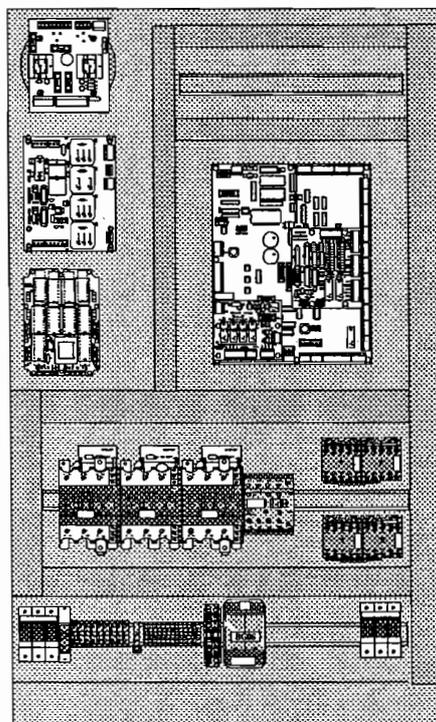


(7442)



AUTINOR

Manuel de l'installateur



Manoeuvre

HB-32

1890

...

...

...

...

...

...

...

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^{er} 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 HB-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 HB-32 est installé en suivant intégralement les consignes données dans la présente documentation.

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

32

33

34

35

36

37

38

39

40

41

42

43

TABLE DES MATIÈRES

Chapitre I - Généralités	7
I.1) Fixation du coffret des manoeuvres hydrauliques	9
I.2) Raccordement minimal pour les premiers déplacements	10
I.3) Schémas des raccordements électriques	12
I.4) Localisation et rôles des fusibles	17
I.5) Localisation des voyants, cavaliers et relais	18
I.6) Localisation des borniers	20
I.7) Dispositif de paramétrage / diagnostique	23
I.8) A propos des symboles (☺, ☹, ⚡, 🛑, 🛑, 🔍, 💡, ➡)	30
 Chapitre II - Installation et raccordements des éléments	 33
II.1) Raccordement des SÉCURITÉS	35
II.2) Installation & raccordements en MACHINERIE	43
II.3) Installation & raccordements en GAINÉ	69
II.4) Installation & raccordements aux PALIERS	77
II.5) Installation & raccordements en CABINE	115
 Chapitre III - Procédures de mise en service	 161
III.1) Le relevé automatique des niveaux	163
Ce qu'il faut savoir avant de partir en GV	166
III.2) Tables de conversion	169
III.3) Précautions en matières de C.E.M.	173
III.4) Liste des paramètres	181
Les paramètres liés à la bande	187
III.5) Liste des entrées / sorties	189
III.6) Liste des codes de défauts	193

1. The first part of the document is a list of names.

2. The second part of the document is a list of names.

3. The third part of the document is a list of names.

4. The fourth part of the document is a list of names.

5. The fifth part of the document is a list of names.

6. The sixth part of the document is a list of names.

7. The seventh part of the document is a list of names.

8. The eighth part of the document is a list of names.

9. The ninth part of the document is a list of names.

10. The tenth part of the document is a list of names.

11. The eleventh part of the document is a list of names.

12. The twelfth part of the document is a list of names.

13. The thirteenth part of the document is a list of names.

14. The fourteenth part of the document is a list of names.

15. The fifteenth part of the document is a list of names.

16. The sixteenth part of the document is a list of names.

17. The seventeenth part of the document is a list of names.

18. The eighteenth part of the document is a list of names.

19. The nineteenth part of the document is a list of names.

20. The twentieth part of the document is a list of names.

21. The twenty-first part of the document is a list of names.

22. The twenty-second part of the document is a list of names.

23. The twenty-third part of the document is a list of names.

24. The twenty-fourth part of the document is a list of names.

25. The twenty-fifth part of the document is a list of names.

26. The twenty-sixth part of the document is a list of names.

27. The twenty-seventh part of the document is a list of names.

28. The twenty-eighth part of the document is a list of names.

29. The twenty-ninth part of the document is a list of names.

30. The thirtieth part of the document is a list of names.

31. The thirty-first part of the document is a list of names.

32. The thirty-second part of the document is a list of names.

33. The thirty-third part of the document is a list of names.

34. The thirty-fourth part of the document is a list of names.

35. The thirty-fifth part of the document is a list of names.

36. The thirty-sixth part of the document is a list of names.

37. The thirty-seventh part of the document is a list of names.

38. The thirty-eighth part of the document is a list of names.

Chapitre I

GÉNÉRALITÉS

I.1) Fixation du coffret des manoeuvres hydrauliques	9
I.2) Raccordement minimal pour les premiers déplacements	10
I.3) Schémas des raccordements électriques	12
– Schéma général - Démarrage étoile / triangle	12
– Schéma général - Démarrage direct	13
– Alimentation du moteur de pompe	14
– Alimentation du moteur de pompe, utilisation de contacteurs auxiliaires en démarrage étoile / triangle	15
– Alimentation du moteur de pompe, utilisation de contacteurs auxiliaires en démarrage direct	16
I.4) Localisation et rôles des fusibles	17
I.5) Localisation des voyants, cavaliers et relais	18
I.6) Localisation des borniers	20
I.7) Dispositif de paramétrage / diagnostique	23
I.8) A propos des symboles (☺, ☹, ⚡, 🛑, 🛑, 🛑, 🔍, 💡)	30

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 consistent and reliable data collection processes to support effective decision-making.

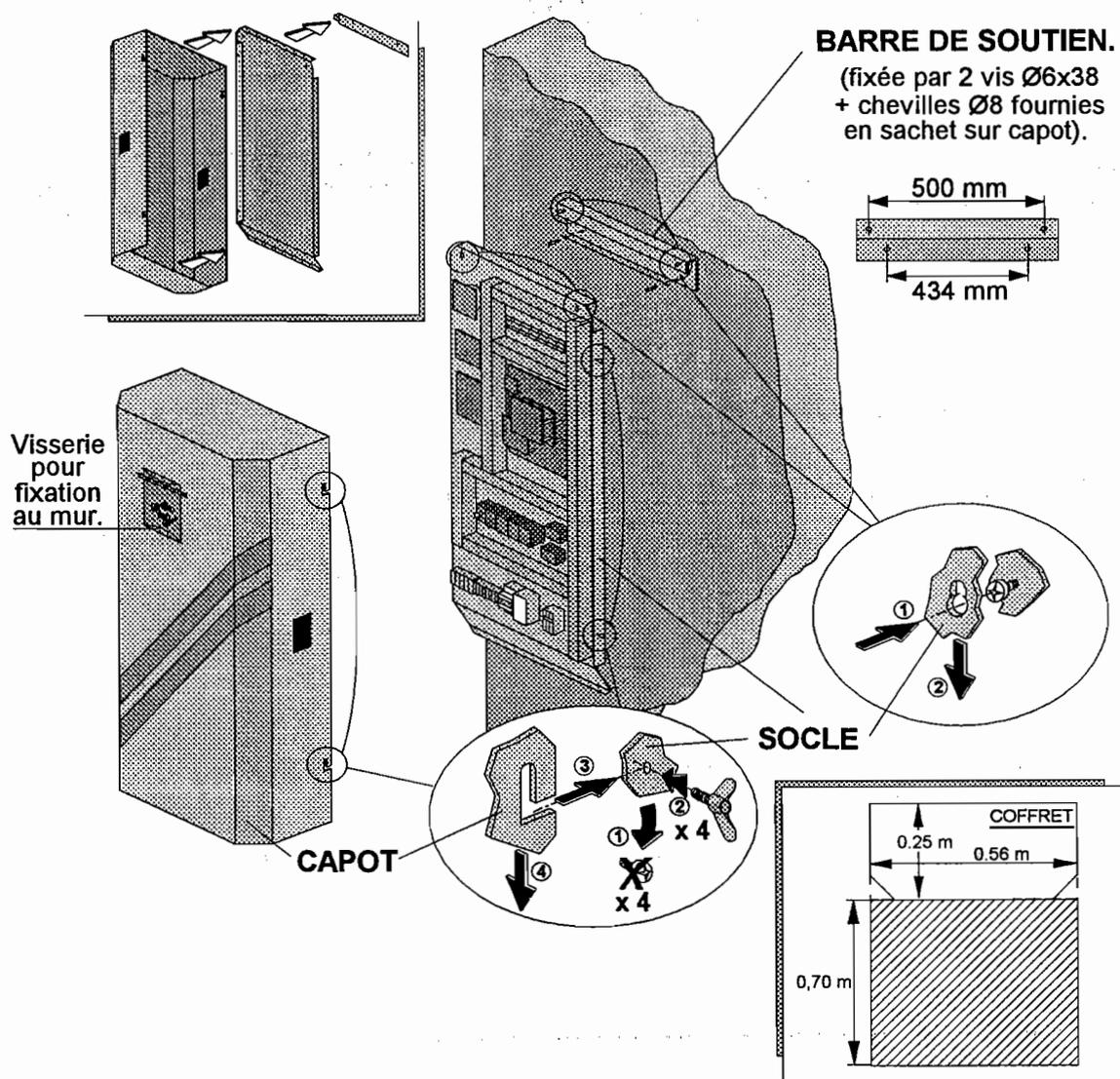
3. The third part of the document focuses on the role of technology in data management and analysis. It discusses how modern software solutions can streamline data collection, storage, and reporting, thereby improving efficiency and accuracy.

4. The fourth part of the document addresses the challenges associated with data security and privacy. It provides guidelines for implementing robust security measures to protect sensitive information from unauthorized access and breaches.

5. The fifth part of the document discusses the importance of data governance and compliance. It outlines the key principles and best practices for ensuring that data is managed in a responsible and lawful manner, in accordance with applicable regulations and standards.

6. The final part of the document provides a summary of the key findings and recommendations. It emphasizes the need for a holistic approach to data management, one that integrates all aspects of the data lifecycle to maximize its value and ensure its integrity.

I.1) FIXATION DU COFFRET DES MANOEUVRES HYDRAULIQUES



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 81-2 § 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) a) Une surface libre horizontale, devant les tableaux et armoires. Cette surface est définie comme suit ;
- (F) - 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 ;
- b) 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 (12.9) ;
- c) 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.

I.2) RACCORDEMENT MINIMAL POUR LES PREMIERS DÉPLACEMENTS (1/2)

③ VERIFIEZ QUE L'OPTION MANOEUVRE DE RAPPEL EST BIEN PROGRAMMEE "OPTMAN" DOIT ÊTRE ALLUME Adresse 07 - bâtonnet 4

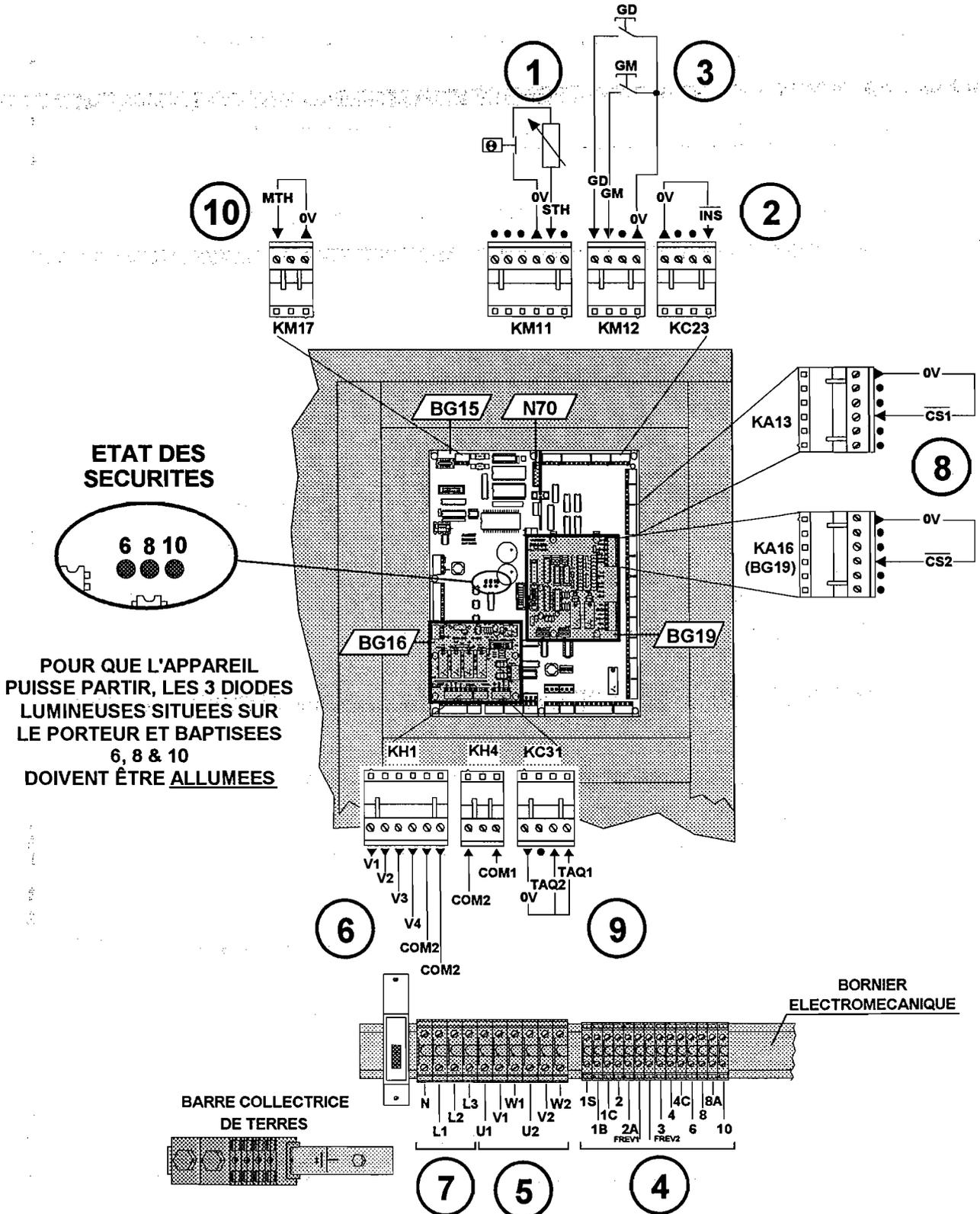


Figure 1 Raccordement minimal pour les premiers déplacements - hydraulique à bande

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) Raccorder la sonde thermique et/ou le thermo-contact de sécurité du moteur de pompe entre les bornes **STH** et **0V** du connecteur **KM11**. (💡 ➡ page 47)
- 2) Pontez temporairement les bornes **0V** et **INS** du connecteur **KC23**.
- 3) 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**.
- 4) Les circuits de sécurité **1S**, **6**, **8** et **10** sur le **bornier électromécanique**. (💡 ➡ page 36)
- 5) Le moteur de pompe à **U1**, **V1**, **W1**, et **U2**, **V2**, **W2** sur le bornier électromécanique et la **TERRE** sur la **barre collectrice de terre**. (💡 ➡ pages 45, 46)
- 6) Les **électrovannes** aux connecteurs **KH1** de la carte **BG16** ; notez que certaines centrales hydrauliques nécessitent des connexions sur le bornier électromécanique. (💡 ➡ pages 49 à 59)
- 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 135, 136)
- 9) Dans le cas d'un système anti-dérive mécanique, pontez temporairement les entrées des taquets, **0V**, **TAQ1** et **TAQ2** du connecteur **KC31** de la carte **BG16**. S'il n'y a qu'un seul taquet, pontez les entrées **TAQ1** et **TAQ2**. (💡 ➡ pages 127 à 129)
Notez que si vous utilisez des taquets, l'option **TAQUET** (Adresse 5C bâtonnet 0) doit être allumé.
- 10) La sonde de température d'huile, s'il y en a une, entre **MTH** et **0V** du connecteur **KM17**, sinon pontez temporairement **MTH** et **0V**. (💡 ➡ page 61)

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 - DÉMARRAGE Y/D (1/2)

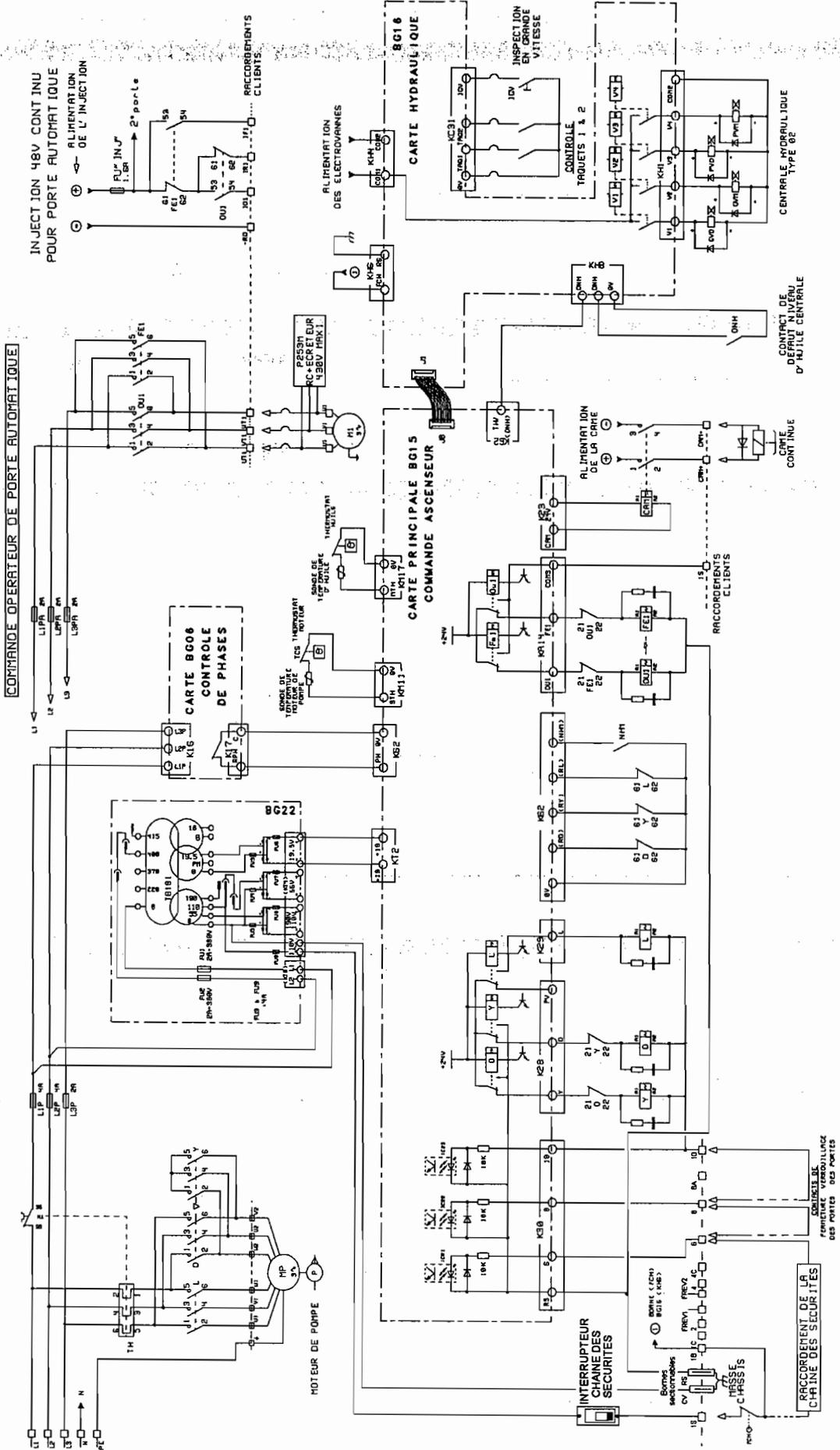


Figure 2 Schéma général des raccordements électriques en manoeuvre hydraulique série 32 - Démarrage Y/D

SCHÉMAS ÉLECTROMÉCANIQUES HYDRAULIQUES - DÉMARRAGE DIRECT (2/2)

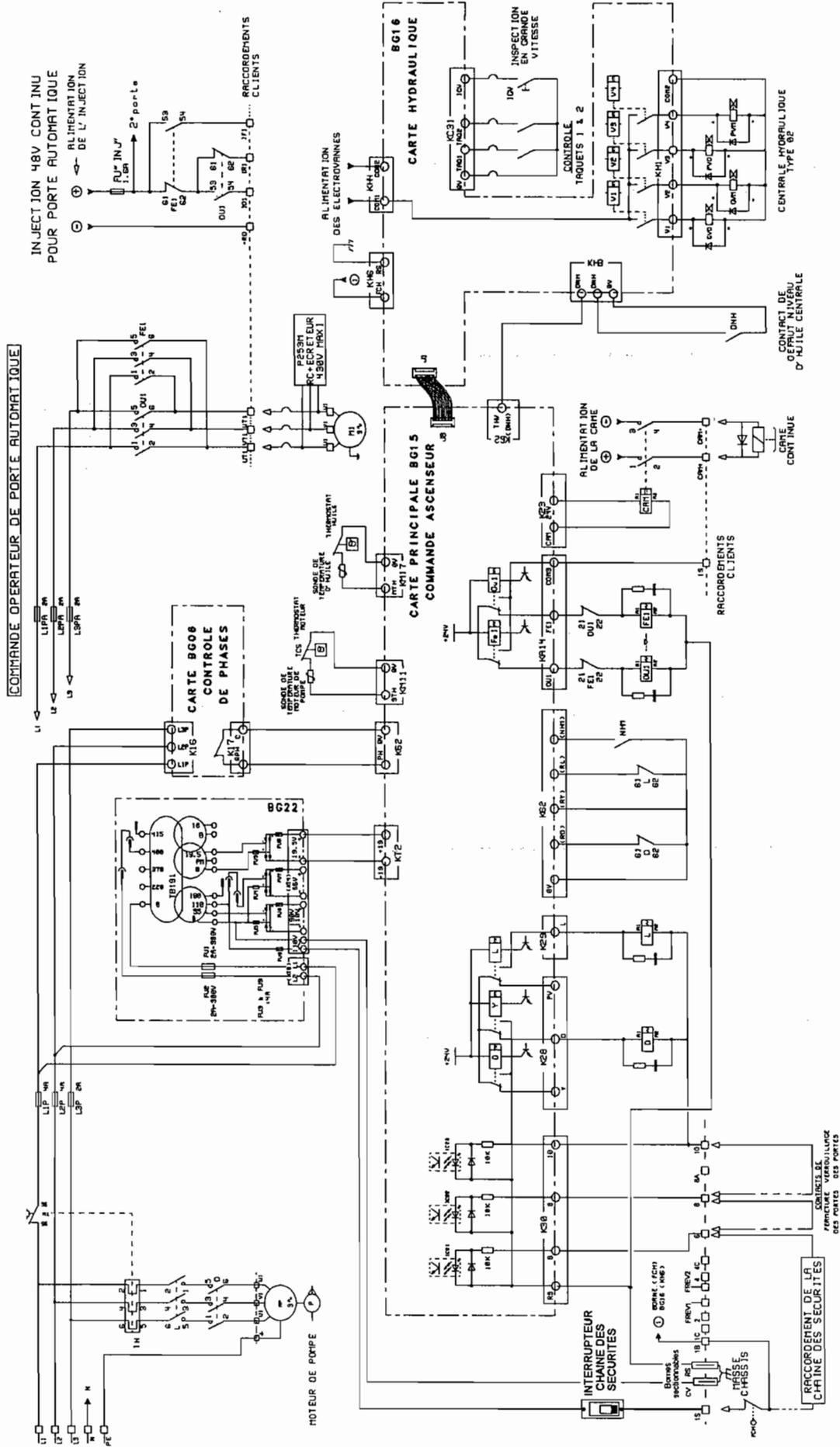


Figure 3 Schéma général des raccordements électriques en manoeuvre hydraulique série 32 - Démarrage Direct

ALIMENTATION DU MOTEUR DE POMPE

Démarrage Étoile-Triangle

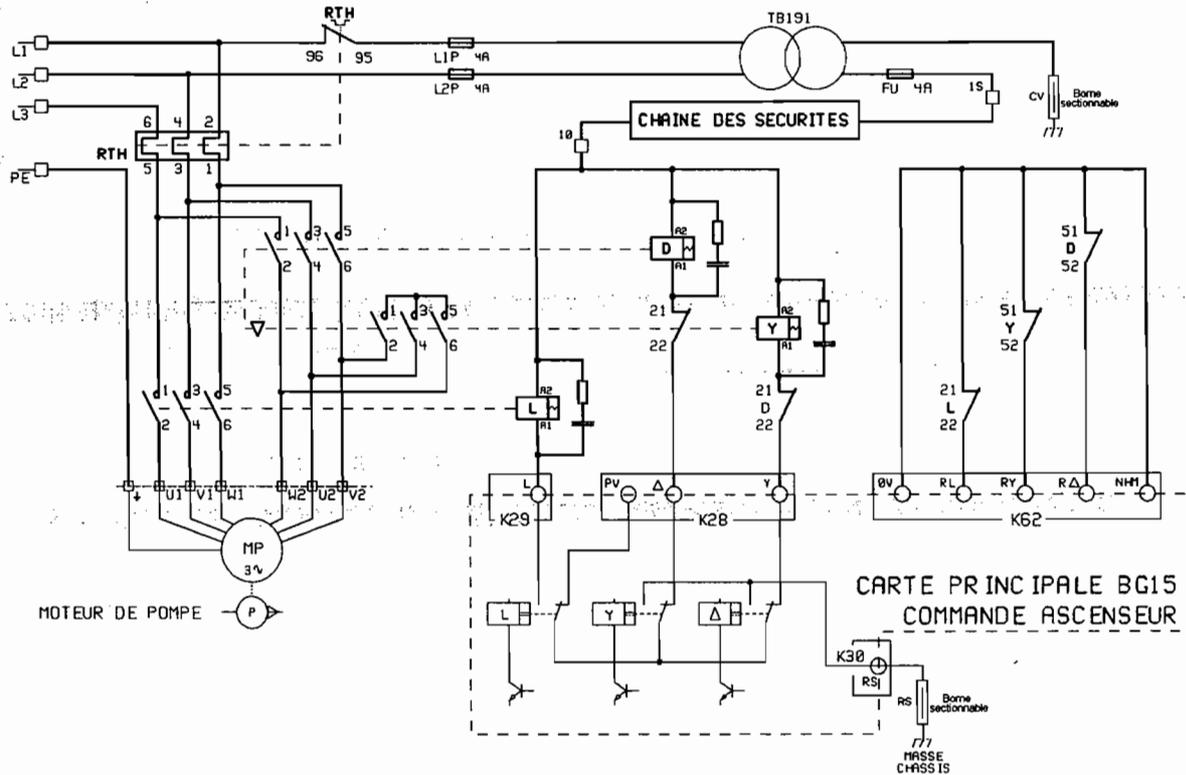


Figure 4 Schéma d'alimentation du moteur de pompe pour un démarrage Étoile-triangle

Démarrage Direct

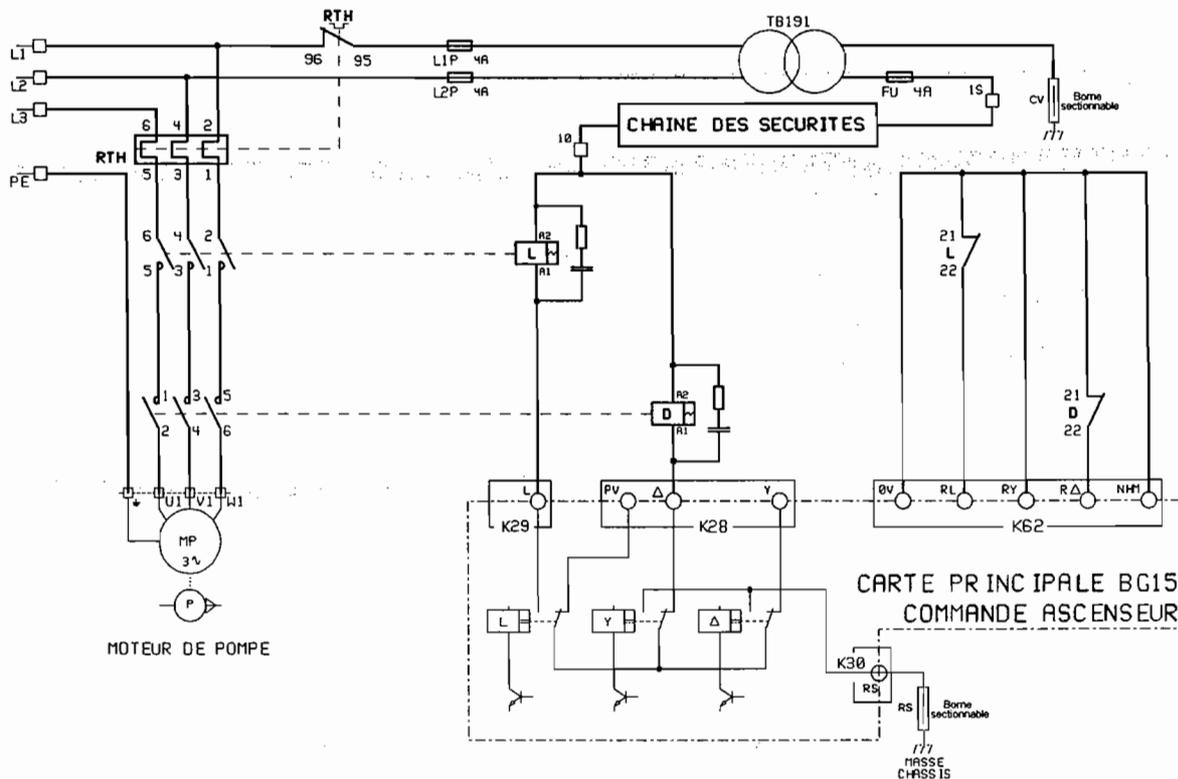


Figure 5 Schéma d'alimentation du moteur de pompe pour un démarrage direct

ALIMENTATION DU MOTEUR DE POMPE : UTILISATION DE CONTACTEURS AUXILIAIRES EN DÉMARRAGE Y-D

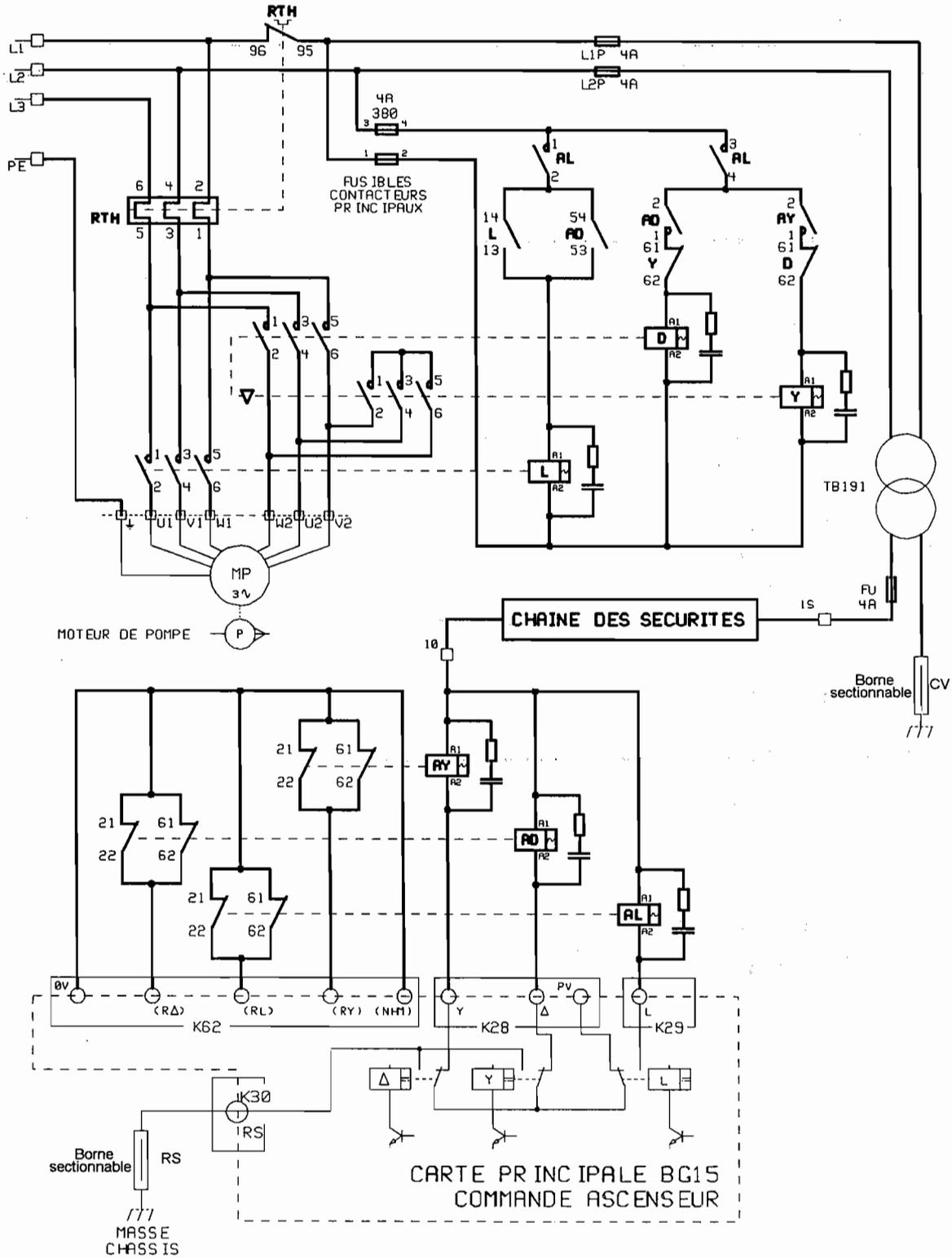


Figure 6 Utilisation de contacteurs auxiliaires pour un démarrage Étoile-triangle

ALIMENTATION DU MOTEUR DE POMPE : UTILISATION DE CONTACTEURS AUXILIAIRES EN DÉMARRAGE DIRECT

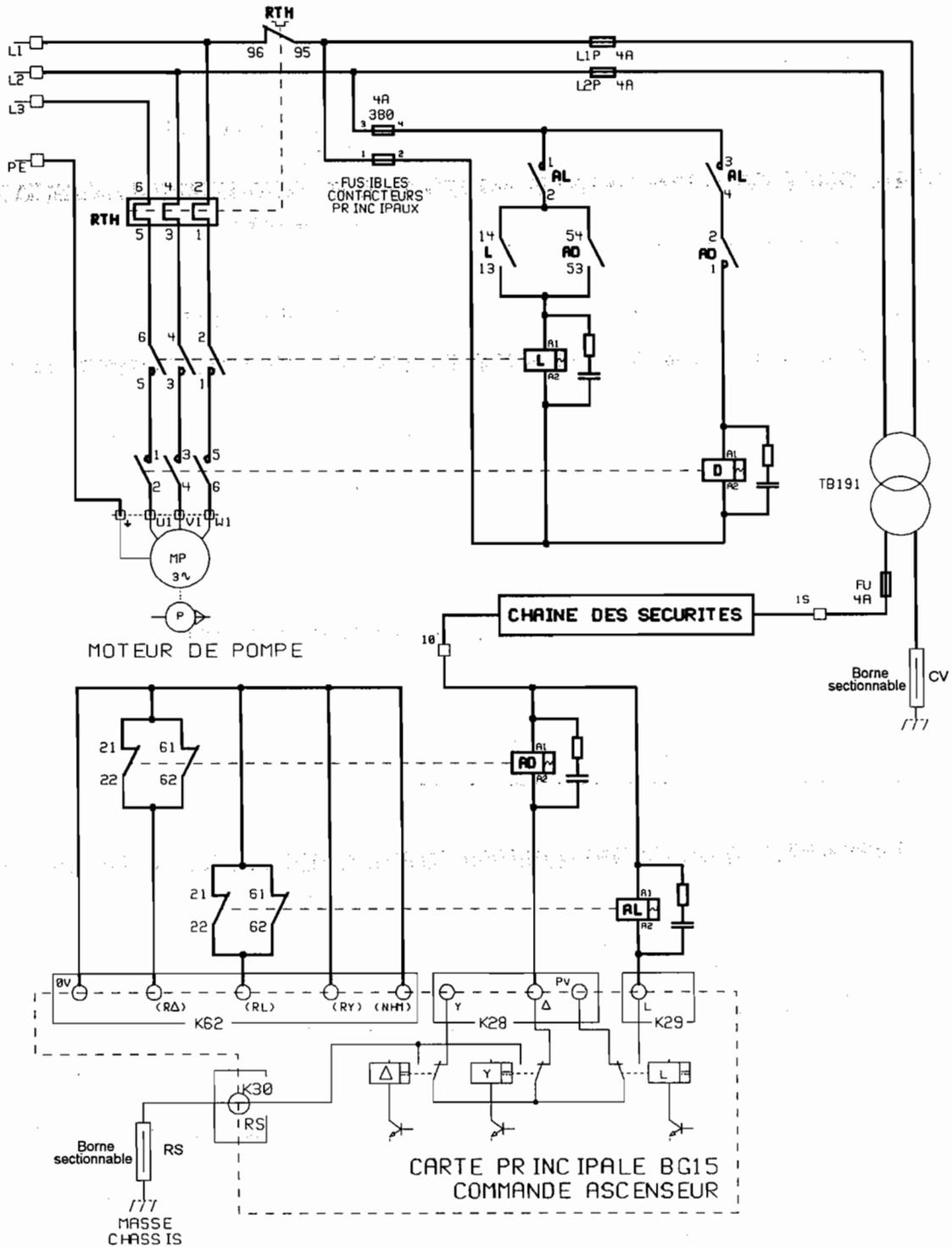


Figure 7 Utilisation de contacteurs auxiliaires pour un démarrage direct

I.4) LOCALISATION ET RÔLES DES FUSIBLES

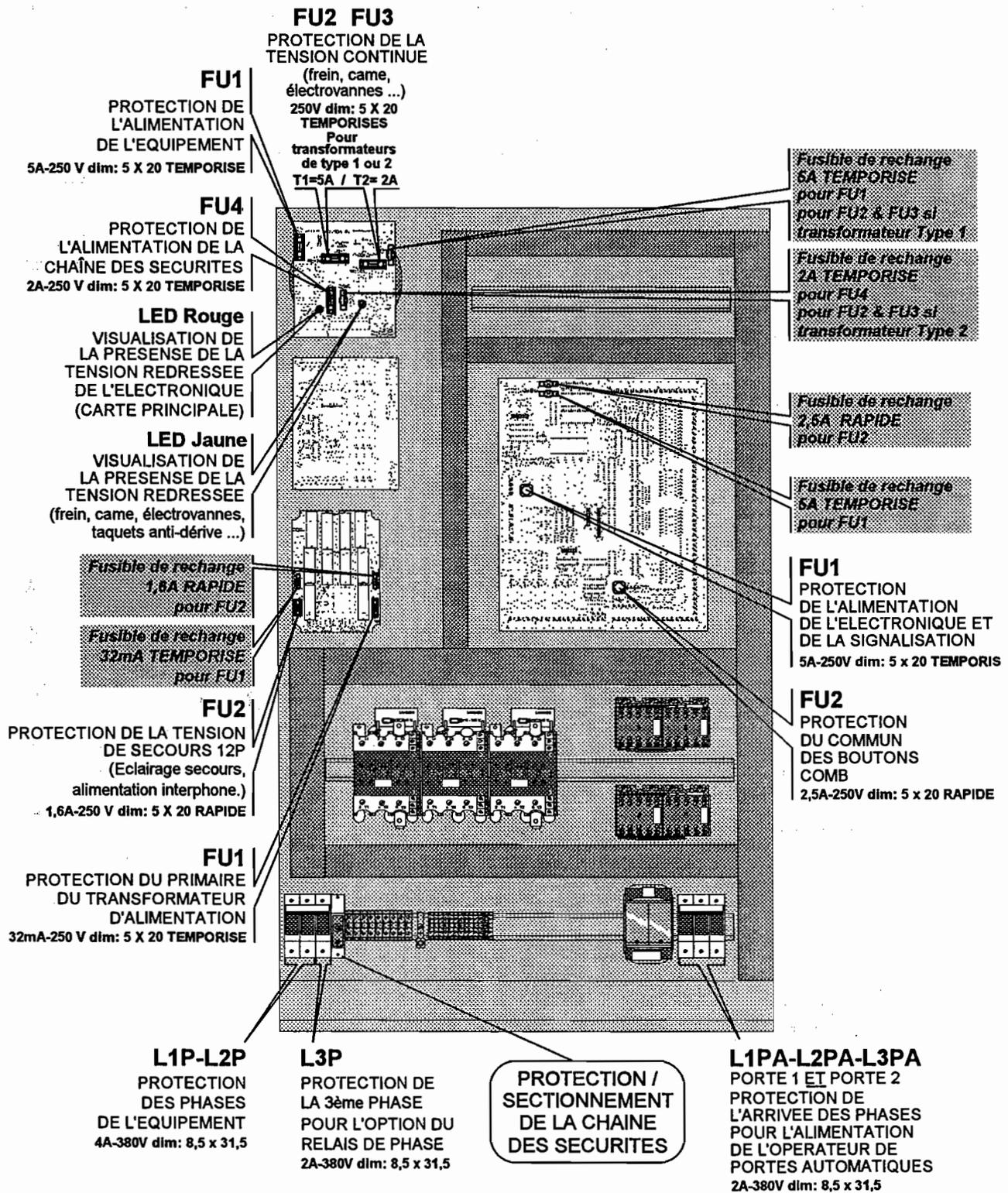


Figure 8 Localisation et rôles des fusibles

I.5) LOCALISATION DES VOYANTS, CAVALIERS ET RELAIS DES CARTES PRINCIPALE (BG15) ET HYDRAULIQUE (BG16)

