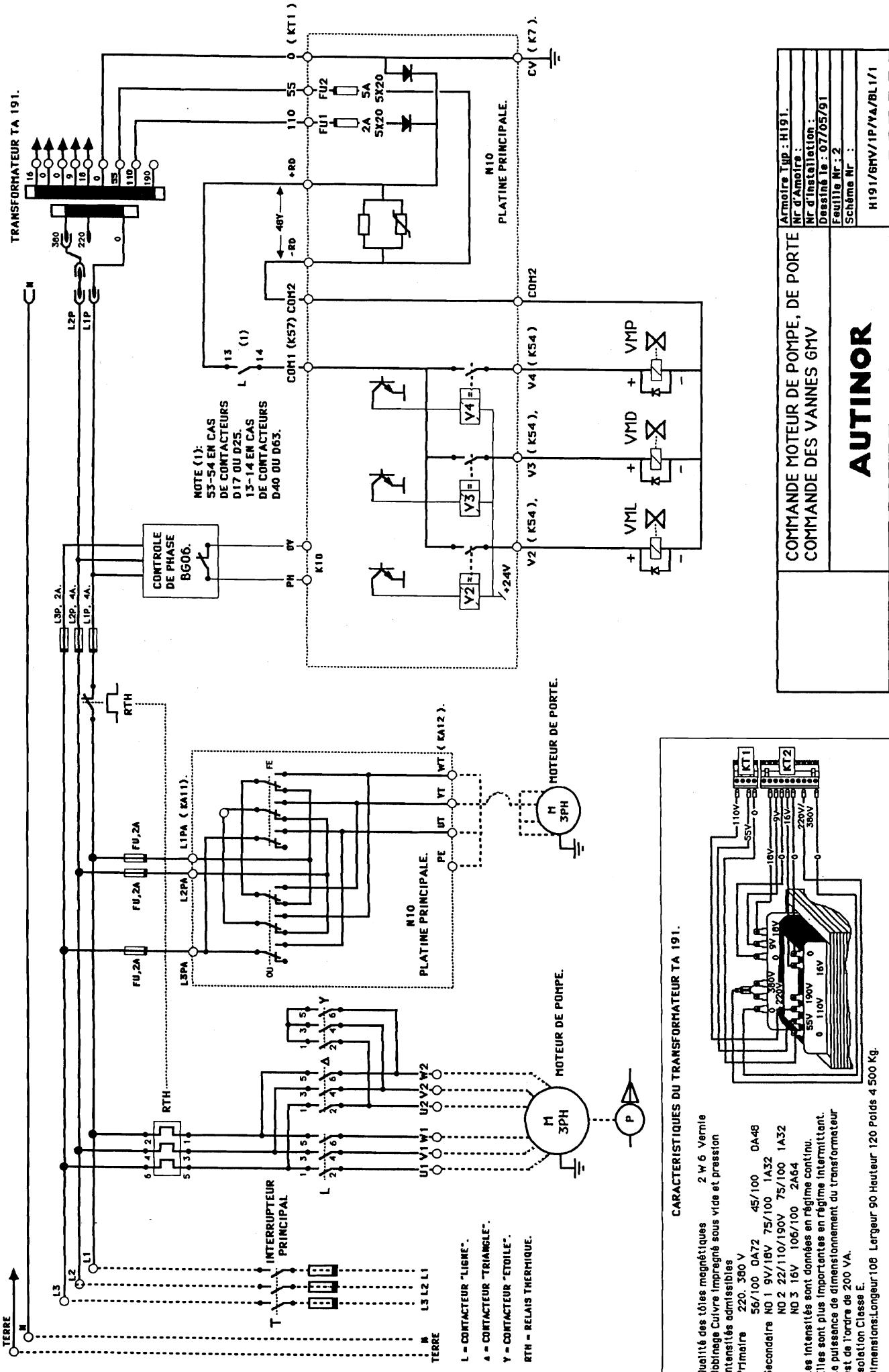


## 5) EMPLACEMENT ET ROLE DES FUSIBLES EN H191.

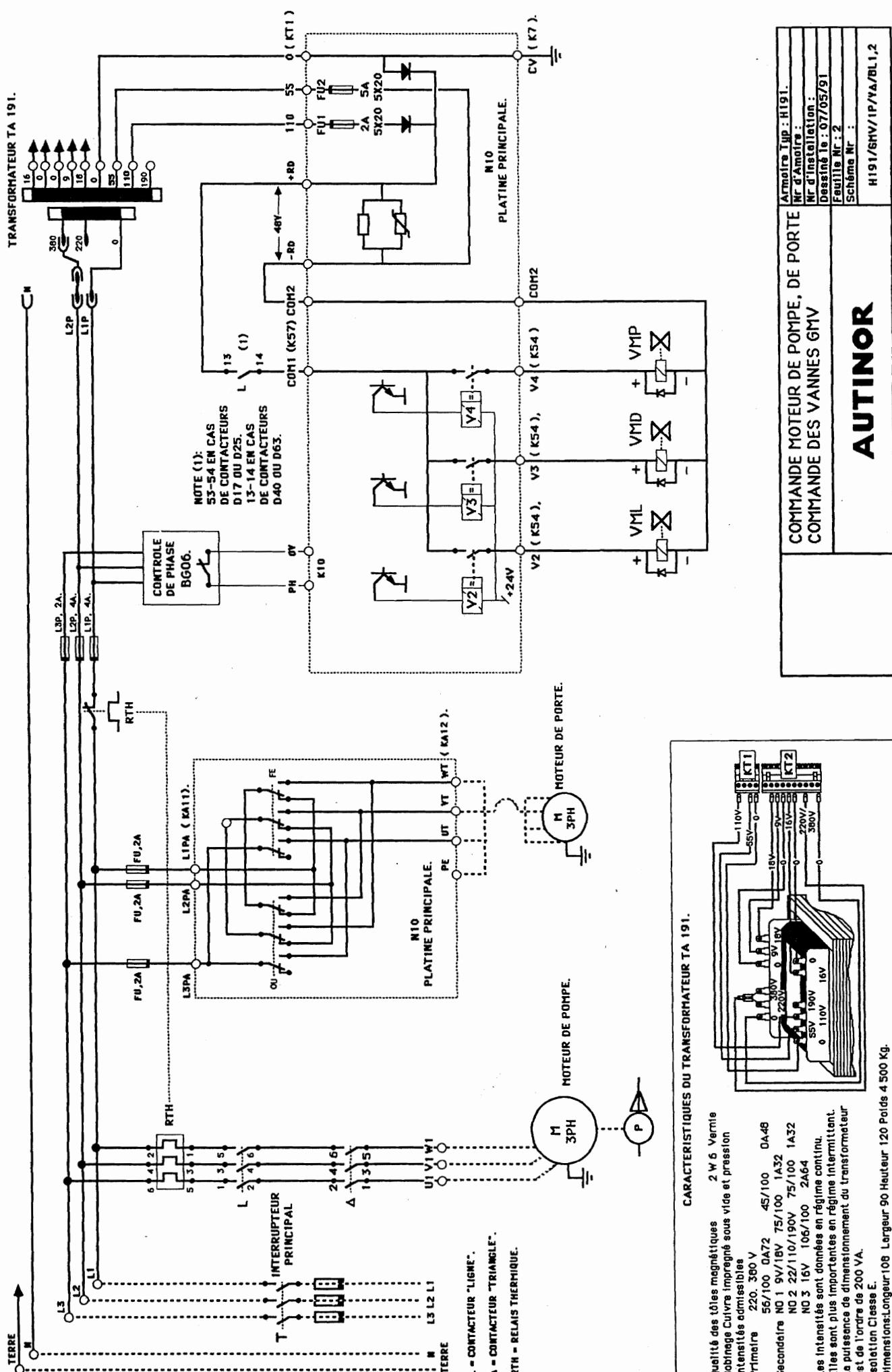


L3P ( 2A ) Protection de L3 pour l'option Relais de phase. Dim : 8,5 x 31,5

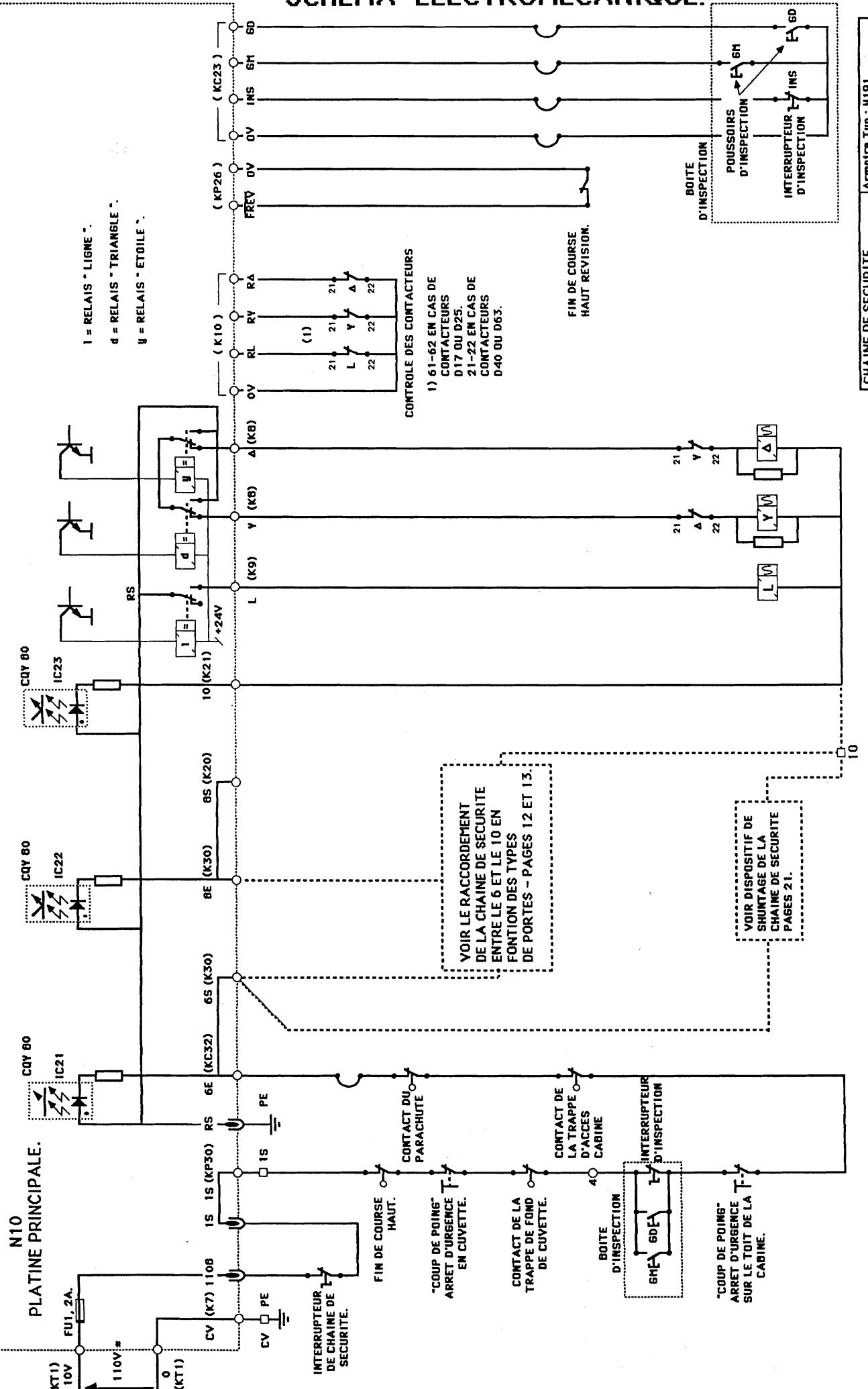
## 6) SCHEMAS ELECTROMECANIQUES.



# SCHEMA ELECTROMECANIQUE.



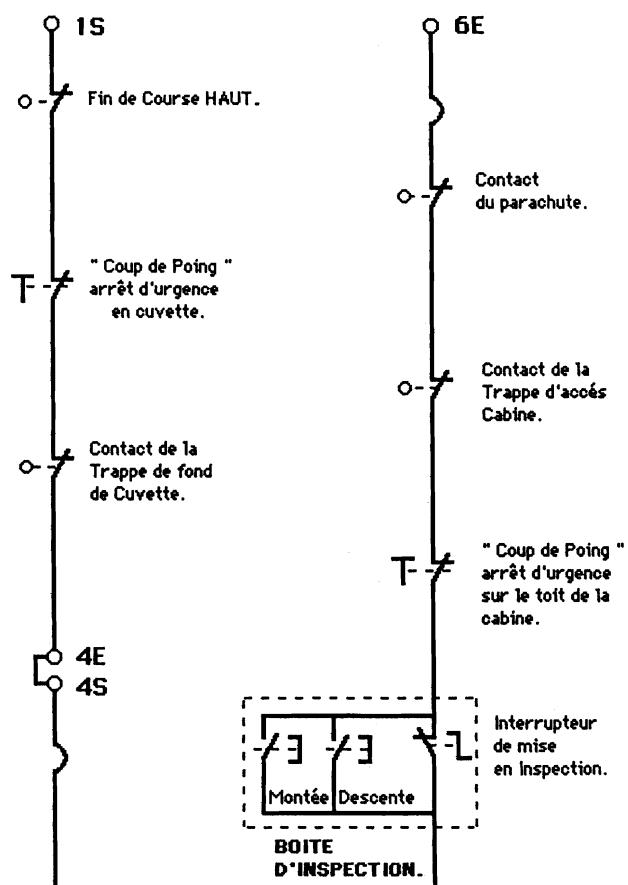
# SCHEMA ELECTROMECANIQUE.



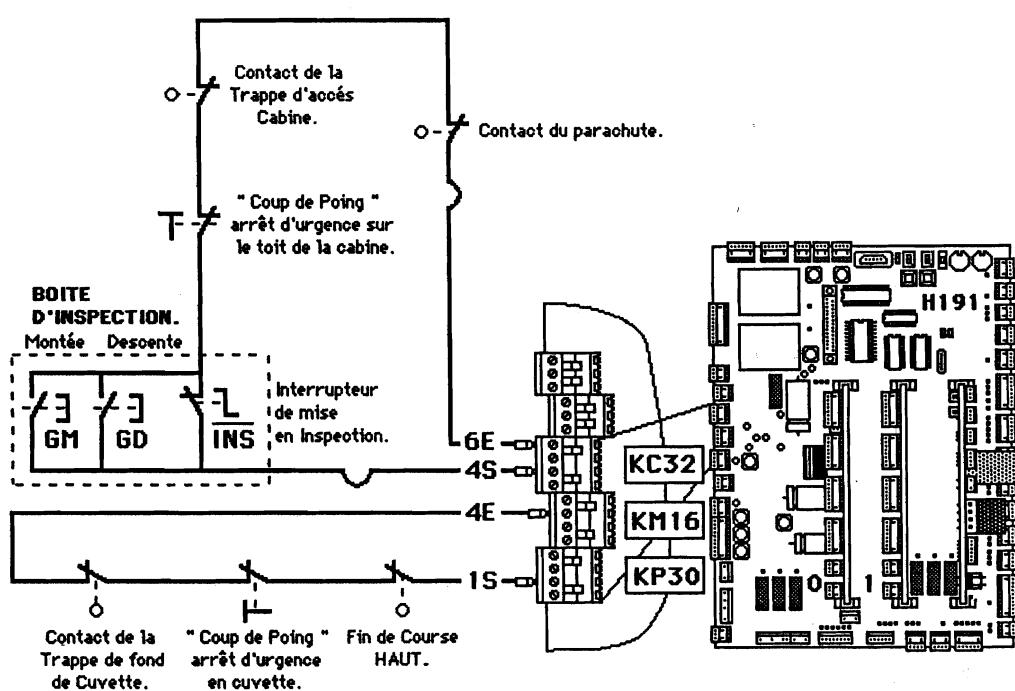
CHAINNE DE SECURITE COMMANDE ET CONTROLE DES CONTACTEURS COMMANDE DE INSPECTION	Armoire Typ : H191. Nr d'Armoire : Nr d'Installation : Dessiné le : 17/04/91 Feuille Nr : 2 Schéma Nr :
<b>AUTINOR</b>	H191/GHV/1P/YA/BL2

## 7) RACCORDEMENT DE LA CHAINE DE SECURITE ENTRE LE 1S ET LE 6E.

### SCHEMA THEORIQUE:



### RACCORDEMENT:



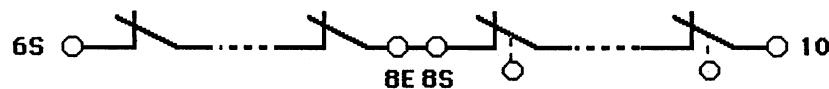
## 8) RACCORDEMENT DE LA CHAINE DE SECURITE AU NIVEAU DES PORTES ENTRE LE 6S ET LE 10.