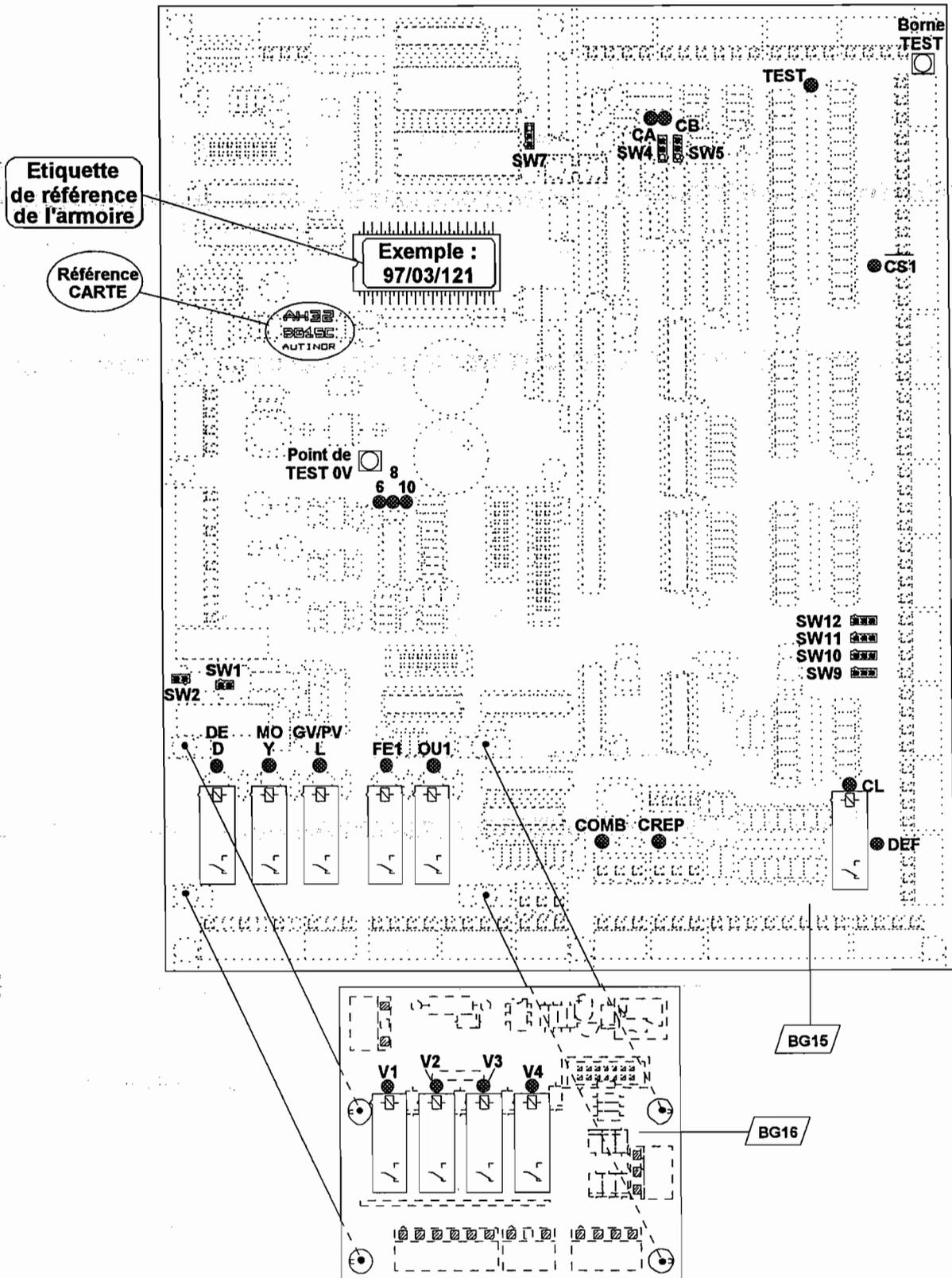
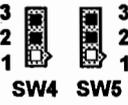
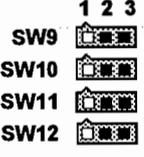
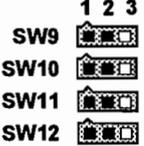
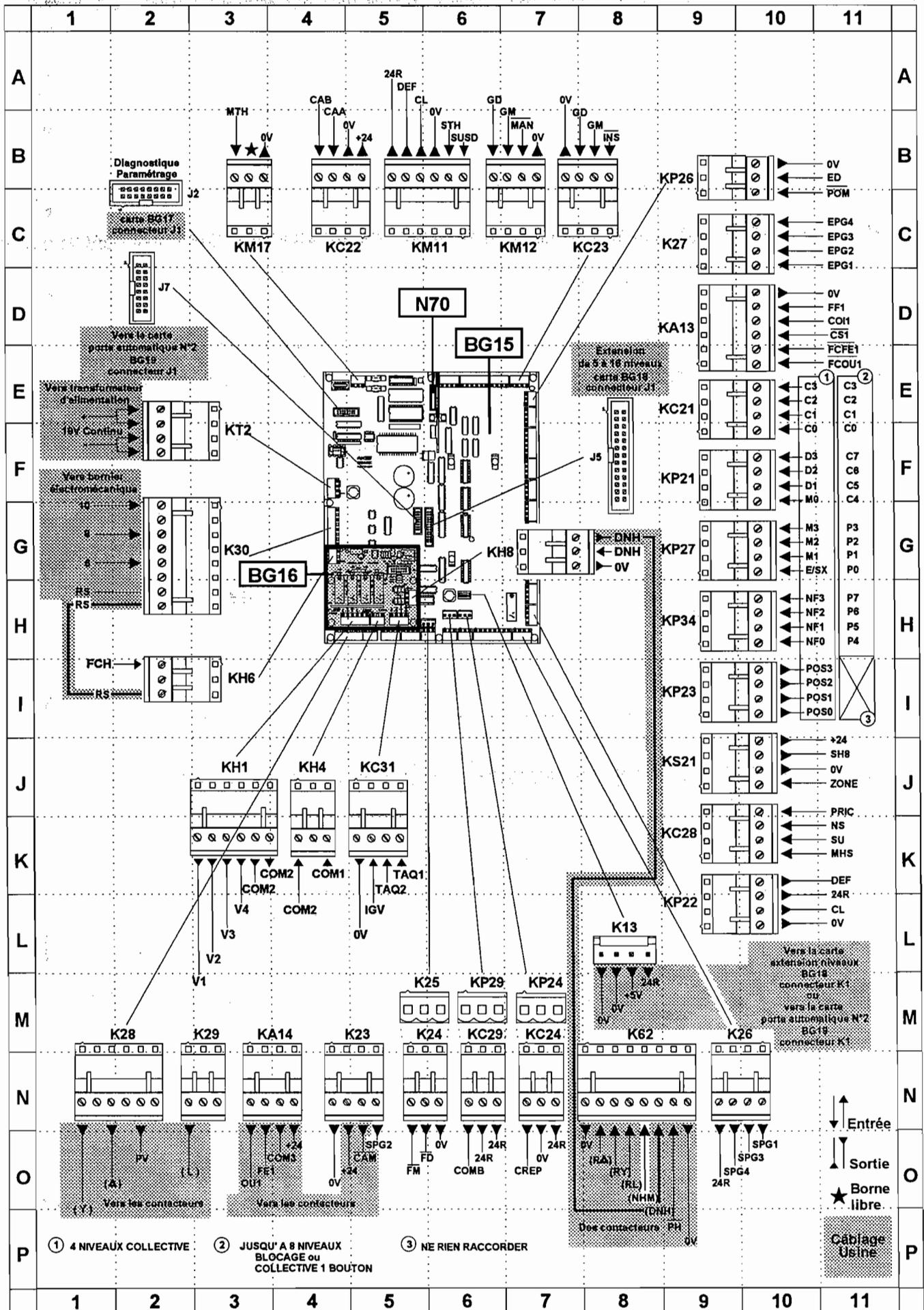


Figure 9 Dispositions des voyants, douilles test, cavaliers et relais ...

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

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

I.6) LOCALISATION DES BORNES EN HB-32



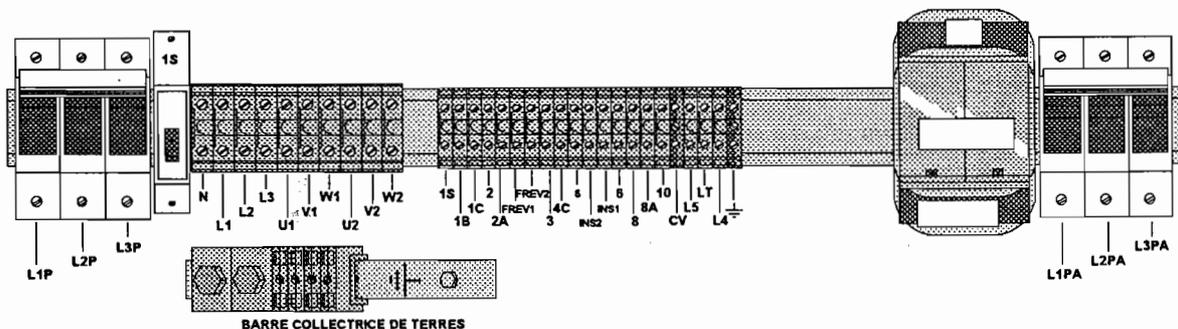
Connect.	Coord.	Connect.	Coord.	Connect.	Coord.
K13	L8	KC22	B4	KM17	B3
K23	M4	KC23	B7	KP21	F9
K24	M5	KC24	M7	KP22	K9
K25	M5	KC28	J9	KP23	I9
K26	M9	KC29	M6	KP24	M7
K27	C9	KC31	J5	KP26	B9
K28	M1	KH1	J3	KP27	G9
K30	G2	KH4	J4	KP29	M6
K62	M8	KH6	I2	KP34	H9
KA13	D9	KH8	G7	KS21	J9
KA14	M3	KM11	B5	KT2	E2
KC21	E9	KM12	B6		

Table 1 Localisation des connecteurs en HB-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
KHxx	connexions vers la centrale <u>H</u> ydraulique	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 HB-32, il peut cependant être composé différemment suivant les options choisies.

1. The first part of the document discusses the importance of maintaining accurate records of all transactions and activities. It emphasizes that proper record-keeping is essential for transparency and accountability, particularly in the context of public administration and financial management. The text notes that without reliable records, it becomes difficult to track expenditures, assess performance, and identify areas for improvement.

2. The second part of the document focuses on the role of internal controls and audits in ensuring the integrity of the financial system. It highlights that internal controls are designed to prevent and detect errors, fraud, and mismanagement. Regular audits are conducted to evaluate the effectiveness of these controls and to provide independent verification of the financial statements. The document stresses that a strong internal control system is a key component of good governance.

3. The third part of the document addresses the need for transparency and public access to information. It states that citizens have a right to know how public funds are being used and to have access to information about government operations. This is achieved through the implementation of open government policies, such as the Freedom of Information Act, which allows individuals to request and receive government records. Transparency is seen as a means to build trust and ensure that public officials are held accountable for their actions.

4. The fourth part of the document discusses the importance of ethical standards and the prevention of corruption. It notes that public officials are entrusted with the responsibility of managing public resources, and they must act with integrity and honesty. Ethical guidelines and codes of conduct are established to define acceptable behavior and to provide a framework for decision-making. The document also mentions the role of anti-corruption agencies in investigating and prosecuting corrupt practices, and the importance of a culture of integrity within the public sector.

5. The fifth part of the document focuses on the role of the media and civil society in promoting transparency and accountability. It states that the media plays a crucial role in exposing government activities and holding officials accountable. Civil society organizations, including non-governmental organizations and community groups, also play a significant role in monitoring government operations and advocating for reform. The document emphasizes that a vibrant and independent media and civil society are essential for a healthy democracy.

6. The sixth part of the document discusses the importance of public participation and consultation in the decision-making process. It notes that government decisions should be based on the needs and interests of the people, and that public input is essential for ensuring that policies are effective and equitable. Various mechanisms, such as public hearings, consultations, and participatory budgeting, are used to engage citizens and incorporate their views into government planning and implementation. The document stresses that public participation is a key element of good governance and helps to build a sense of ownership and responsibility among citizens.

7. The seventh part of the document focuses on the role of the judiciary in ensuring the rule of law and protecting citizens' rights. It states that the judiciary is an independent branch of government that is responsible for interpreting the law and resolving disputes. The document emphasizes that the judiciary must be free from political interference and must uphold the principles of justice and fairness. It also mentions the importance of judicial reform and the strengthening of the judicial system to ensure that it can effectively perform its duties.

8. The eighth part of the document discusses the importance of international cooperation and the role of multilateral organizations. It notes that many global challenges, such as climate change, terrorism, and economic instability, require coordinated action and collaboration between countries. Multilateral organizations, such as the United Nations, the World Bank, and the International Monetary Fund, provide a platform for countries to work together and address these challenges. The document stresses that international cooperation is essential for promoting global peace, stability, and development.

9. The ninth part of the document focuses on the role of education and human capital development in promoting economic growth and social progress. It states that education is a key driver of innovation and productivity, and that investing in education is essential for building a skilled and knowledgeable workforce. The document also mentions the importance of improving the quality of education and ensuring that all children have access to quality learning opportunities. Human capital development is seen as a long-term investment that pays off in the form of higher economic growth and improved living standards.

10. The tenth part of the document discusses the importance of environmental protection and sustainable development. It notes that the environment is a finite resource, and that human activities are having a significant impact on the planet. Sustainable development is defined as development that meets the needs of the present without compromising the ability of future generations to meet their own needs. The document emphasizes that environmental protection and sustainable development are essential for ensuring a better future for all, and that governments and individuals must take action to address environmental challenges.

Chapitre I.7) DISPOSITIF DE PARAMÉTRAGE / DIAGNOSTIC

I.7) DISPOSITIF DE PARAMÉTRAGE / DIAGNOSTIC

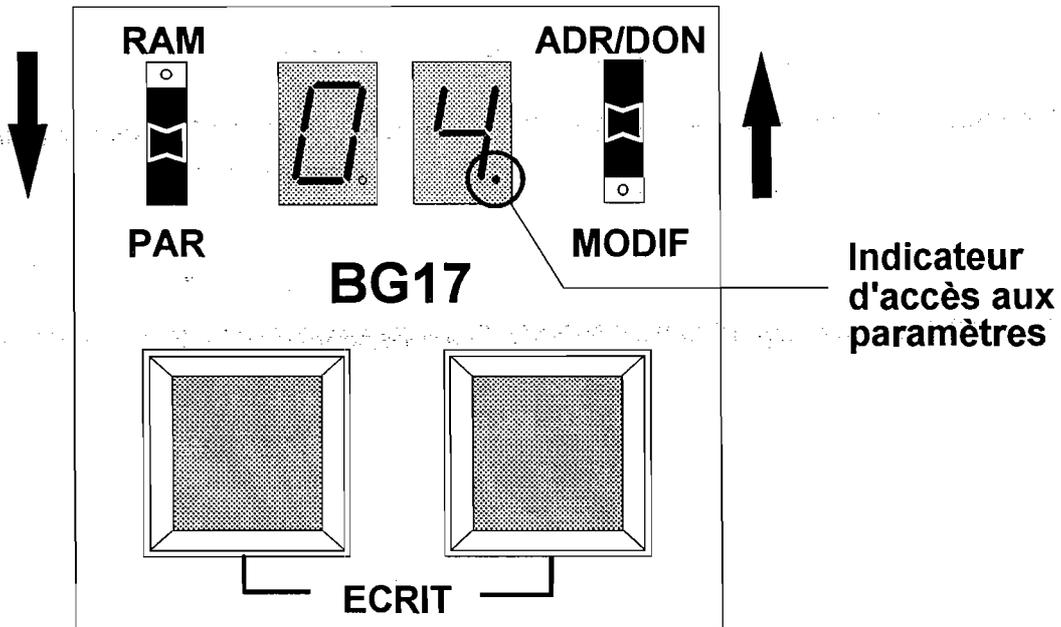


Figure 10 Position des interrupteurs à glissière pour accéder aux paramètres

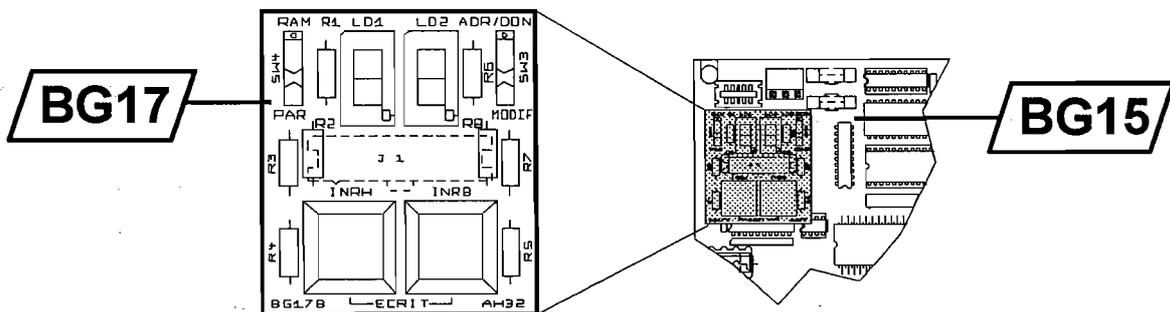


Figure 11 Positionnement de l'outil de communication

LES PARAMÈTRES ET LEURS MYSTÈRES

Ce chapitre contient les informations qui vous permettront d'adapter le fonctionnement de l'équipement HB-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/diagnostic¹ amovible décrit plus bas au paragraphe *L'accès aux paramètres*.

Les paramètres sont mémorisés dans une mémoire de type particulier appelée **EEPROM**² (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 11, page 24).

La carte BG17 comporte 2 afficheurs à 7 segments, 2 boutons poussoirs et 2 interrupteurs à glissière (figure 10, page 24).

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 télédiagnostic).

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

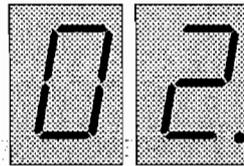
MODES D'AFFICHAGE

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

Mode Chiffres

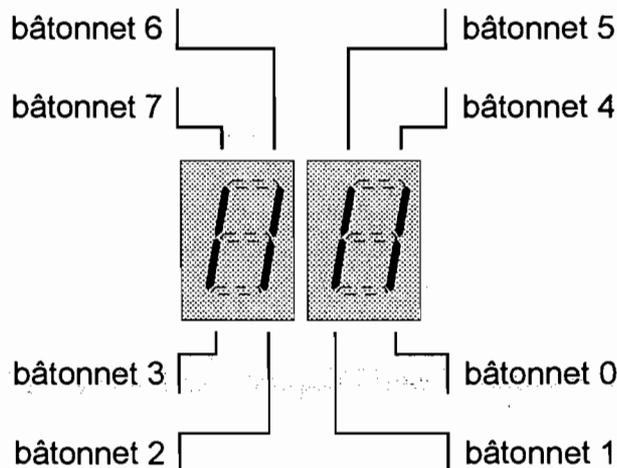
Le mode « **chiffre** » est pratique lorsqu'on a des temporisations ou le nombre de niveaux ou le nombre de porte, par exemple ... , à lire et à programmer.

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**.

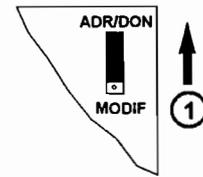
Le mode bâtonnet est également pratique pour visualiser l'état des entrées et des sorties :

Exemple : Si on souhaite vérifier que l'entrée **C0** (envoi cabine au niveau 0) est bien vue de l'équipement HB-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.

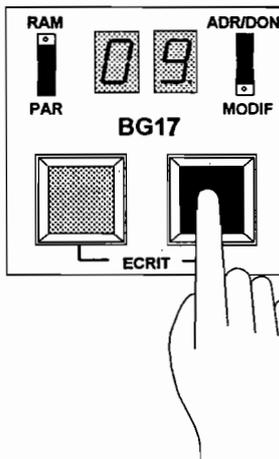
Sélection de l'adresse / visualisation des Entrées-Sorties et des Paramètres

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

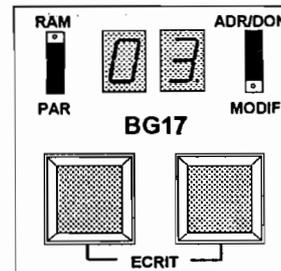


- 2 Affichez l'adresse souhaitée (exemple : 03) sur les 2 digits en appuyant sur le bouton poussoir situé en dessous de l'afficheur.

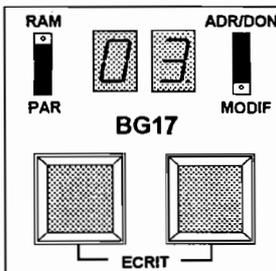
Le premier appui sur l'un des boutons poussoirs provoque l'affichage de l'adresse et chaque impulsion sur le bouton augmente de 1 la valeur visualisée.



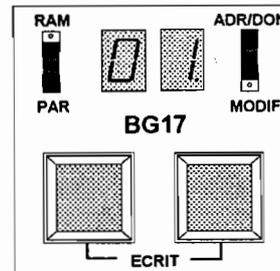
Appuyer 10 fois sur le poussoir de droite pour passer de l'adresse 09 à l'adresse 03



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



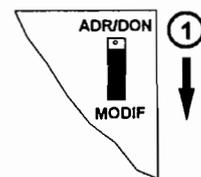
1 seconde après ...



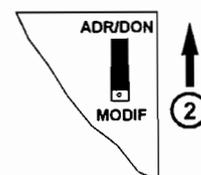
Rappel de l'adresse «courante»

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

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

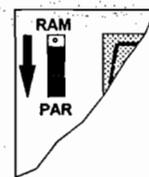


- 2 Revenez en position «ADR/DON», vous visualisez alors l'adresse courante durant 1 seconde puis son contenu de façon permanente.



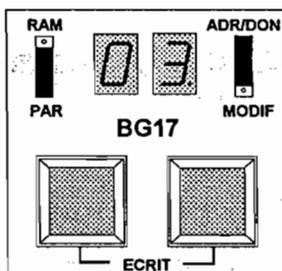
MODIFICATION DES PARAMÈTRES

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

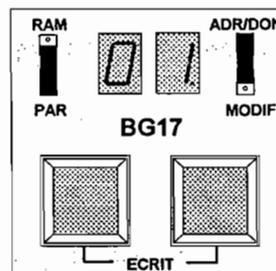
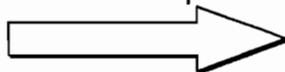


A) En mode « chiffres »

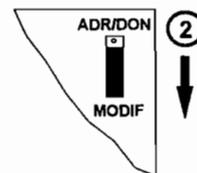
- 1 Sélectionner l'adresse du paramètre comme expliqué à la page précédente (exemple : 03)



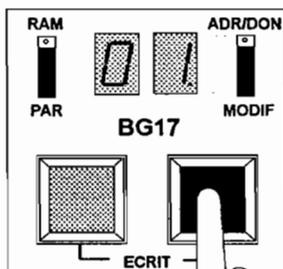
1 seconde après ...



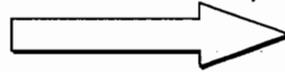
- 2 Basculez l'interrupteur «ADR/DON-MODIF» en position «MODIF».



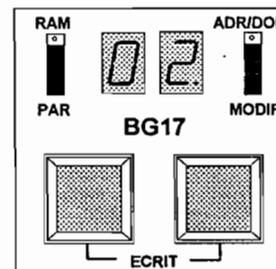
- 3 Utilisez les boutons poussoirs pour afficher la nouvelle valeur désirée (exemple : 02)



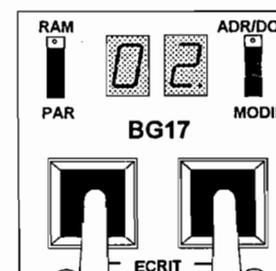
Appuyer 1 fois sur le poussoir de droite pour



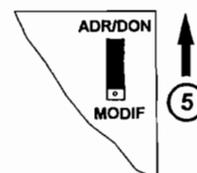
passer de la valeur 01 à la valeur 02



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



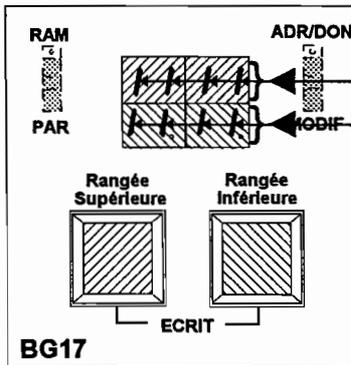
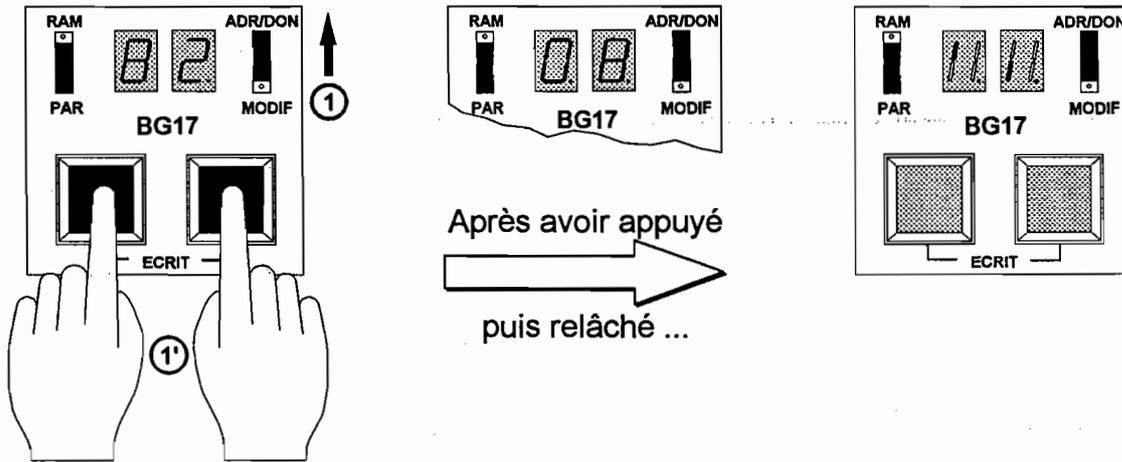
- 5 Rebasculez l'interrupteur «ADR/DON-MODIF» en position «ADR/DON». L'adresse 03 apparaît suivi de sa valeur 02 de façon permanente



B) En mode « bâtonnets »

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

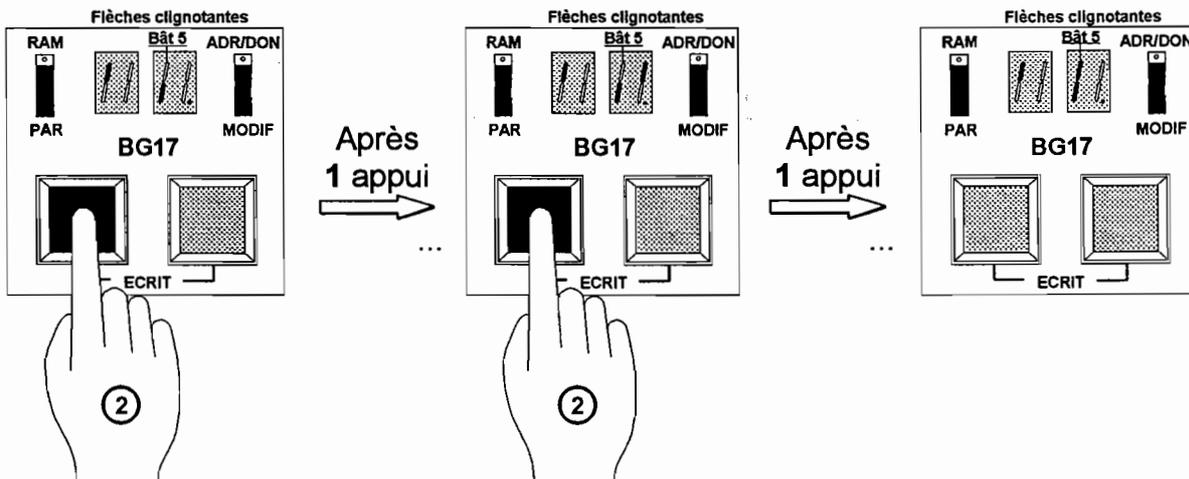
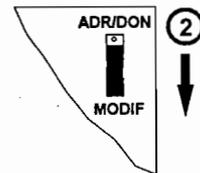
Si le contenu apparaît en mode chiffre (dans l'exemple : 82), Après avoir vérifié que l'interrupteur de droite est bien positionné vers le haut, passez en mode bâtonnet en appuyant simultanément sur les 2 boutons poussoir. L'adresse en cours apparaît puis son contenu en « **bâtonnets** ». Sinon passez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



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

- 2 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.

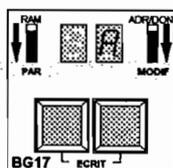


I.8) A PROPOS DES SYMBOLES

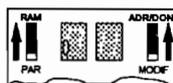
Chacun des raccordements que vous devez réaliser fait l'objet d'un commentaire explicatif et d'une illustration. Les illustrations tentent de résumer sur une page unique tous les éléments importants qui vous sont nécessaire lors de la mise en oeuvre de la fonction correspondante ; c'est-à-dire :

- Les **PARAMÈTRES** que vous devez contrôler ou ajuster,
- Les **CONNEXIONS** proprement dites,
- Les **VARIABLES** ou **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/diagnostic³ 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**. 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 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 **régler 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 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 !**

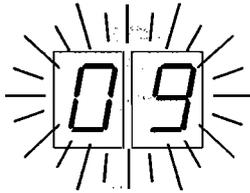
Ce symbole vous signale que vous pouvez visualiser l'état de la fonction objet du raccordement. Il est utilisé à la place des figurines ☺ ou ☹ lorsqu'il n'y a pas, à proprement parler, d'état correct ou incorrect. Ce sera le cas, par exemple, du contact autorisant les déplacements en manoeuvre d'inspection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

**Défaut !**

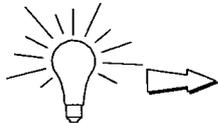
Le dysfonctionnement de la fonction objet du raccordement a entraîné l'apparition d'un code de défaut sur le système de paramétrage/diagnostic.

**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.

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 consistent data collection procedures and the use of advanced analytical techniques to derive meaningful insights from the data.

3. The third part of the document focuses on the implementation of data-driven decision-making processes. It discusses how the collected data is used to identify trends, assess risks, and inform strategic planning, ultimately leading to improved organizational performance.

4. The fourth part of the document addresses the challenges associated with data management and analysis. It identifies common issues such as data quality, integration, and security, and provides strategies to overcome these challenges effectively.

5. The fifth part of the document concludes by summarizing the key findings and recommendations. It reiterates the importance of a robust data management framework and encourages the organization to continue refining its data practices to stay competitive in the market.

6. The final part of the document provides a list of references and resources used throughout the report. It includes academic journals, industry reports, and internal documents that provided valuable information and insights for the analysis.

7. The document also includes a section on the limitations of the study. It acknowledges that the data used may not be fully representative of the entire organization and that the analysis is based on the current state of affairs, which may change over time.

8. Finally, the document provides a clear and concise summary of the overall findings and recommendations, ensuring that the key takeaways are easily accessible to all stakeholders involved in the organization's operations.

Chapitre II

INSTALLATION

&

RACCORDEMENTS

DES ÉLÉMENTS

II.1) Les sécurités	35
II.2) Machinerie.....	43
II.3) Gaine.....	69
II.4) Paliers	77
II.5) Cabine.....	115

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.

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

Second line of handwritten text, appearing as a separate paragraph or section.

Third line of handwritten text, continuing the content of the page.

Fourth line of handwritten text, showing further details or a continuation of the previous lines.

Fifth line of handwritten text, which is very faint and difficult to read.

Sixth line of handwritten text, appearing as a distinct block of information.

Seventh line of handwritten text, possibly containing a list or numbered items.

Eighth line of handwritten text, continuing the narrative or list.

Ninth line of handwritten text, which may be a concluding sentence or a signature.

Tenth line of handwritten text at the bottom of the page.

Final line of handwritten text at the very bottom of the page.

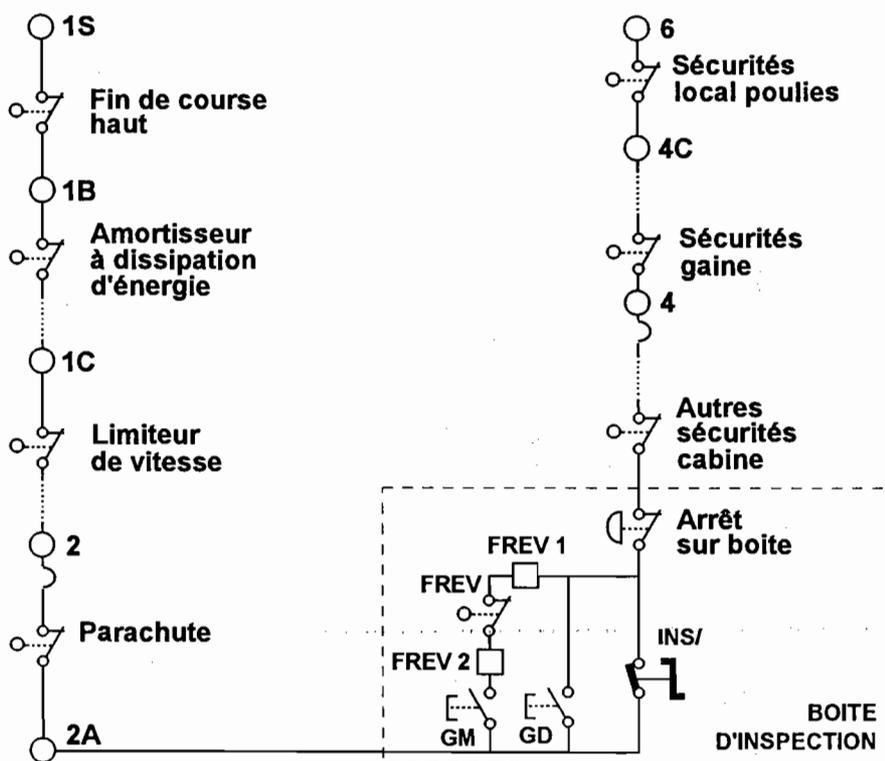
Chapitre II.1)

RACCORDEMENTS DES SÉCURITÉS

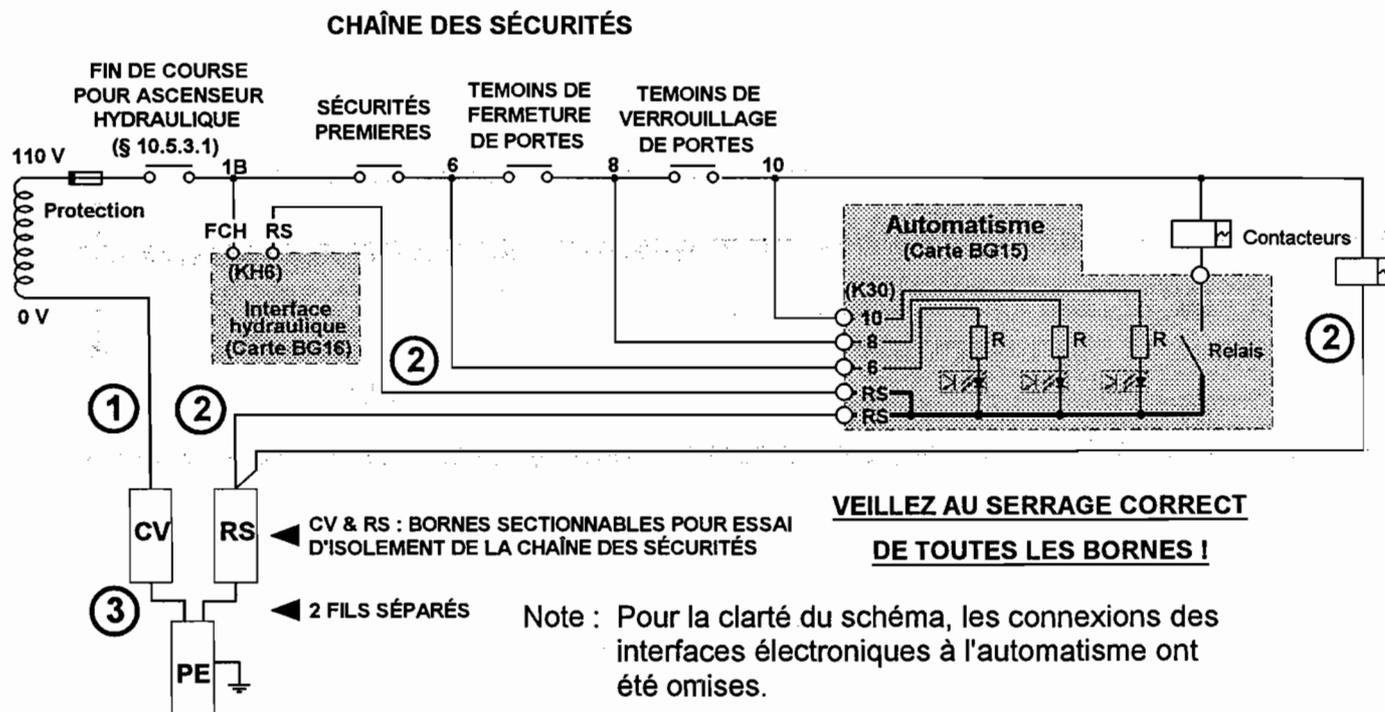
II.1.1) Raccordement de la chaîne des sécurités en manoeuvre hydraulique...	36
II.1.2) Raccordement du 1er groupe de contact situés entre le 1S et le 6	37
II.1.3) Prescriptions pour le raccordement des dispositifs connectés à la chaîne des sécurités	38
II.1.4) Mesure d'isolement de la chaîne des sécurités	39
II.1.5) Raccordement des sécurités de porte	40

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 (Référence Sécurités), 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.