EN CAS DE DOUBLE SERVICE, RACCORDER LES CONTACTS DE MEME FAMILLE EN SERIE.

1) Cabine sans porte automatique,  
portes palières battantes ( paroi lisse ).

### SCHEMA THEORIQUE:

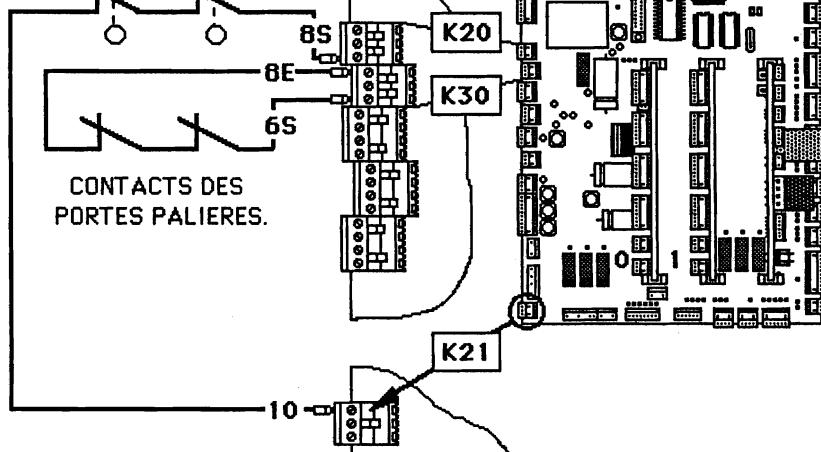
CONTACTS DES PORTES PALIERES.      VERROUILLAGES (CONTROLE DES PENES).



### RACCORDEMENT:

VERROUILLAGES (CONTROLE DES PENES).

CONTACTS DES PORTES PALIERES.

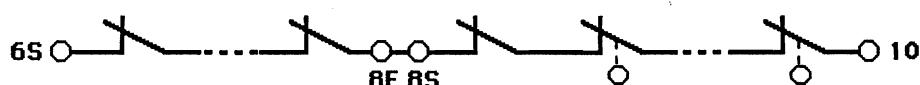


2) Cabine équipée d'une porte automatique,  
portes palières battantes.

### SCHEMA THEORIQUE:

CONTACTS DES PORTES PALIERES.

CONTACTS DES PORTES CABINES. (CONTROLE DE PENES).

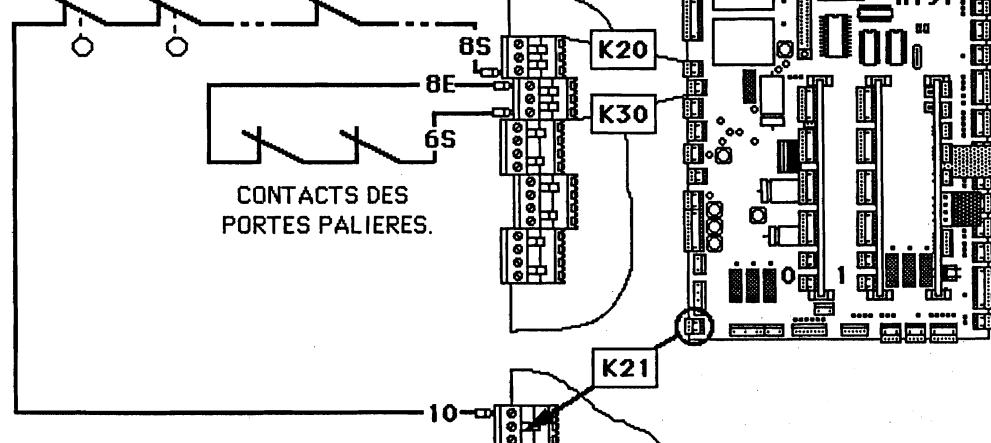


### RACCORDEMENT:

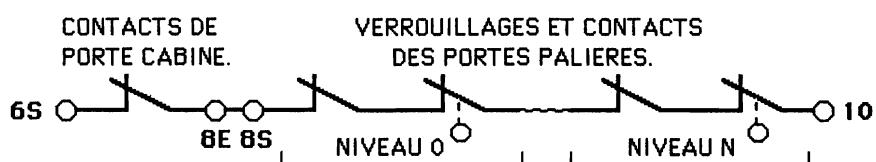
VERROUILLAGES (CONTROLE DES PENES).

CONTACT DES PORTES CABINE.

CONTACTS DES PORTES PALIERES.

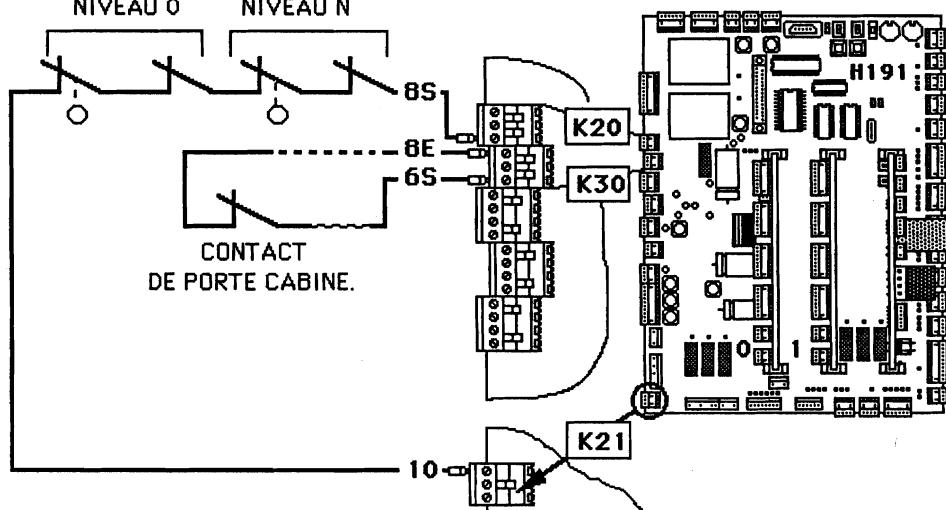


**3) Cabine équipée d'une porte automatique,  
porte palière automatique.**



## RACCORDEMENT:

## VERROUILLAGES ET CONTACTS DES PORTES PALIERES. NIVEAU O      NIVEAU N



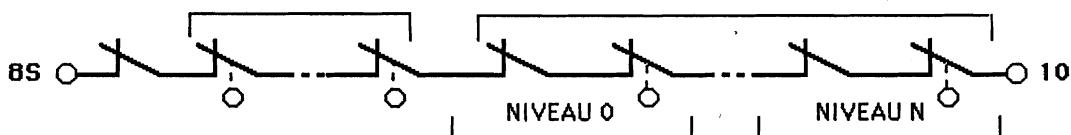
4) Cabine équipée d'une porte automatique, portes palières battantes ou automatique à certains niveaux.

## SCHEMA THEORIQUE:

## **CONTACTS DES PORTES PALIERES BATTANTES.**

#### **CONTACT DE VERROUILLAGES DES PORTE CABINE, PORTES BATTANTES.**

## **CONTACTS ET VERROUILLAGES DES PORTES PALIERES AUTOMATIQUES.**



## RACCORDEMENT:

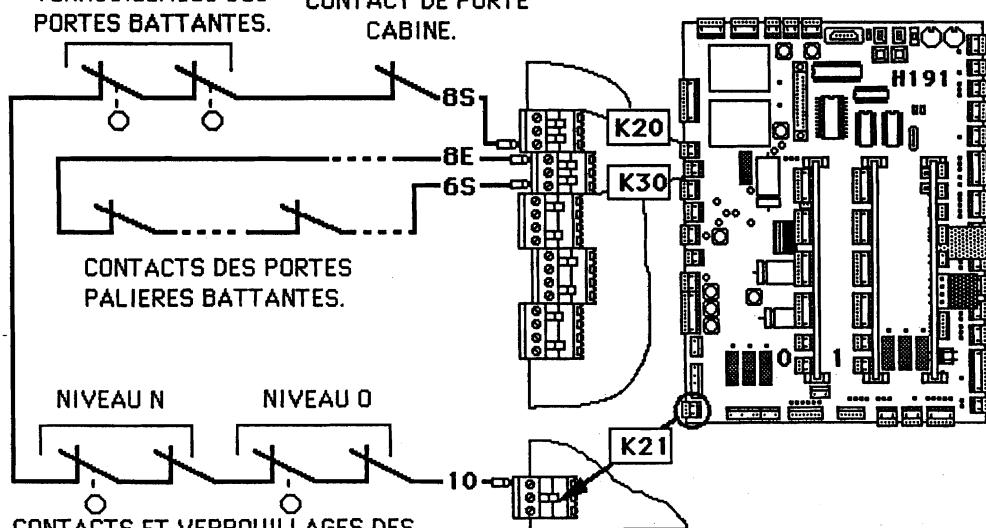
## VERROUILLAGES DES PORTES BATTANTES.

## **CONTACT DE PORTE CABINE.**

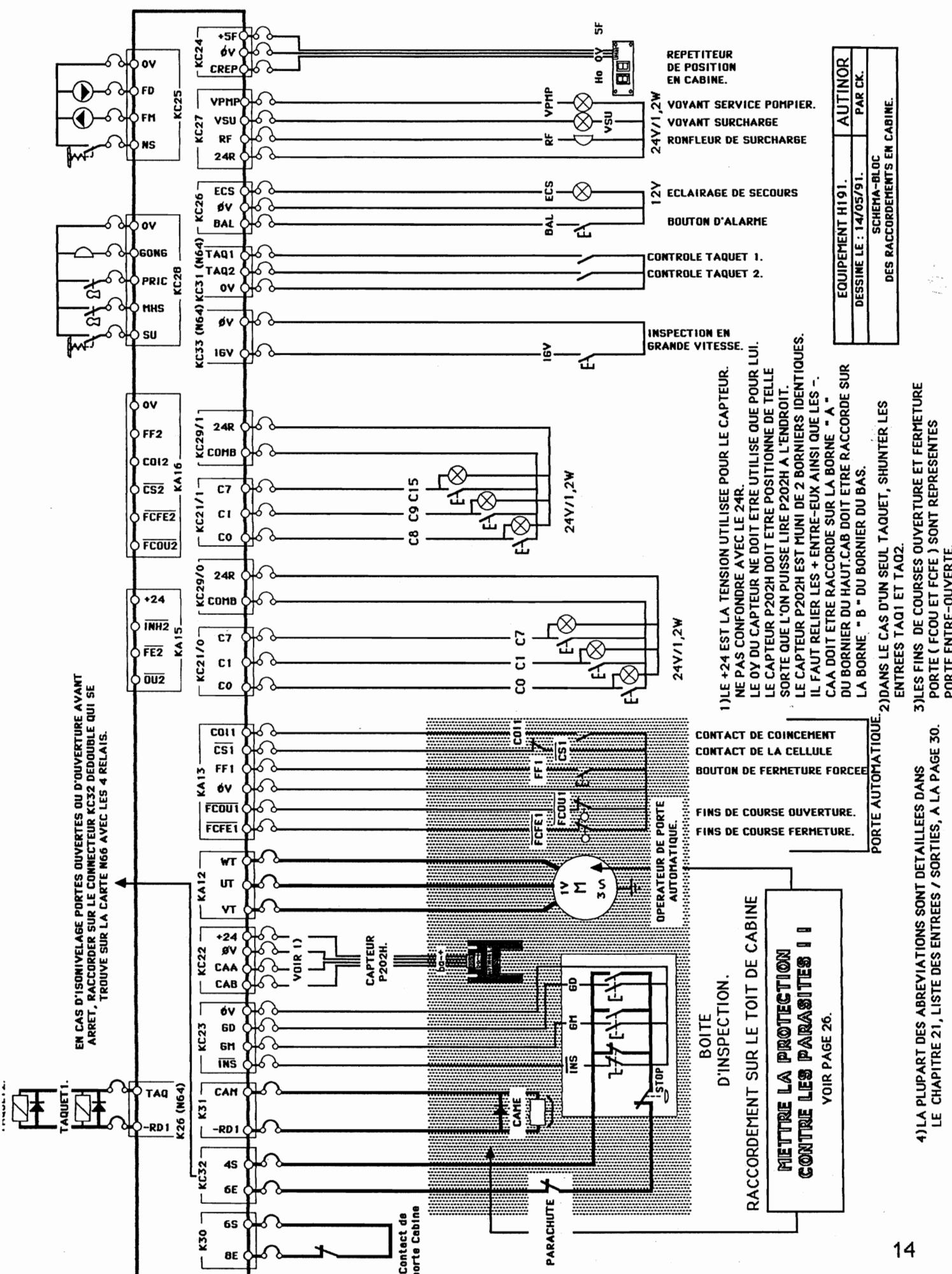
#### **CONTACTS DES PORTES PAI JERES RATTANTES**