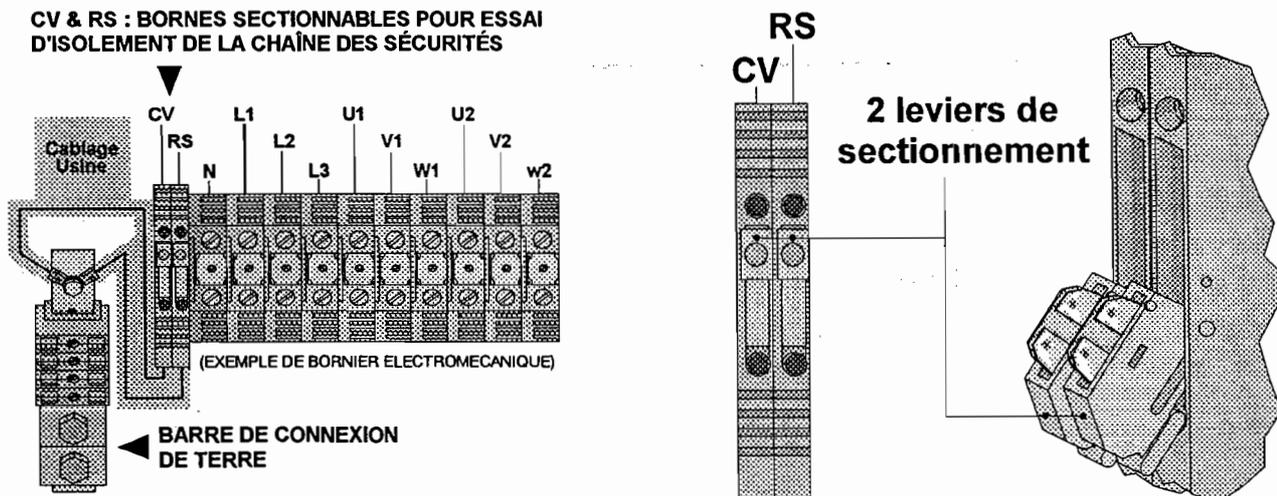
Pour faciliter la mesure de la résistance d'isolement de la chaîne des sécurités avant la mise en service, tel qu'indiqué dans la Norme EN 81-2 Annexe D § D.2 e) 1), les équipements AUTINOR sont dotés de 2 bornes sectionnables repérées CV et RS.

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 mm²

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 !



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

¹ Ces valeurs sont identiques à celles indiquées dans le tableau 61 A de la norme NFC 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)

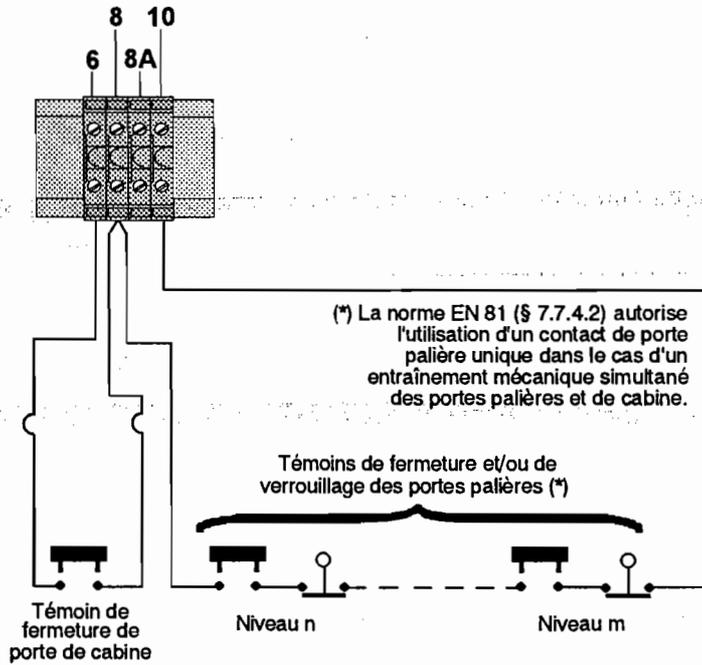


Figure 1
RACCORDEMENT DANS LE CAS DE PORTES AUTOMATIQUES CABINE ET PALIÈRE

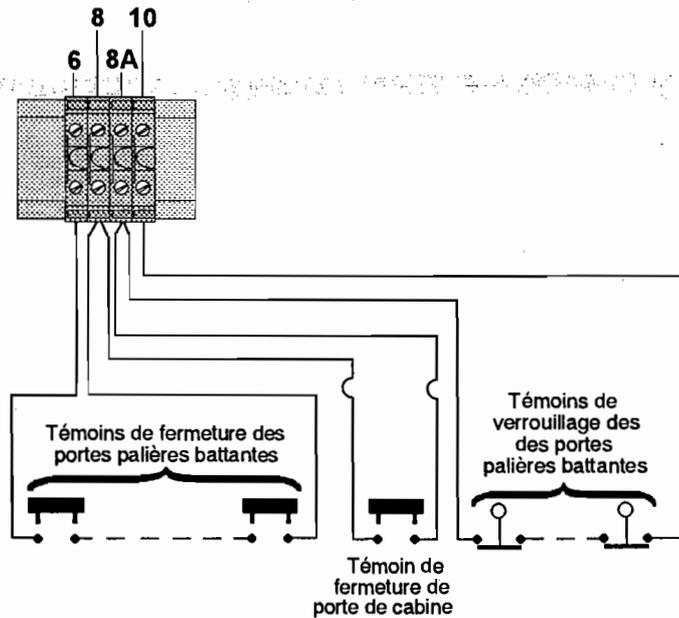


Figure 2
CAS DE PORTES PALIÈRES BATTANTES ET PORTE DE CABINE AUTOMATIQUE

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

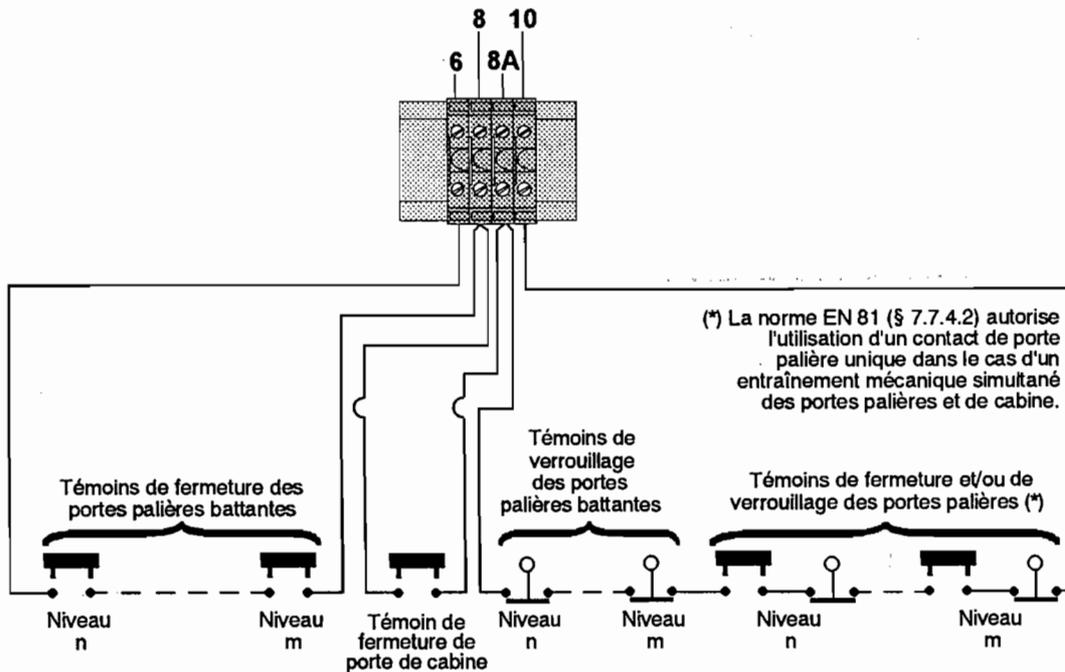


Figure 3
CAS DU SERVICE MIXTE
PORTE AUTOMATIQUE EN CABINE,
PORTES PALIÈRES BATTANTES OU AUTOMATIQUES À CERTAINS NIVEAUX

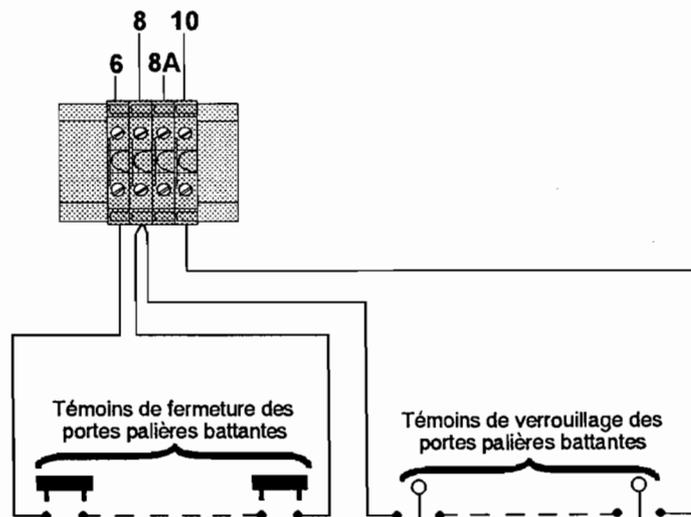


Figure 4
CAS DE PORTES PALIÈRES BATTANTES SANS PORTE DE CABINE (PAROI LISSE)

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

Handwritten text in the upper middle section of the page, appearing as a paragraph or list of items.

Handwritten text in the middle section of the page, continuing the content from the previous section.

Handwritten text in the lower middle section of the page, possibly a concluding paragraph or signature area.

Large block of handwritten text at the bottom of the page, which is very faint and difficult to read.

Chapitre II.2)

INSTALLATION & RACCORDEMENTS EN MACHINERIE

II.2.1) Schémas blocs des raccordements machinerie	44
II.2.2) Démarrage étoile-triangle du moteur de pompe	45
II.2.3) Démarrage direct du moteur de pompe	46
II.2.4) Protection du moteur de pompe contre les surcharges (STH)	47
II.2.5) Raccordement des centrales hydrauliques	49
Centrale Type 00 (3 vannes)	50
Centrale Type 01 ou 02 (4 vannes)	52
Centrale Type 03 (Beringer ELRV)	54
Centrale Type 05 (Start Elevator)	56
Centrale Type 06 (Beringer ELRV + Module VSB ESTART)	58
II.2.6) Raccordement de l'électrovanne de secours	60
II.2.7) Protection de l'huile contre la surchauffe (MTH)	61
II.2.8) Défaut niveau d'huile (DNH)	62
II.2.9) Niveau d'huile minimum (NHM)	63
II.2.10) Visualisation de la zone de déverrouillage en secours (VZD)	64
II.2.11) Suspension de départ (SUSD)	65
II.2.12) Signalisation défaut (DEF)	66
II.2.13) Interphonie machinerie	67

II.2.1) SCHÉMAS BLOCS DES RACCORDEMENTS MACHINERIE

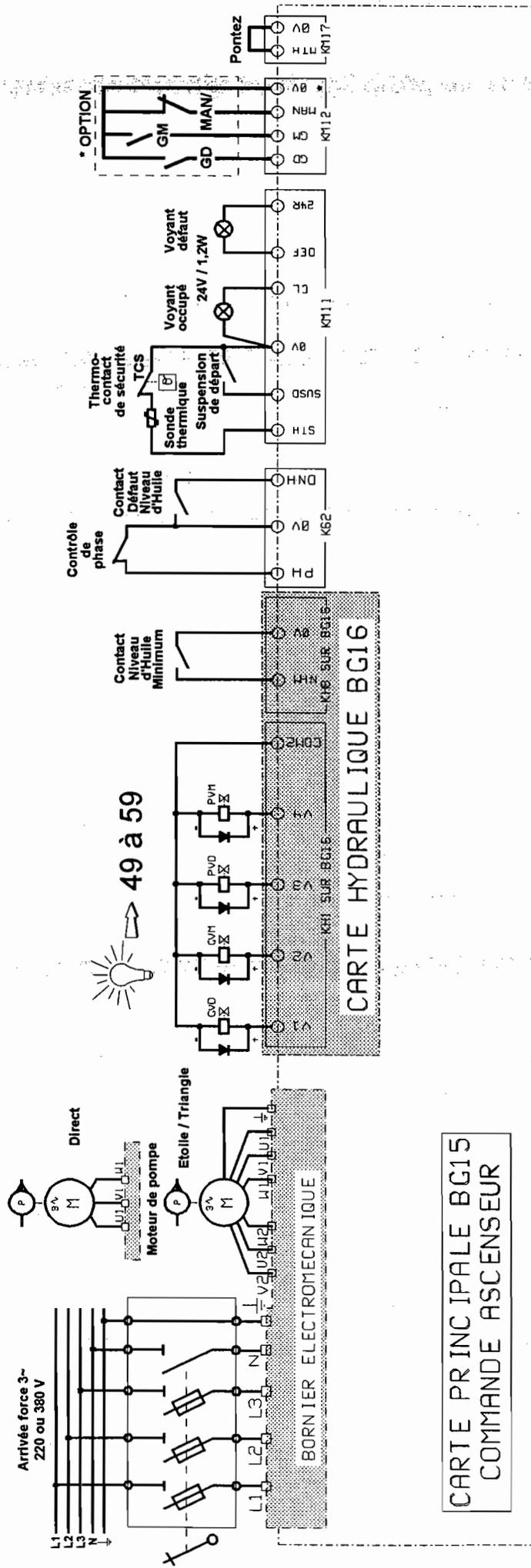
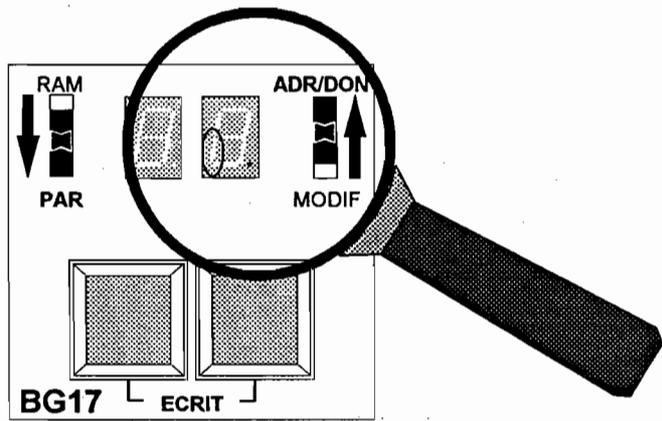


Figure 1 Raccordements machinerie

II.2.2) DÉMARRAGE ÉTOILE-TRIANGLE DU MOTEUR DE POMPE

DemDir
DEMarrage
DIRect ?
 Adr. 5C
 Bât. 1 éteint



TDemYD
Temporisation
 de **DEM**arrage
EToile-**TRI**angle
 Adr. 58

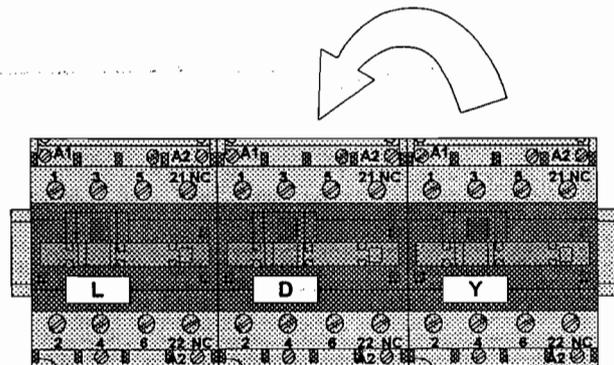
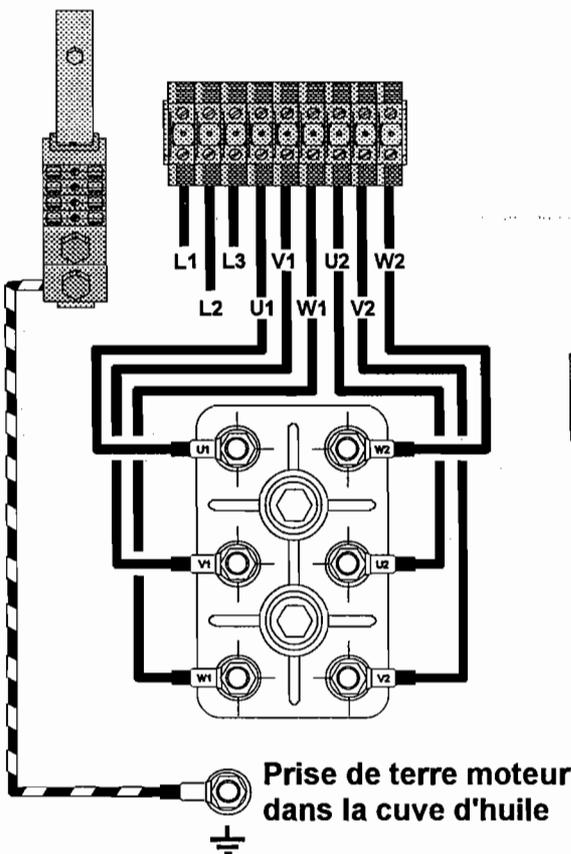
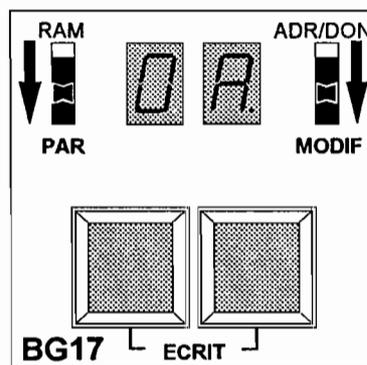
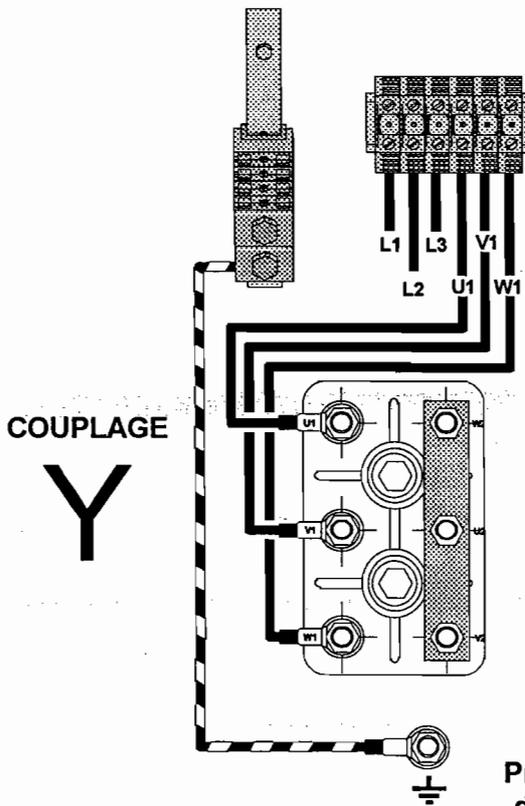
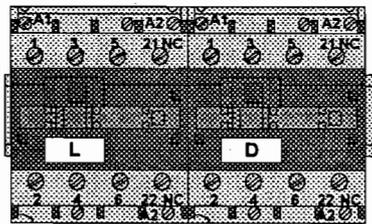
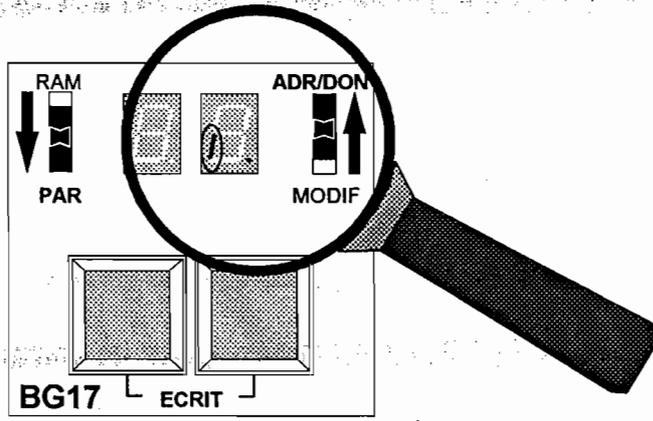


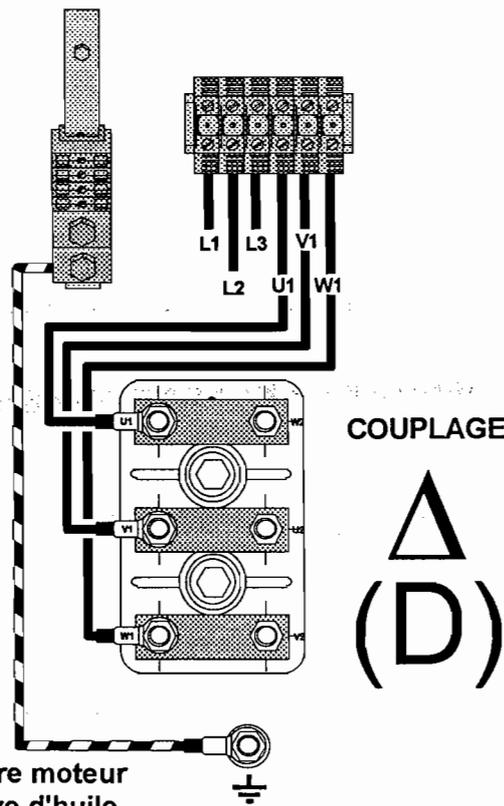
Figure 2 Démarrage Etoile-Triangle : connexions

II.2.3) DÉMARRAGE DIRECT DU MOTEUR DE POMPE

DemDir
DEMarrage
DIRect ?
 Adr. 5C
 Bât. 1 allumé



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



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

Figure 3 Démarrage direct : connexions

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

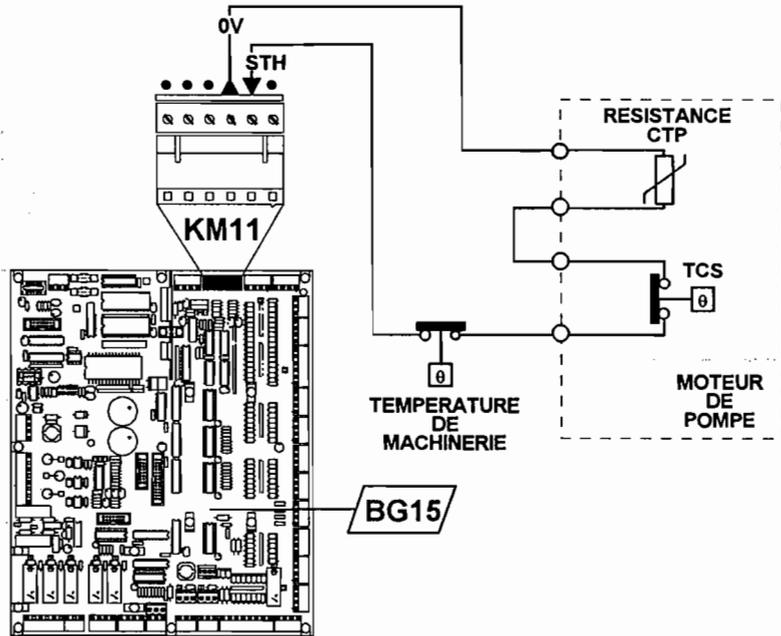


Figure 4
 Protection du moteur de pompe contre les surcharges :
 Raccordement de la « sonde thermique » et/ou du « thermo-contact de sécurité » & Contrôle de la température de machinerie par « thermo-contact de sécurité »

STH
Sonde Thermique
 Adr. 12
 Bât. 3

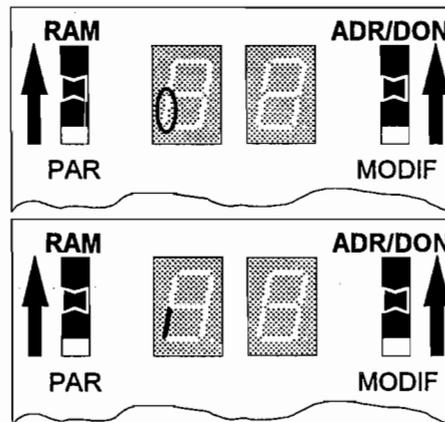


Figure 5 Visualisation de l'état du thermo-contact ou de la sonde thermique du moteur de pompe

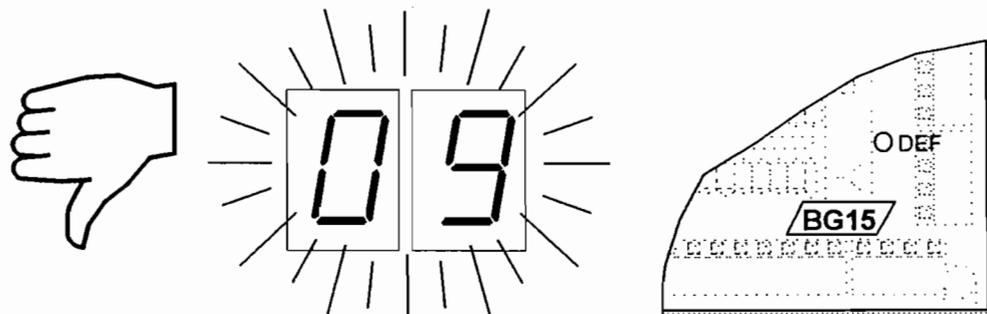


Figure 6 Conséquences d'une élévation anormale de la température du moteur de pompe ou de la machinerie

1. The first part of the document is a list of the names of the members of the committee.

2. The second part of the document is a list of the names of the members of the committee.

3. The third part of the document is a list of the names of the members of the committee.

4. The fourth part of the document is a list of the names of the members of the committee.

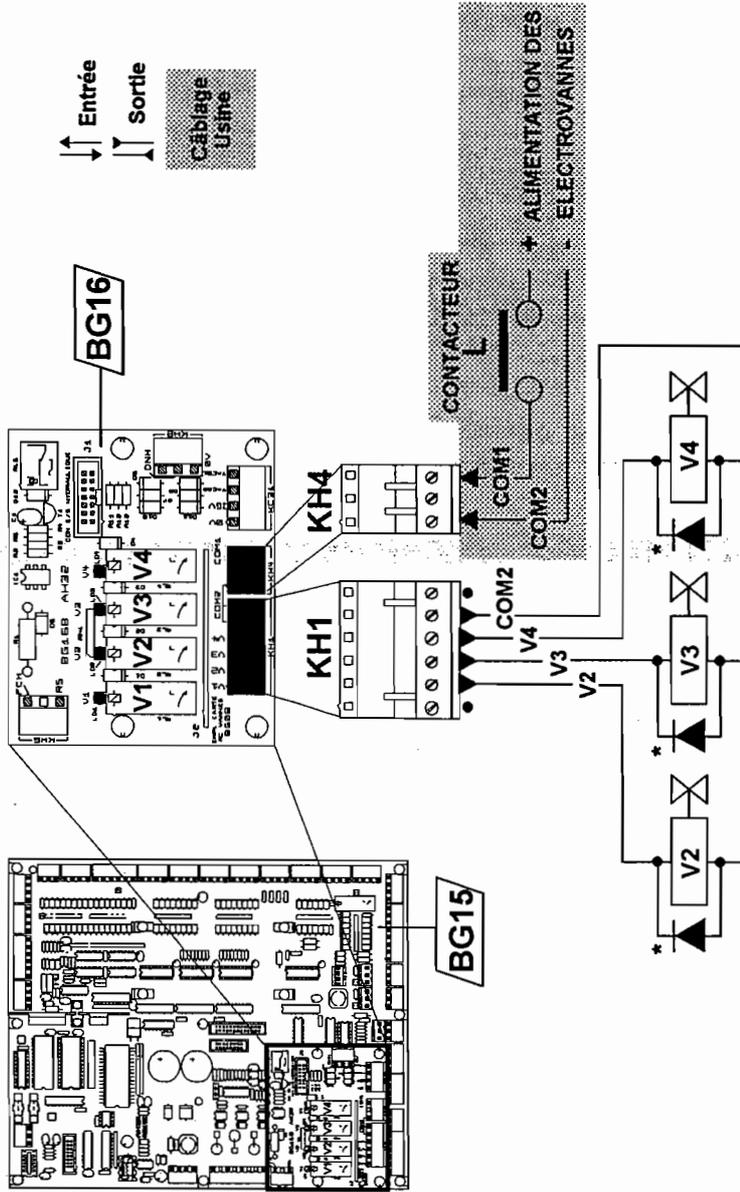
II.2.5) RACCORDEMENT DES CENTRALES HYDRAULIQUES

Les tableaux ci-dessous vous donnent la correspondance entre les électrovannes de votre centrale hydraulique et les bornes de raccordements V1, V2, V3 et V4 de la manoeuvre HB-32.

Par ordre alphabétique de nom de centrale :

HB-32	V1	V2	V3	V4	Type de centrale hydraulique	Voir page :
« SPECIFIQUE »	GVD	GVM	PVD	PVM	04	—
ALGI	DFV	UFV	DSV	USV	01	52
BERINGER	K3	K1	K4	K2	03	54
BERINGER + ESTART	K3	K1	K4	K2	06	58
BLAIN	DFV	UFV	DSV	USV	01	52
DOVER	DFV	UFV	DSV	USV	02	52
GMV MARTINI 3V	—	VML	VMD	VMP	00	50
H&C	DFV	UFV	DSV	USV	01	52
MORIS		EA	EB	EY/D	00	50
OMAR		EV2	EVD	EVS	00	50
START ELEVATOR	—	+MR	8	—	05	56

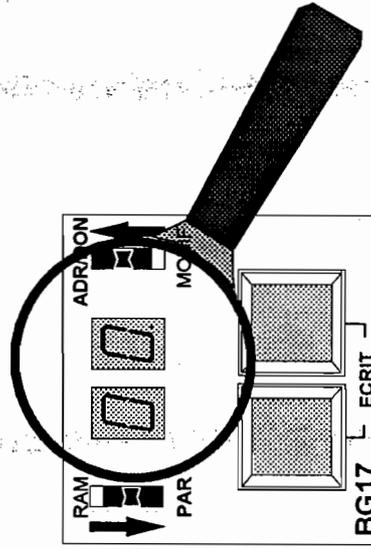
CENTRALES « GMV MARTINI 3V » « MORIS » « OMAR » « TYPE 00 »



GMV MARTINI 3V	VML	VMD	VMP
MORIS	EA	EB	EY/D
OMAR	EV2	EVD	EVS

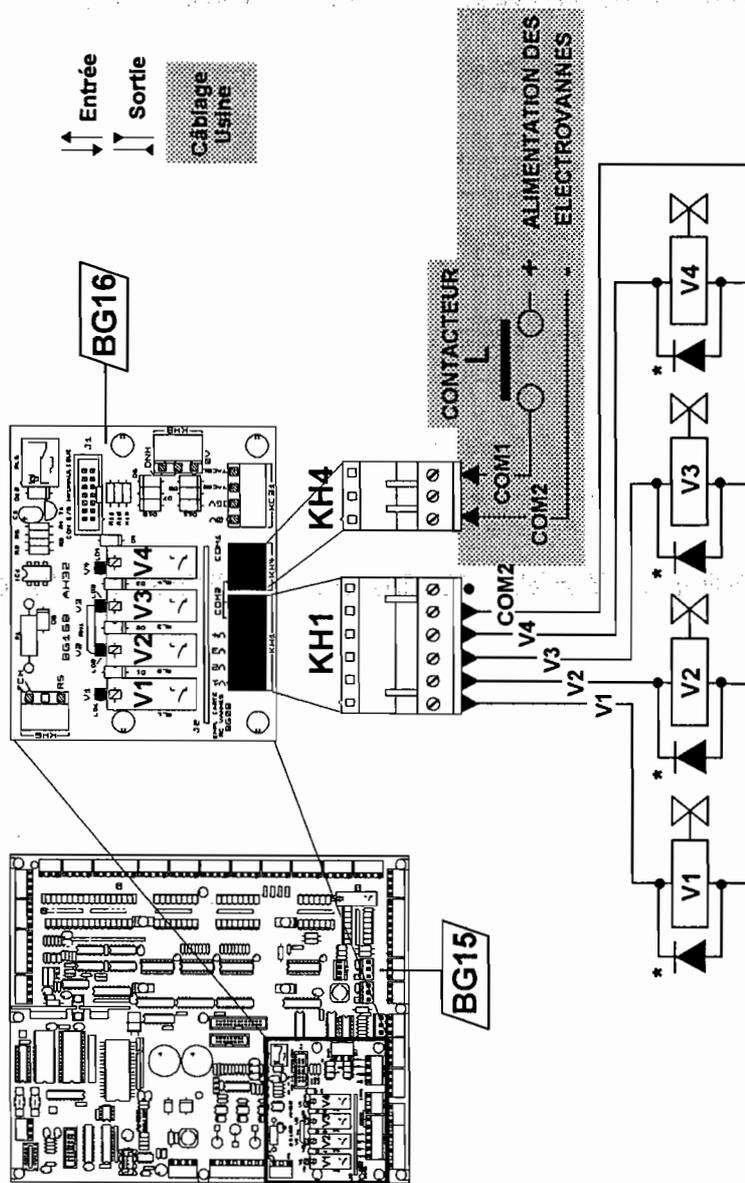
*** NE PAS OUBLIER DE METTRE LES DIODES
DANS LE CAS DE BOBINES ALIMENTEES
EN COURANT CONTINU**

TypHyd
TYPE de centrale
HYDraulique
Adr. 5B

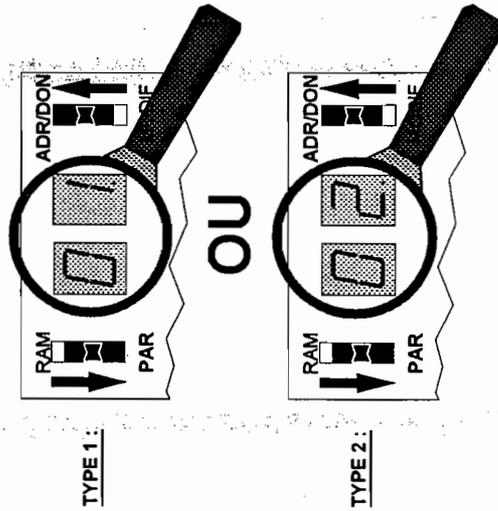


BG17 ECRIT

CENTRALES « ALGI » « BLAIN » « H&C » (TYPE 01) OU « DOVER » (TYPE 02)



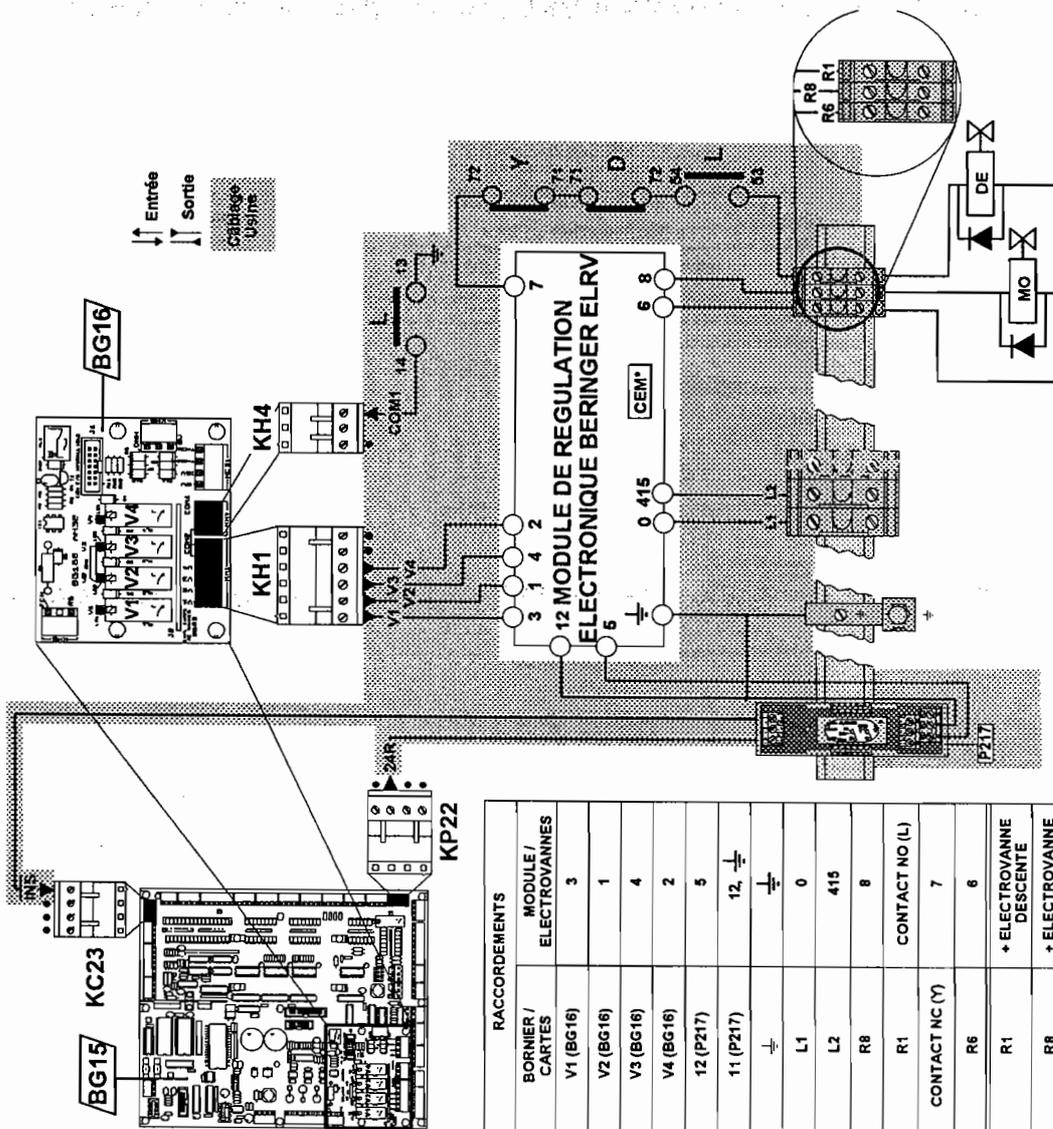
TypHyd
**TYPE de centrale
 HYDraulique**
 Adr. 5B



Type 01	ALGI	DFV	UFV	DSV	USV
	BLAIN				
	H&C				
Type 02	DOVER				

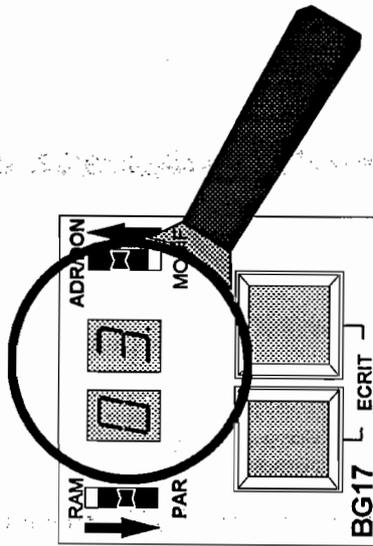
*** NE PAS OUBLIER DE METTRE LES DIODES
 DANS LE CAS DE BOBINES ALIMENTEES
 EN COURANT CONTINU**

CENTRALES « BERINGER » (TYPE 03)



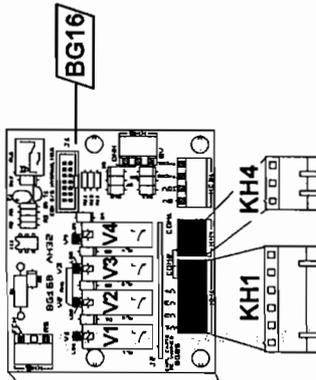
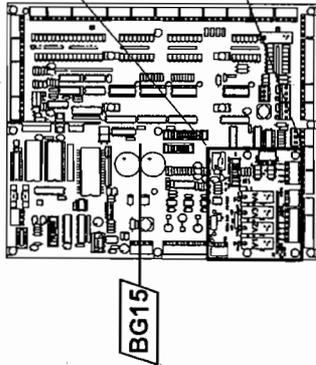
RACCORDEMENTS	
BORNIER / CARTES	MODULE / ELECTROVANNES
V1 (BG16)	3
V2 (BG16)	1
V3 (BG16)	4
V4 (BG16)	2
12 (P217)	5
11 (P217)	12, \perp
\perp	\perp
L1	0
L2	415
R8	8
R1	CONTACT NO (L)
CONTACT NC (Y)	7
R6	6
R1	+ ELECTROVANNE DESCENTE
R8	+ ELECTROVANNE MONTÉE
R6	COMMUN ELECTROVANNES

TypHyd
**TYPE de centrale
 HYDraulique**
 Adr. 5B

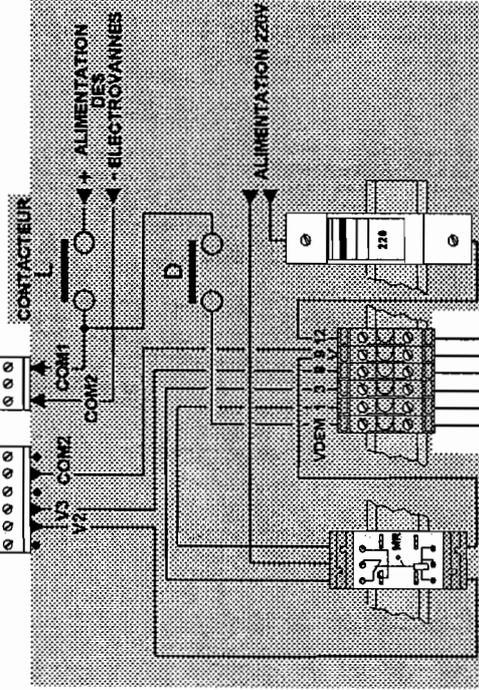
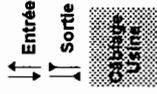
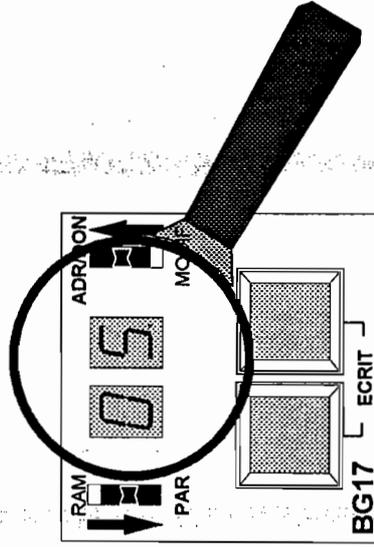


*** AUTINOR ne garantit pas la conformité de ses équipements à la réglementation sur la Compatibilité Electromagnétique lorsqu'ils sont associés à des modules électroniques qui ne sont pas de sa production.**
 Elle n'installe donc pas ces modules dans les coffrets des équipements.

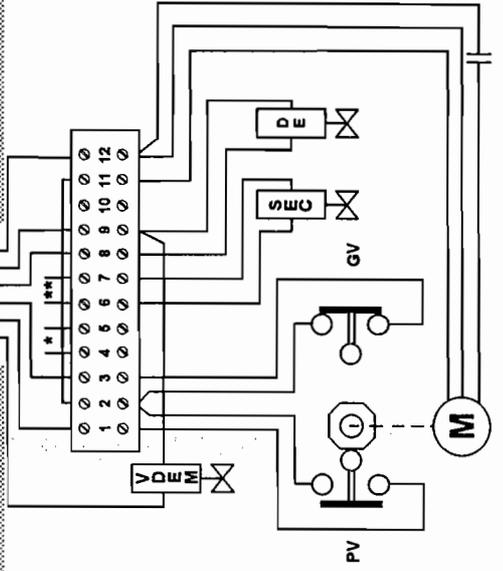
CENTRALES « START ELEVATOR » (TYPE 05)



TypHyd
**TYPE de centrale
 HYDraulique**
 Adr. 5B

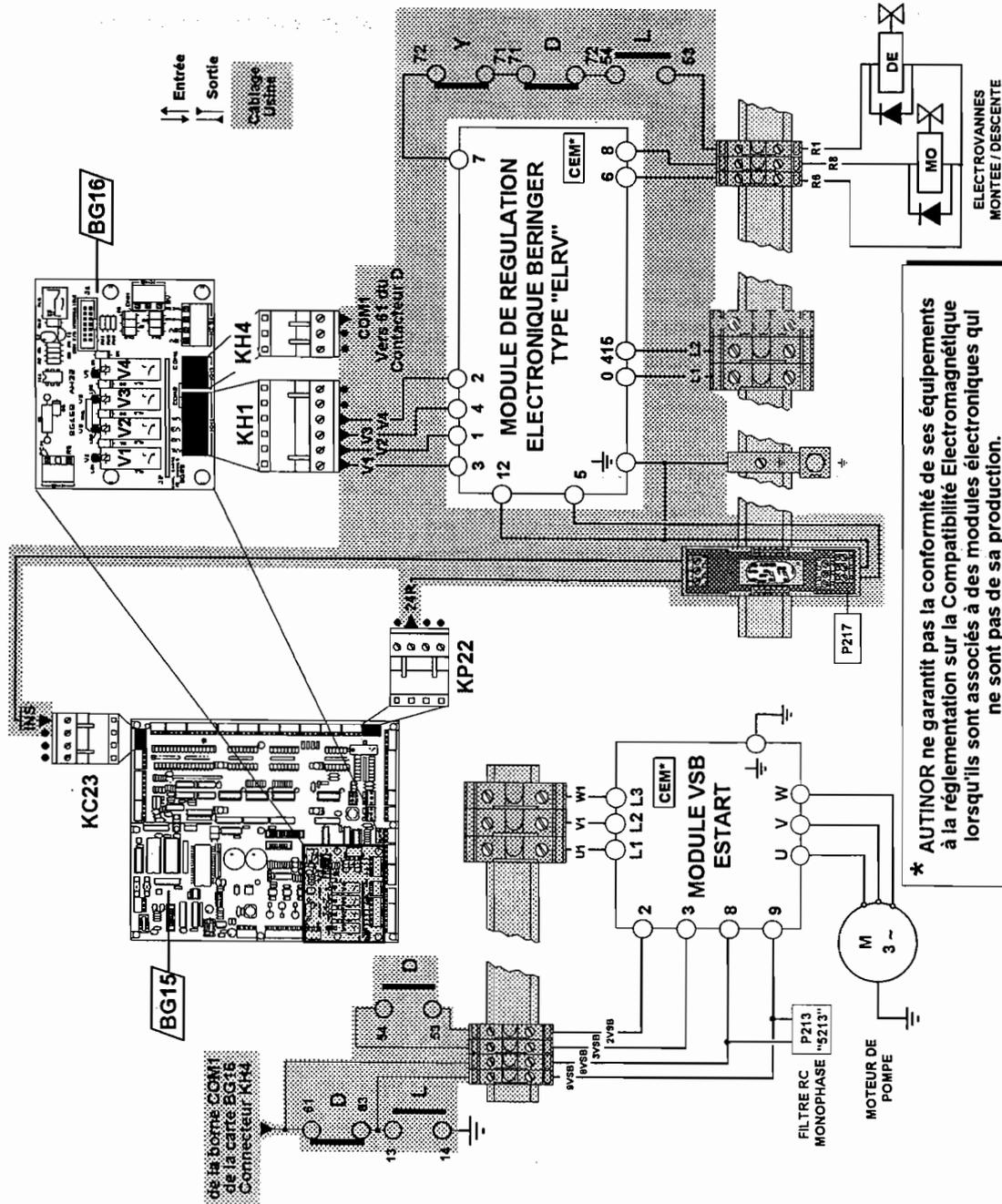
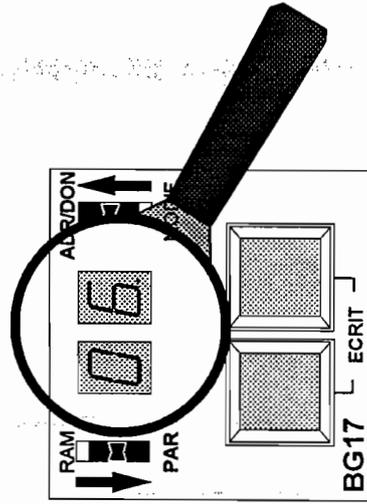


- * RACCORDEMENT DU THERMOCONTACT DE TEMPERATURE D'HUILE
- ** RACCORDEMENT DE L'ELECTROVANNE DE SECOURS
- VDEM ELECTROVANNE DE DEMARRAGE
- SEC ELECTROVANNE DE SECOURS
- DE ELECTROVANNE DE DESCENTE
- PV CONTACT DE FIN DE COURSE PETITE VITESSE
- GV CONTACT DE FIN DE COURSE GRANDE VITESSE
- M MOTEUR DE VANNE



CENTRALES « BERINGER + ESTART » (TYPE 06)

TypHyd TYPE de centrale HYDraulique Adr. 5B



* AUTINOR ne garantit pas la conformité de ses équipements à la réglementation sur la Compatibilité Electromagnétique lorsqu'ils sont associés à des modules électroniques qui ne sont pas de sa production.
Elle n'installe donc pas ces modules dans les coffrets des équipements.

II.2.6) RACCORDEMENT DE L'ÉLECTROVANNE DE SECOURS

Rappel automatique au niveau le plus bas, en hydraulique, par électrovanne de secours en cas de coupure de courant si la chaîne des sécurités est établie.

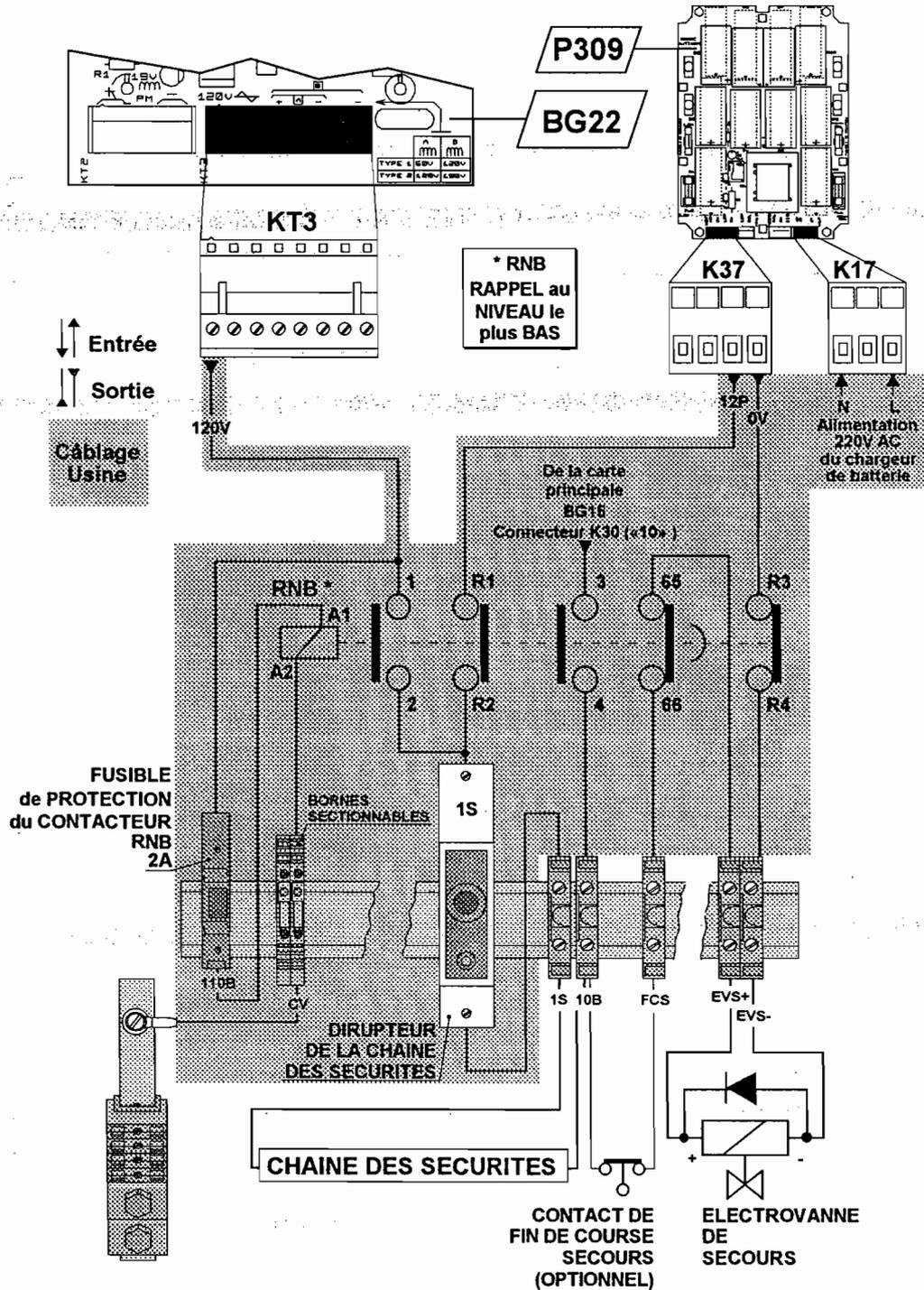


Figure 7 Raccordement de l'électrovanne de secours

II.2.7) PROTECTION DE L'HUILE CONTRE LA SURCHAUFFE

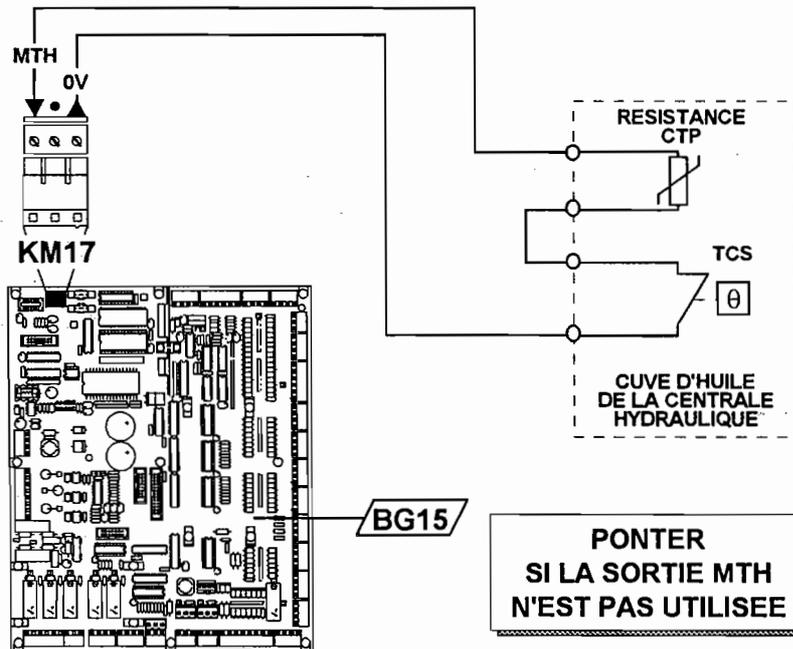


Figure 8 Protection de l'huile contre la surchauffe : Raccordement de la « sonde thermique » et/ou du « thermo-contact de sécurité ».

MTH
**Mesure de la
 Température
 de l'Huile**

Adr. 12
 Bât. 4

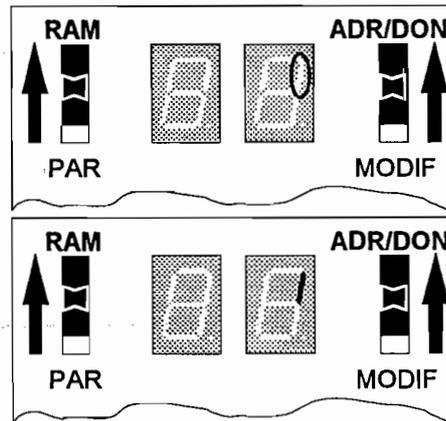


Figure 9 Visualisation de l'état du thermo-contact ou de la sonde thermique d'huile

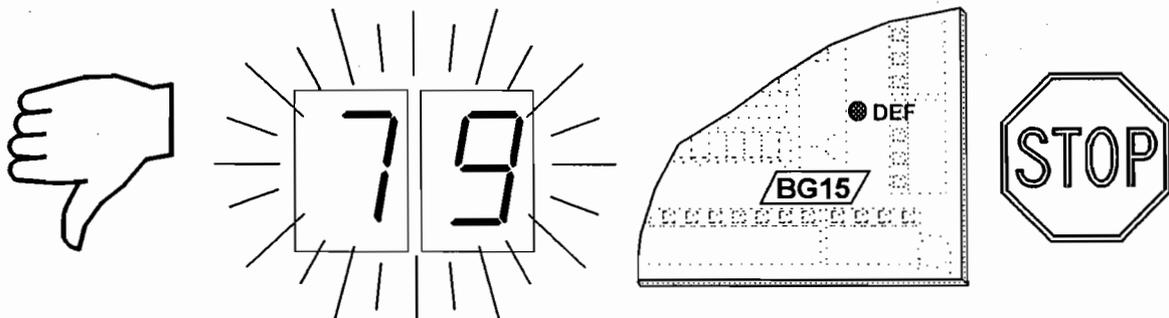


Figure 10 Conséquences d'une élévation anormale de la température de l'huile

II.2.8) DÉFAUT DE NIVEAU D'HUILE (MANQUE D'HUILE)

DNH
Défaut de Niveau d'Huile
 Adr. 5C
 Bât. 3

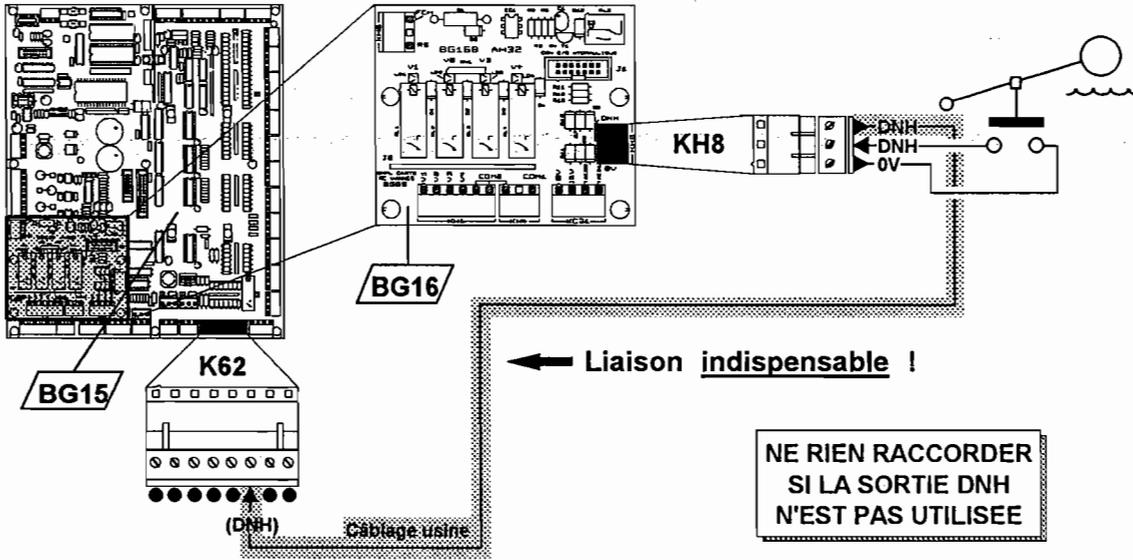
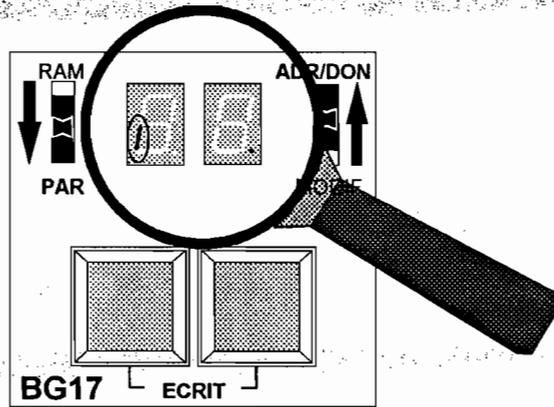


Figure 11 Manque d'huile : Raccordement du contact du flotteur.

DNH
Défaut de niveau d'huile
 Adr. 0d
 Bât. 4

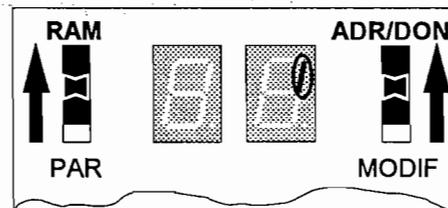


Figure 12 Visualisation de l'état du contact à flotteur de manque d'huile

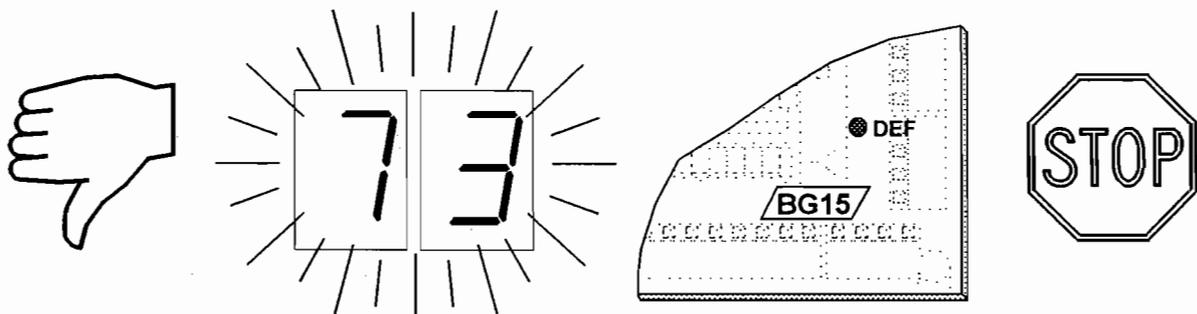


Figure 13 Conséquences d'un manque d'huile

II.2.9) NIVEAU D'HUILE MINIMUM

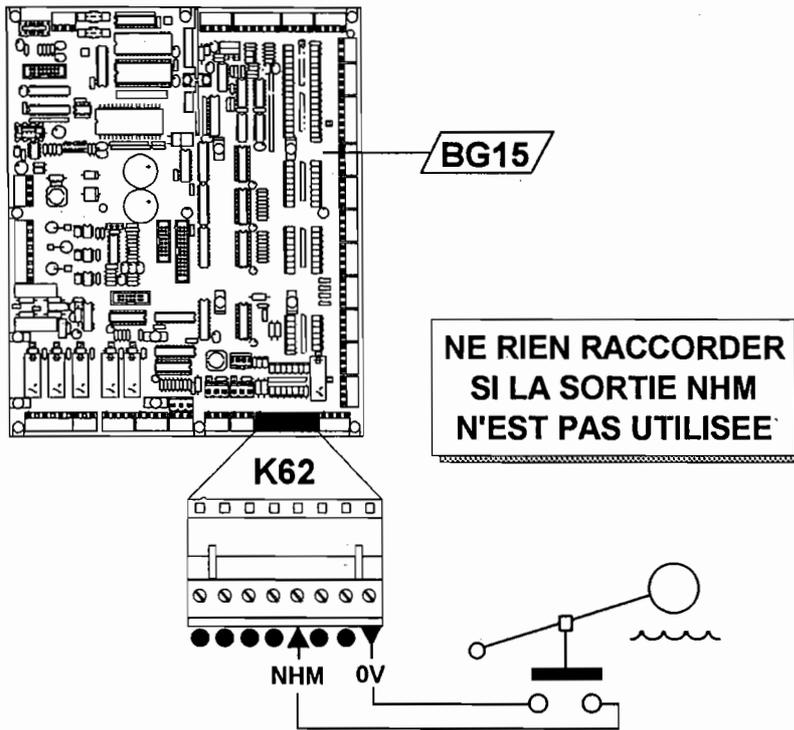


Figure 14 Niveau d'huile minimum : Raccordement du contact du flotteur

NHM
Niveau d'huile minimum
 Adr. 0d
 Bât. 3

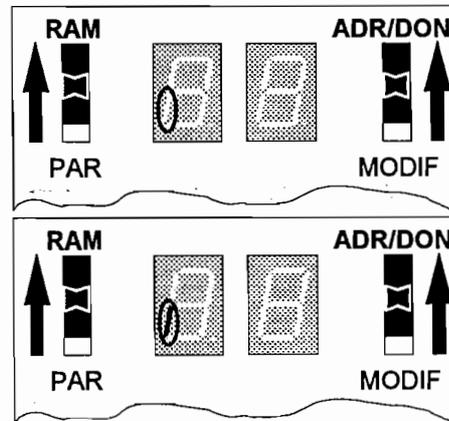


Figure 15 Visualisation de l'état du contact à flotteur de niveau d'huile minimum

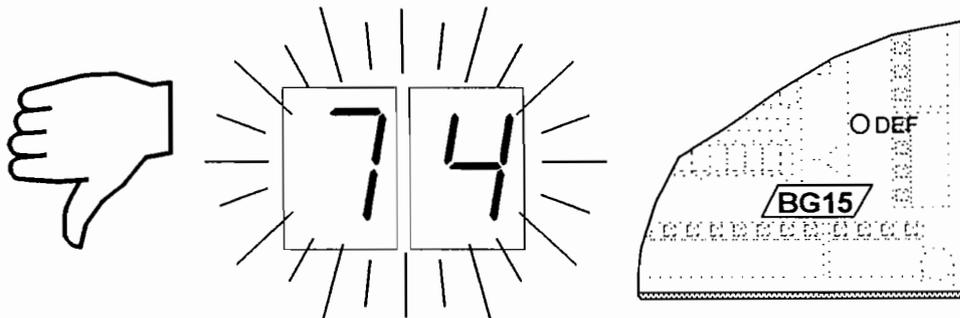


Figure 16 Conséquences d'un niveau d'huile minimum

II.2.10) VISUALISATION DE LA ZONE DE DÉVERROUILLAGE

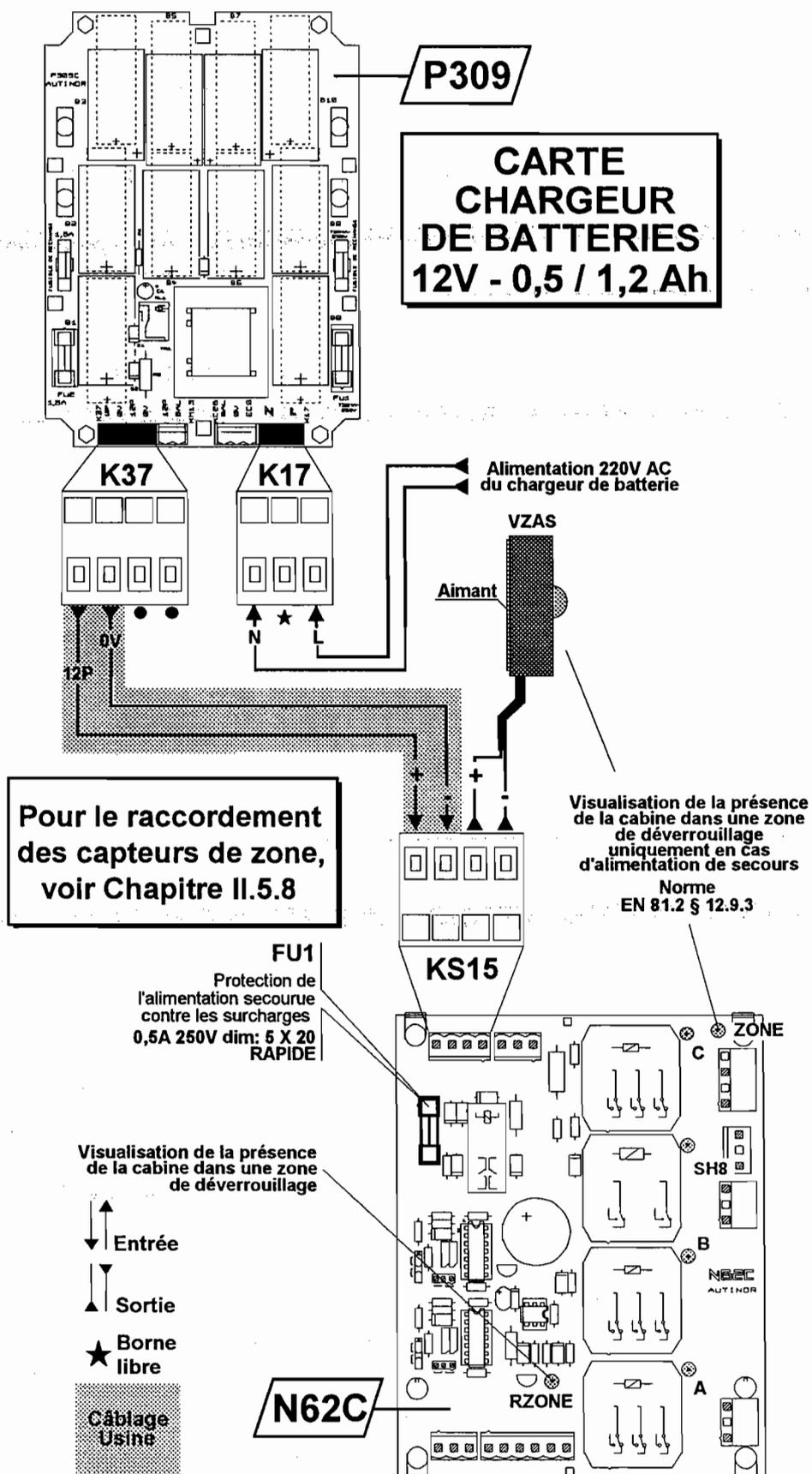


Figure 17 Visualisation de la zone de déverrouillage en alimentation de secours.

II.2.11) SUSPENSION DE DÉPART

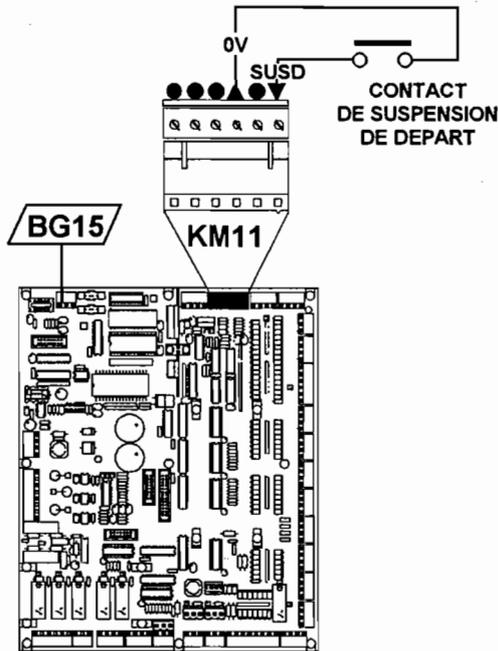


Figure 18 Raccordement du contact de suspension de départ.

SUSD
SUSpension de
Départ
 Adr. 0E
 Bât. 2

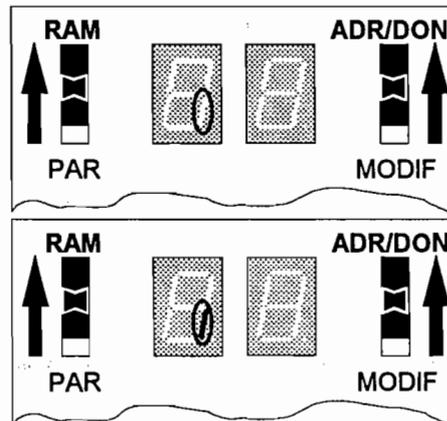


Figure 19 Visualisation de l'état du contact de suspension de départ

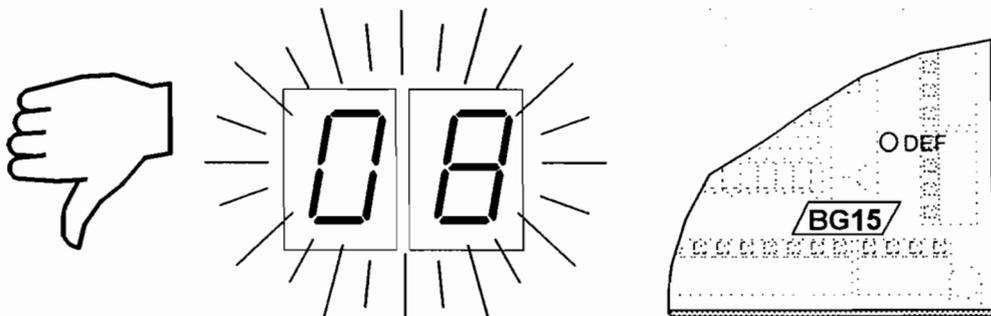


Figure 20 Conséquences d'une suspension de départ

II.2.12) VOYANT DÉFAUT (SIGNALISATION)

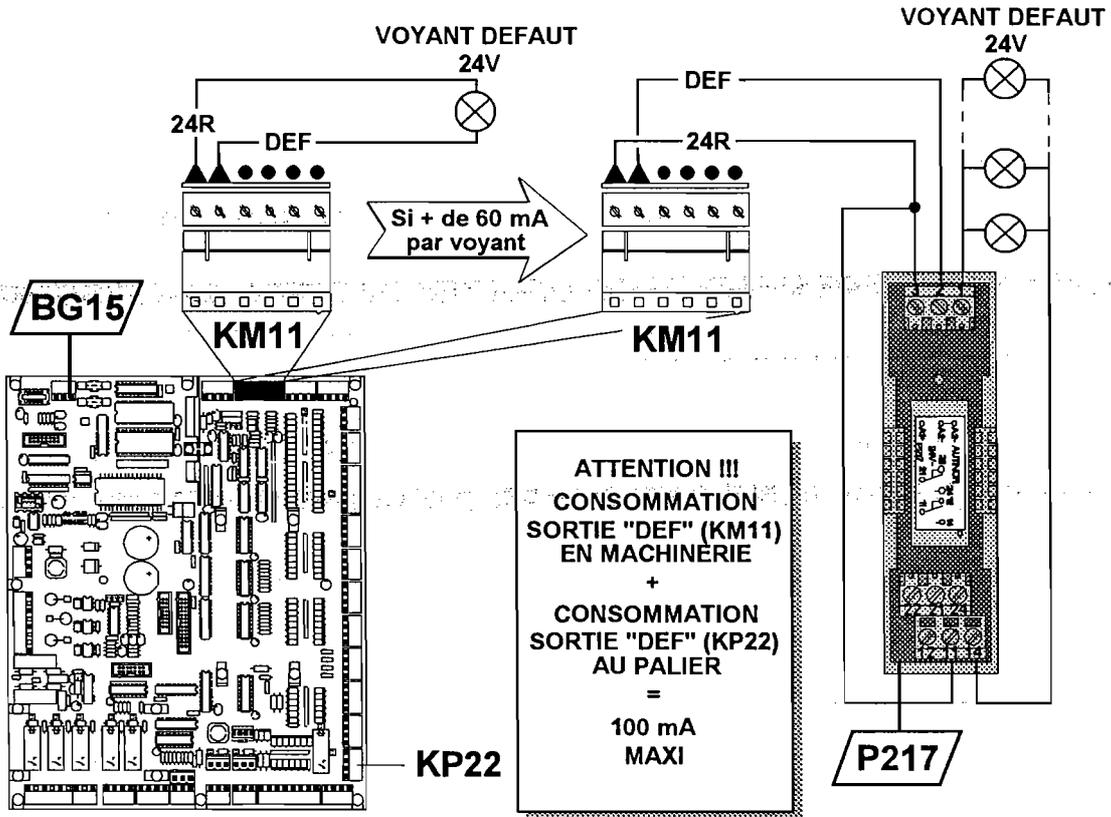


Figure 21 Raccordement du voyant défaut.