NIVEAUN NIVEAU

## **CONTACTS ET VERROUILLAGES DES DROITS D'ACCÈS AUTOMATISÉES**

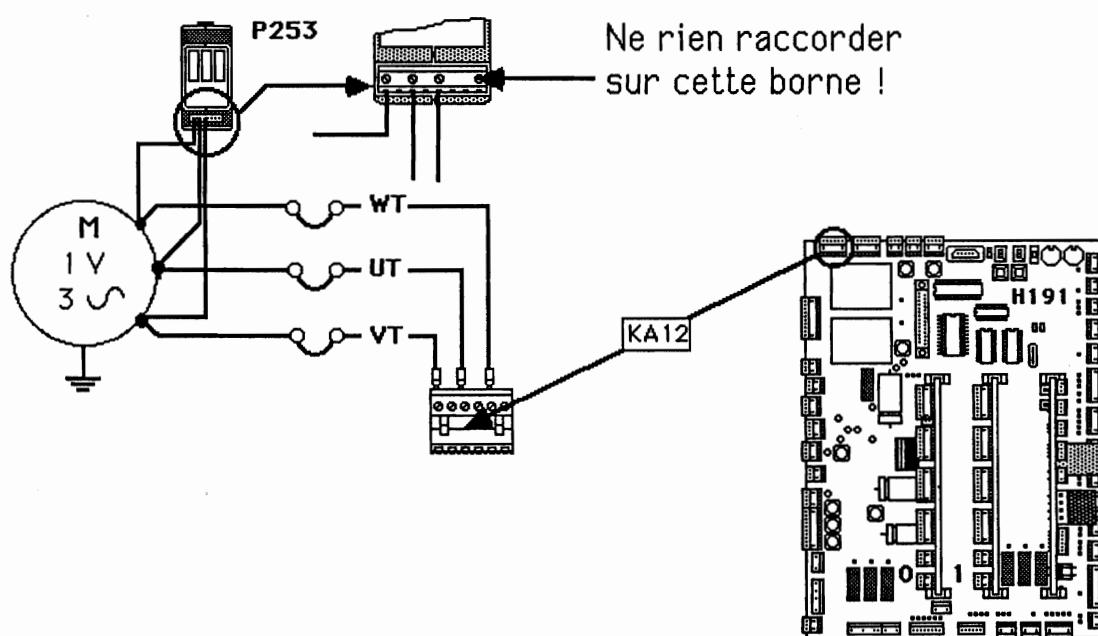


## 9) SCHEMA-BLOC DES RACCORDEMENTS EN CABINE.

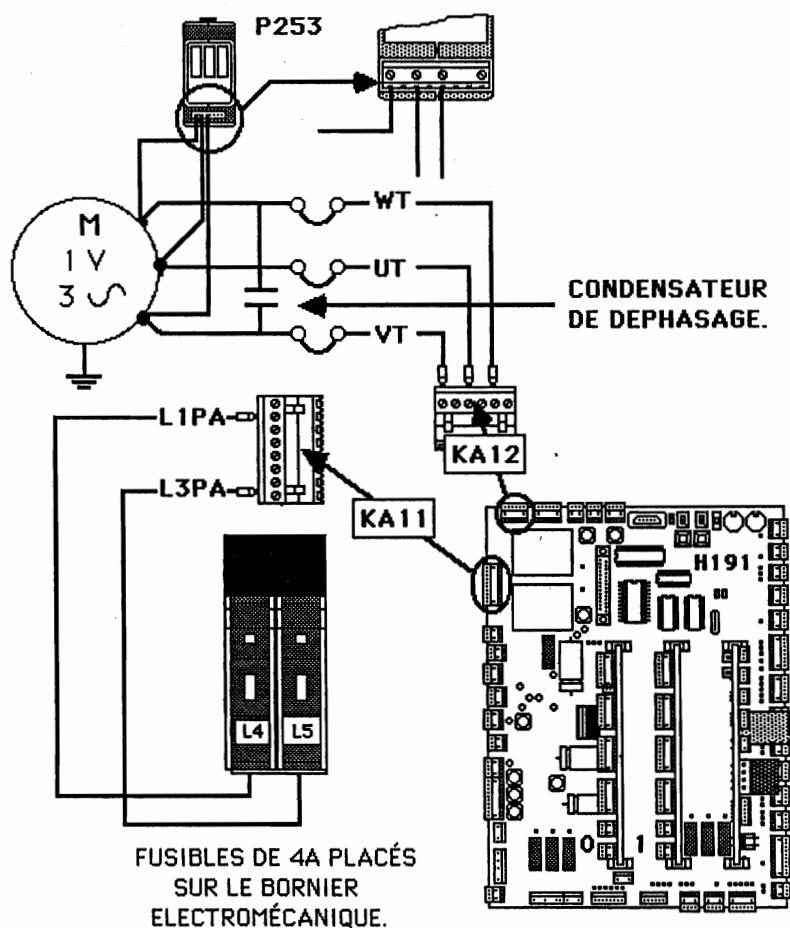


## 10) RACCORDEMENT DU MOTEUR DE L'OPERATEUR DE PORTE.

1) Moteur TRIPHASE: Raccorder comme indiqué ci-dessous.



2) Moteur TRIPHASE piloté en monophasé avec condensateur de déphasage. Raccorder comme indiqué ci-dessous.



REMARQUES:

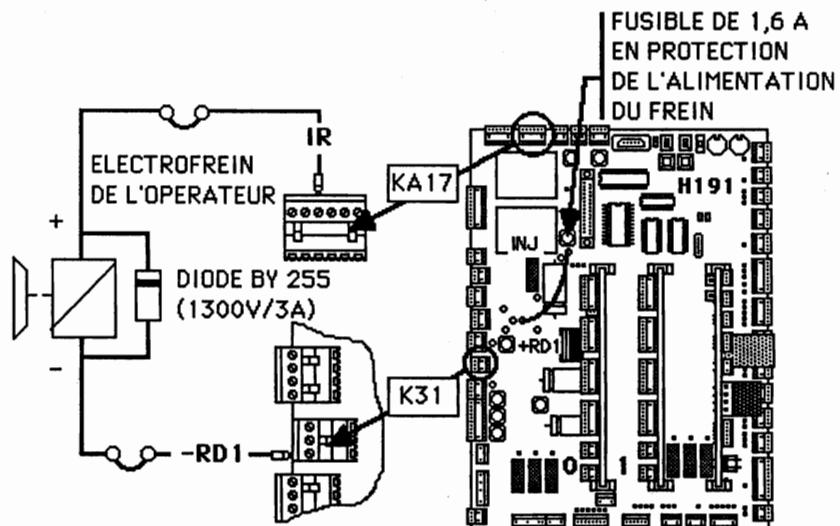
Il faut impérativement mettre les protections Moteurs appropriées.  
Les fils de raccordement doivent impérativement être insérés dans le pendentif " FORCE " ( tensions supérieures à 24V ).

## 11) RACCORDEMENT DE L'ELECTROFREIN ET DE L'INJECTION DU MOTEUR DE L'OPERATEUR.

### 1) Raccordement de l'électrofrein:

Ce frein est destiné à bloquer la porte à la fin de chaque mouvement. 48V/3A, c'est la tension dont dispose en standard la H191.

Pour l'utiliser pour le frein, il suffit de mettre le stapp entre +RD1 et INJ et de raccorder comme représenté ci-dessous:



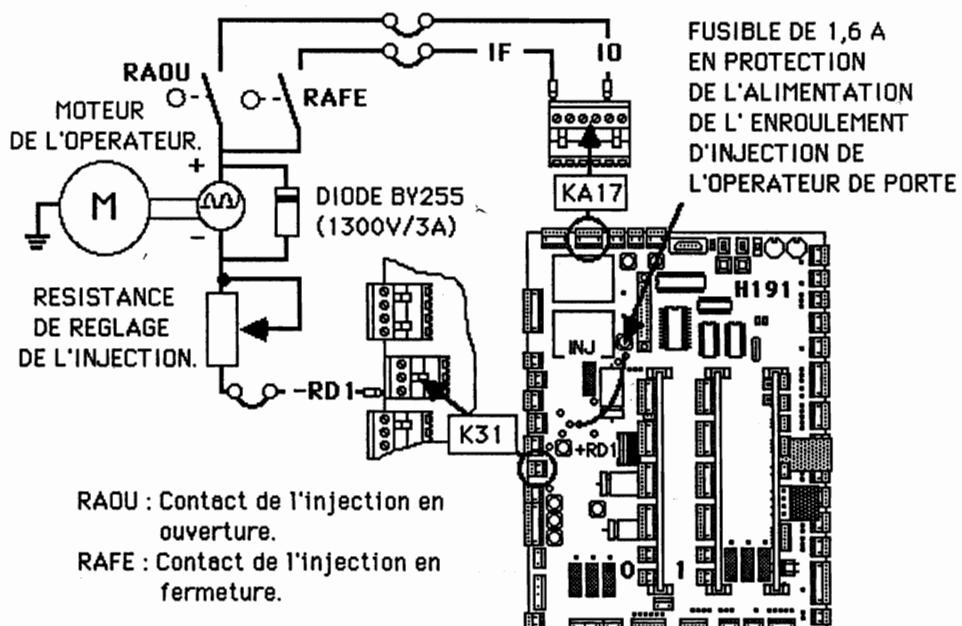
### 2) Raccordement de l'injection:

L'injection de courant continu permet de ralentir la fermeture et l'ouverture de la porte par l'intermédiaire de contacts supplémentaires:

RAOU = contact de RAlementissement à l'OUverture.

RAFE = contact de RAlementissement à la FErmeture.

Raccorder comme indiqué ci-dessous:



Remarques:

**TRES IMPORTANT !!!**

La somme des consommations sur le 48V CAME, YANNES Etc .....  
.... ne doit pas dépasser 4 Ampères.

Il est impératif de mettre une diode BY255 (1300V/3A) en inverse et le plus près possible de la bobine du frein ou de l'injection.

La protection de l'alimentation est assurée par le fusible FU 5.

Les fils de raccordement doivent impérativement être insérés dans le pendentif " FORCE " ( tensions supérieures à 24 V ).

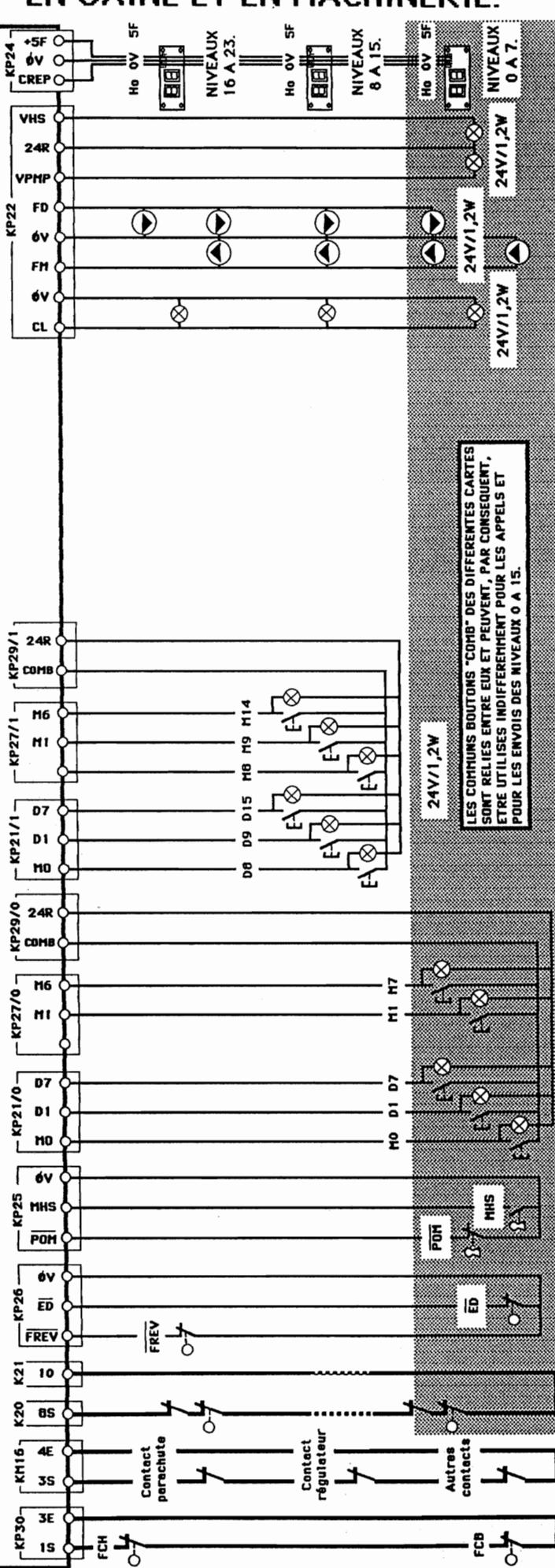
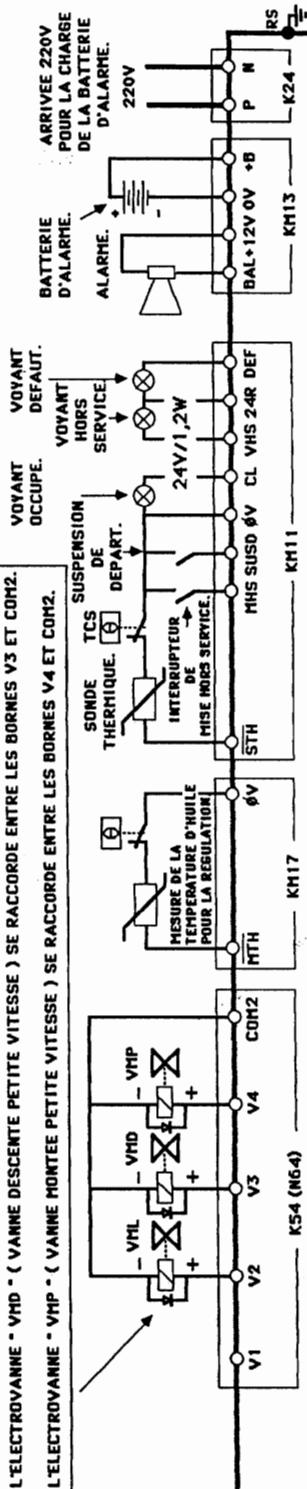
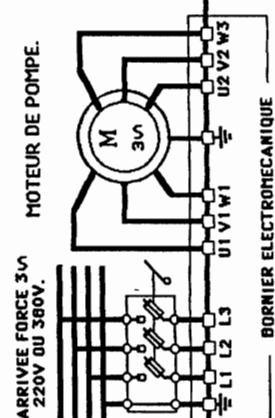
## **12) SCHEMA-BLOC DES RACCORDEMENTS AU PALIER, EN GAINES ET EN MACHINERIE.**

## LE RACCORDEMENT DU MOTEUR DE POMPE CORRESPOND A UN DEMARRAGE ETOILE-TRIANGLE.

L'EXEMPLE DE RACCORDEMENT DES VANNES CONCERNE UNE CENTRALE HYDRAULIQUE DE TYPE "GMV MARTINI". POUR LE RACCORDEMENT DES VANNES CONCERNANT D'AUTRES TYPES D'HYDRAULIQUES, VOIR A LA PAGE 20.

LE RACCORDEMENT DU MOTEUR DE POMPE POUR UN DEMARRAGE DIRECTE EST DECRI A LA PAGE 16.

**TELECROYANNE - VML - ( VANNE GRANDE VITESSE ) SE RACCORDE ENTRE LES BORNES V2 ET COM2.**



24V/1,2W

LES COMMUNS BOUTONS "COMB" DES DIFFERENTES CARTES SONT RELIES ENTRE EUX ET PEUVENT, PAR CONSEQUENT, ETRE UTILISES INDIFFERENTEMENT POUR LES APPELS ET POUR LES ENVOIS DES NIVEAUX 0 A 15.

**INTERRUPEUR DE  
MISE EN HORS SERVICE.  
INTERRUPEUR DE  
SERVICE POMPIER.**

**CONTACT EXTREME DESCENTE. FIN DE COURSE REVISION.**

## **VERROUILLAGES ET CONTACTS DES PORTES PALIERES.**

## **VERROUILLAGES ET CONTACTS DES PORTES PALIERES.**

FIN DE COURSE  
HAUT ET BAS

EQUIPEMENT H19.1.	AUTINOR
DESSINE LE : 14/05/91	PAR CK.
SCHEMA-BLOC DES RACCORDEMENTS AU PALIER. EN GAINA ET EN MACHINERIE.	