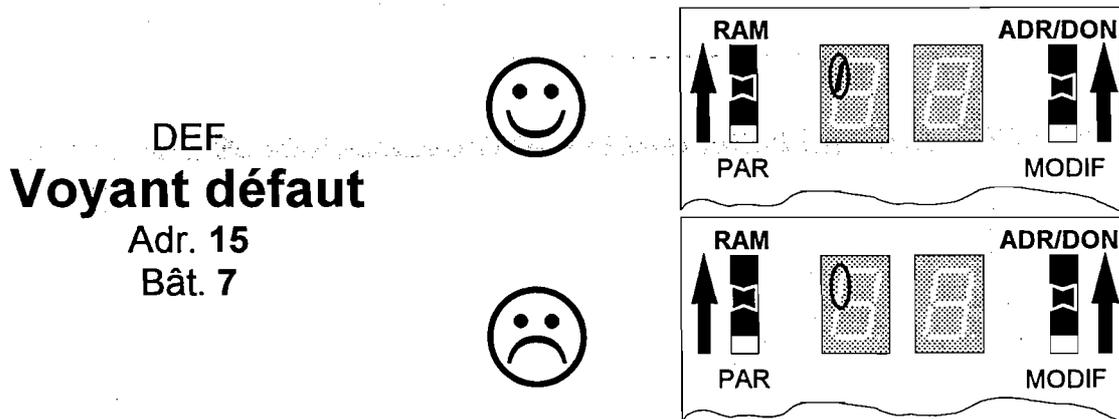


Figure 22 Visualisation de l'état du voyant défaut

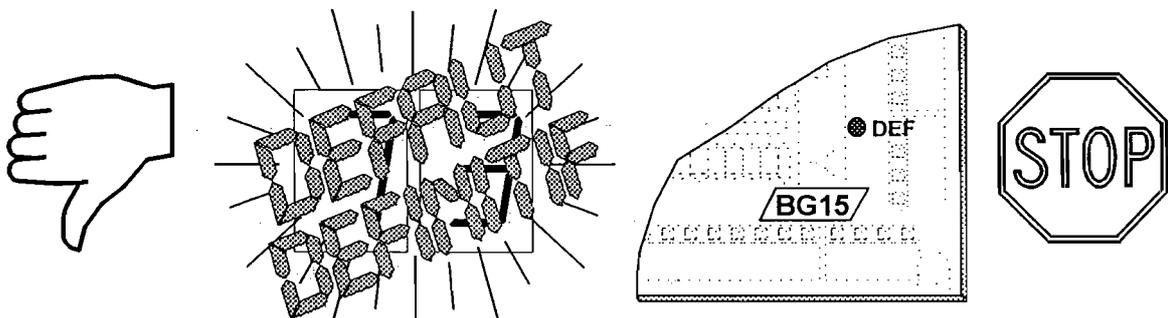


Figure 23 Conséquences de l'état du voyant défaut

II.2.13) INTERPHONIE MACHINERIE

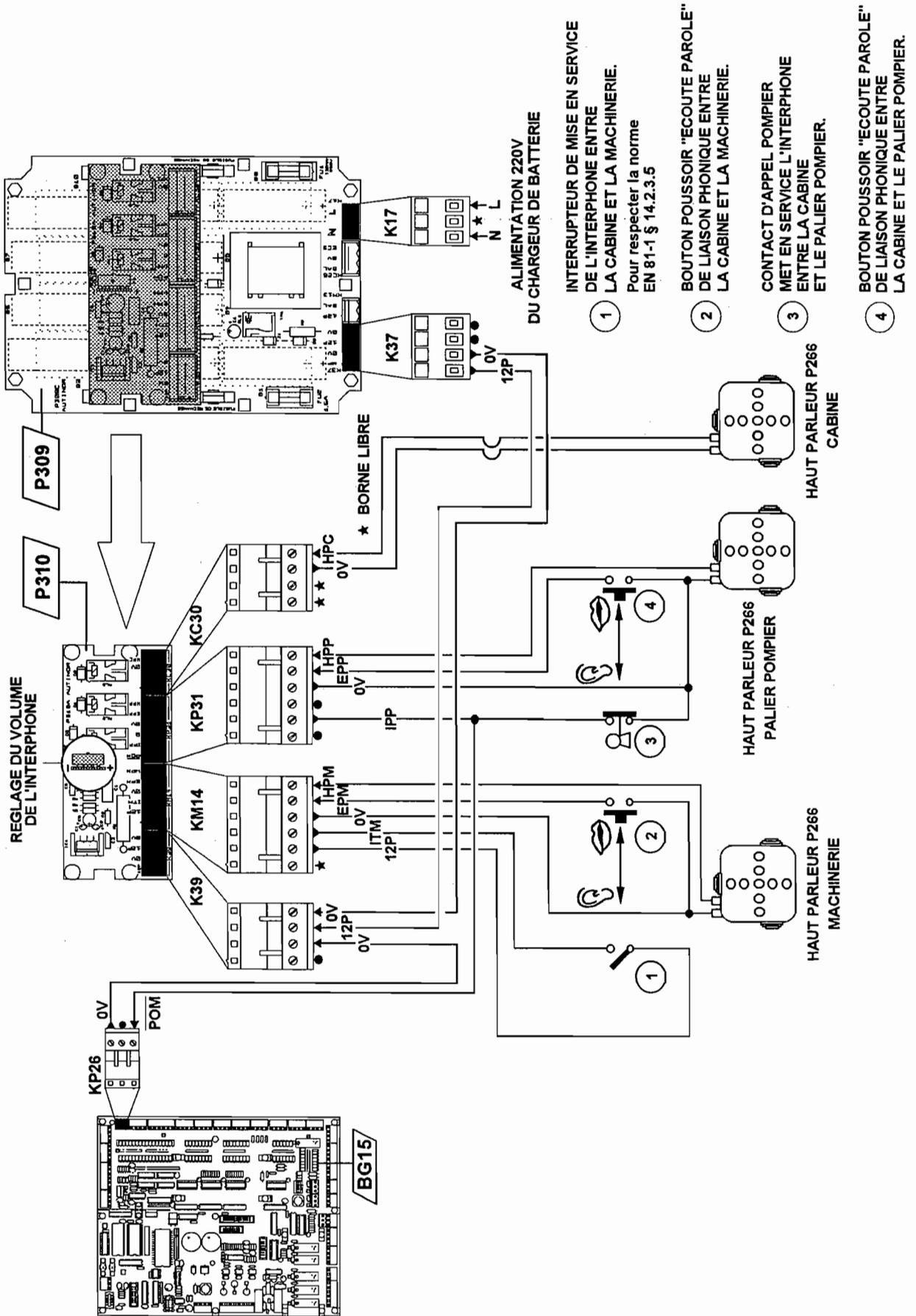


Figure 24
Raccordement de l'interphonie

THE HISTORY OF THE

Chapitre II.3) INSTALLATION & RACCORDEMENTS EN GAINÉ

II.3.1) Contact de fin de course haut	70
II.3.2) Montage des supports de bande de comptage	71
II.3.3) Correspondance entre les écran et la bande de comptage	72
II.3.4) Position des capteurs de zone de déverrouillage (P01 ou I.L.S.) et du capteur de comptage (O03)	73
II.3.5) Montage des supports de drisse pour écrans de zone.....	74
II.3.6) Position des écrans pour le contrôle de zone de déverrouillage par P01..	75
II.3.7) Position des bandes d'aimant pour le contrôle de zone de déverrouillage par I.L.S.....	76

II.3.1) CONTACT DE FIN DE COURSE HAUT

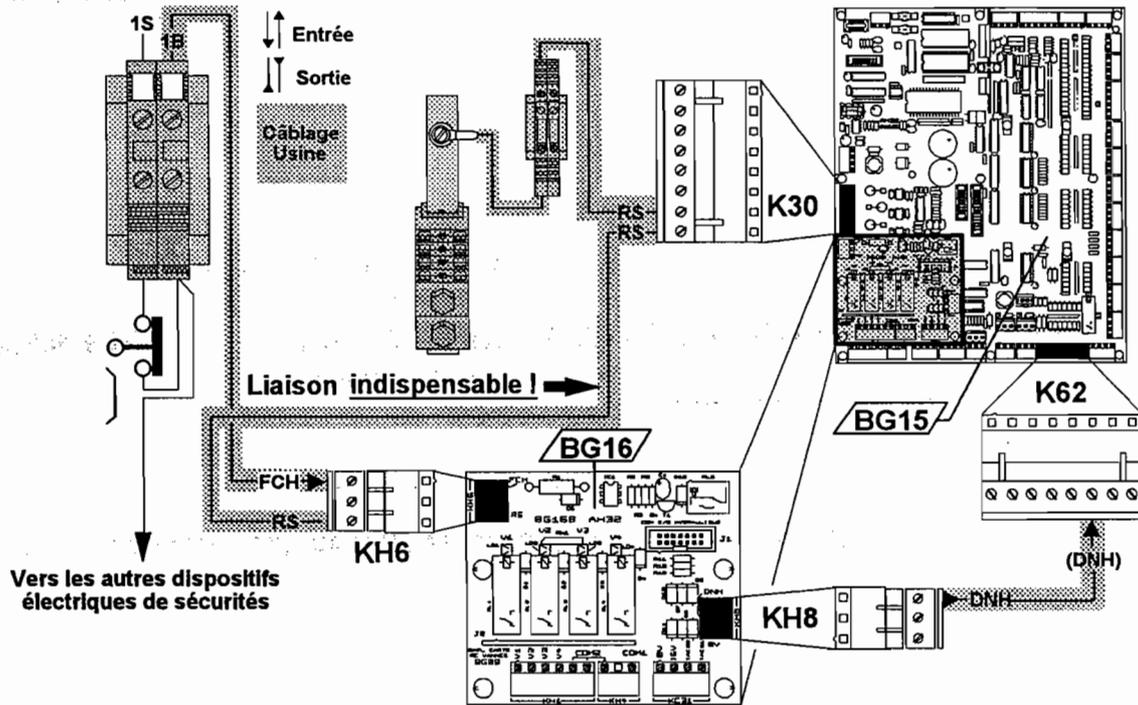


Figure 1 Raccordement du contact du fin de course haut

«6»
sécurité premières
établies



Adr. 12
Bât. 0

& MINIBLOC
Adr. FF - Bât. 0

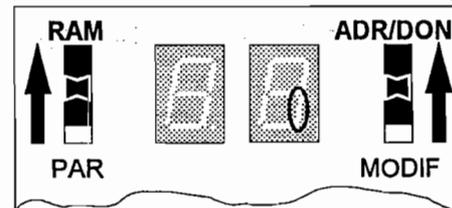
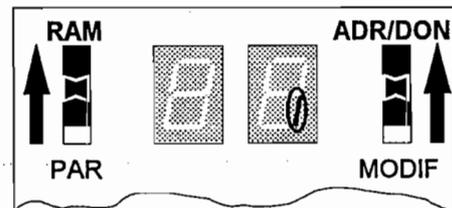


Figure 2 Visualisation de l'état du contact de fin de course haut

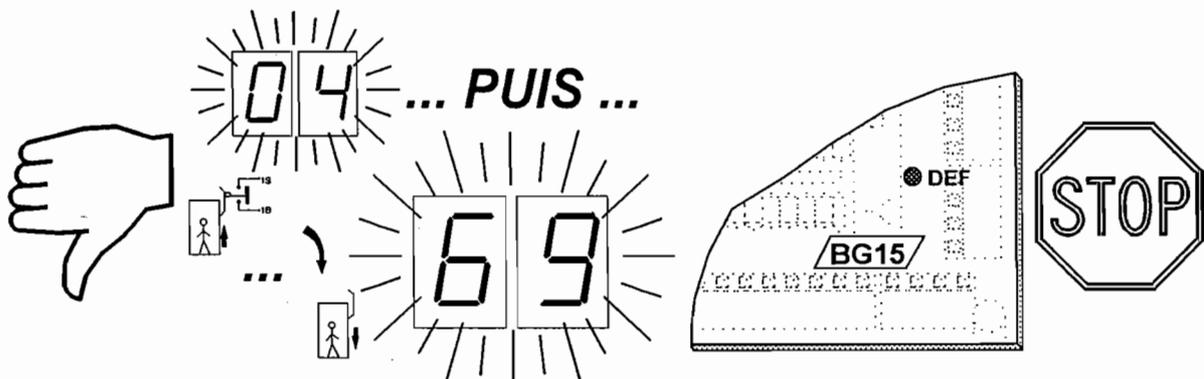


Figure 3 Conséquences de l'état du contact de fin de course haut

II.3.2) MONTAGE DES SUPPORTS DE BANDE DE COMPTAGE

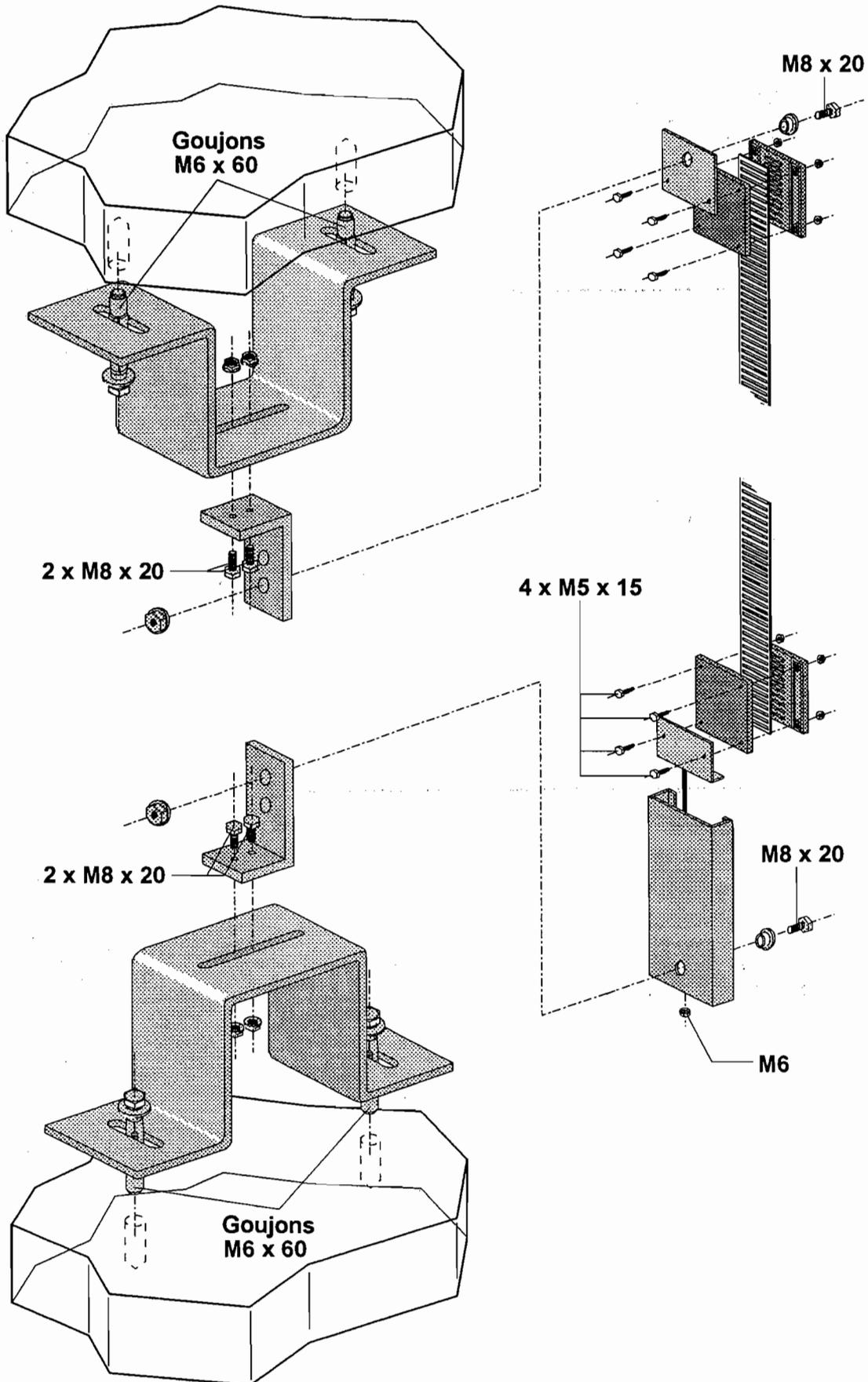
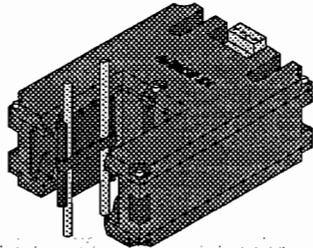
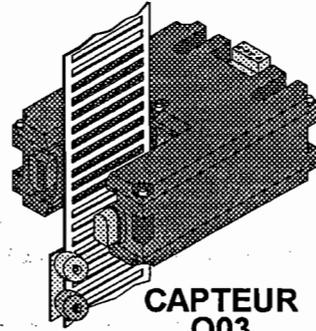


Figure 4 Montage des supports de bande de comptage en hydraulique

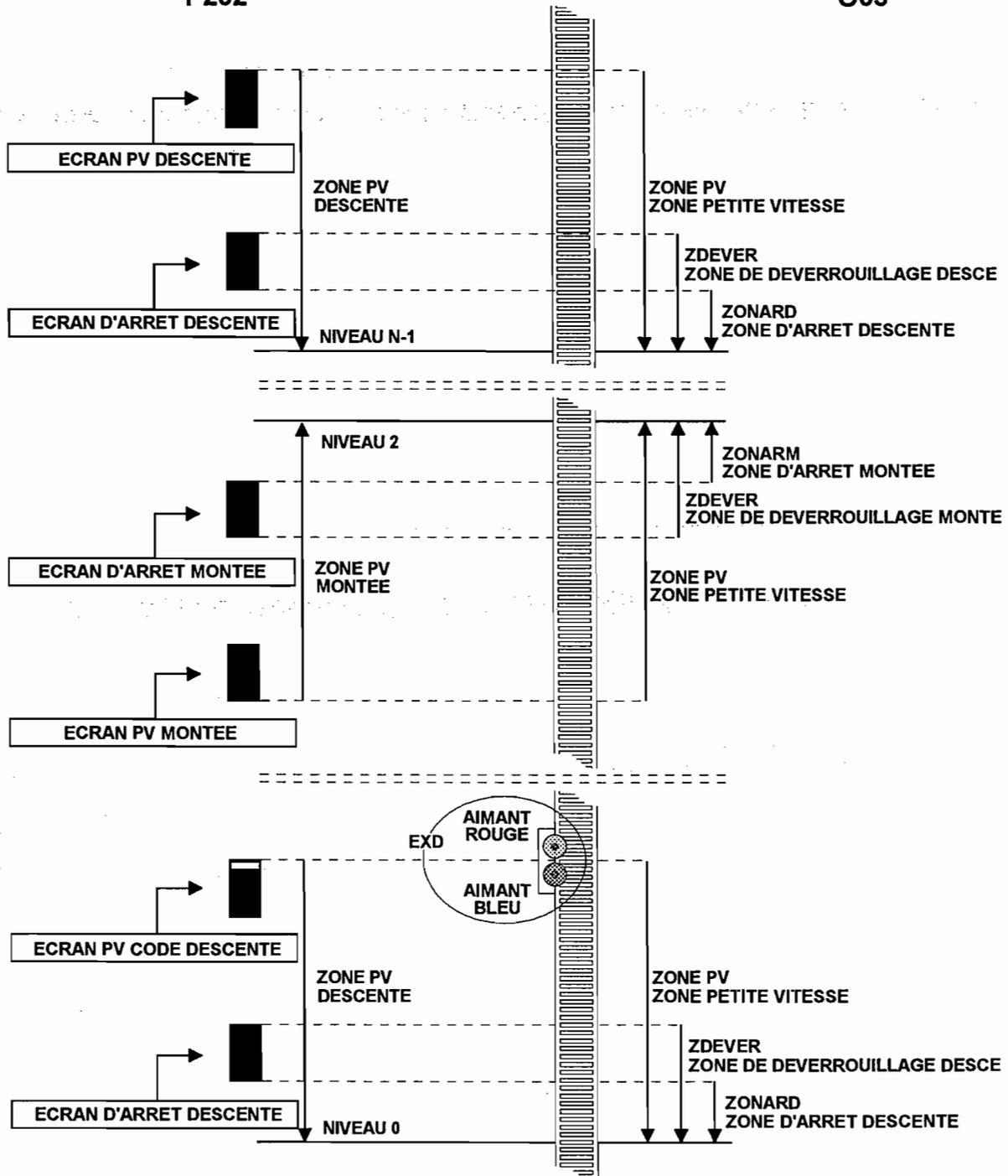
II.3.3) CORRESPONDANCE ENTRE LES ECRANS ET LA BANDE DE COMPTAGE



CAPTEUR P202



CAPTEUR O03



II.3.4) POSITION DES CAPTEURS DE ZONE DE DÉVERROUILLAGE P01 OU I.L.S. ET DU CAPTEUR DE COMPTAGE O03

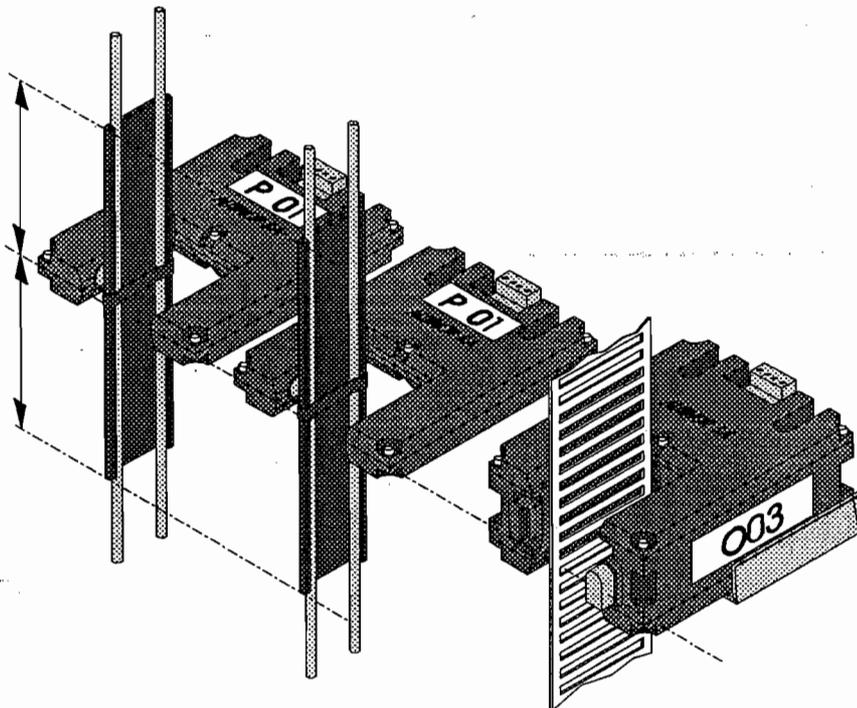


Figure 5 Position des capteurs de zone P01 et de comptage O03

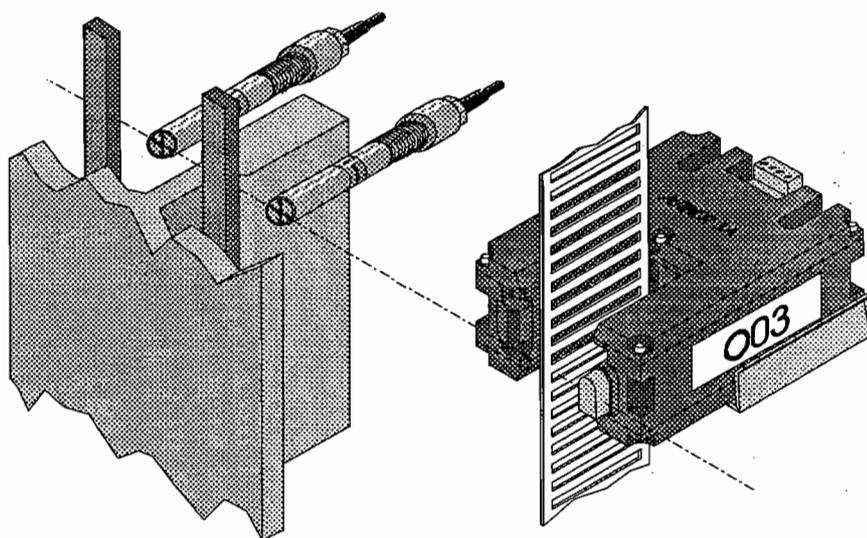


Figure 6 Position des I.L.S. de zone et du capteur de comptage O03

II.3.5) MONTAGE DES SUPPORTS DE DRISSE POUR ECRANS DE ZONE

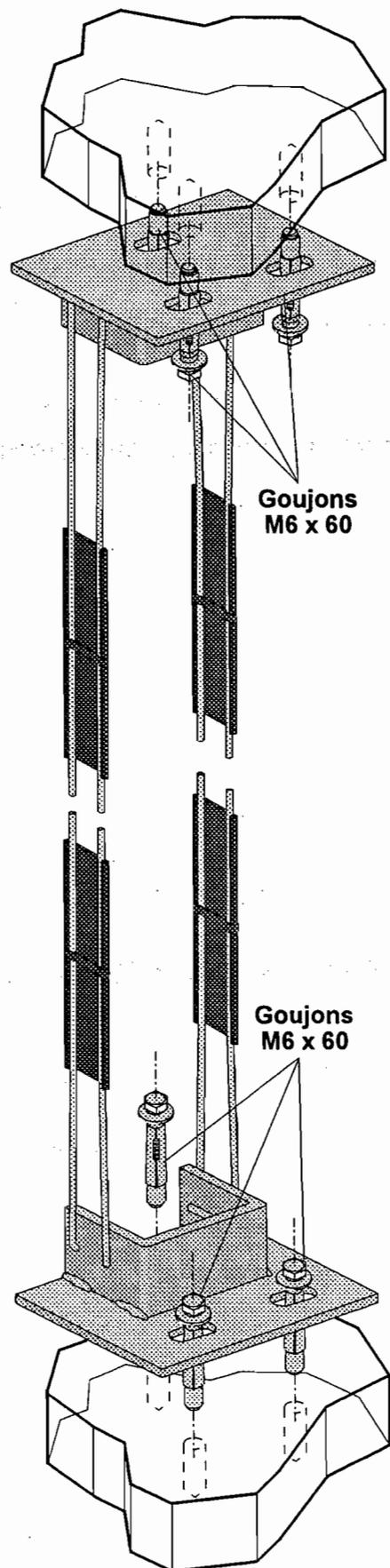


Figure 7 Montage des supports de drisse pour écrans de zone et capteurs P01

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

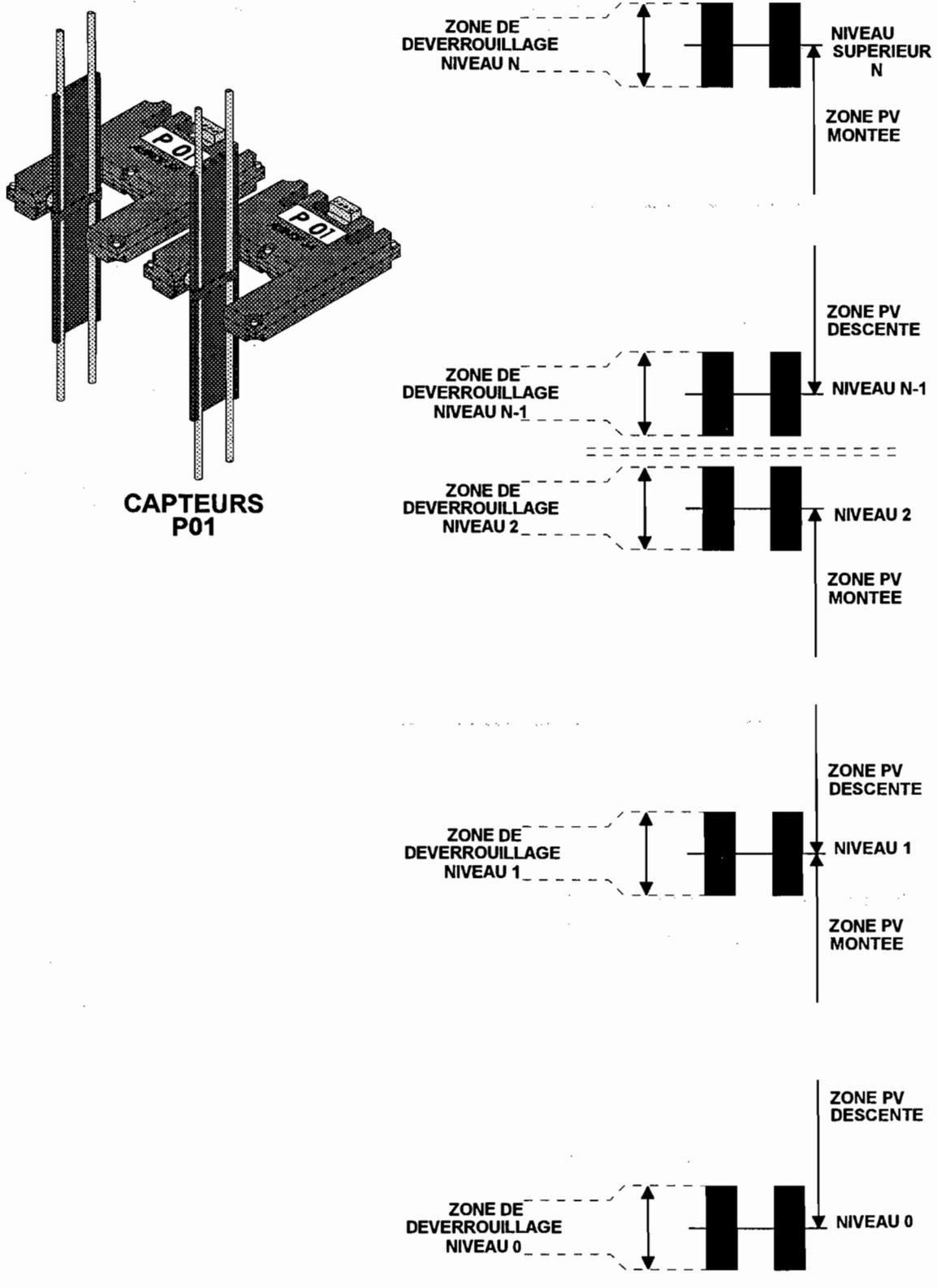


Figure 8 Position des écrans pour le contrôle de déverrouillage par capteurs P01

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.

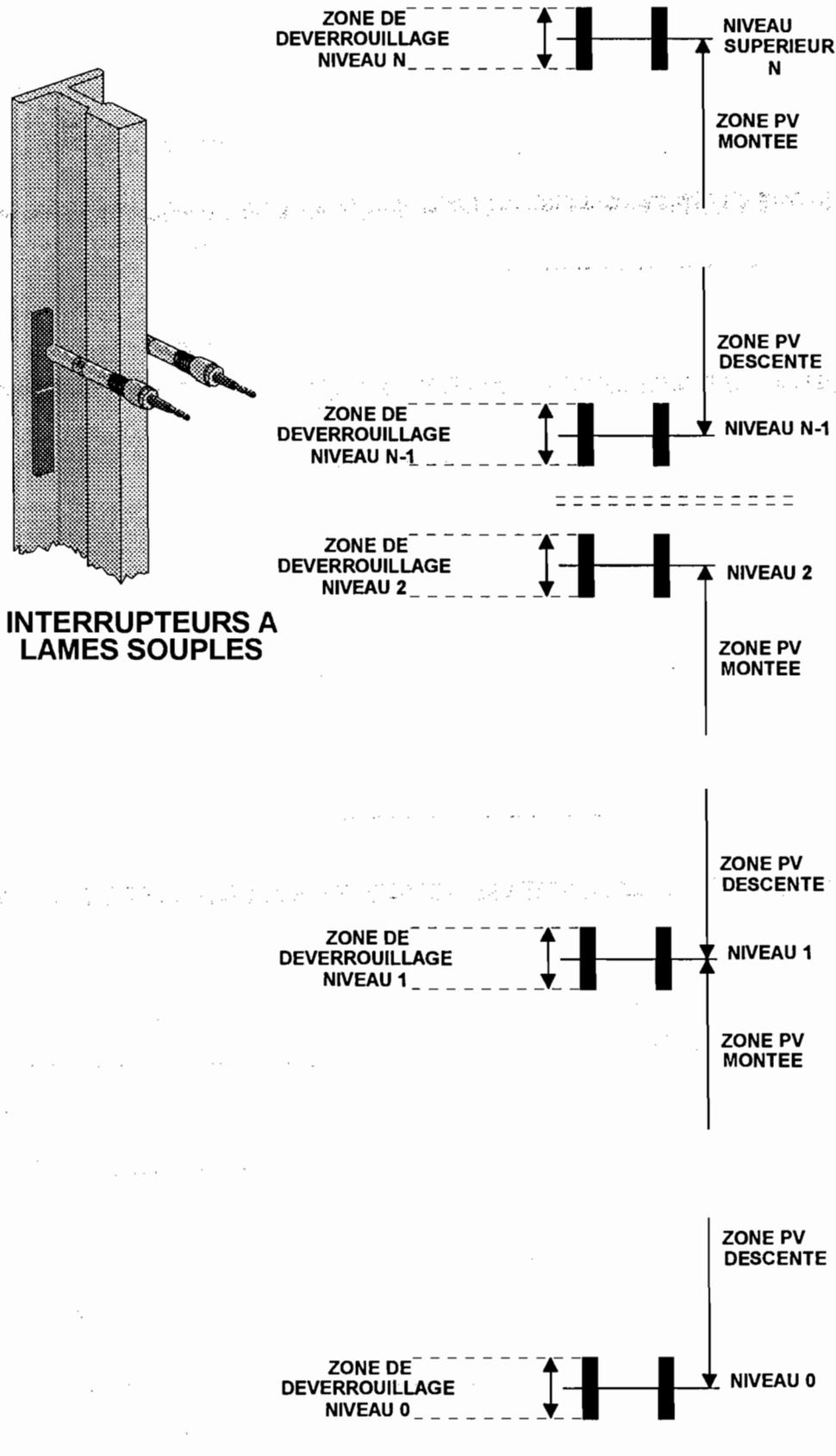


Figure 9 Position des bandes d'aimant pour le contrôle de zone de déverrouillage par I.L.S.