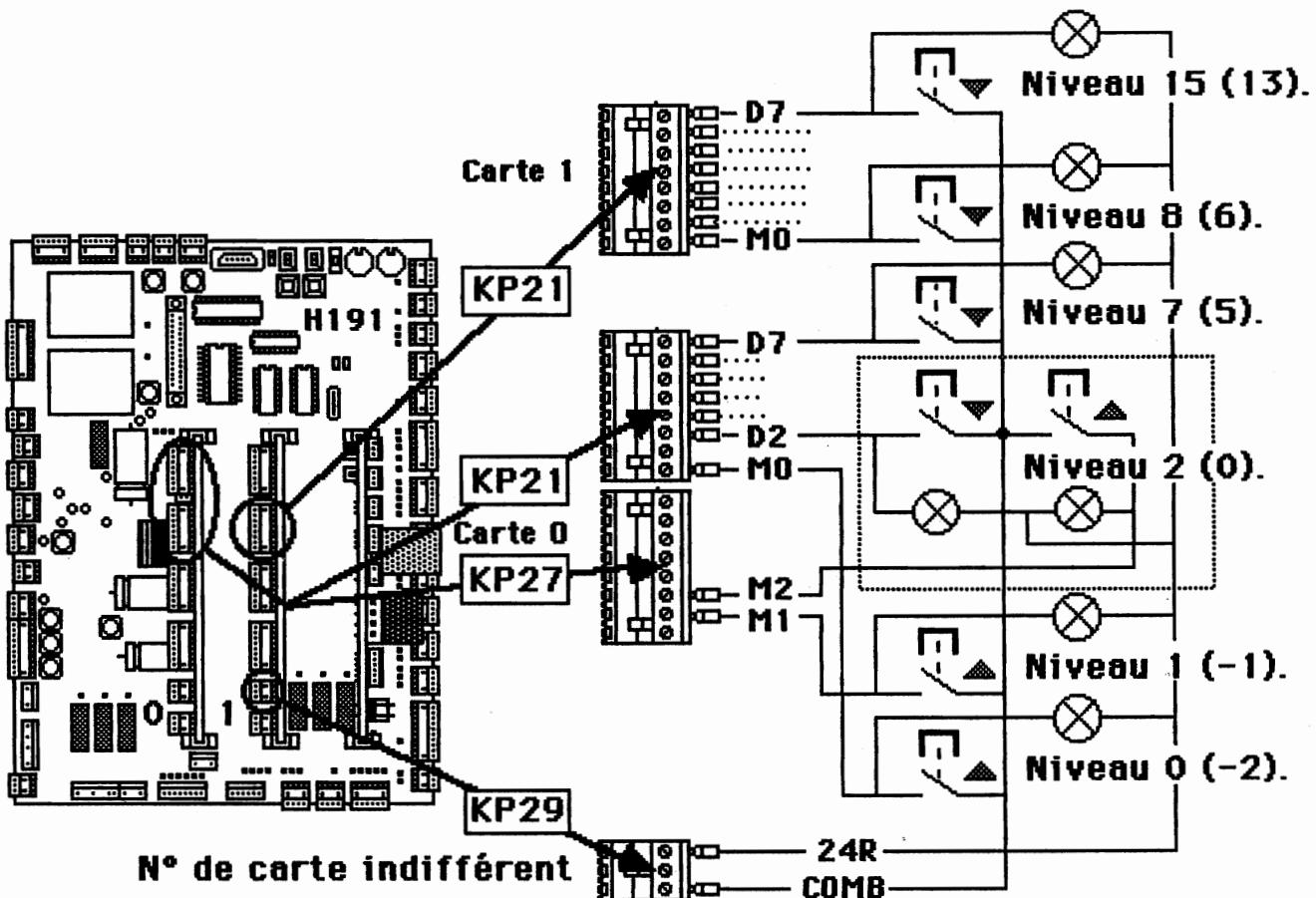
- 2) LES CONTACTS REPRÉSENTÉS DANS CE SCHÉMA NE LE SONT QU'À TITRE INDICATIF.
- 3) LA PLUPART DES ABBREVIATIONS SONT DÉTAILLÉES DANS LE CHAPITRE 21 LISTE DES ENTRÉES / SORTIES A LA PAGE 30.

### 13) RACCORDEMENT DES APPELS PALIERS EN RAMASSAGE DESCENTE AVEC SOUS-SOLS.

#### Principe:

La manœuvre permet la mémorisation des appels et effectue le "ramassage" en **Descente** pour les niveaux situés au **dessus** du niveau principal et en **Montée** pour les niveaux situés au **dessous** du niveau principal.

#### Raccordement:



**Exemple de raccordement pour un site 16 niveaux.**

On remarque qu'au niveau le plus bas, le bouton est raccordé sur l'entrée M0.

Dans cette représentation, **le niveau 2 (0) est sélectif** à savoir que la cabine ne s'arrêtera en descente que si le bouton pour descendre a été appuyé. De même, la cabine ne s'arrêtera en montée que si le bouton pour monter a été appuyé.

Ce montage nécessite bien évidemment **2 boutons poussoir au niveau principal**.

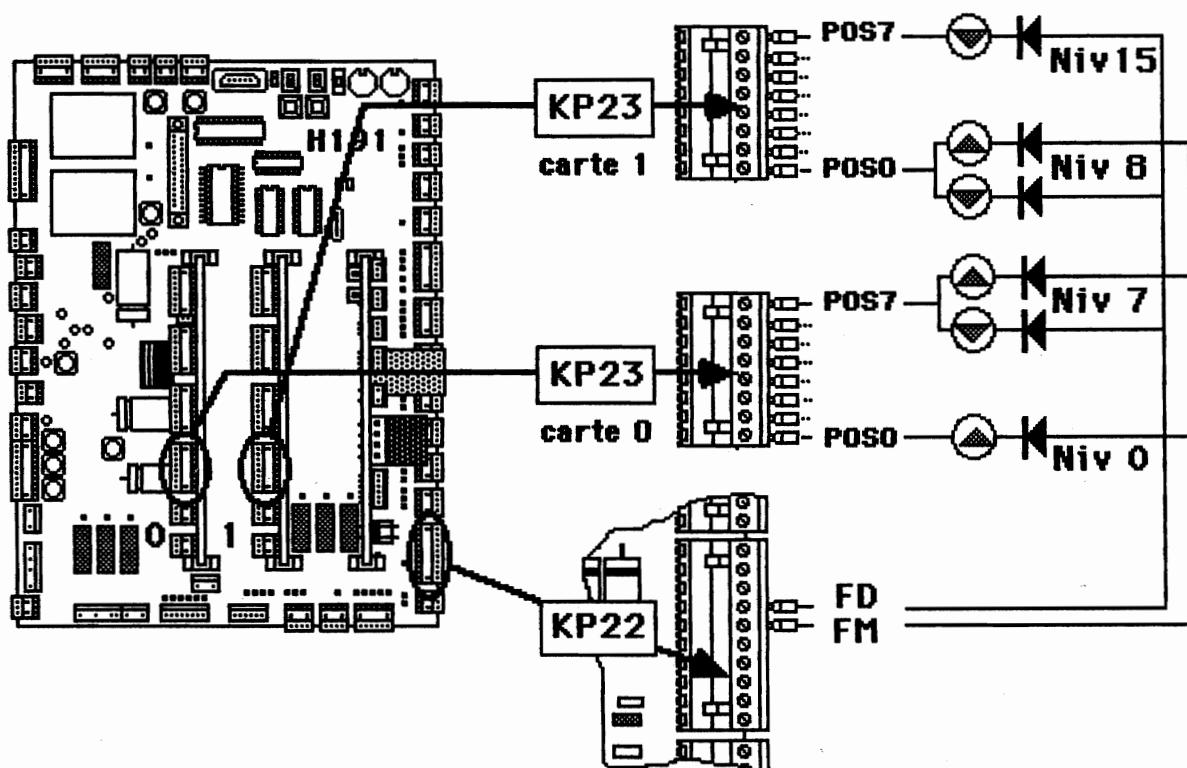
## 14) LES FLECHES " PROCHAIN DEPART ".

### Principe:

Les flèches " prochain départ " permettent à l'utilisateur attendant au palier de connaître le sens du prochain déplacement lorsque la cabine arrive. Quand l'appareil est libre, les deux flèches restent allumées 9 secondes environ avant de s'éteindre.

L'utilisation de cette fonction nécessite sa programmation à l'adresse **08**, le bâtonnet **4** doit être allumé.

### Raccordement:



**Exemple de raccordement pour un site 16 niveaux.**

Les sorties **FM** et **FD** sont activées et sortent du **24R** de la même façon que les flèches de sens.

La différence réside dans le fait qu'on ramène du **0 Volt** par l'intermédiaire des sorties positionnement **POS0** à **POS15**.

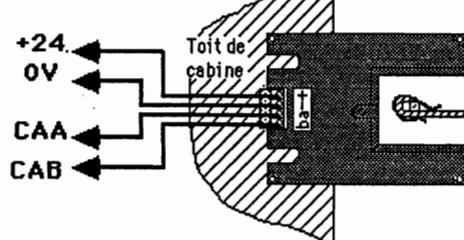
Les sorties positionnement s'activent **une à la fois** et sortent du **0 Volt**.

La programmation des " Flèches prochain départ " fait que la sortie **POSN** est **activée** au début de la zone " PV " du niveau **N** et **désactivée** au prochain départ.

# 15) MONTAGE DES ECRANS ET DU CAPTEUR P202H.

## RACCORDEMENT DU CAPTEUR P202H.

Bornier KC22 de l'équipement H191.

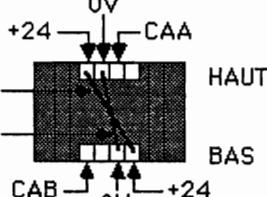


Il est impératif d'utiliser un capteur ayant la mention P202H !!!

Sauf en cas de niveaux rapprochés ou en cas de Régulation.

Les deux + doivent être reliés ensemble

Les deux - doivent être reliés ensemble



Le +24 et le 0V du connecteur KC22 ne doivent être utilisés que pour l'alimentation du capteur uniquement !

ECRAN D'ARRET MONTEE.

ECRAN PV CODE MONTEE.

## POSITION DES ECRANS

NIVEAU SUPERIEUR N

ZONE PV MONTEE.

Les équipements sont livrés avec des écrans de comptage de 6 cm.

ECRAN PV DESCENTE.

ECRAN D'ARRET DESCENTE.

ZONE PV DESCENTE.

NIVEAU N-1

ECRAN D'ARRET MONTEE.

ECRAN PV MONTEE.

NIVEAU 2

ZONE PV MONTEE.

ECRAN PV DESCENTE.

ECRAN D'ARRET DESCENTE.

ZONE PV DESCENTE.

ECRAN D'ARRET MONTEE.

ECRAN PV MONTEE.

NIVEAU 1

ZONE PV MONTEE.

Ecran PV spécial ( avec un trou ! ) permettant d'identifier le niveau extrême bas lors du recalage après la mise sous tension. Le niveau N sera identifié par l'écran ④

ECRAN PV CODE DESCENTE.

ZONE PV DESCENTE.

Capteur P202H.

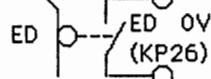
NIVEAU PALIER 0.

ECRAN D'ARRET DESCENTE.

CAPTEUR P202H

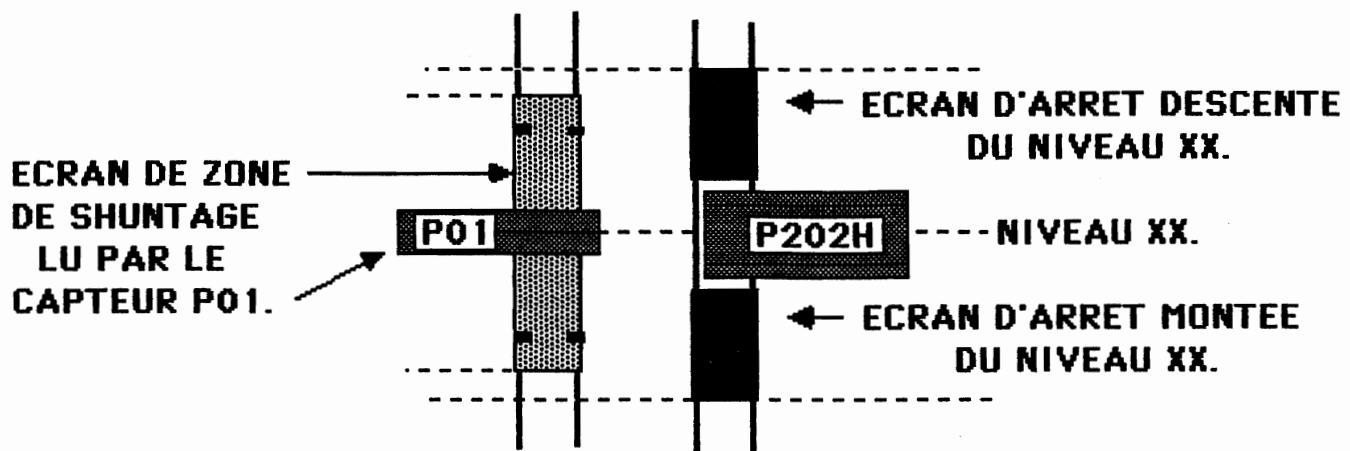
NIVEAU 0

Ecran nécessaire pour l'isonivelage.



Le contact ED, INDISPENSABLE, doit obligatoirement être coupé dès que le capteur P202H est au dessous de l'écran codé et ce, jusqu'au niveau 0.

## 16) MONTAGE DES ECRANS DU DISPOSITIF DE SHUNTING DE LA CHAINE DE SECURITE POUR L'OPTION ISONIVELAGE PORTES OUVERTES OU L'OUVERTURE AVANT ARRET.



### Principe:

L'isonivelage portes ouvertes ou l'ouverture avant arrêt sont des options qui nécessitent un dispositif de shunting de la chaîne de sécurité au niveau des portes. La carte N66 associée à son capteur de zone P01 réalise, avec les précautions d'usages, ce shunting.

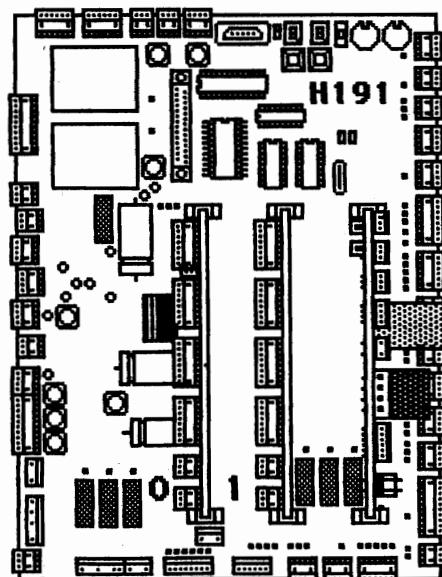
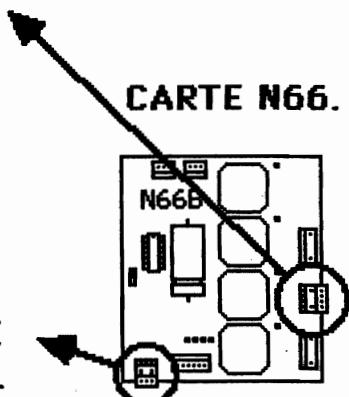
Cette carte, raccordée par nos soins, laisse apparaître deux borniers à disposition de l'utilisateur:

Le bornier KS13 permet de raccorder le capteur de Zone P01 sur les bornes CAZ, OV et +24.

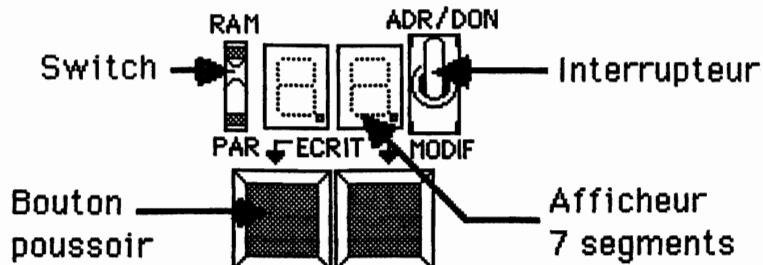
Le bornier KC32 permet de raccorder la chaîne de sécurité au niveau du 4S et du 6E. A noter que ce connecteur porte le même nom que celui qui se trouve sur le porteur dans la mesure où on a simplement dédoublé les bornes pour faciliter le raccordement.

**CONNECTEUR KC32 POUR  
LE RACCORDEMENT DE LA  
CHAINE DE SECURITE AU  
NIVEAU DU 4S ET DU 6E.**

**CONNECTEUR  
KS13 POUR LE  
CAPTEUR P01.**



## 17) UTILISATION DE L'OUTIL DE COMMUNICATION.



### Comment lire une information sur la " H191 " ?

- 1 - Trouver son adresse dans la liste fournie.
- 2 - Vérifier que l'interrupteur est mis sur **ADR/DON** vers le haut.
- 3 - Afficher l'adresse sur les 2 digits en appuyant sur le bouton poussoir situé en dessous de l'afficheur à modifier.
- 2,5 secondes après, apparaît le contenu de l'adresse que vous avez sélectionnée.**

### Comment modifier une information sur la " H191 " ?

- 1 - Trouver son adresse dans la liste fournie.
- 2 - Sélectionner l'adresse comme précédemment décrit.
- 3 - Lorsque le contenu est apparu, mettre l'interrupteur vers le bas sur **MODIF**.
- 4 - Appuyer sur le bouton poussoir situé en dessous de chaque digit pour faire apparaître la valeur que l'on veut mémoriser.
- 5 - Appuyer sur les deux boutons poussoirs en même temps puis relâcher.
- 6 - Rebasculer l'interrupteur vers le haut dans la position **ADR/DON**. L'adresse doit réapparaître suivie, deux secondes plus tard, de son nouveau contenu.

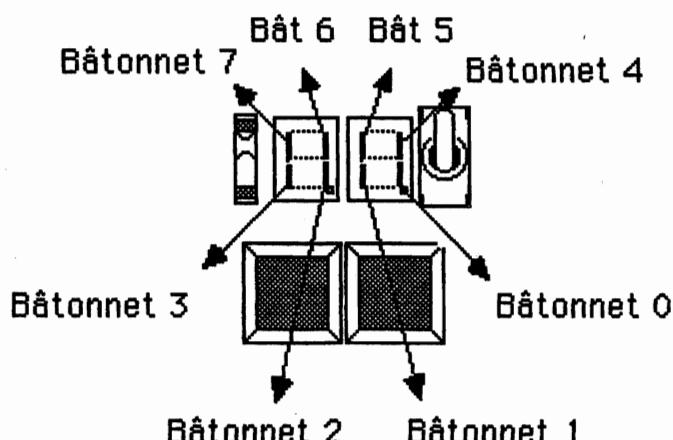
**On rappel que pour lire et écrire dans les paramètres, il faut mettre le petit switch vers le BAS sur " PAR ".**

**Pour lire les Entrées/Sorties, il faut mettre le petit switch vers le HAUT sur RAM.**

#### Remarque:

Beaucoup d'informations sont plus faciles à lire en mode " bâtonnets ".

La numérotation des bâtonnets correspond à la représentation ci-dessous.



Pour passer du mode " bâtonnets " au mode " chiffre " et réciproquement, il suffit d'appuyer sur les deux poussoirs en même temps puis de relâcher après avoir mis l'interrupteur vers le haut.

## **18) CE QU'IL FAUT SAVOIR AVANT DE PARTIR EN GY !!!**

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

Comme nous vous l'avons indiqué à la page 20, il est indispensable d'installer un contact " ED " qui va informer la H191 de l'endroit approximatif où se trouve la cabine.

Connaissant approximativement sa position, la H191 enverra la cabine chercher son **écran codé** ( avec le trou ) pour recaler le sélecteur.

**\* Quand le contact " ED " est ouvert, cela signifie que la cabine est en dessous de l'écran codé.** Après coupure de courant, la H191 envoie donc **la cabine en montée** ( en grande vitesse ) pour 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'aimant.** Après coupure de courant, la H191 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 à l'adresse 0b (Tempo PV) **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.

## **19) LES PARAMETRES A AJUSTER SUR LE SITE.**

Tous les paramètres vous sont accessibles et sont décrits dans le document 02 "NOTICE D'UTILISATION DE LA MANOEUVRE 191".

Nous vous rappelons, néanmoins, ceux qui doivent être affinés sur le site.

### **LA TEMPORISATION DE PORTE 1:**

**EN SECONDES, A L'ADRESSE 41 POUR LA PORTE 1.**

### **LA TEMPORISATION DE REOUVERTURE:**

**EN SECONDES, A L'ADRESSE 42 POUR LA PORTE 1.**

### **LA TEMPORISATION DE PORTE 2:**

**EN SECONDES, A L'ADRESSE 61 POUR LA PORTE 2.**

### **LA TEMPORISATION DE REOUVERTURE:**

**EN SECONDES, A L'ADRESSE 62 POUR LA PORTE 2.**

### **LA TEMPORISATION DE RAPPEL AUTOMATIQUE AU NIVEAU 0:**

**EN MINUTES, A L'ADRESSE 5E.**

### **LE PROLONGEMENT DE L'ALIMENTATION DE LA VANNE PETITE VITESSE MONTEE: EN CENTIEME DE SECONDE, A L'ADRESSE 59.**

Ces paramètres H191 se programment en Héxadécimal.

Vous trouverez une table de conversion qui traduit les nombres décimaux de 1 à 255 à la page suivante.

**TABLEAU DE CONVERSION DECIMAL EN HEXADECIMAL.**  
**LE NOMBRE DECIMAL SE TROUVE A GAUCHE DU SIGNE = ( EGAL ).**  
**LE NOMBRE HEXADECIMAL SE TROUVE A DROITE DU SIGNE=(EGAL).**

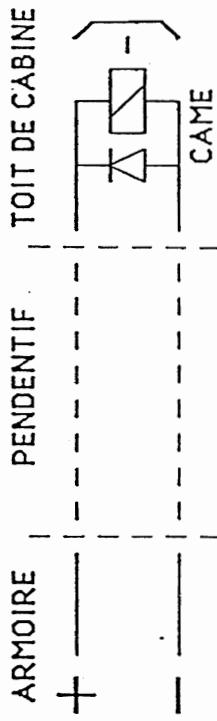
**C'EST CELUI QU'IL FAUT PROGRAMMER.**

00=00	43=2B	86=56	129=81	172=AC	215=D7
01=01	44=2C	87=57	130=82	173=AD	216=D8
02=02	45=2D	88=58	131=83	174=AE	217=D9
03=03	46=2E	89=59	132=84	175=AF	218=DA
04=04	47=2F	90=5A	133=85	176=B0	219=DB
05=05	48=30	91=5B	134=86	177=B1	220=DC
06=06	49=31	92=5C	135=87	178=B2	221=DD
07=07	50=32	93=5D	136=88	179=B3	222=DE
08=08	51=33	94=5E	137=89	180=B4	223=DF
09=09	52=34	95=5F	138=8A	181=B5	224=E0
10=0A	53=35	96=60	139=8B	182=B6	225=E1
11=0B	54=36	97=61	140=8C	183=B7	226=E2
12=0C	55=37	98=62	141=8D	184=B8	227=E3
13=0D	56=38	99=63	142=8E	185=B9	228=E4
14=0E	57=39	100=64	143=8F	186=BA	229=E5
15=0F	58=3A	101=65	144=90	187=BB	230=E6
16=10	59=3B	102=66	145=91	188=BC	231=E7
17=11	60=3C	103=67	146=92	189=BD	232=E8
18=12	61=3D	104=68	147=93	190=BE	233=E9
19=13	62=3E	105=69	148=94	191=BF	234=EA
20=14	63=3F	106=6A	149=95	192=CO	235=EB
21=15	64=40	107=6B	150=96	193=C1	236=EC
22=16	65=41	108=6C	151=97	194=C2	237=ED
23=17	66=42	109=6D	152=98	195=C3	238=EE
24=18	67=43	110=6E	153=99	196=C4	239=EF
25=19	68=44	111=6F	154=9A	197=C5	240=F0
26=1A	69=45	112=70	155=9B	198=C6	241=F1
27=1B	70=46	113=71	156=9C	199=C7	242=F2
28=1C	71=47	114=72	157=9D	200=C8	243=F3
29=1D	72=48	115=73	158=9E	201=C9	244=F4
30=1E	73=49	116=74	159=9F	202=CA	245=F5
31=1F	74=4A	117=75	160=A0	203=CB	246=F6
32=20	75=4B	118=76	161=A1	204=CC	247=F7
33=21	76=4C	119=77	162=A2	205=CD	248=F8
34=22	77=4D	120=78	163=A3	206=CE	249=F9
35=23	78=4E	121=79	164=A4	207=CF	250=FA
36=24	79=4F	122=7A	165=A5	208=DO	251=FB
37=25	80=50	123=7B	166=A6	209=D1	252=FC
38=26	81=51	124=7C	167=A7	210=D2	253=FD
39=27	82=52	125=7D	168=A8	211=D3	254=FE
40=28	83=53	126=7E	169=A9	212=D4	255=FF
41=29	84=54	127=7F	170=AA	213=D5	
42=2A	85=55	128=80	171=AB	214=D6	

## 20) SEI F DEFENSE CONTRE LES PARASITES !

CONCERNANT LA GAME MOBILE.

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



Tous les Automatismes industriels pilotés par un système électronique ( Automate programmable, Calculateur etc... ) sont sujets à des risques de perturbations périssables 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.

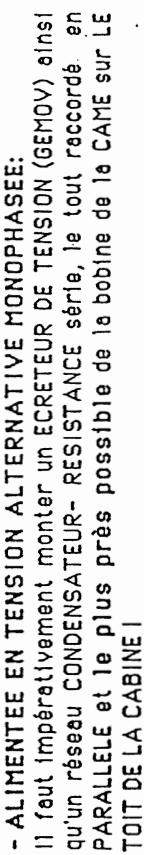
De grosses précautions sont bien évidemment déjà prises par les constructeurs afin de protéger les ENTREES et les SORTIES des systèmes de pilotage dans le but de rendre les équipements le moins sensible possible à l'environnement parasitaire.

LES AUTOMATISMES INDUSTRIELS DESTINÉS À LA GESTION ET AU PILOTAGE DES ASCENSEURS APPELÉS COMMUNEMENT "MANŒUVRE D'ASCENSEUR" N'ÉCHAPPENT PAS À CES PHÉNOMÈNES ET SONT ÉGALEMENT SOUMIS À UN NIVEAU CERTAIN DE PERTURBATIONS.

IL EST SOUVENT TRES FACILE DE S'OPPOSER A CES " AGRESSIONS " MOYENANT QUELQUES PRECAUTIONS ELEMENTAIRES ET PEU COUTEUSES LORSQUE LES SONT PRISES DES LE DEBUT DU CHANTIER.

Dans les pages qui suivent, vous trouverez les précautions indispensables à prendre principalement au niveau des organes pilotés par les manœuvres AUTINOR, des contacteurs de commande et du pédalier, sous peine de voir votre installation irrémédiablement désequilibrée après un certain temps de bon fonctionnement apparemment normal.

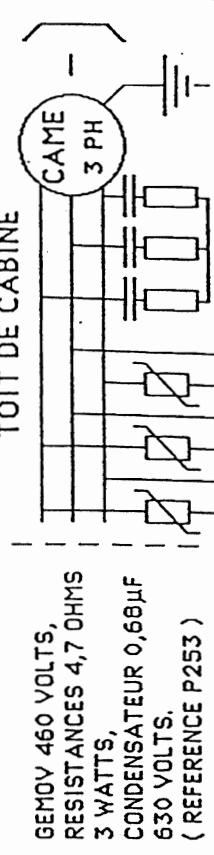
- ALIMENTEE EN TENSION CONTINUE:  
Il faut impérativement monter une DIODE BY 255 (1300 V/3A) en  
INVERSE et le plus près possible de la bobine de la CAME sur LE TOIT  
DE LA CABINE.



ARMOIRE	PENDENTIF	TOIT DE CABINE	
220 V	Δ		CAME

- La valeur de la résistance est de 4,7 OHMS.
- La valeur du condensateur est 0,68 $\mu$ F , 630 VOLTS.
- Le GEMOY a une valeur de 250 VOLTS.

- ALIMENTEE EN TENSION ALTERNATIVE TRIPHASÉE:  
Il faut impérativement monter un ECRÉTEUR DE TENSION (GEMOY) 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



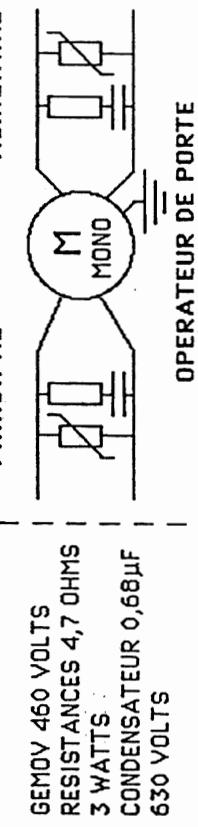
## CONCERNANT LE MOTEUR D'OPÉRATEUR DE PORTE AUTOMATIQUE.

### CONCERNANT LA LUMIERE CABINE.

#### - ALIMENTATION EN TENSION ALTERNATIVE MONOPHASÉE, SANS FREINAGE:

Il faut impérativement monter un ECRTEUR DE TENSION (GEMOV) ainsi qu'un réseau CONDENSATEUR-RESISTANCE 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 !

#### ENROULEMENT PRINCIPAL ENROULEMENT AUXILIAIRE

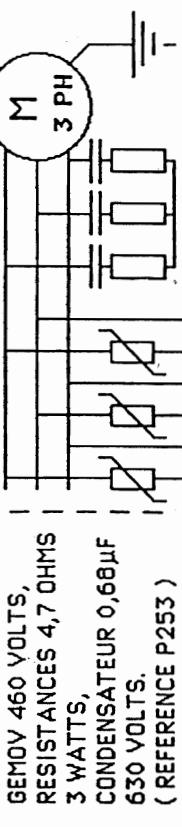


#### - ALIMENTATION EN TENSION ALTERNATIVE TRIPHASEE,

#### SANS FREINAGE:

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

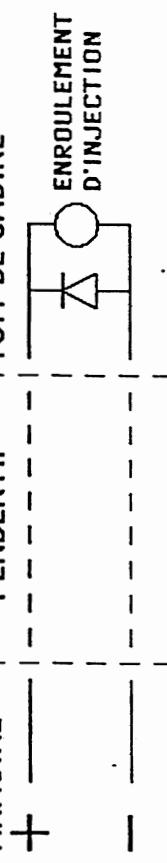
#### TOIT DE CABINE



#### - ALIMENTATION EN TENSION MONO OU TRIPHASEE AVEC FREINAGE PAR INJECTION

Il faut impérativement monter une DIODE BY 255 (1300V/3A) 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.

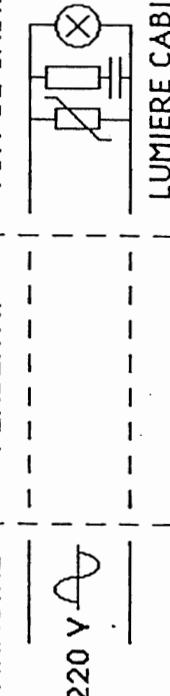
#### ARMOIRE + PENDENTIF | TOIT DE CABINE



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

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

#### ARMOIRE | PENDENTIF | TOIT DE CABINE



#### - DE TYPE NEON DONC ALIMENTÉE EN TENSION ALTERNATIVE:

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

#### ARMOIRE | PENDENTIF | TOIT DE CABINE



LUMIERE CABINE

## CONCERNANT D'AUTRES ORGANES DE PUSSANCE.

TELS QUE DES VANNES, DES TAQUETS ANTI-DERIVE UTILISES PARFOIS EN CAS DE SYSTEME HYDRAULIQUE, DES VENTILATEURS D'AERATION, OU TOUT AUTRE SYSTEME CONSOMMANT UN COURANT NON NEGIGEABLE ET SURTOUT SUSCEPTIBLE DE GENERER DES PARASITES LORS DE LA COMMUTATION.