Chapitre II.4)

INSTALLATION & RACCORDEMENTS AUX PALIERS

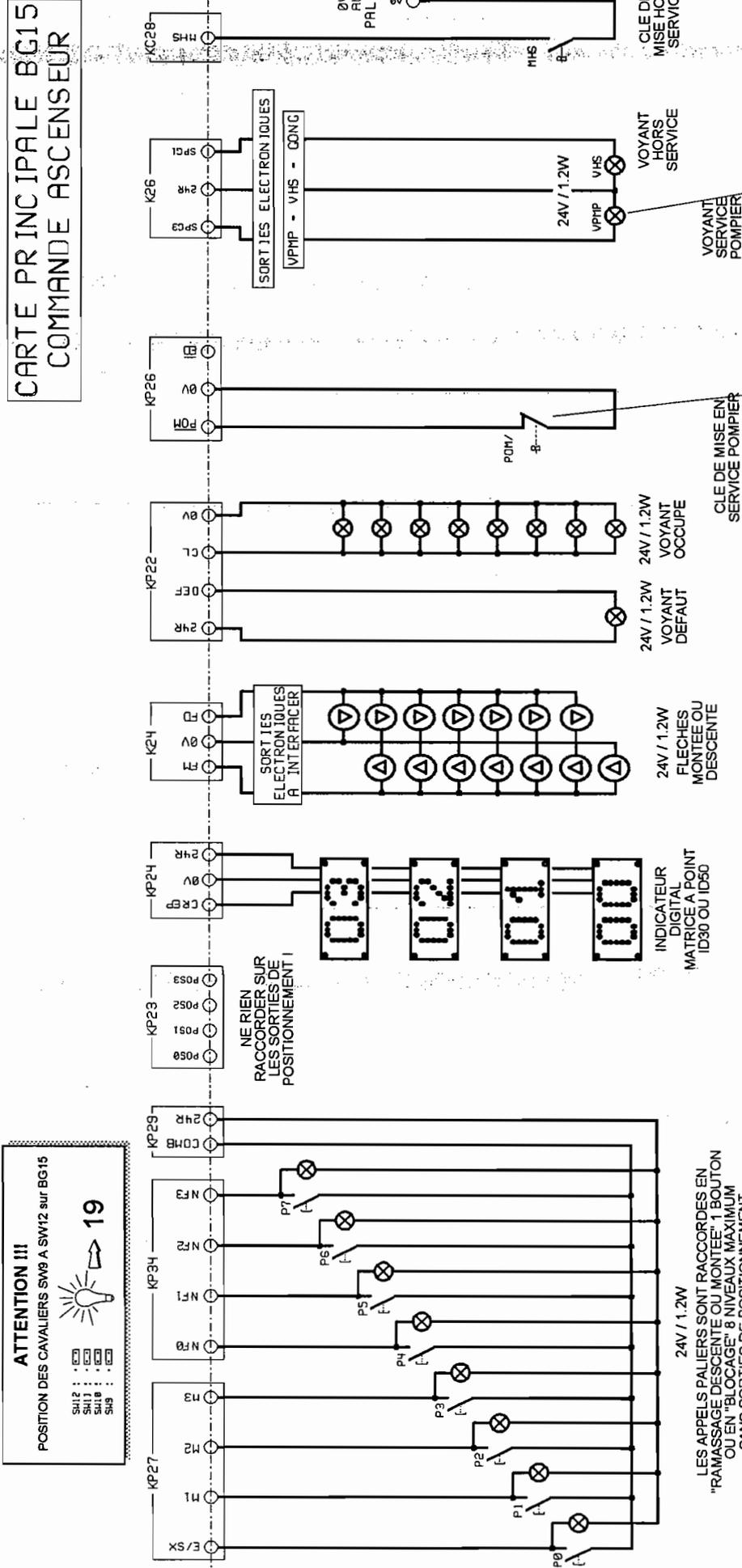
II.4.1) Schémas blocs des raccordements paliers	78
II.4.2) Combinaison de cartes électroniques BG18 (cartes étages)	81
II.4.3) Boutons d'appel pour manoeuvre à blocage 2 à 8 niveaux	82
II.4.4) Boutons d'appel pour manoeuvre à blocage 2 à 16 niveaux	84
II.4.5) Boutons d'appel pour manoeuvre collective 1 bouton de 2 à 8 niveaux	86
II.4.6) Boutons d'appel pour manoeuvre collective 1 bouton de 2 à 16 niveaux	88
II.4.7) Boutons d'appel pour manoeuvre collective complète de 2 à 16 niveaux	90
II.4.8) Boutons d'appel pour double service sélectif	92
II.4.9) Répétiteur de position (ID30)	95
II.4.10) Répétiteur de position (ID50-1)	96
II.4.11) Répétiteur de position (ID50)	97
II.4.12) Répétiteur de position + flèches (IDFL 30/50)	98
II.4.13) Feuille de programmation des afficheurs standards	99
II.4.14) Répétiteur de position + flèches à messages défilants (IDFL 30/50 MD)	100
II.4.15) Feuille de programmation des afficheurs à messages défilants	101
II.4.16) Flèches de sens (FL 30/50)	102
II.4.17) Flèches de sens avec ampoules (puissance < 1,2 Watt)	103
II.4.18) Flèches de sens avec ampoules (puissance > 1,2 Watt)	104
II.4.19) Flèches prochain départ	105
II.4.20) Gong sélectif (Sortie programmable)	108
II.4.21) Contact et voyant de mise hors service (MHS, VHS (sortie programmable))	110
II.4.22) Voyants « occupé » (CL)	112
II.4.23) Interphonie pompier	113

II.4.1) SCHEMAS BLOCS DES RACCORDEMENTS PALIERS 2 À 8 NIVEAUX BLOCAGE OU COLLECTIVE 1 BOUTON BG15 SEULE (+BG16)

ATTENTION !!!
POSITION DES CAVALIERS SW9 A SW12 SUR BG15

19

SW12 : . . .
SW11 : . . .
SW10 : . . .
SW9 : . . .



24V / 1.2W

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

SANS MULTIPLEX
SANS NIVEAUX EN FEU
SANS DOUBLE SERVICE SELECTIF

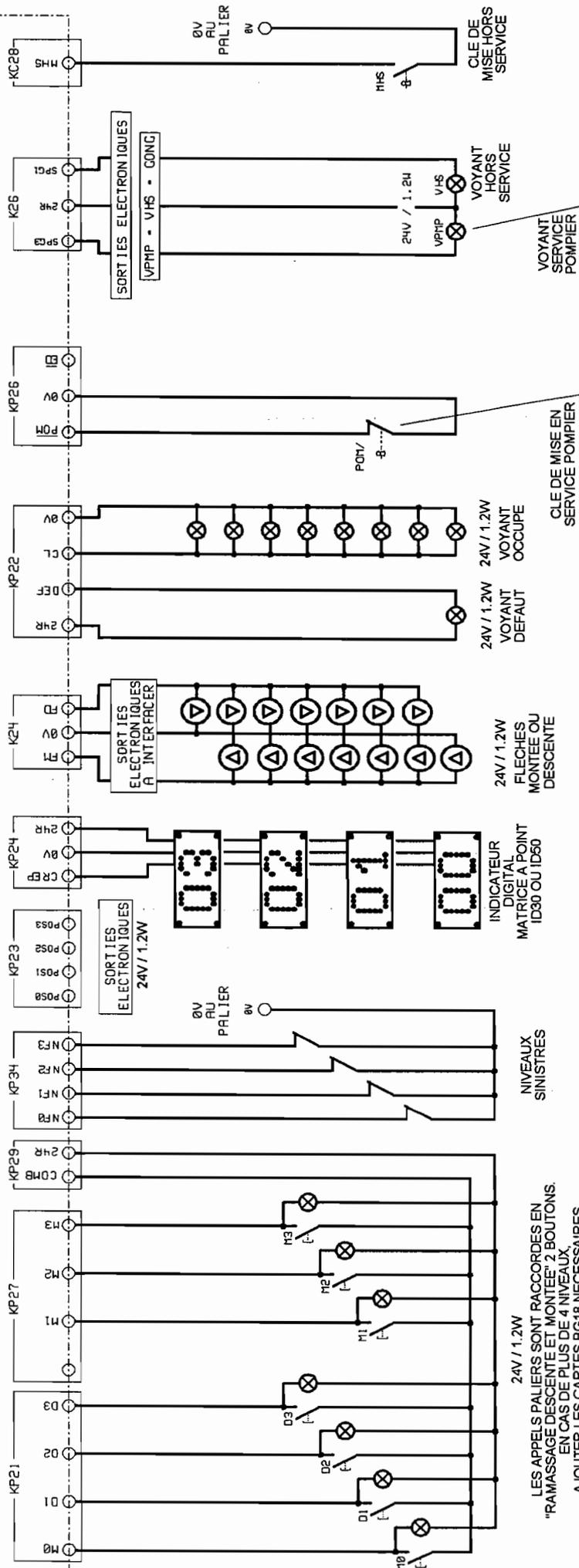
PROGRAMMATION :

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

SCHÉMAS BLOCS DES RACCORDEMENTS PALIERS EN MANOEUVRE COLLECTIVE COMPLETE DE 2 À 16 NIVEAUX

ATTENTION !!!
 POSITION DES CAVALIERS SW9 A SW12 sur BG15


CARTE PRINCIPALE BG15
 COMMANDE ASCENSEUR



24V / 1.2W
 LES APPELS PALIERS SONT RACCORDES EN "RAMASSAGE DESCENTE ET MONTEE" 2 BOUTONS. EN CAS DE PLUS DE 4 NIVEAUX AJOUTER LES CARTES BG18 NECESSAIRES.

PROGRAMMATION :
 - EN COLLECTIVE 2 BOUTONS : Ad 07-Bat 7-EITEINT ; Ad 5C-Bat 5-EITEINT, Bat 6-EITEINT (VOIR LES MASQUES AUX ADRESSES 13, 14 ET 16, 17)

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 consistent and reliable data collection processes to support effective decision-making.

3. The third part of the document focuses on the role of technology in data management and analysis. It discusses how modern software solutions can streamline data collection, storage, and reporting, thereby improving efficiency and accuracy.

4. The fourth part of the document addresses the challenges associated with data management, such as data quality, security, and integration. It provides strategies to overcome these challenges and ensure that the data remains reliable and accessible.

5. The fifth part of the document discusses the importance of data governance and compliance. It outlines the necessary policies and procedures to ensure that data is handled in a responsible and lawful manner, protecting the organization's reputation and legal interests.

6. The sixth part of the document explores the future of data management and analysis. It discusses emerging trends and technologies that will shape the way organizations collect, store, and analyze data in the coming years.

7. The seventh part of the document provides a summary of the key points discussed throughout the document. It reiterates the importance of data in driving organizational success and the need for a robust data management strategy.

8. The eighth part of the document offers concluding thoughts and recommendations for organizations looking to optimize their data management practices. It encourages a proactive and continuous approach to data management to stay ahead in a competitive market.

9. The ninth part of the document provides a list of references and resources for further reading. It includes books, articles, and online resources that provide additional insights into data management and analysis.

10. The final part of the document is a call to action, urging organizations to take immediate steps to improve their data management practices. It emphasizes that data is a valuable asset and that proper management is essential for long-term success.

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	-	-	-	-	83
Blocage de 9 à 12 niveaux	X	X	X	-	-	85
Blocage de 13 à 16 niveaux	X	X	X	X	-	85
Collective 1 bouton 2 à 8 niveaux	X	-	-	-	-	87
Collective 1 bouton 2 à 16 niveaux	X	X	X	X	-	89
Collective complète 2 à 4 niveaux	X	-	-	-	-	91
Collective complète 5 à 8 niveaux	X	X	-	-	-	91
Collective complète 9 à 12 niveaux	X	X	X	-	-	91
Collective complète 13 à 16 niveaux	X	X	X	X	-	91
Double service sélectif 2 à 4 niveaux	X	X	-	-	X	94
Double service sélectif 5 à 8 niveaux	X	X	X	X	X	94

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 Base 8N est allumé !				
Bâtonnet BLOCAG	Bâtonnet Ramdes	Bâtonnet MSQDE	Bâtonnet MSQMO	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 HB-32 force l'allumage du paramètre-bâtonnet **EFFNSEL** (**EFFacement Non Sélectif ?**) -adresse **08**, bâtonnet 3.

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

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

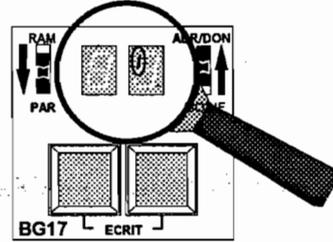
Pour les raisons évoquées dans la description du paramètre bâtonnet **Base 8N**, le logiciel de l'équipement **HB-32** **force l'extinction** du bâtonnet **Ramdes** si vous avez allumé **l'un** des bâtonnets suivants :

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

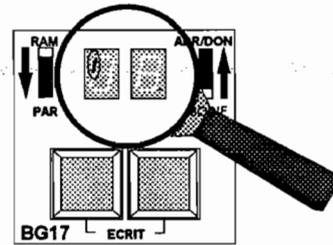
II.4.3) BOUTONS D'APPEL POUR MANOEUVRE À BLOCAGE DE 2 À 8 NIVEAUX (1/2)

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

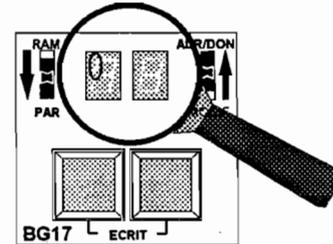
BASE 8N
BASE 8 Niveaux ?
 Adr. 5C
 Bât. 5



BLOCAG
BLOCAGe ?
 Adr. 07
 Bât. 7



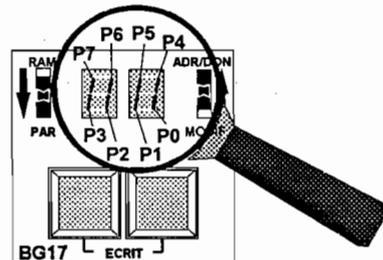
RAMDES
**RAMassage
 DEScente ?**
 Adr. 5C
 Bât. 6



Pour les masques :

Allumer les bâtonnets correspondant aux boutons à activer.

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



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

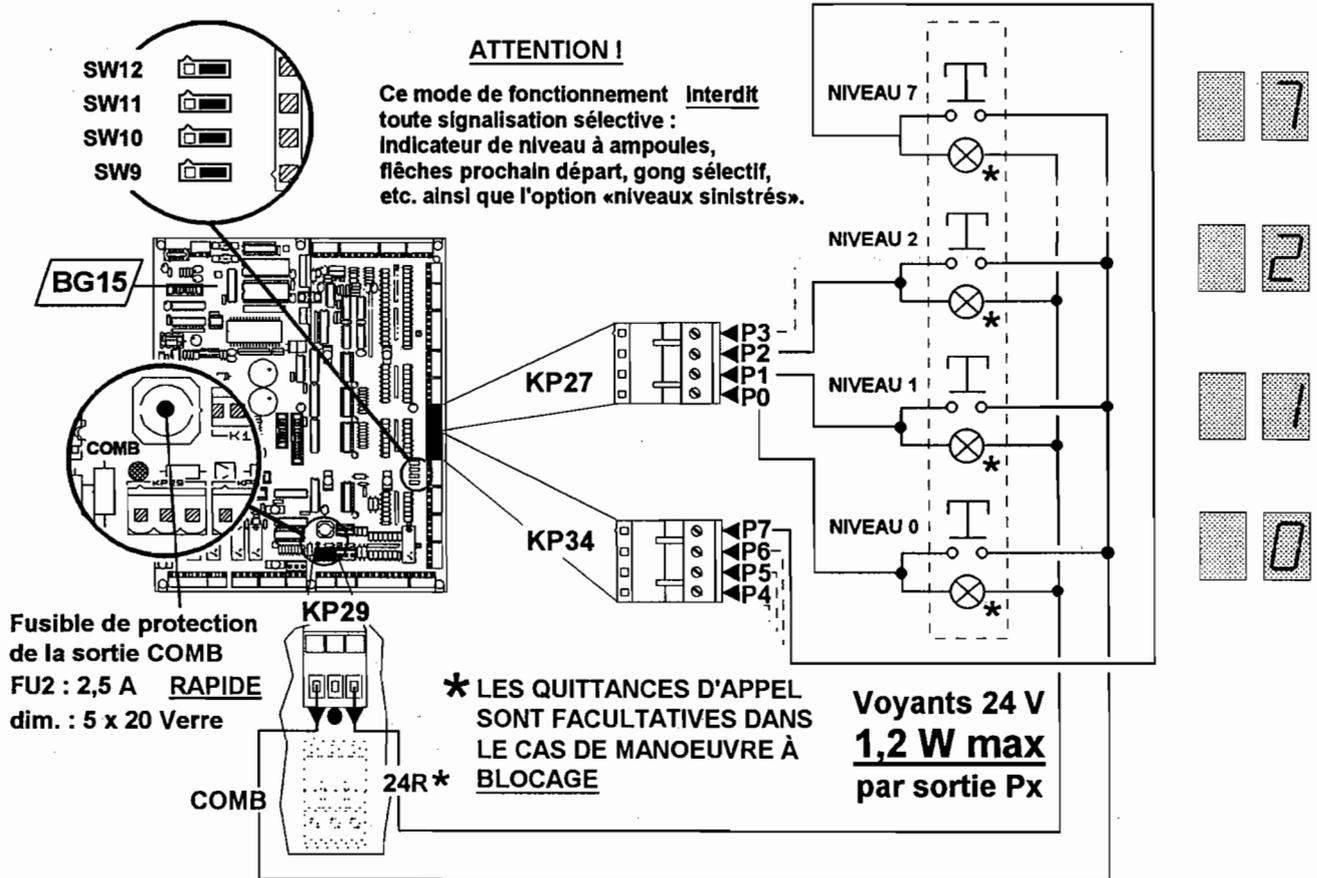


Figure 1 Connexion des boutons d'appel

Px - APPALD
**Appels « PALiers »
pour Descendre**

Adr. 06
Bât. 0 à 7

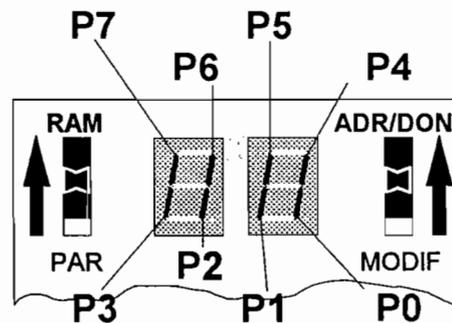
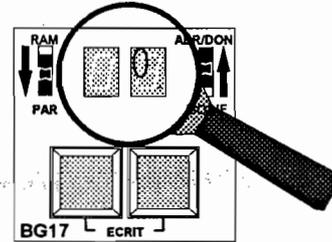


Figure 2 Visualisation de l'état des boutons d'appel

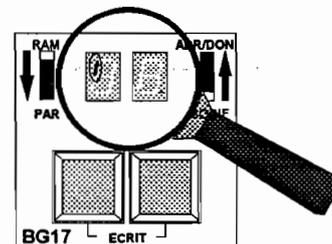
II.4.4) BOUTONS D'APPEL POUR MANOEUVRE À BLOCAGE DE 2 À 16 NIVEAUX (1/2)

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

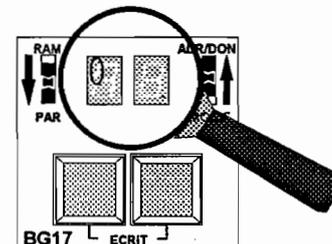
BASE 8N
BASE 8 Niveaux ?
Adr. 5C
Bât. 5



BLOCAG
BLOCAGe ?
Adr. 07
Bât. 7



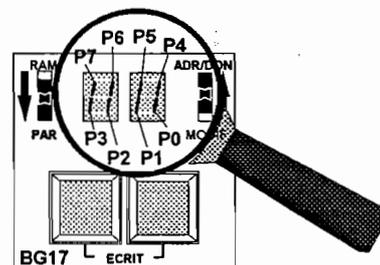
RAMDES
**RAMassage
DEScente ?**
Adr. 5C
Bât. 6



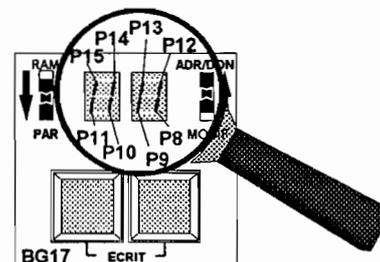
Pour les masques :

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)

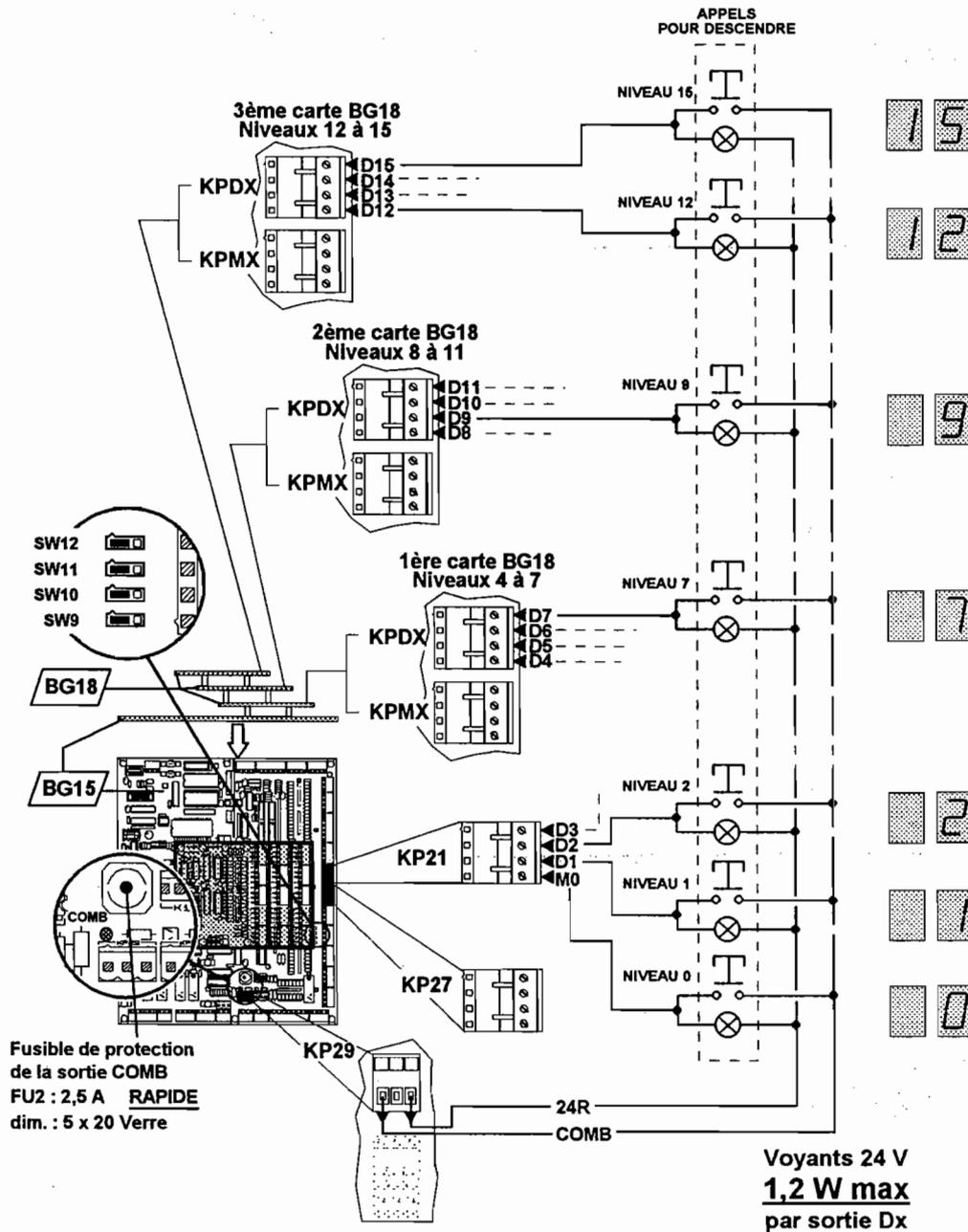
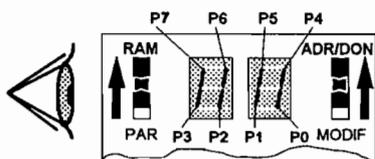


Figure 3 Connexion des boutons d'appel

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



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

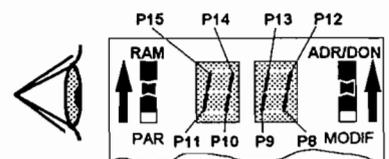
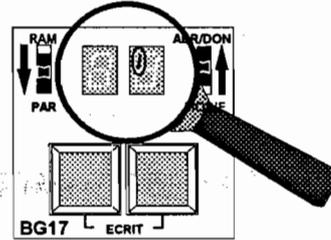


Figure 4 Visualisation de l'état des boutons d'appel

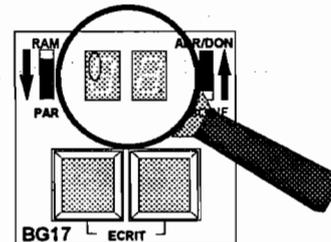
II.4.5) BOUTONS D'APPEL POUR MANOEUVRE COLLECTIVE 1 BOUTON DE 2 À 8 NIVEAUX (1/2)

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

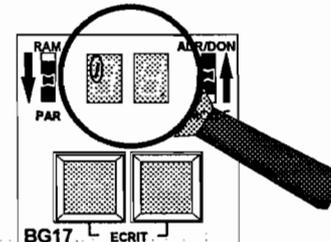
BASE 8N
BASE 8 Niveaux ?
 Adr. 5C
 Bât. 5



BLOCAG
BLOCAGe ?
 Adr. 07
 Bât. 7



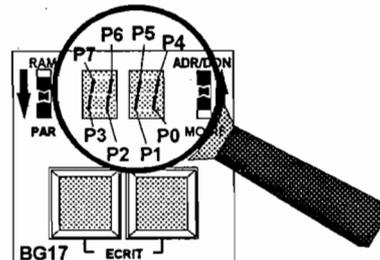
RAMDES
RAMassage DEScente ?
 Adr. 5C
 Bât. 6



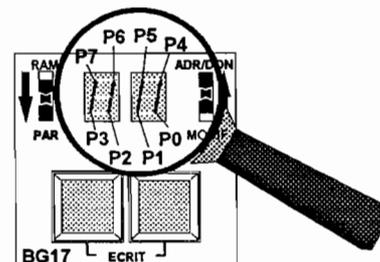
Pour les masques :

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)

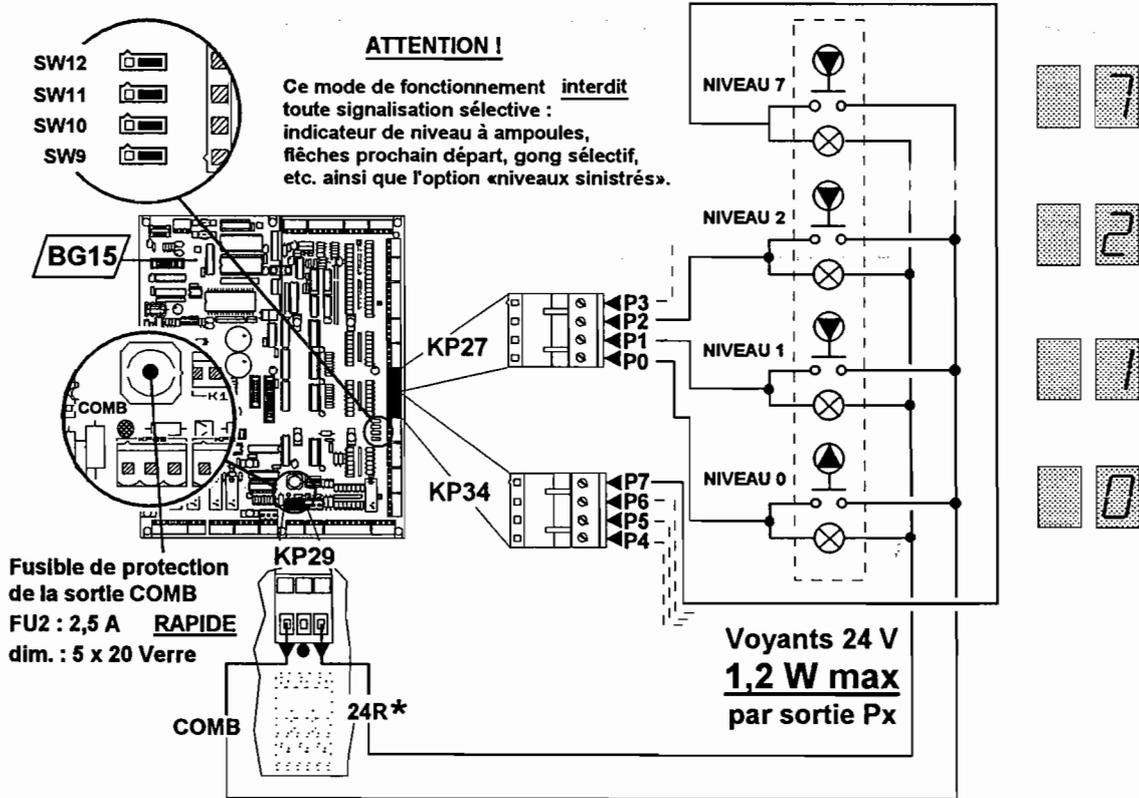


Figure 5 Connexion des boutons d'appel

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

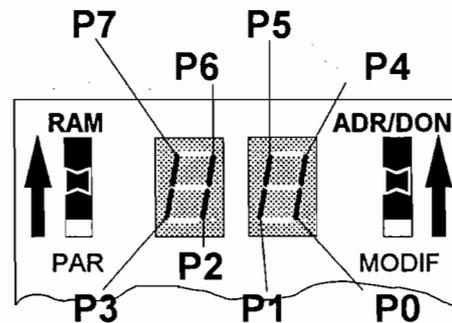
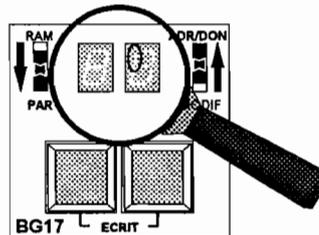


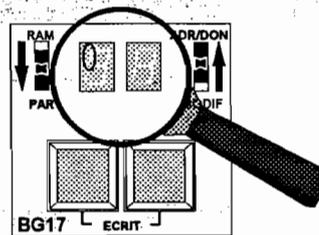
Figure 6 Visualisation de l'état des boutons d'appel

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

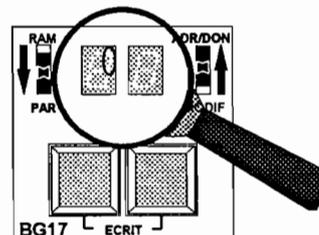
BASE 8N
BASE 8 Niveaux ?
 Adr. 5C
 Bât. 5



BLOCAG
BLOCAGe ?
 Adr. 07
 Bât. 7



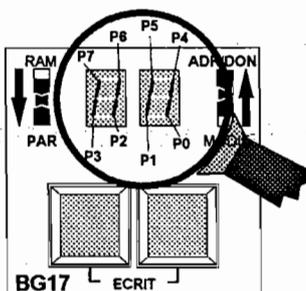
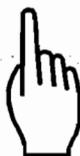
RAMDES
**RAMassage
 DEScente ?**
 Adr. 5C
 Bât. 6



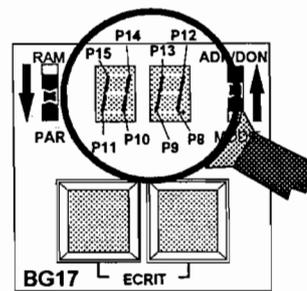
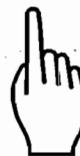
Pour les masques :

Allumer les bâtonnets correspondant aux boutons et orientations à activer.

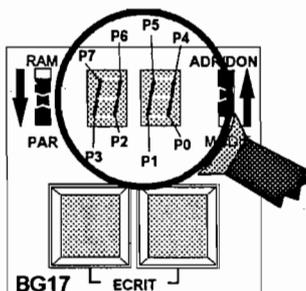
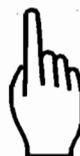
MSQMO
**MaSQue des
 appels « pour
 MOnter »**
 Adr. 13
 Bât. 0 à 7



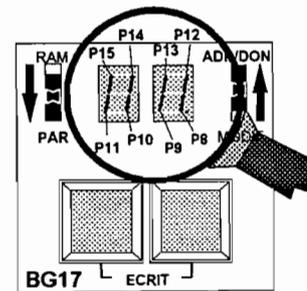
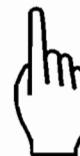
MSQMO
**MaSQue des
 appels « pour
 MOnter »**
 Adr. 14
 Bât. 0 à 7



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)

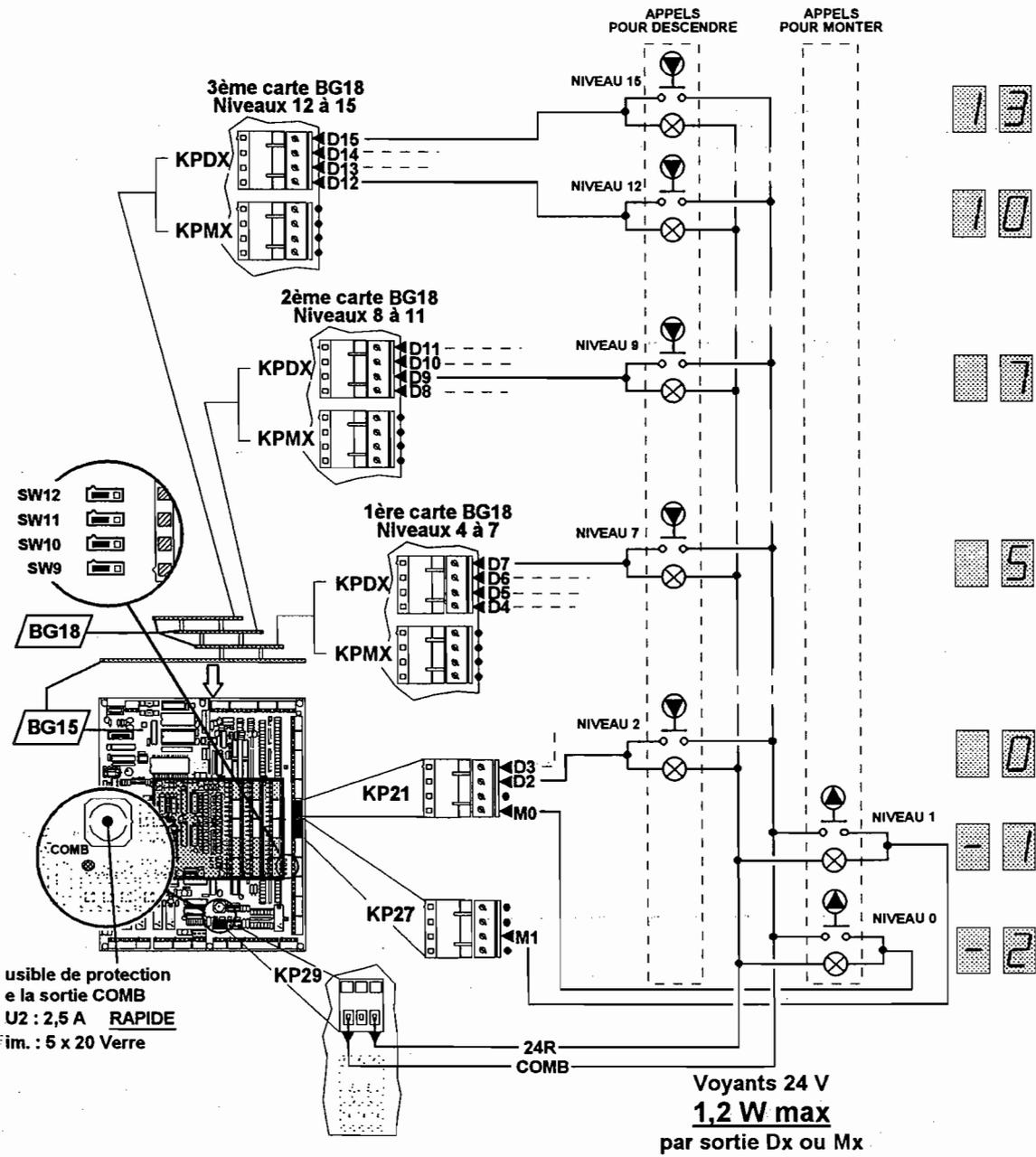
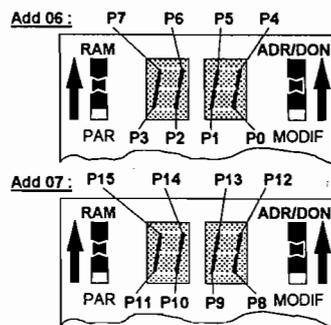


Figure 7 Connexion des boutons d'appel

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

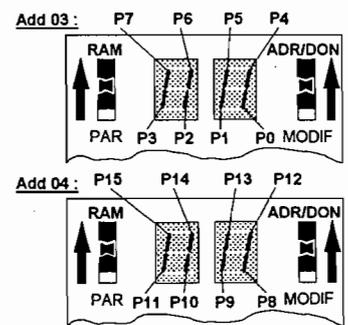
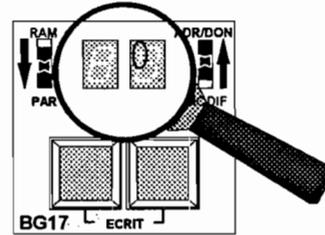


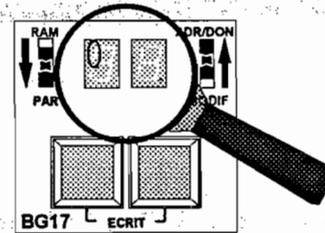
Figure 8 Visualisation de l'état des boutons d'appel

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

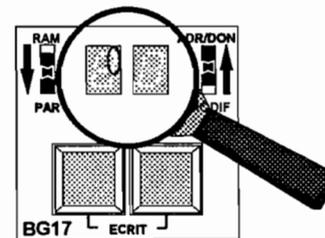
BASE 8N
BASE 8 Niveaux ?
 Adr. 5C
 Bât. 5



BLOCAG
BLOCAGE ?
 Adr. 07
 Bât. 7



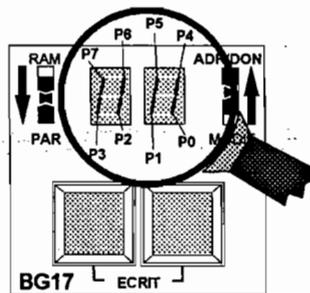
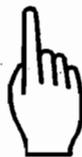
RAMDES
**RAMassage
 DEScente ?**
 Adr. 5C
 Bât. 6



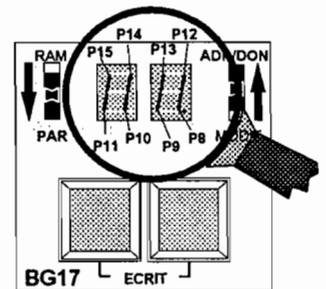
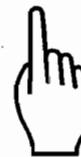
Pour les masques :

Allumer les bâtonnets correspondant aux boutons et orientations à activer.

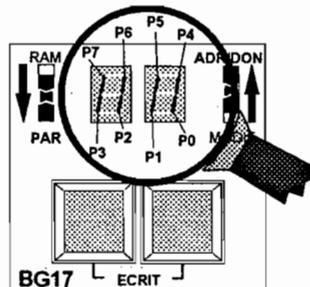
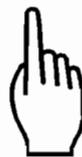
MSQMO
**MaSQue des
 appels « pour
 MOnter »**
 Adr. 13
 Bât. 0 à 7



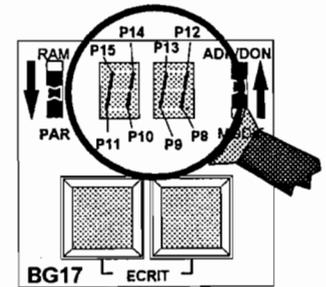
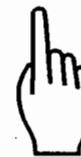
MSQMO
**MaSQue des
 appels « pour
 MOnter »**
 Adr. 14
 Bât. 0 à 7



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 COMPLETE DE 2 À 16 NIVEAUX (2/2)

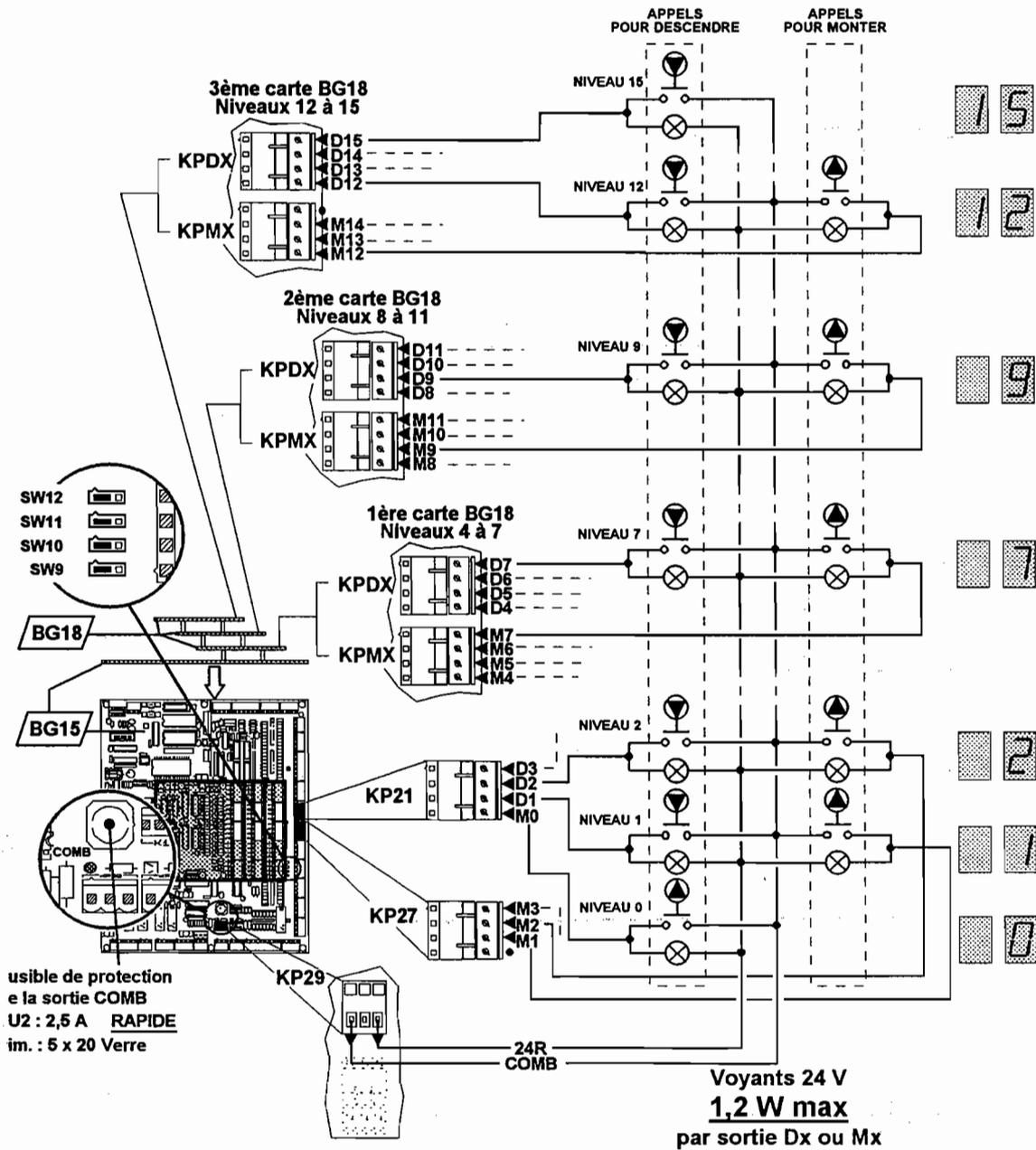
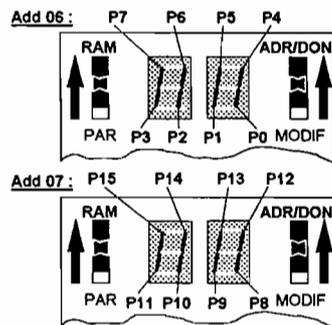


Figure 9 Connexion des boutons d'appel

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

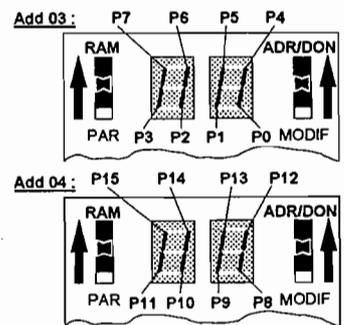


Figure 10 Visualisation de l'état des boutons d'appel

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)
F A C E 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			
F A C E 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 !!!

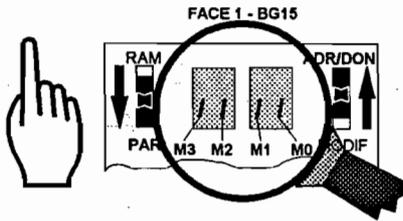
BOUTONS D'APPEL POUR DOUBLE SERVICE SÉLECTIF (2/3)

FACE DE SERVICE N°1

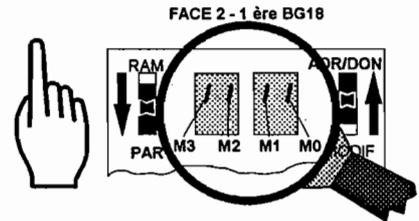
FACE DE SERVICE N°2

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

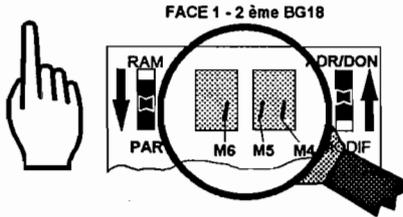
MSQMO
MaSQue des
appels « pour
MONter »
Adr. 13
Bât. 0 à 3



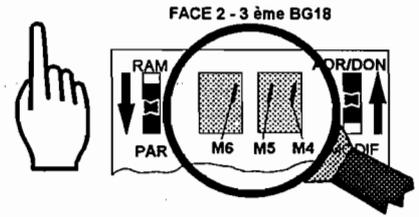
MSQMO
MaSQue des
appels « pour
MONter »
Adr. 13
Bât. 4 à 7



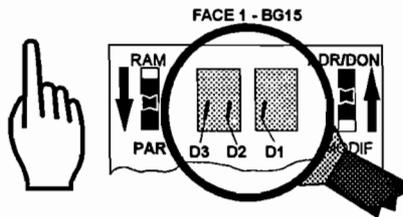
&
Adr. 14
Bât. 0 à 2



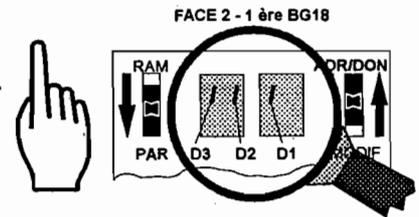
&
Adr. 14
Bât. 4 à 6



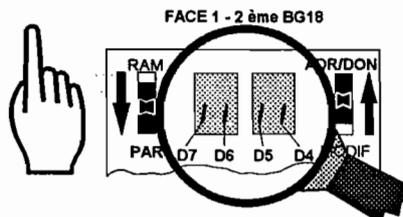
MSQDE
MaSQue des
appels « pour
DEscendre »
Adr. 16
Bât. 1 à 3



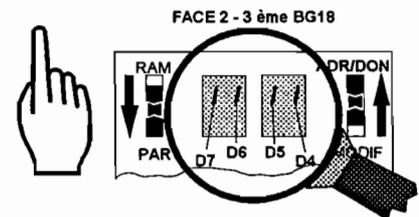
MSQDE
MaSQue des
appels « pour
DEscendre »
Adr. 16
Bât. 5 à 7



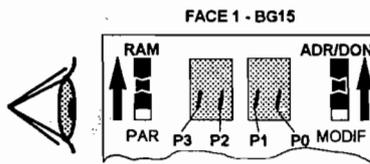
&
Adr. 17
Bât. 0 à 3



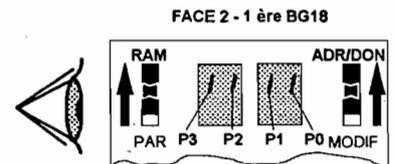
&
Adr. 17
Bât. 4 à 7



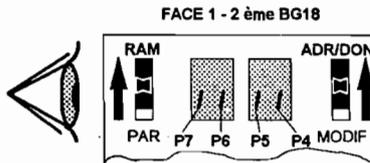
Px - APPALM
Appels
« PALiers »
pour Monter
Adr. 03
Bât. 0 à 3



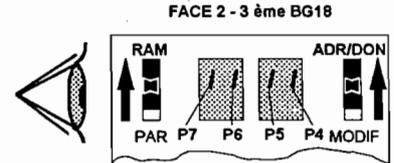
Px - APPALM
Appels
« PALiers »
pour Monter
Adr. 03
Bât. 4 à 7



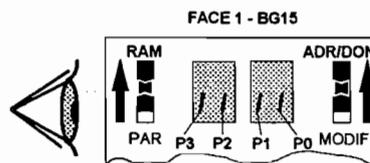
&
Adr. 04
Bât. 0 à 3



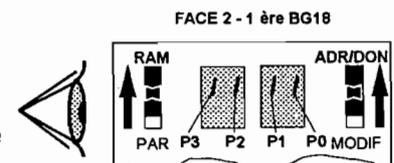
&
Adr. 04
Bât. 4 à 7



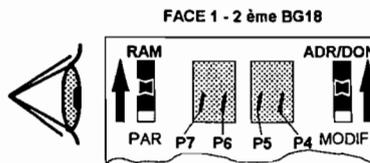
Px - APPALD
Appels
« PALiers »
pour Descendre
Adr. 06
Bât. 0 à 3



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



&
Adr. 07
Bât. 0 à 3



&
Adr. 07
Bât. 4 à 7

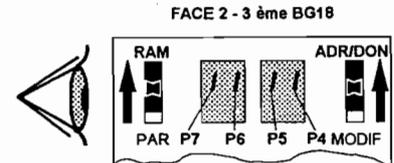
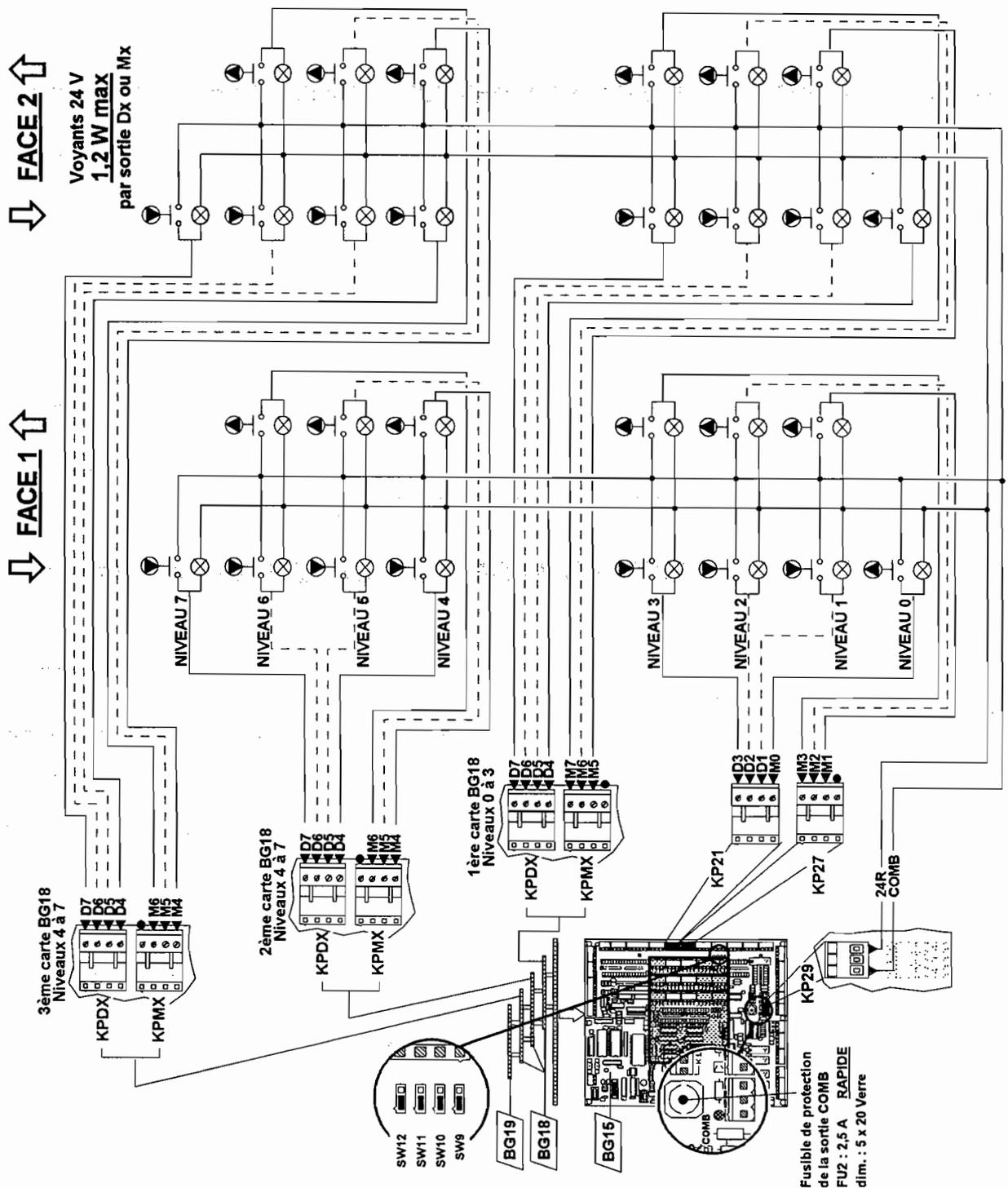


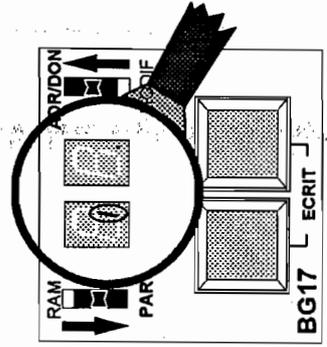
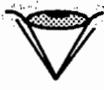
Figure 11 Visualisation des signaux d'appel

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
REPétiteur au
niveau xx
Adr. 28 à 37

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

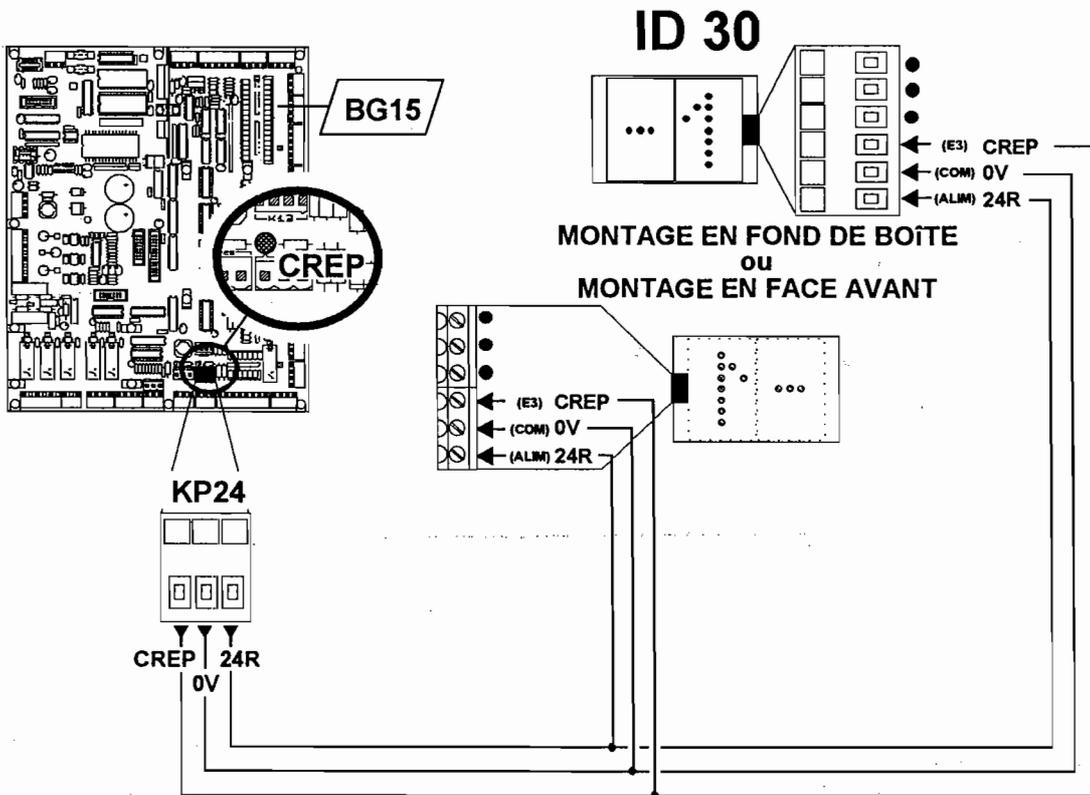
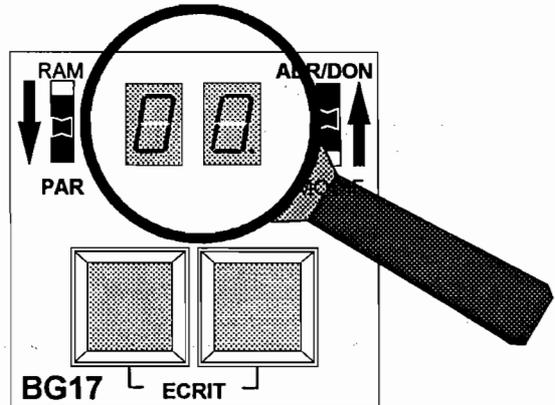
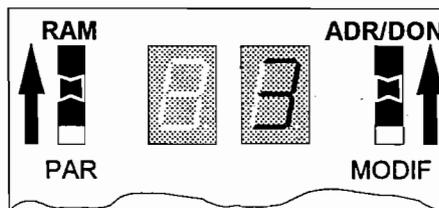


Figure 13 Connexion du répéteur de position au(x) palier(s) modèle ID 30

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.

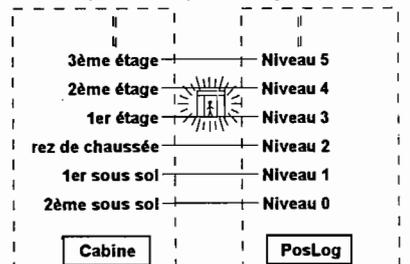
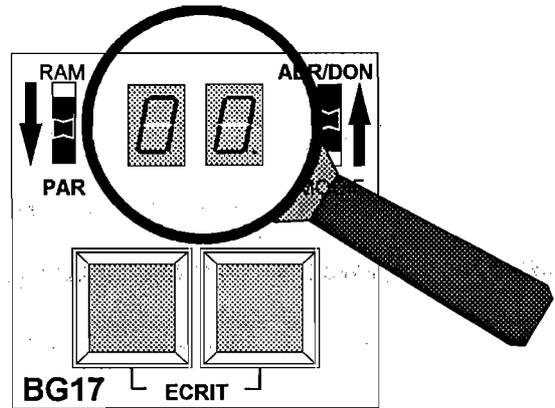


Figure 14 Visualisation de la « Position logique »

II.4.10) RÉPÉTITEUR DE POSITION AU(X) PALIER(S) 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

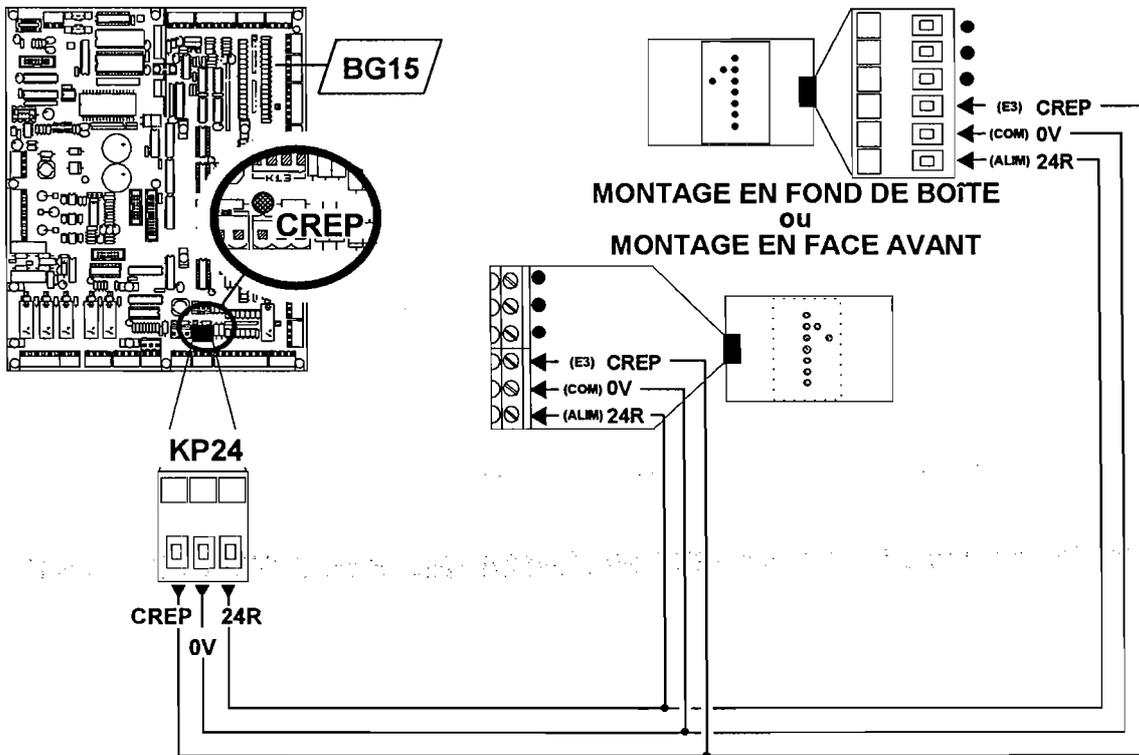
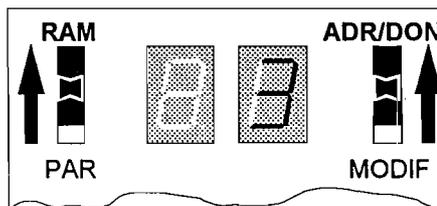


Figure 15 Connexion du répéteur de position au(x) palier(s) modèle ID 50 1 DIGIT

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.

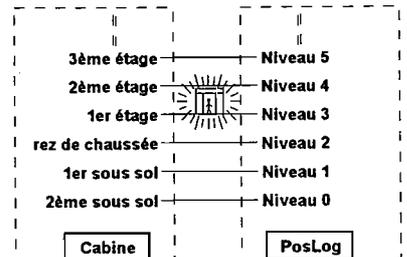
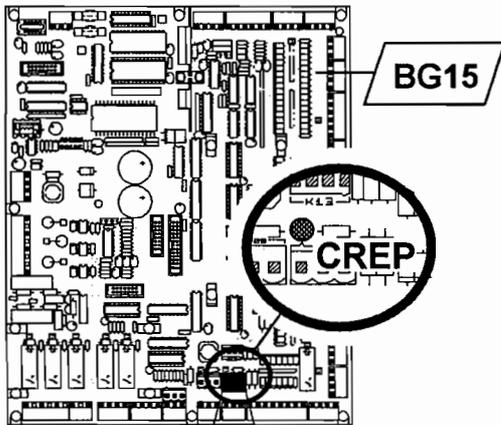
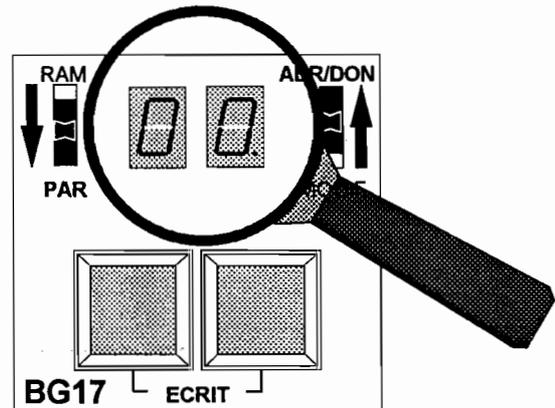


Figure 16 Visualisation de la « Position logique »

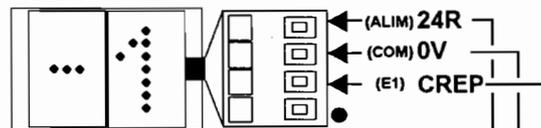
II.4.11) RÉPÉTITEUR DE POSITION AU(X) PALIER(S) MODÈLE ID 50

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



MONTAGE EN FOND DE BOÎTE

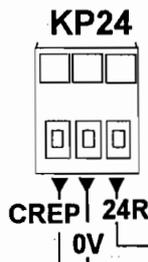
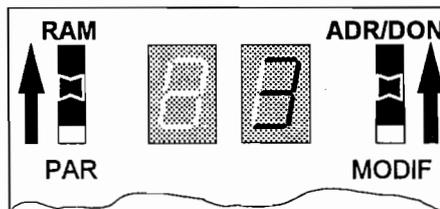


Figure 17 Connexion du répéteur de position au(x) palier(s) modèle ID 50 2 DIGITS

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.

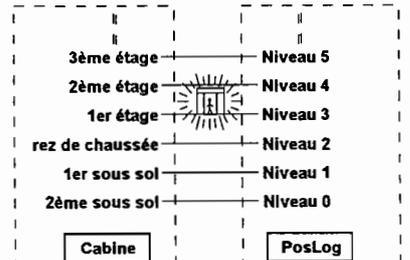


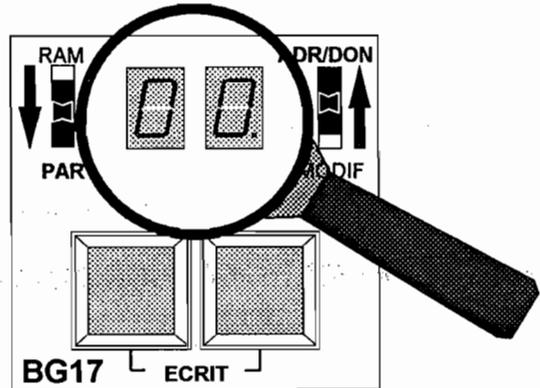
Figure 18 Visualisation de la « Position logique »

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

REPTxx 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

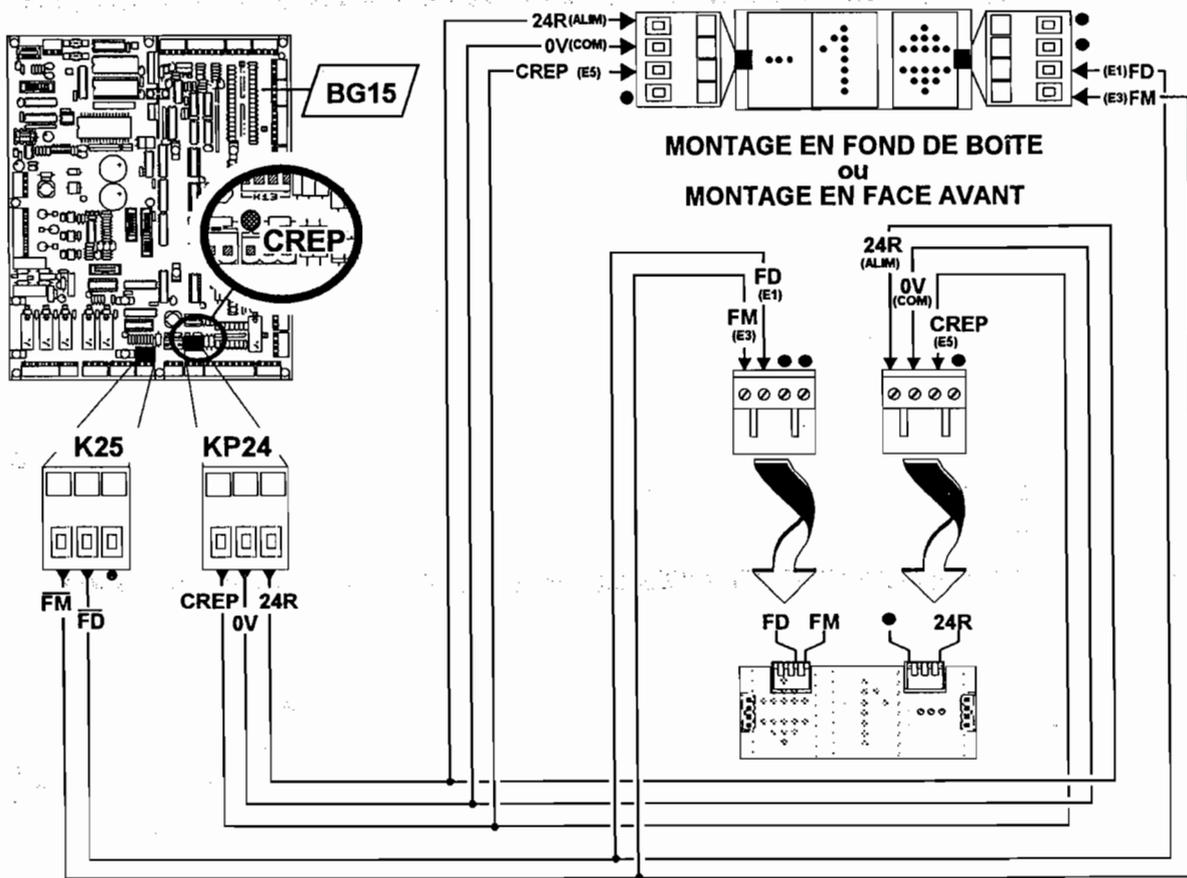
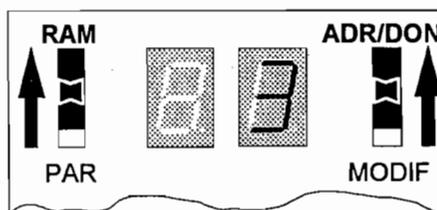


Figure 19 Connexion du répéteur de position au(x) palier(s) modèle IDFL 30/50

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.

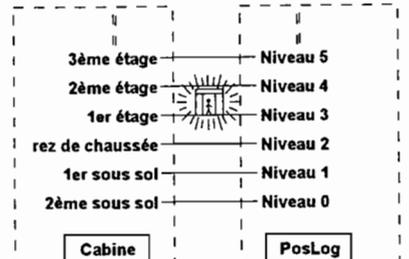


Figure 20 Visualisation de la « Position logique »

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

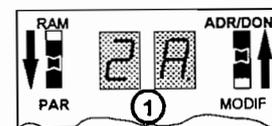
Caractère à afficher sur l'indicateur	Code de programmation associé
13	0d
14	0E
15	0F
16	10
17	11
18	12
19	13
-0	14
-1	15
-2	16
-3	17
-4	18
-5	19

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

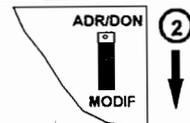
Exemple : CONFIGURATION D'UNE INSTALLATION 8 NIVEAUX DONT 2 SOUS-SOL.

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).

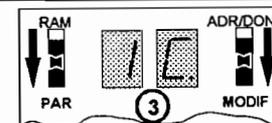
- ❶ Sélectionner l'adresse 2A correspondant au niveau 2 à l'aide des boutons poussoirs



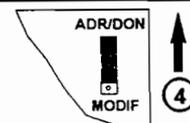
- ❷ 1 seconde après, une valeur s'affiche, si cette valeur vous convient (à savoir dans notre exemple 1C) ne changer rien sinon basculer l'interrupteur ADR/DON - MODIF sur MODIF



- 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.



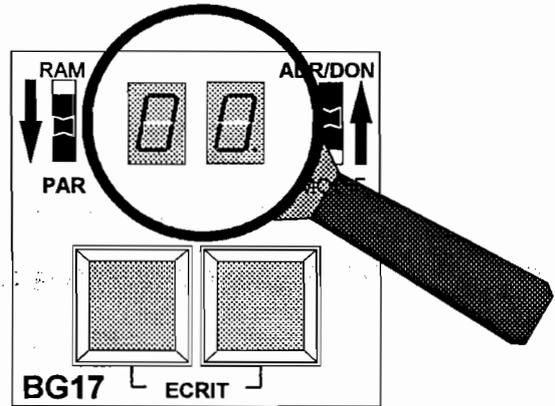
- ❹ Rebasculer l'interrupteur ADR/DON - MODIF sur ADR/DON. La nouvelle donnée est mémorisée.



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

REPTxx
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

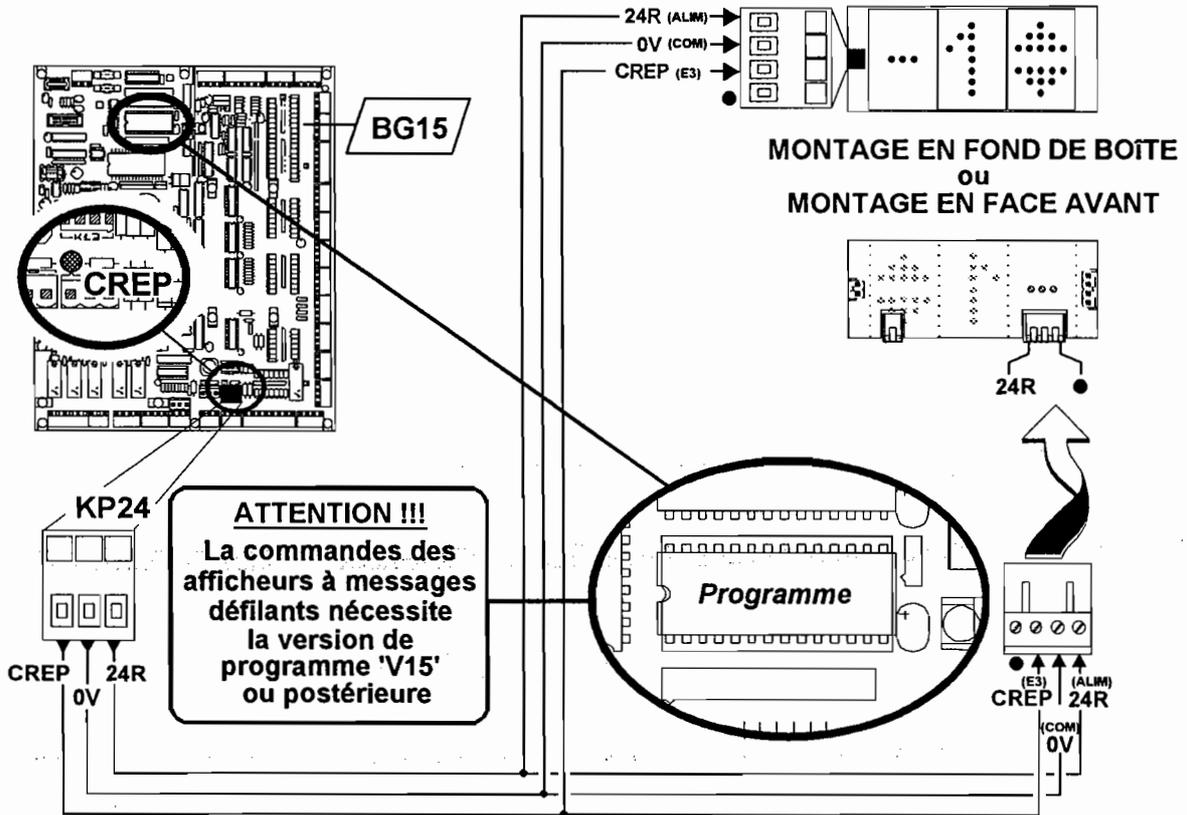
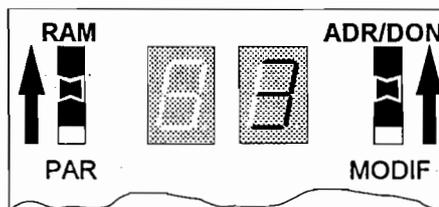


Figure 21 Connexion du répéteur de position au(x) palier(s) modèle IDFL 30/50 MD

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.