IL EST INDISPENSABLE D'ANTIPARASITER LEURS DIFFERENTS TYPES D'ENROULEMENTS DE LA MEME FACON QUE YU PRECEDEMMENT I

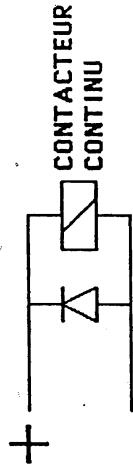
TOUS LES ORGANES DE PUSSANCE QUE NOUS AVONS EVOQUES SONT COMMANDES PAR DES CONTACTEURS MONTES DANS LA MANOEUVRE D'ASCENSEUR.

IL EST EVIDENT QUE LES BOBINES DE CES CONTACTEURS DOIVENT ETRE ANTIPARASITEES ! ! ! ! !

TOUS LES CONTACTEURS IMPLANTES D'ORIGINE DANS LA MANOEUVRE D'ASCENSEUR SUITE AUX SPECIFICATIONS PRECISEES PAR LE CLIENT SONT ANTIPARASITES PAR LA SOCIETE AUTINOR ! SI L'UTILISATEUR , DE SA PROPRE INITIATIVE, AJOUTE DES CONTACTEURS, IL EST IMPERATIF DE LES ANTIPARASITER DE LA MEME FACON ! ! ! ! !

### - CONTACTEURS ALIMENTES EN TENSION CONTINUE:

Il est indispensable de monter une DIODE BY 255 ( 1300V/3A ) et en INVERSE 1<sup>e</sup> plus pres possible de la bobine du contacteur comme indique ci-dessous:



### - CONTACTEURS ALIMENTES EN TENSION ALTERNATIVE:

Il faut impérativement monter un réseau CONDENSATEUR RESISTANCE serie, le tout raccordé en PARALLELE et le plus près possible de la bobine du contacteur.



EN TENTANT DE SUPPRIMER, OU TOUT AU MOINS DE LIMITER LES PARASITES GENERES PAR LES DIFFERENTS ORGANES DE PUSSANCE, NON SEULEMENT NOUS AUGMENTONS LE TAUX DE FIABILITE DES INSTALLATIONS MAIS NOUS PARTICIPONS EGALLEMENT A UNE "DEPOLLUTION RADIO".

L'EXPERIENCE NOUS A MONTRÉ QUE LA PROTECTION LA PLUS EFFICACE EST CELLE EFFECTUÉE LE PLUS PRES POSSIBLE DE LA SOURCE D'ENNUI. C'EST POUR CETTE RAISON QUE DANS L'ELABORATION DE NOS FUTURS PRODUITS, IL EST PREVU DE NE PLUS METTRE LES CONDENSATEURS DESTINES AU DEPARASITAGE DES MOTEURS DE PORTES DANS L'ARMOIRE.

## CONCERNANT LA SEPARATION DES PENDENTIFS.

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

D'autres fils conducteurs du pendentalf 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 nécessaires 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 SEPARER CES COURANTS DANS LE PENDENTIF MENERA A :

- L'ENVOI D'INFORMATIONS ERONNEES A LA MANOEUVRE,

- LA DEGRADATION PROGRESSIVE DE COMPOSANTS ELECTRONIQUES PLUS OU MOINS RAPIDEMENT ( DE 3 JOURS A QUELQUES MOIS ).

## CONCERNANT LES FILS DE TERRE.

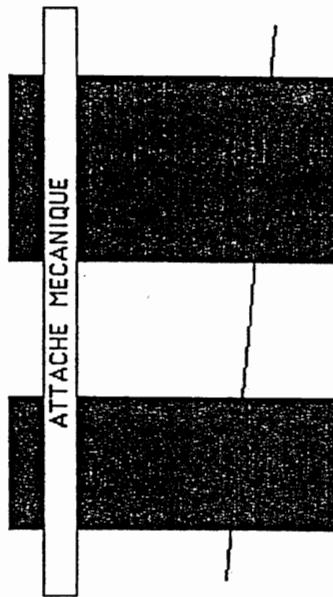
**LES CONSEQUENCES A COURT OU MOYEN TERME SERONT DES FONCTIONNEMENTS " BIZARRES " DE L'APPAREIL, PUIS IMPARABLEMENT ET IRREMEDIABLEMENT LA PANNE !!!**

**EN RESUME, LES FILS CONDUCTEURS DU PENDENTIF VEHICULANT DES COURANTS FORTS POUR LA CAME MOBILE OU LE MOTEUR D'OPERATEUR DE PORTE OU L'INJECTION DE FREINAGE OU LES TAQUETS ANTI-DERIVE OU LE MOTEUR DE VENTILATION CABINE SANS DUBLIER LA LUMIERE CABINE ET LA CHAINE DE SECURITE DOIVENT IMPERATIVEMENT ETRE SEPARES DES AUTRES CONDUCTEURS VEHICULANT DES INFORMATIONS PAR COURANTS FAIBLES.**

Pour vous aider à différencier les courants forts des courants faibles, la Société AUTINOR, dans ses " Schéma-blocs de raccordements " livrés avec chaque armoire dans le notice de Montage, a représenté en traits fins les courants faibles et en traits forts les courants importants.

**LES PENDENTIFS DOIVENT ETRES SEPARES SUR LA PLUS LONGUE DISTANCE POSSIBLE ET ON S'ARRANGERÀ POUR LE FAIRE DANS LA GAINÉ COMME INDIQUE CI-DESSOUS:**

**UN OU PLUSIEURS PENDENTIFS  
" COURANTS FORTS "**



**UN OU PLUSIEURS PENDENTIFS  
" COURANTS FAIBLES "**

**DANS LE CAS DE L'UTILISATION DE BOITES " MI-COURSE " , ON PRENDRA EGALLEMENT SOIN DE SEPARER LES FILS.**

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

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.

## CONCERNANT LES FILS NON UTILISES.

FACILITES CONCERNANT LE MONTAGE DES COMPOSANTS.

UN GRAND NOMBRE DE NOS CLIENTS PRENNENT CES PRECAUTIONS, NOUS ONT DEMANDE DE REALISER UN PETIT CIRCUIT IMPRIME POUVANT SUPPORTER LES COMPOSANTS.

VOUS TROUVEREZ SOUS LA REFERENCE P215 LA PROTECTION TRIPHASEE RESISTANCE - CONDENSATEUR SERIE EN ETOILE.  
 $R = 4,7\Omega, 3W - C = 0,68\mu 630V.$

VOUS TROUVEREZ SOUS LA REFERENCE P253 LA PROTECTION TRIPHASEE RESISTANCE - CONDENSATEUR SERIE EN ETOILE AVEC GEMOV.  
 $R = 4,7\Omega, 3W - C = 0,68\mu 630V - GEMOV 460V.$

VOUS TROUVEREZ SOUS LA REFERENCE P251 LE DOUBLE RESEAU RESISTANCE - CONDENSATEUR SERIE INDEPENDANT  
 $R = 4,7\Omega, 3W - C = 0,68\mu 630V - GEMOV 460V.$

VOUS TROUVEREZ SOUS LA REFERENCE P213 LE RESEAU:  
RESISTANCE (220Ω) montée en série avec un CONDENSATEUR (0,33μF, 400VOLTS).

**21) Liste des Entrées et des Sorties de la H191 par ordre alphabétique, avec la signification des abréviations.**

A l'extrême de l'explication sommaire, on donne l'adresse à laquelle se trouve l'Entrée ou la Sortie. On indique la page où trouver des informations complémentaires sur l'Entrée ou la Sortie.

<b>BPA1:</b> Blocage Porte Automatique 1.	Ad FD bât7	<b>QC0-QC7:</b> Sorties Quittances Cabines niveaux 0 à 7.	Ad 16	Page213
<b>BPA2:</b> Blocage Porte Automatique 2.	Ad FD bât7	<b>QC8-QC15:</b> Sorties Quittances Cabines niveaux 8 à 15.	bât 0 à 7	
<b>CAA:</b> Entrée CApteur A.	Ad 11 bât0 Page208	<b>QD1-QD7:</b> Sorties Quittances paliers pour Descendre, niveaux 1 à 7.	Ad 17	Page213
<b>CAB:</b> Entrée CApteur B.	Ad 11 bât1 Page208		bât 0 à 7	
<b>CAM:</b> Sortie relais de CAme Mobile.	Ad 13 bât3 Page210	<b>QD8-QD15:</b> Sorties Quittances paliers pour Descendre, niveaux 8 à 15.	Ad 1C	Page214
<b>CO1.1:</b> Entrée COIncement porte 1.	Ad 0F bât3 Page206	<b>QM0-QM7:</b> Sorties Quittances paliers pour Monter, niveaux 0 à 7.	bât 0 à 7	
<b>CO1.2:</b> Entrée COIncement porte 2.	Ad 10 bât3 Page207	<b>QM8-QM15:</b> Sorties Quittances paliers pour Monter, niveaux 8 à 15.	Ad 1D	Page215
<b>CREP:</b> Sortie Commun REpétiteur de Position.	Ad 13 bât7 Page210	<b>RA = RD :</b> Entrée contrôle contacteur Triangle.	Ad 19	Page214
<b>CS1:</b> Entrée Cellule de porte 1.	Ad 0F bât2 Page206	<b>RF:</b> Sortie RonFleur de surcharge.	bât 0 à 7	
<b>CS2:</b> Entrée Cellule de porte 2.	Ad 10 bât2 Page207	<b>RL = RG :</b> Entrée contrôle contacteur Ligne.	Ad 1A	Page214
<b>CO-C7:</b> Entrées Envois Cabines 0 à 7.	Ad 00 Page200 bât 0 à 7	<b>RKISO:</b> Entrée contrôle du contacteur d'ISO.	bât 0 à 7	
<b>CB-C15:</b> Entrées Envois Cabines 8 à 15.	Ad 01 Page200 bât 7 à 0	<b>RY = RM :</b> Entrée contrôle contacteur Etoile.	Ad 0D bât1 Page203	
<b>DEF:</b> Sortie DEFaut.	Ad 15 bât7 Page212	<b>RZONE:</b> Entrée Relais de ZONE donnée par le capteur P01.	Ad 0D bât6 Page205	
<b>DNH = THV :</b> Entrée Défaut de Niveau d'Huile.	Ad 0D bât4 Page203			
<b>DIX:</b> Entrée " 10 " de la chaîne de sécurité.	Ad 12 bât2 Page209			
<b>D1-D7:</b> Entrées Appels Paliers pour Descendre, niveau 1 à 7.	Ad 06 Page201 bât 1 à 7	<b>SH8:</b> Sortie SHantage du " 8 ".	Ad 14 bât4 Page211	
<b>D8-D15:</b> Entrées Appels Paliers pour Descendre, niveau 8 à 15.	Ad 07 Page201 bât 0 à 7	<b>SIX:</b> Entrée " 6 " de la chaîne de sécurité.	Ad 12 bât0 Page209	
<b>ECOTAC:</b> Sortie ECOnomiseur de TAquet.	Ad bât Page	<b>STH:</b> Entrée Sonde THERmique ou thermocontact de sécurité.	Ad 12 bât3 Page209	
<b>ED:</b> Entrée contact " ED ".	Ad 0C bât5 Page203	<b>SU:</b> Entrée SURcharge.	Ad 0C bât7 Page202	
<b>FCFE1:</b> Entrée Fin de Course FERmeture porte 1.	Ad 0F bât1 Page206	<b>SUSD:</b> Entrée SUSpension Départ.	Ad 0E bât2 Page205	
<b>FCFE2:</b> Entrée Fin de Course FERmeture porte 2.	Ad 10 bât1 Page207			
<b>FCOU1:</b> Entrée Fin de Course OUverture porte 1.	Ad 0F bât0 Page206	<b>Δ(T) = DE :</b> Sortie relais Triangle.	Ad 61 bât1 Page215	
<b>FCOU2:</b> Entrée Fin de Course Ouverture porte 2.	Ad 10 bât0 Page207	<b>TAQ1:</b> Entrée contrôle TAQuet 1.	Ad bât Page	
<b>FD:</b> Sortie Flèche Descente.	Ad 15 bât5 Page212	<b>TAQ2:</b> Entrée contrôle TAQuet 2.	Ad bât Page	
<b>FE1:</b> Sortie relais FERmeture porte 1.	Ad 13 bât5 Page210			
<b>FE2:</b> Sortie relais FERmeture porte 2.	Ad 14 bât1 Page211	<b>VHS:</b> Sortie Voyant Hors Service.	Ad 15 bât1 Page213	
<b>FF1:</b> Entrée Fermeture Forcée porte 1.	Ad 0F bât4 Page206	<b>VPMP:</b> Sortie Voyant PoMPier.	Ad 15 bât0 Page213	
<b>FF2:</b> Entrée Fermeture Forcée porte 2.	Ad 10 bât4 Page207	<b>VSU:</b> Sortie Voyant SURcharge.	Ad 15 bât3 Page212	
<b>FM:</b> Sortie Flèche Montée.	Ad 15 bât4 Page212	<b>V1:</b> Sortie Vanne 1.	Ad 61 bât4 Page215	
<b>FREV:</b> Entrée Fin de course REVision Haut.	Ad 0C bât6 Page203	<b>V2:</b> Sortie Vanne 2.	Ad 61 bât5 Page215	
<b>GD:</b> Entrée Graissage Descente.	Ad 0C bât1 Page203	<b>V3:</b> Sortie Vanne 3.	Ad 61 bât6 Page215	
<b>GM:</b> Entrée Graissage Montée.	Ad 0C bât2 Page203	<b>V4:</b> Sortie Vanne 4.	Ad 61 bât7 Page215	
<b>GONG:</b> Sortie GONG.	Ad 15 bât6 Page212			
<b>HUIT:</b> Entrée " 8 " de la chaîne de sécurité.	Ad 12 bât1 Page209	<b>Y = MO :</b> Sortie relais Etoile.	Ad 61 bât0 Page215	
<b>IGV:</b> Entrée Inspection en Grande Vitesse.	Ad 62 bât2 Page216	<b>ZOMI:</b> Sortie ZOne de Mouvement Isonivage.	Ad 14 bât5 Page211	
<b>INH1:</b>	Ad 14 bât2 Page211			
<b>INH2:</b>	Ad 14 bât3 Page211			
<b>INS:</b> Entrée INSpection.	Ad 0C bât3 Page203			
<b>L = GV :</b> Sortie relais Ligne.	Ad 61 bât2 Page215			
<b>LU:</b> Sortie relais LUmière cabine.	Ad 13 bât6 Page210			
<b>MAN:</b> Entrée MANoeuvre de rappel.	Ad 0C bât4 Page203			
<b>MASS:</b> Entrée relais de MASSe.	Ad 0C bât0 Page204			
<b>MHS:</b> Entrée Mise Hors Service.	Ad 0E bât1 Page205			
<b>MTH :</b> Entrée Mesure Température de l'Huile.	Ad 12 bât4 Page208			
<b>MO:</b> Sortie relais contacteur MOntée.	Ad 13 bât0 Page211			
<b>MO:</b> Entrée Appel Paller pour Monter niveau 0.	Ad 06 bât0 Page201			
<b>M1-M7:</b> Entrées Appels Paliers pour Monter, niveaux 1 à 7.	Ad 03 Page200 bât 1 à 7			
<b>M8-M15:</b> Entrées Appels Paliers pour Monter, niveaux 8 à 15.	Ad 04 Page201 bât 0 à 7			
<b>NFO-NF7:</b> Entrées Niveaux en FEU 0 à 7.	Ad 09 Page202 bât 0 à 7			
<b>NF8-NF15:</b> Entrées Niveaux en FEU 8 à 15.	Ad 0A Page202 bât 0 à 7			
<b>NHM = RP:</b> Entrée Niveau d'Huile Minimum.	Ad 0D bât3 Page203			
<b>NS:</b> Entrée Non-Stop.	Ad 0E bât3 Page205			
<b>OU1:</b> Sortie relais OUverture porte 1.	Ad 13 bât4 Page210			
<b>OU2:</b> Sortie relais OUverture porte 2.	Ad 14 bât0 Page211			
<b>PH:</b> Entrée relais de PHase.	Ad 0D bât5 Page204			
<b>POM:</b> Entrée PoMPier.	Ad 0E bât0 Page205			
<b>POS0-POS7:</b> Sorties POSitionnement niveaux 0 à 7.	Ad 1F Page215 bât 0 à 7			
<b>POS8-POS15:</b> Sorties POSitionnement niveaux 8 à 15.	Ad 20 Page215 bât 0 à 7			
<b>PRIC:</b> Sortie PRiorité Cabine.	Ad 0E bât4 Page205			

	ENTREES		ENTREES		ENTREES		ENTREES	
	bât7	bât6	bât5	bât4	bât3	bât2	bât1	bât0
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	
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	NFO
0A	NF15	NF14	NF13	NF12	NF11	NF10	NF9	NF8
0B								
0C	SU	FREV	ED	MAN	INS	GM	GD	MASS
0D			PH	DNH	MNH	RL	RY	RA
0E	RKISO	RZONE		PRIC	NS	SUSD	MHS	POM
0F				FF1	CO11	CS1	FCFE1	FCOU1
10				FF2	CO12	CS2	FCFE2	FCOU2
11							CAB	CAA
12					MTH	STH	DIX	HUIT
	SORTIES		SORTIES		SORTIES		SORTIES	
	bât7	bât6	bât5	bât4	bât3	bât2	bât1	bât0
13	CREP	LU	FE1	OU1	CAM			
14			ZOMI	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	
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
61	EV4	EV3	EV2	EV1	L	A	Y	

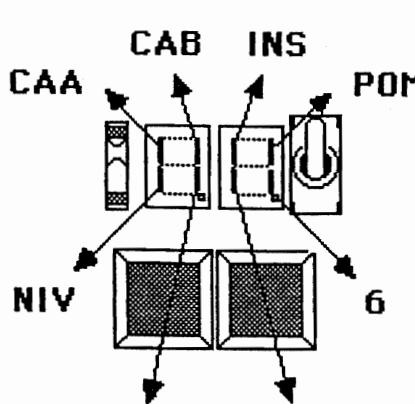
**22) Liste des Paramètres de la H191 par ordre alphabétique, avec la signification des abréviations.**

A l'extrême de l'explication sommaire, on donne l'adresse à laquelle se trouve le paramètre. On indique également la page où trouver des informations complémentaires.

<b>AMPSEC1:</b>	Arrêt du Mouvement de Porte 1 sur arrivée des SECurités.	Ad 40 bât1 Page187	<b>OPFREV:</b>	Option Fin de course REVision ?	Ad 07 bât3 Page174
<b>AMPSEC2:</b>	Arrêt du Mouvement de Porte 2 sur arrivée des SECurités.	Ad 60 bât1 Page194	<b>OPTMAN:</b>	OPTION MANoeuvre de rappel ?	Ad 07 bât4 Page173
<b>APCL:</b>	Appels Paliers CLignotant ?	Ad 08 bât6 Page175	<b>OPTPOM:</b>	OPTION POMpler ?	Ad 09 bât3 Page176
<b>BLOCAG:</b>	Manoeuvre BLOCAGe ?	Ad 07 bât7 Page173	<b>OPTSP:</b>	OPTION Suspension Palière ?	Ad 07 bât5 Page173
<b>CAADDEF:</b>	Code de l'Avant Avant Dernier DEFaut.	Ad 7E Page197	<b>OUAVAP1NO:</b>	OUverture AVant Arrêt Porte 1 au Niveau 0 ?	Ad 48 bât3 Page191
<b>CABVID:</b>	Option CABine VIDe ?	Ad 63 bât7 Page194	<b>OUAVAP1NXX:</b>	OUverture AVant Arrêt Porte 1 au Niveau XX ?	Ad XX bât3 Page192
<b>CADDEF:</b>	Code de l'Avant Dernier DEFaut.	Ad 01 Page170	<b>OUAVAP1N15:</b>	OUverture AVant Arrêt Porte 1 au Niveau 15 ?	Ad 57 bât3 Page192
<b>CDDEF:</b>	Code du Dernier DEFaut.	Ad 00 Page170	<b>OUAVAP2NO:</b>	OUverture AVant Arrêt Porte 2 au Niveau 0 ?	Ad 68 bât3 Page196
<b>CDEFPA:</b>	Code du DEFaut le Plus Ancien.	Ad 7F Page197	<b>OUAVAP2NXX:</b>	OUverture AVant Arrêt Porte 2 au Niveau XX ?	Ad XX bât3 Page197
<b>COMDEM:</b>	COMpteur de DEMarrages. (2 chiffres de droite).	Ad 22 Page186	<b>OUAVAP2N15:</b>	OUverture AVant Arrêt Porte 2 au Niveau 15 ?	Ad 77 bât3 Page197
<b>COMDEM:</b>	COMpteur de DEMarrages. (2 chiffres du milieu).	Ad 23 Page186	<b>OUNSIMN00:</b>	OUverture Non SIMultanée des portes au Niveau 00 ?	Ad 48 bât0 Page192
<b>COMDEM:</b>	COMpteur de DEMarrages. (2 chiffres de gauche).	Ad 24 Page186	<b>OUNSIMNXX:</b>	OUverture Non SIMultanée des portes au Niveau XX ?	Ad XX bât0 Page192
<b>DCOPRO:</b>	Défauts COntracteurs PROvisoir ?	Ad 07 bât6 Page173	<b>OUNSIMN15:</b>	OUverture Non SIMultanée des portes au Niveau 15 ?	Ad 57 bât0 Page192
<b>DEUV (2V):</b>	DEUx Vitesses ?	Ad 08 bât7 Page175	<b>OUNSIMN00:</b>	OUverture Non SIMultanée des portes au Niveau 00 ?	Ad 68 bât0 Page197
<b>DSERVS:</b>	Double SERvice Sélectifs ?	Ad 02 bât2 Page171	<b>OUNSIMNXX:</b>	OUverture Non SIMultanée des portes au Niveau XX ?	Ad XX bât0 Page197
<b>EFFNSEL:</b>	EFFacement Non SElectif ?	Ad 08 bât3 Page175	<b>OUNSIMN15:</b>	OUverture Non SIMultanée des portes au Niveau 15 ?	Ad 77 bât0 Page197
<b>FLPDP:</b>	FLèches Prochain DéPart ?	Ad 08 bât4 Page175	<b>OUVPRE:</b>	Option RéOUverture sur PREsence ?	Ad 07 bât0 Page174
<b>FLCLIG:</b>	FLèches CIIgnantes ?	Ad 08 bât5 Page175	<b>P1SFCFE:</b>	Porte1Sens Fin de Course FErmeture	Ad 40 bât4 Page188
<b>GONGAR:</b>	GONG à l'ARRêt ?	Ad 09 bât7 Page176	<b>P2SFCFE:</b>	Porte2Sens Fin de Course FErmeture	Ad 60 bât4 Page193
<b>I6PPRO:</b>	IntéGrateur Portes PROvisoir ?	Ad 09 bât6 Page176	<b>P1SFCOU:</b>	Porte1Sens Fin de Course OUverture	Ad 40 bât5 Page188
<b>IPF:</b>	Isonivelage Porte Fermée ?	Ad 08 bât1 Page175	<b>P2SFCOU:</b>	Porte2Sens Fin de Course OUverture	Ad 60 bât5 Page193
<b>IPO:</b>	Isonivelage Porte Ouverte ?	Ad 08 bât0 Page175	<b>PFLSGV:</b>	Pas de FLèches de Sens en GV.	Ad 09 bât4 Page176
<b>ISO:</b>	ISOnivelage ?	Ad 63 bât5 Page	<b>PMAFCP1:</b>	Prolongation du Mouvement Après Fin de Course Porte 1 ?	Ad 40 bât3 Page188
<b>MASMPX:</b>	MASse en MultiPlex ?	Ad 08 bât2 Page175	<b>PMAFCP2:</b>	Prolongation du Mouvement Après Fin de Course Porte 2 ?	Ad 60 bât3 Page193
Masques des Appels Paliers "Descente" 1 à 7.		Ad 16 Page181 bât1 à 7	<b>PORCAB1NO:</b>	PORte CABine 1 au Niveau 0 ?	Ad 48 bât4 Page191
Masques des Appels Paliers "Descente" 8 à 15.		Ad 17 Page181 bât 0 à 7	<b>PORCAB1NX:</b>	PORte CABine 1 au Niveau X ?	Ad XX bât4 Page192
Masques des Appels Paliers "Montée" 0 à 7.		Ad 13 Page180 bât 0 à 7	<b>PORCAB1N15:</b>	PORte CABine 1 au Niveau 15?	Ad 57 bât4 Page192
Masques des Appels Paliers "Montée" 8 à 15.		Ad 14 Page181 bât 0 à 7	<b>PORCAB2NO:</b>	PORte CABine 2 au Niveau 0 ?	Ad 68 bât4 Page196
Masques des Envois Cabines 0 à 7.		Ad 10 Page180 bât 0 à 7	<b>PORCAB2NX:</b>	PORte CABine 2 au Niveau X ?	Ad XX bât4 Page197
Masques des Envois Cabines 8 à 15.		Ad 11 Page180 bât 0 à 7	<b>PORCAB2N15:</b>	PORte CABine 2 au Niveau 15?	Ad 77 bât4 Page197
<b>MHSPF:</b>	Mise Hors Service Porte Fermée ?	Ad 09 bât2 Page176	Programmation des " PV " Croisées des entres-niveaux 0-1 à 7-8.		Ad 1A Page183
<b>MPLX:</b>	MultiPLex ?	Ad 02 bât6 Page170	Programmation des " PV " Croisées des entres-niveaux 8-9 à 15-16.		Ad 1B Page183
<b>MPVHZ:</b>	Mouvement " PV " Hors Zone de déverrouillage ?	Ad 07 bât2 Page174	<b>PVCRB:</b>	PV CRoisées entre-niveau Bas ?	Ad 19 bât0 Page182
<b>MSTPMP1:</b>	Maintient Sous Tension Pendant la Marche Porte 1 ?	Ad 40 bât2 Page189	<b>PVCRH:</b>	PV CRoisées entre-niveau Haut ?	Ad 19 bât1 Page182
<b>MSTPMP2:</b>	Maintient Sous Tension Pendant la Marche Porte 2 ?	Ad 60 bât2 Page194	<b>RCAM00:</b>	Retard CAMe porte1et2au niveau 00	Ad 48 bât7 Page191
<b>MSTPRP1:</b>	Maintient Sous Tension Permanent de la Porte 1 ?	Ad 40 bât0 Page189	<b>RCAMXX:</b>	Retard CAMe porte1et2au niveau XX	Ad XX bât7 Page192
<b>MSTPRP2:</b>	Maintient Sous Tension Permanent de la Porte 2 ?	Ad 60 bât0 Page194	<b>RCAM15:</b>	Retard CAMe porte1et2au niveau 15	Ad 57 bât7 Page192
<b>NBOPER:</b>	Nombre d'OPERateurs ?	Ad 03 Page171	<b>REPT00:</b>	REPeTiteur de position au niveau 00	Ad 28
<b>NIVFEU:</b>	Option NIVEaux En FEU ?	Ad 02 bât3 Page171	<b>REPTXX:</b>	REPeTiteur de position au niveau XX	Ad XX
<b>NIVINF:</b>	NIVeau INFérieur ?	Ad 05 Page172	<b>REPT15:</b>	REPeTiteur de position au niveau 15	Ad 37
<b>NIVMHS:</b>	NIVeau de Mise Hors Service	Ad 43 Page189	<b>RGPT:</b>	Option RGPT ?	Ad 40 bât7 Page188
<b>NIVRAU:</b>	NIVeau de Rappel AUTomatiqe ?	Ad 20 Page185	<b>SER1IN00:</b>	SERVICE 1 INterdit au Niveau 00 ?	Ad 48 bât1 Page192
<b>NIVSUP:</b>	NIVeau SUPérieur ?	Ad 04 Page171	<b>SER1INXX:</b>	SERVICE 1 INterdit au Niveau XX ?	Ad XX bât1 Page192
<b>NUMARO:</b>	NUMéro de l'ARMoire.	Ad 25 Page186	<b>SER1IN15:</b>	SERVICE 1 INterdit au Niveau 15 ?	Ad 57 bât1 Page192
Numéro de position.		Ad 26 Page186	<b>SER2IN00:</b>	SERVICE 2 INterdit au Niveau 00 ?	Ad 68 bât1 Page197
<b>NUMAR1:</b>	NUMéro de l'ARMoire. Mots de production.	Ad 27 Page186	<b>SER2INXX:</b>	SERVICE 2 INterdit au Niveau XX ?	Ad XX bât1 Page197
NUMAR2:NUMéro de l'ARMoire. Année de production.		Ad 27 Page186	<b>SER2IN15:</b>	SERVICE 2 INterdit au Niveau 15 ?	Ad 77 bât1 Page197
<b>NUSPLX:</b>	NUméro de SimPLEX en multiplex ?	Ad 1D Page184	<b>STP10UN00:</b>	STationnement Porte 1 OUverte au Niveau 00 ?	Ad 48 bât2 Page191
<b>NVPRIN:</b>	NIVeau PRINcipal ?	Ad 06 Page172	<b>STP10UNXX:</b>	STationnement Porte 1 OUverte au Niveau XX ?	Ad XX bât2 Page192
			<b>STP10UN15:</b>	STationnement Porte 1 OUverte au Niveau 15 ?	Ad 57 bât2 Page192
			<b>STP20UN00:</b>	STationnement Porte 2 OUverte au Niveau 00 ?	Ad 68 bât2 Page196
			<b>STP20UNXX:</b>	STationnement Porte 2 OUverte au Niveau XX ?	Ad XX bât2 Page197
			<b>STP20UN15:</b>	STationnement Porte 2 OUverte au Niveau 15 ?	Ad 77 bât2 Page197

TAQUET:	Option TAQUET ?	Ad 5C bât0	Page 196
TARMVT:	Tempo d'ARRêt Mouvement ?	Ad 59	Page 194
TCAPGV:	Temporisation CAPteur en "GV" ?	Ad 0E	Page 179
TCAPPV:	Temporisation CAPteur en "PV" ?	Ad 0F	Page 180
TDEMET:	Tempo de DEMerrage Etoile-Triangle	Ad 58	Page 194
TFR8:	Temporisation Filtrage des Rebonds sur le "8" ?	Ad 45	Page 190
TFR10:	Temporisation Filtrage des Rebonds sur le "10" ?	Ad 1E	Page 185
TGONG:	Temporisation du GONG ?	Ad 21	Page 186
TIG:	Temporisation d'Intégrateur ?	Ad 0A	Page 177
TIGP01:	Temporisation Intégrateur POrte 1 ?	Ad 47	Page 191
TIGP02:	Temporisation Intégrateur POrte 2 ?	Ad 67	Page 196
TIRP1:	Tempo d'Inversion Relais Porte 1 ?	Ad 44	Page 190
TIRP2:	Tempo d'Inversion Relais Porte 2 ?	Ad 64	Page 195
TINS:	Temporisation d'INSpection ?	AD 0D	Page 179
TPLU:	TemPo LUmière automatique ?	Ad 0C	Page 179
TPMPVM:	Tempo de Prolongation du Moteur en fin de mouvement PV Montée.	Ad 5A	Page 194
TP01:	Temporisation de la POrte 1 ?	Ad 41	Page 189
TP02:	Temporisation de la POrte 2 ?	Ad 61	Page 194
TPRAL:	TempPorisation de Porte RALLongée	Ad 63 bât0	Page
TPRAU:	TempPorisation de Rappel ? AUTomaticque	Ad 1F	Page 185
TRAUNO:	Temporisation de Rappel AUTomaticque au Niveau 0 ?	Ad 1F	Page 185
TPV:	Temporisation de Petite Vitesse ?	Ad 0B	Page 178
TREP1:	Temporisation sur REouverture de la Porte 1 ?	Ad 42	Page 189
TREP2:	Temporisation sur REouverture de la Porte 2 ?	Ad 62	Page 194
TSCMT:	Temporisation de SCMT portes ?	Ad 46	Page 190
TYPHYD:	TYPe d'HYDrdraulique ?	Ad 5B	Page 195
TYPOMP:	TYPE de POMPier ? bât 1 et 0.	Ad 09	Page 176
VERSTF1:	VERRouillage Sur Temoin Fermeture de la porte 1 ?	Ad 40 bât6	Page 188
VERSTF2:	VERRouillage Sur Temoin Fermeture de la porte 2 ?	Ad 60 bât6	Page 193

	bât7	bât6	bât5	bât4	bât3	bât2	bât1	bât0
00	CDDEF							CODE DU DERNIER DEFAUT.
01	CADDEF							CODE DE L'AVANT DERNIER DEFAUT.
02	MPLX	ISO			NIVFEU	DSERVS	OUAVAR	
03								NBOPER
04	NIVSUP							NIVEAU SUPERIEUR
05	NIVINF							NIVEAU INFERIEUR
06	NVPRIN							NIVEAU PRINCIPAL
07	BLOCAG	DCOPRO	OPTSP	OPTMAN	OPFREV	MPVHZ	OPED	OUPRE
08	2V	APCL	FLCLIG	FLPDP	EFFNSEL	MASMPX	IPF	IPO
09	GONGAR	IGPPRO	16V	PFLSGV	OPTPOM	MHSPF		TYOMP
0A	TIG							TEMPO D'INTEGRATEUR ( EN SECONDES ).
0B	TPV							TEMPO PETITE VITESSE ( EN SECONDES ).
0C	TPLU							TEMPO DE LUMIERE AUTOMATIQUE ( EN SECONDES ).
0D	TINS							TEMPO D'INSPECTION ( EN SECONDES ).
0E	TCAPGV	TEMPO CAPTEUR GRANDE VITESSE (BONDS DE 100MS)						
0F	TCAPPV	TEMPO CAPTEUR PETITE VITESSE (BONDS DE 100 MS)						
10								MASQUES DES ENVOIS CABINES DE 7 à 0.
11								MASQUES DES ENVOIS CABINES DE 15 à 8.
12								
13								MASQUES DES APPELS PALIERS POUR MONTER DES NIVEAUX 7 à 0.
14								MASQUES DES APPELS PALIERS POUR MONTER DES NIVEAUX 15 à 8.
15								
16								MASQUES DES APPELS PALIERS POUR DESCENDRE DES NIVEAUX 7 à 1.
17								MASQUES DES APPELS PALIERS POUR DESCENDRE DES NIVEAUX 15 à 8.
18								
19								PVCRH PVCRB
1A								PROGRAMMATION DE PV CROISEES POUR ENTRES-NIVEAUX7-8/0-1
1B								PROGRAMMATION DE PV CROISEES POUR ENTRES-NIVEAUX15-16/8-9
1C								
1D	NUSPLX							NUMERO DE SIMPLEX EN MULTIPLEX.
1E	TFR10.							TEMPO FILTRAGE DES REBONDS SUR LE "10".
1F	TPRAU							TEMPORISATION DE RAPPEL AUTOMATIQUE(SECONDE)
20	FACE1	FACE2						NIVEAU DE RAPPEL AUTOMATIQUE.
21	TGONG							TEMPORISATION DU GONG ( BONDS DE 100 MS )...
22	COMDEM	COMPTEUR DE DEMARRAGES: LES DEUX CHIFFRES DE DROITE.						
23	COMDEM	COMPTEUR DE DEMARRAGES: LES DEUX CHIFFRES DU MILIEU.						
24	COMDEM	COMPTEUR DE DEMARRAGES: LES DEUX CHIFFRES DE GAUCHE						
25	NUMAR0							NUMERO DE POSITION.
26	NUMAR1							MOIS DE PRODUCTION.
27	NUMAR2							ANNEE DE PRODUCTION.
28	REPTOO							REPETITEUR AU NIVEAU 00.
-	REPTXX							REPETITEUR AU NIVEAU XX.
3F								
38	V4	V3	V2	V1				LIGNE TRIANGLEETOILE
39	V4	V3	V2	V1				LIGNE TRIANGLEETOILE
3A	V4	V3	V2	V1				LIGNE TRIANGLEETOILE
3B	V4	V3	V2	V1				LIGNE TRIANGLEETOILE
3C	V4	V3	V2	V1				LIGNE TRIANGLEETOILE
3D	V4	V3	V2	V1				LIGNE TRIANGLEETOILE
3E	V4	V3	V2	V1				LIGNE TRIANGLEETOILE
3F	V4	V3	V2	V1				LIGNE TRIANGLEETOILE
AD	bât7	bât6	bât5	bât4	bât3	bât2	bât1	bât0
40	RGPT	VERSTF1	P1SFCOU	P1SFCFE	PMAFCP	1STPMP	AMPSEC	MSTPRP1
41	TP01							TEMPO DE REOUVERTURE PORTE 1 ( EN SECONDES ).
42	TREP1							
43	FACE1	FACE2						NIVEAU DE MISE HORS SERVICE.
44	TIRP1							TEMPO D'INVERSION DES RELAIS PORTE 1.
45	TFR8							TEMPO FILTRAGE DES REBONDS SUR LE "8".
46	TSCMT							
47	TIGP01							TEMPO D'INTEGRATEUR PORTE 1.
48	RCAM 00.							
								POR-CAB1NO OUAVA-PINO STP1-OUNO SER1-INO OUN-SIMNO
XX	RCAM XX.							
								POR-CAB1NXN OUAVA-PINXX STP1-OUNXX SER1-INXX OUN-SIMNXX
57	RCAM 15.							
								POR-CAB1N15 PIN15 OUN15 IN15 OUN-SIMN15
58	TDEMET							TEMPO DE DEMARRAGE ETOILE-TRIANGLE ( 0,1S ).
59	TARMVT							TEMPO D'ARRET DU MOUVEMENT ( 10 MS ).
5A	TPMPVM							TEMPO DE PROLONGATION DU MOUVEMENT PV MONTEE (10MS)
5B	TYPHYD							TYPE D'HYDRAULIQUE.
5C								DNH DEMDIR TAQUET
5D								
5E	TRAUNO							TEMPO DE RAPPEL AUTOMATIQUE AU NIVEAU 0 ( 1MN ).
bât7	bât6	bât5	bât4	bât3	bât2	bât1	bât0	
60	VERSTF2	P2SFCOU	P2SFCFE	PMAFCP	2STPMP	2AMPSEC	2MSTPRP2	
61	TP02							TEMPO DE REOUVERTURE PORTE 2.
62	TREP2							
63	CABVID	SHTCS	ISO					OUAVAR TPRAL
64	TIRP2							
45	TFR8							TEMPO FILTRAGE DES REBONDS SUR LE "8".
46	TSCMT							
67	TIGP02							TEMPO D'INTEGRATEUR PORTE 2.
68								
								POR-CAB2NO OUAVA-P2NO STP2-OUNO SER2-INO OUN-SIMNO
XX								
								POR-CAB2NXN OUAVA-P2NXX STP2-OUNXX SER2-INXX OUN-SIMNXX
77								
								POR-CAB2N15 P2N15 OUN15 IN15 OUN-SIMN15
								MINIBLOC
bât7	bât6	bât5	bât4	bât3	bât2	bât1	bât0	
FF	CA	CB	INS	POMP	NIV	10	8	6



10

8

CAA

CAB INS

POM

NIV

## 23) LISTE DES CODES DE DEFAUTS EN A, B, H, HB 191.

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 retravaille normalement.

( C ) signifie que le défaut est provisoire si le technicien l'a demandé en programmant l'option " défaut provisoire".

( D ) signifie que le défaut peut être ignoré si le technicien l'a demandé.

Le signe \* ( étoile ) signifie que le code du défaut n'est pas enregistré dans la pile de défauts. La pile de défauts H191 se trouve aux adresses 00, 01, 7E et 7F, petit switch 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 pour mieux surveiller les pannes. Voir page 22.**

-01-	DEFAUT DE MASSE.	( B )	Page ?
-02-	TEMPO DE PETITE VITESSE.	( A )	Page 79
-03-	TEMPO DE REVISION.	( D )	Page 83
-04-	COUPURE DES SECURITES AYANT LE " 6 ".	( B )	Page 23
-05-	THERMIQUE DE VENTILATION ( THV ).	( B )	Page 33
-06-	ABSENCE REPETITIVE DU " 10 " AU RECALAGE.	( A )	Page 99
-08-	SUSPENSION DEPART ( SUSD ).	( B,* )	Page 43
-09-	SONDE THERMIQUE OU THERMOCONTACT DE SECURITE ( STH ).	( B )	Page 30
-10-	INVERSION DE PHASE ( DETECTION PAR CAPTEUR ).	( A )	Page 76
-11-	INTERPRETATION IMPOSSIBLE DU CAPTEUR OU FUSION DU/DES FUSIBLES FU3, FU4.	( A )	Page 78
-12-	UN DES CONTACTEURS NON DECOLLE A L'ARRIYEE.	( C )	Page 28
-13-	CONTACTEUR " GY " NON DECOLLE AU PASSAGE " PY ".	( C )	Page 28
-14-	CONTACTEUR " PY " NON COLLE LORS DE SA COMMANDE.	( C )	Page 28
-15-	CONTACTEUR " MO " OU " DE " NON COLLE LORS DE LEUR COMMANDE.	( C )	Page 28
-16-	FIN DE COURSE HAUT POUR LA REVISION ( FREV ).	( B,* )	Page 48
-17-	MANQUE OU INVERSION DE PHASE ( PH ).	( B )	Page 127
-18-	RECALAGE IMPOSSIBLE PAR SUITE D'INFORMATIONS ERRONEES DU CAPTEUR.	( A )	Page 78
-19-	COUPURE DU " 8 " EN MARCHE.	( B )	Page 23
-21-	ABSENCE DU " 10 ".	( B )	Page 99
-22-	INTEGRATEUR DE GLISSEMENT.	( A )	Page 27
-23-	COUPURE DU " 6 " EN MARCHE.	( B )	Page 23
-26-	COUPURE ANORMALEMENT LONGUE DU FAISCEAU A.	( A )	Page 77
-27-	COUPURE ANORMALEMENT LONGUE DU FAISCEAU B.	( A )	Page 77
-28-	UN DES CONTACTEURS N'EST PAS DECOLLE AU DEMARRAGE.	( C )	Page 28
-29-	CONTACTEUR " GY " NON COLLE LORS DE SA COMMANDE.	( C )	Page 28
-30-	CONTACTEUR " PY " COLLE LORS DE LA COMMANDE " GY ".	( C )	Page 28
-31-	DEFAUT DE SURCHARGE ( SU ).	( B,* )	Page 111

-36-	LE NIVEAU DE PRINCIPAL EST SUPERIEUR AU NIVEAU LE PLUS HAUT.	( A )	Page 172
-37-	LA PROGRAMMATION DU NIYEAU SUPERIEUR EST PLUS GRANDE QUE 24 OU QUE 12 EN NIYEAX SELECTIFS.	( A )	Page 171
-38-	NIYEAU DE RECALAGE, DE RAPPEL AUTOMATIQUE OU DE " MISE HORS SERVICE "		
	PLUS ELEYE QUE LE NIYEAU SUPERIEUR.	( A )	Page 172
-39-	LA TENSION SECTEUR EST TROP FAIBLE.	( B )	Page 25
-40-	LA TENSION SECTEUR EST TROP IMPORTANTE.	( B )	Page 25
-41-	" 8 " COUPE , PORTE AUTO FERMEE SOUS ORIENTATION.	( B )	Page 99
-42-	PROGRAMMATION ERROREE DU NOMBRE D'OPERATEURS DE PORTES ( SUPERIEUR A 2 ).	( A )	Page 171
-43-	FIN DE COURSE NECESSAIRE SUR OPERATEUR CABINE	( A )	Page 84
-44-	ABSENCE DU10 (OPERATEUR NUMERO 1 OU 2).	( B )	Page 19
-46-	BLOCAGE PORTE EN OUVERTURE OPERATEUR NUMERO 1.	( A )	Page 85
-47-	BLOCAGE PORTE EN OUVERTURE OPERATEUR NUMERO 2.	( A )	Page 85
-48-	BLOCAGE PORTE EN FERMETURE OPERATEUR NUMERO 1.	( A )	Page 85
-49-	BLOCAGE PORTE EN FERMETURE OPERATEUR NUMERO 2.	( A )	Page 85
-50-	FONCTION " MISE HORS SERVICE " ENCLENCHEE (MHS).	( B,* )	Page 37
-51-	FONCTION " PRIORITE CABINE " EN COURS (PRIC).	( B,* )	Page 114
-52-	COUPURE DU " 10 " EN MARCHE.	( B )	Page 23
-53-	FONCTION " POMPIER " EN COURS (POM).	( B,* )	Page 69
-54-	FONCTION " NON STOP " OU " COMPLET " EN COURS (NS).	( B,* )	Page 109
-55-	NON DECOLLAGE DU CONTACTEUR " ISO ".	( A )	Page 152
-56-	NON COLLAGE DU CONTACTEUR " ISO " LORS DE SA COMMANDE.	( B )	Page 152
-57-	DEPASSEMENT DE LA " ZONE ISO " EN MOUVEMENT " ISO ".	( A )	Page 256
-58-	" POMPAGE ISO " SUPERIEURE A 6.	( B )	Page 254
-59-	MOUVEMENT D'ISO SUPERIEUR A LA TEMPO ISO.	( A )	Page 254
-60-	ALTITUDE MAXIMUM PROGRAMMEE TROP ELEYEE.	( A )	Page 136
-61-	ERREUR DE PROGRAMMATION DES NIYEAX.	( A )	Page 136
-62-	DEFAUT CAPTEUR 003.	( A )	Page 136
-63-	CABINE SIMULTANEMENT PRESENTE EN HAUT ET EN BAS OU CAPTEUR 003 NON ALIMENTE.	( A )	Page 146
-64-	MANOEUVRE DE RAPPEL ET D'INSPECTION ENCLENCHES SIMULTANEMENT.	( B )	Page 36
-70-	TAQUETS NON RETRACTES LORS DE LEUR COMMANDE.	( A )	Page 102
-71-	TAQUETS RELACHES EN MARCHE.	( B )	Page 102
-72-	TAQUETS NON RELACHES A L'ARRET.	( A )	Page 102
-73-	DEFAUT DE NIVEAU D'HUILE.	( C )	Page 34
-74-	NIVEAU D'HUILE MINIMUM.	( A )	Page 33
-75-	NON COLLAGE DU CONTACTEUR " ETOILE " LORS DE SA COMMANDE.	( C )	Page 28
-76-	NON COLLAGE DU CONTACTEUR " TRIANGLE " LORS DE SA COMMANDE.	( C )	Page 28
-77-	NON COLLAGE DU CONTACTEUR " LIGNE " LORS DE SA COMMANDE.	( C )	Page 28
-78-	NON DECOLLAGE DU CONTACTEUR " ETOILE OU TRIANGLE ".	( C )	Page 28
-79-	TEMPERATURE DE L'HUILE TROP ELEYEE.	( C )	Page 32

**PROGRAMME A191 = MANOEUVRE TRACTION : CAPTEUR P202.**

**PROGRAMME B191 = MANOEUVRE TRACTION : CAPTEUR 003.**

**PROGRAMME H191 = MANOEUVRE HYDRAULIQUE : CAPTEUR P202H.**

**PROGRAMME HB191 = MANOEUVRE HYDRAULIQUE : CAPTEUR 003.**