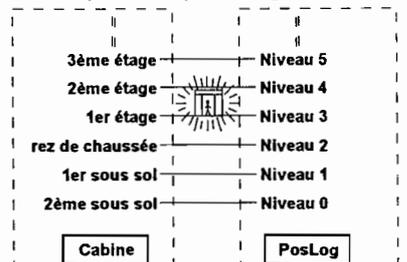


Figure 22 Visualisation de la « Position logique »

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

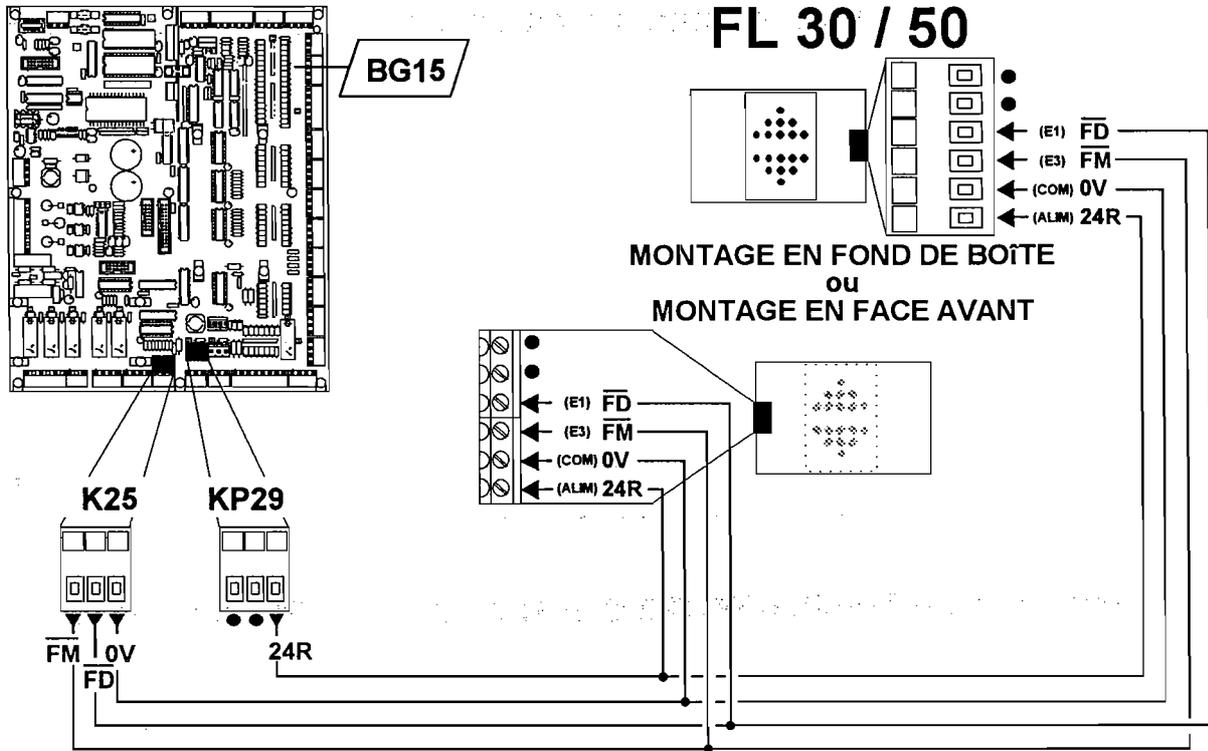
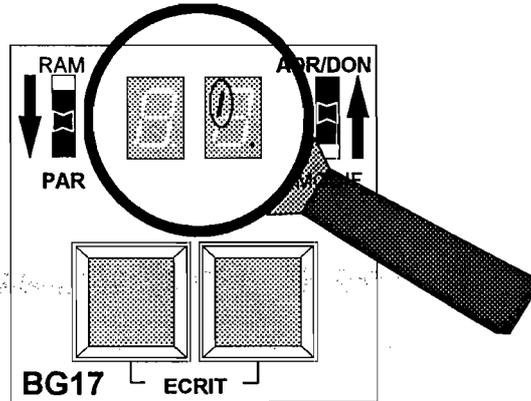


Figure 23 Connexion des flèches de sens aux paliers modèle FL30 / 50

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

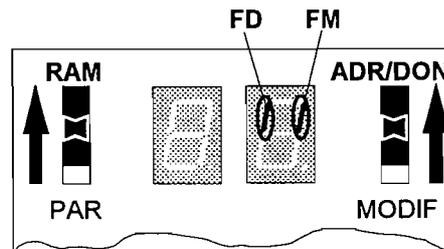
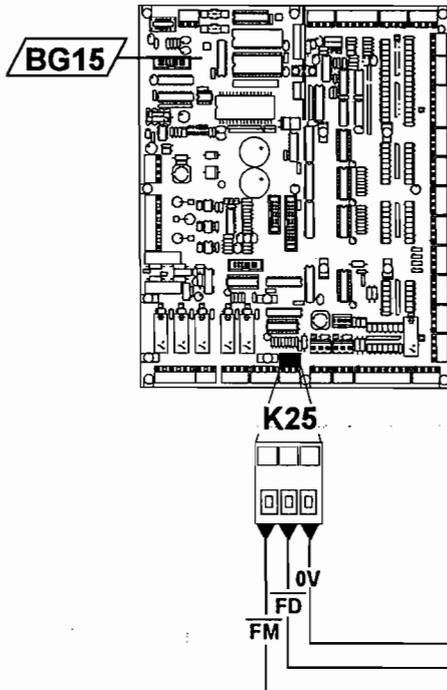
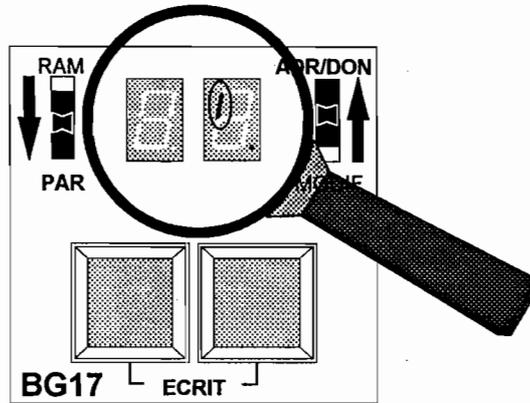


Figure 24 Visualisation de l'état des flèches de sens aux paliers modèle FL30 / 50

**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

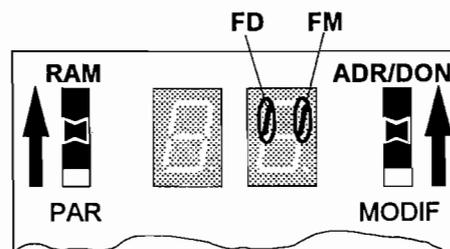
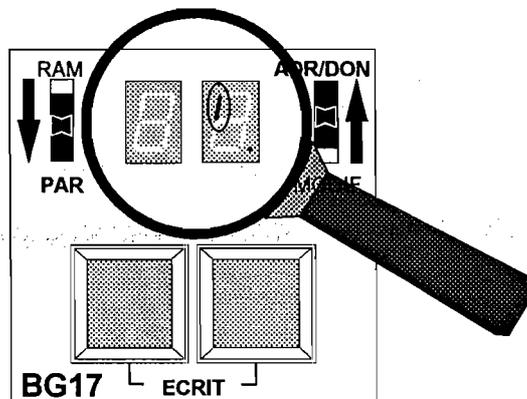
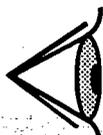


Figure 26 Visualisation de l'état des flèches de sens aux paliers - Puissance inférieure 1,2 W

**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 ?**

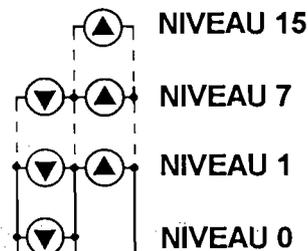
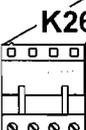
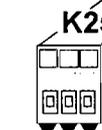
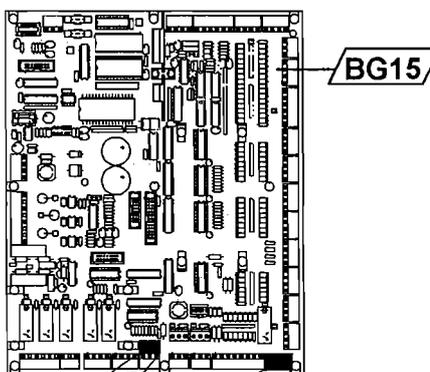
Adr. 08
 Bât. 5



**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**

P217

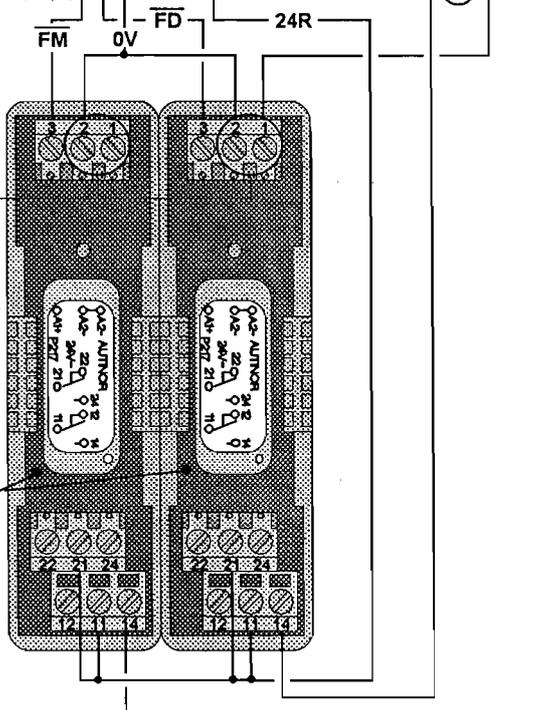


Figure 27 Connexion des flèches de sens aux paliers - Puissance supérieure 1,2 W

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

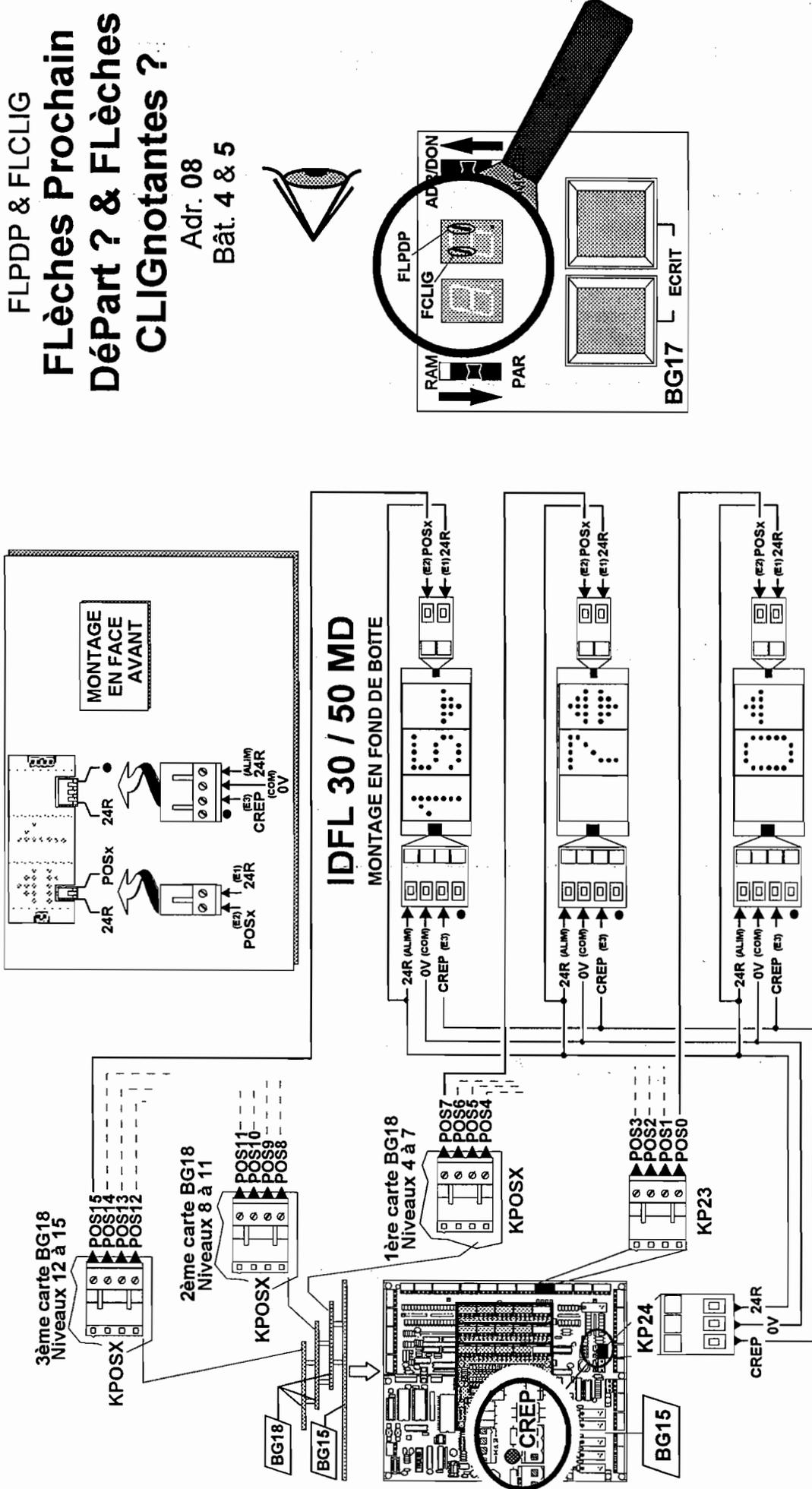
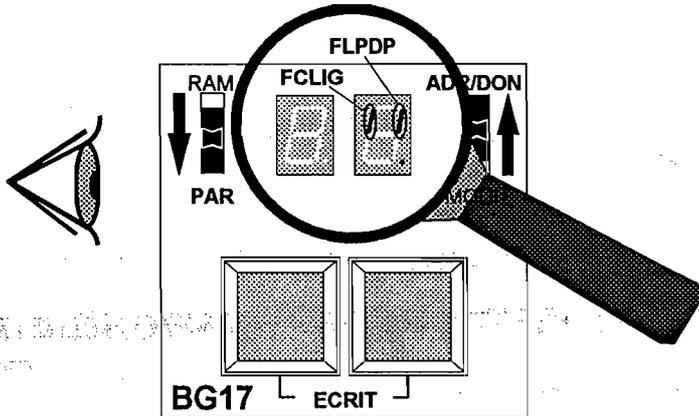


Figure 28 Connexion des flèches prochain départ avec afficheur à messages défilants aux paliers

II.4.19) 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 ...)

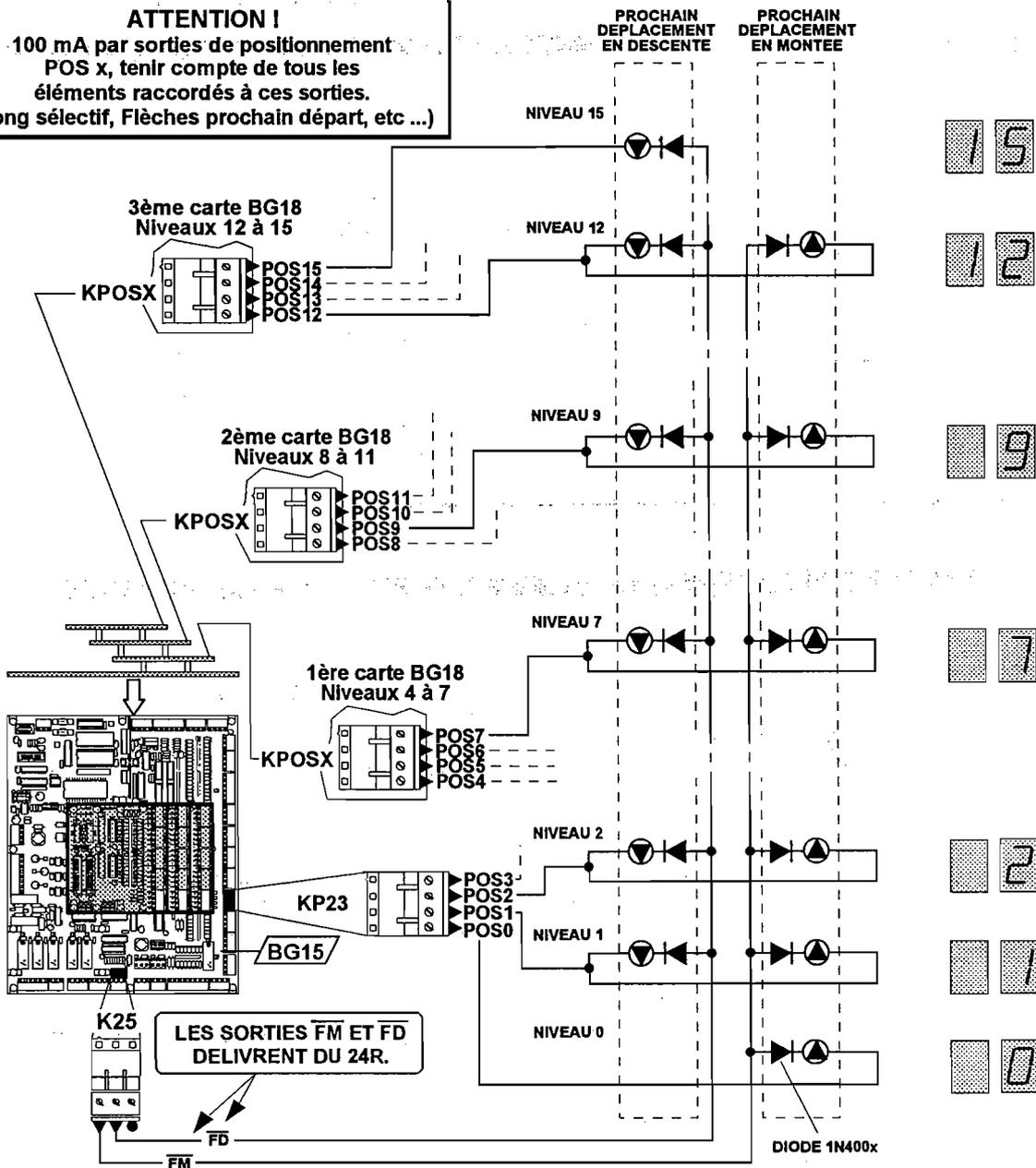


Figure 28a Connexion des flèches prochain départ aux paliers

FLÈCHES PROCHAIN DÉPART (3/3)

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

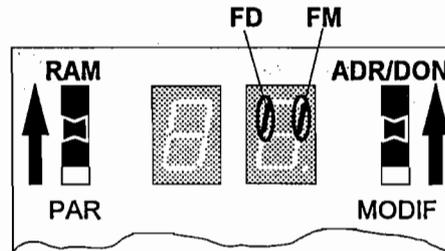


Figure 29 Visualisation de l'état des flèches de sens aux paliers

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

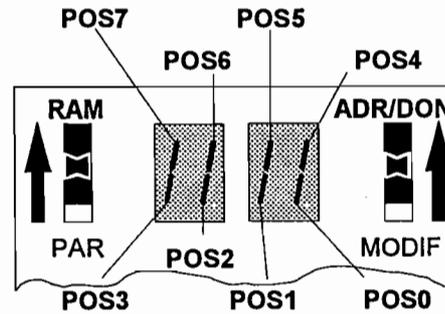


Figure 30 Visualisation de l'état des sorties de positionnement niveaux 0 à 7

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

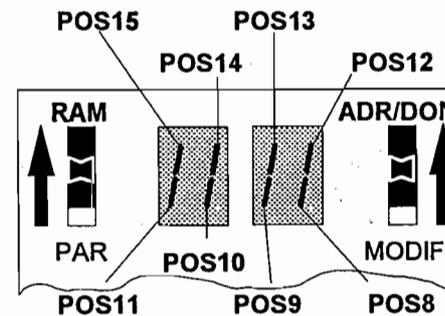
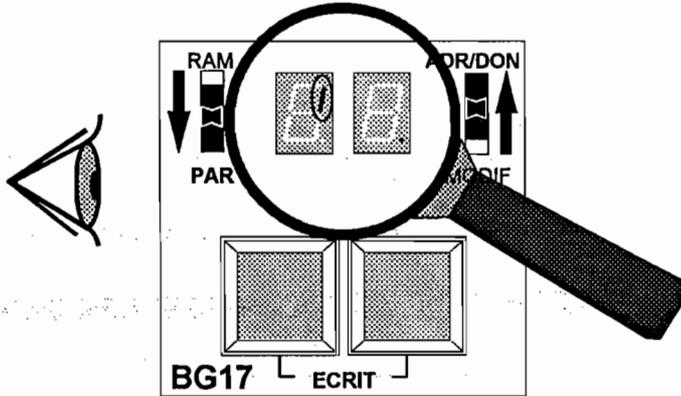


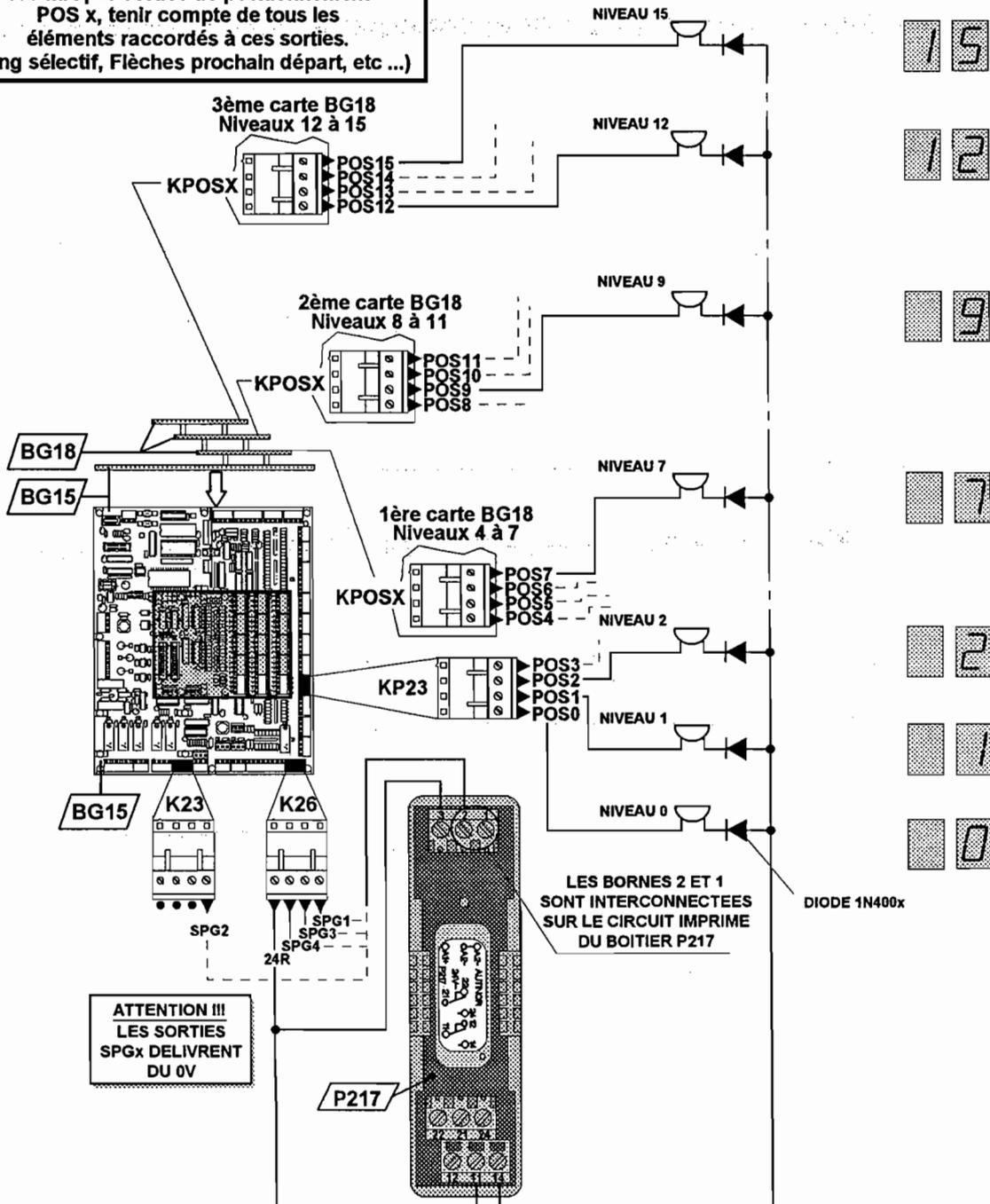
Figure 31 Visualisation de l'état des sorties de positionnement niveaux 8 à 15

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 ...)



ATTENTION !!!
 LES SORTIES
 SPGx DELIVRENT
 DU 0V

Figure 32 Signalisation par « gong » sélectif aux paliers

GONG SÉLECTIF AUX PALIERS (2/2)

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

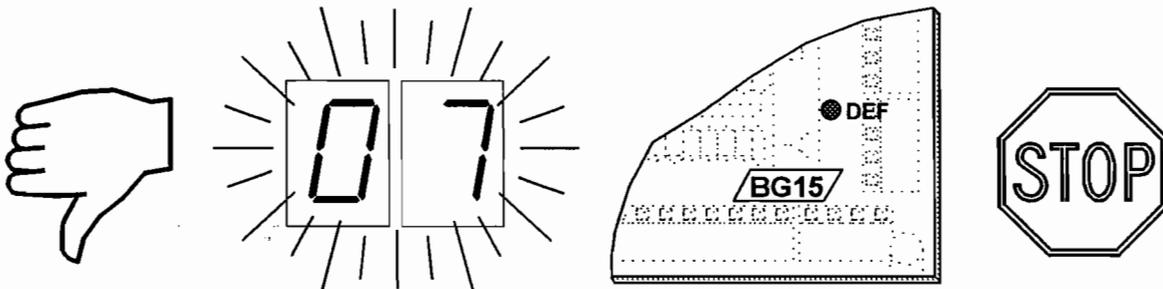
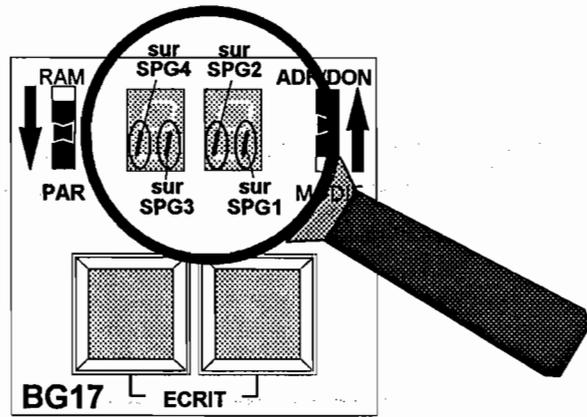


Figure 33 Conséquences d'une erreur de paramétrage des sorties SPG1, SPG2, SPG3 et SPG4 (plusieurs fonctions à la même sortie physique)

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

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

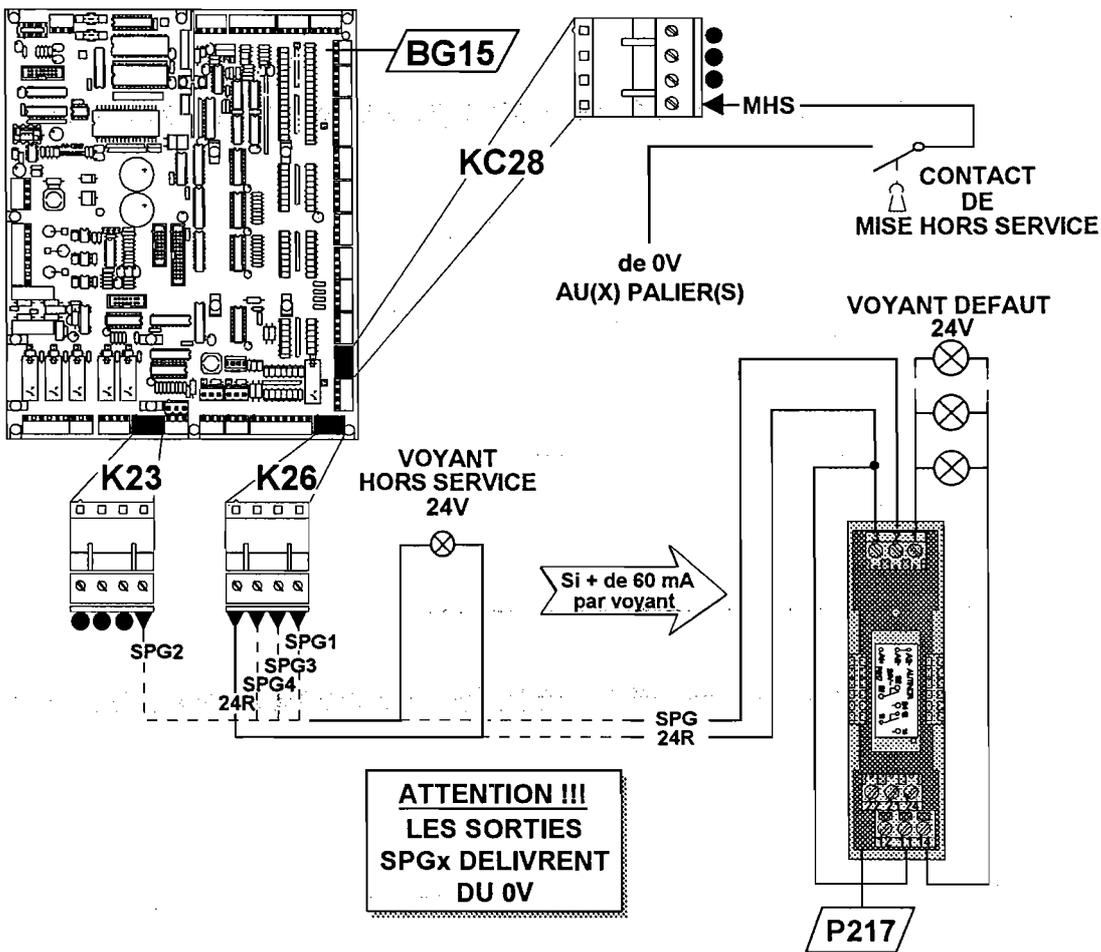
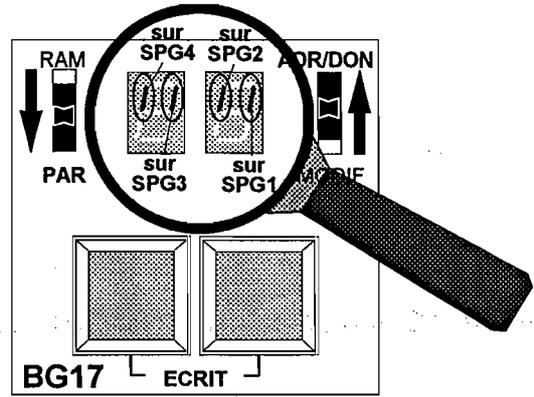


Figure 34 Connexion du contact et du voyant de « Mise hors service »

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

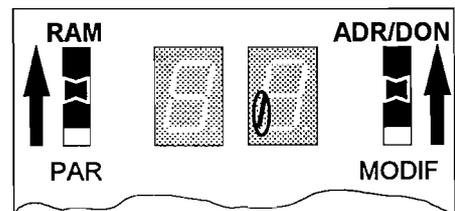


Figure 35 Visualisation de l'état du voyant hors service

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

NIVMHS
NIVEau de Mise
Hors Service
 Adr. 43

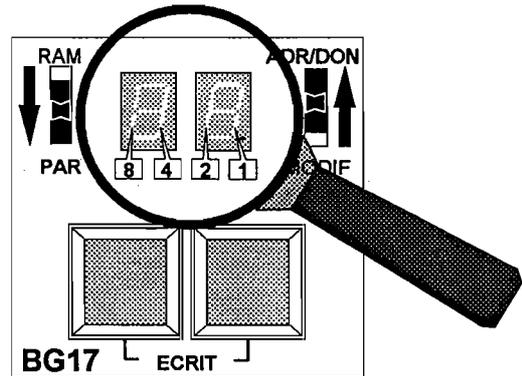


Figure 36 Choix du niveau de mise hors service (en mode hexadécimal)

MHS
Mise hors service
 Adr. 0E
 Bât. 1

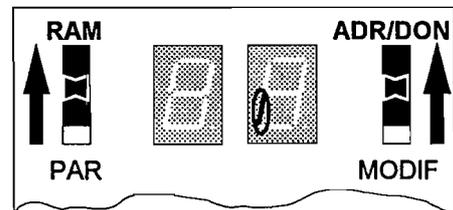


Figure 37 Visualisation de l'état du contact de mise hors service

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

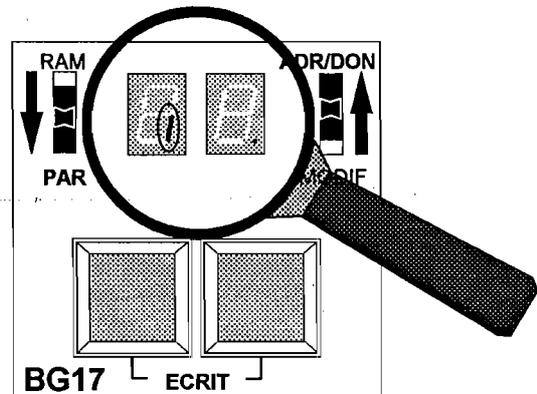
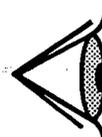


Figure 38 Choix de la mise hors service portes fermées

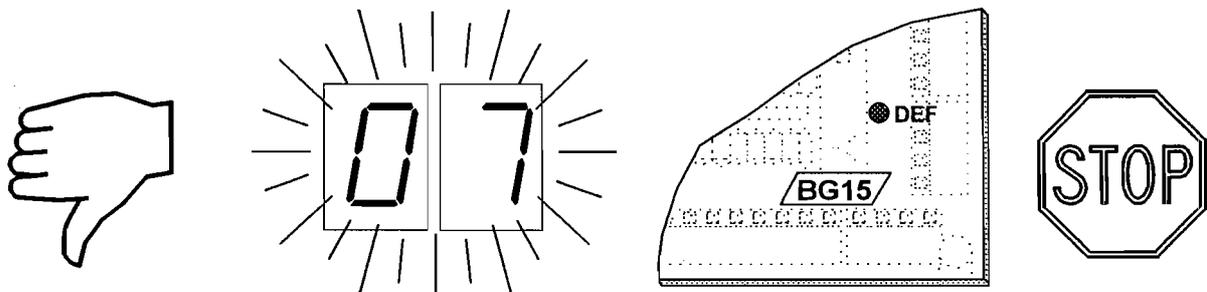


Figure 39 Conséquences d'une erreur de paramétrage des sorties SPG1, SPG2, SPG3 et SPG4 (plusieurs fonctions à la même sortie physique)

II.4.22) VOYANTS « OCCUPÉ » AUX PALIERS

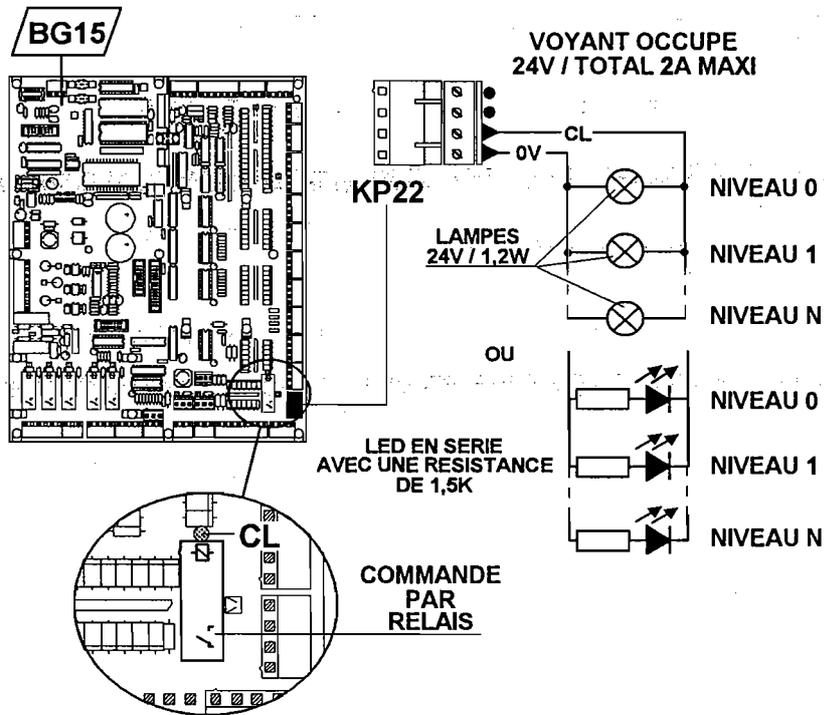


Figure 40 Connexion des voyants « Occupé » aux paliers

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

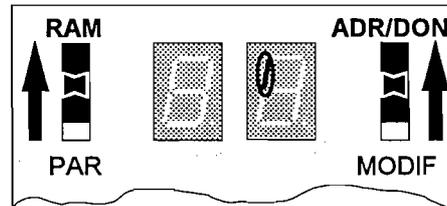


Figure 41 Visualisation de l'état des voyants « Occupé »

II.4.23) INTERPHONIE

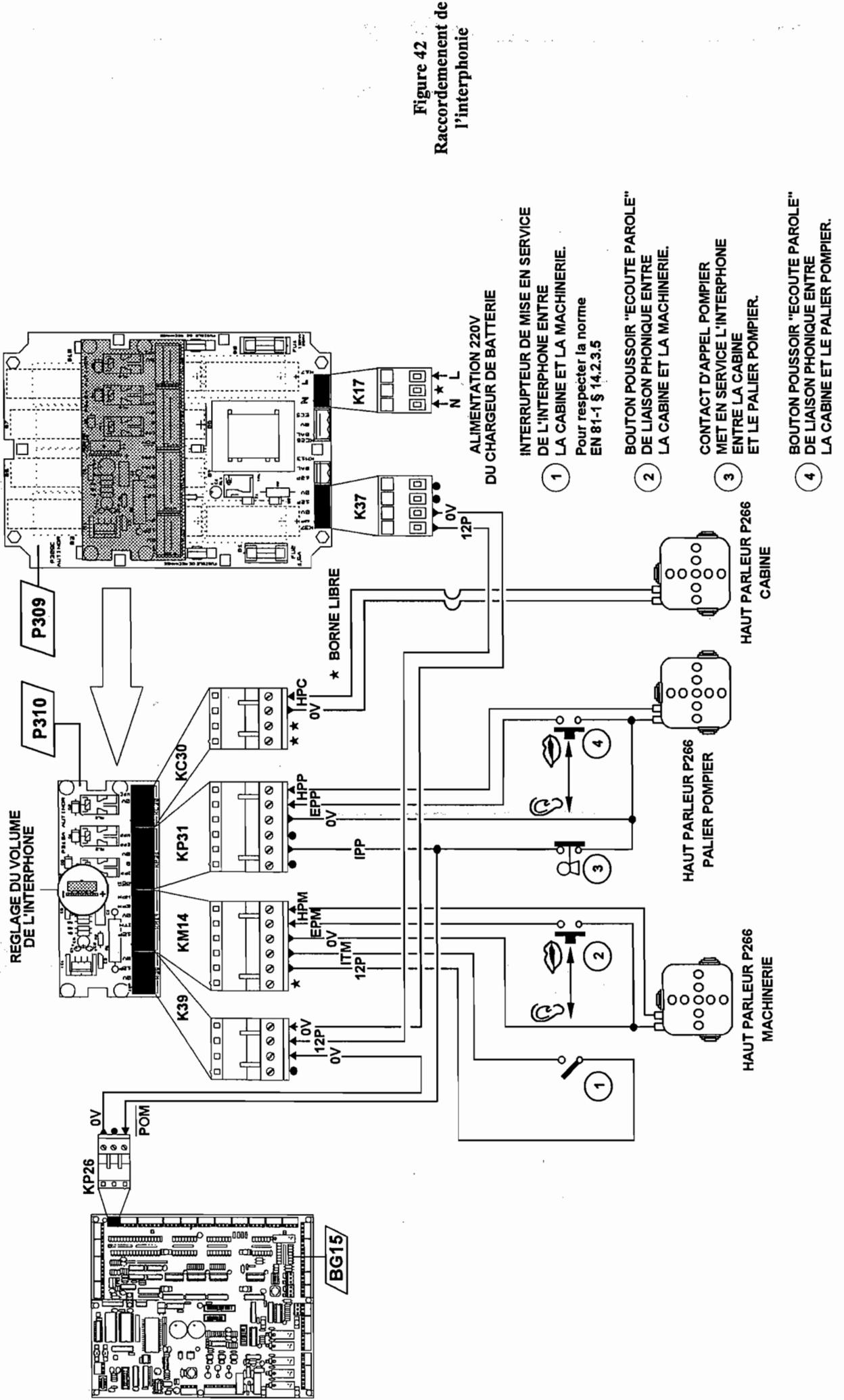


Figure 42
Raccordement de l'interphonie

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 LIAISON PHONIQUE ENTRE LA CABINE ET LA MACHINERIE.

3 CONTACT D'APPEL POMPIER MET EN SERVICE L'INTERPHONE ENTRE LA CABINE ET LE PALIER POMPIER.

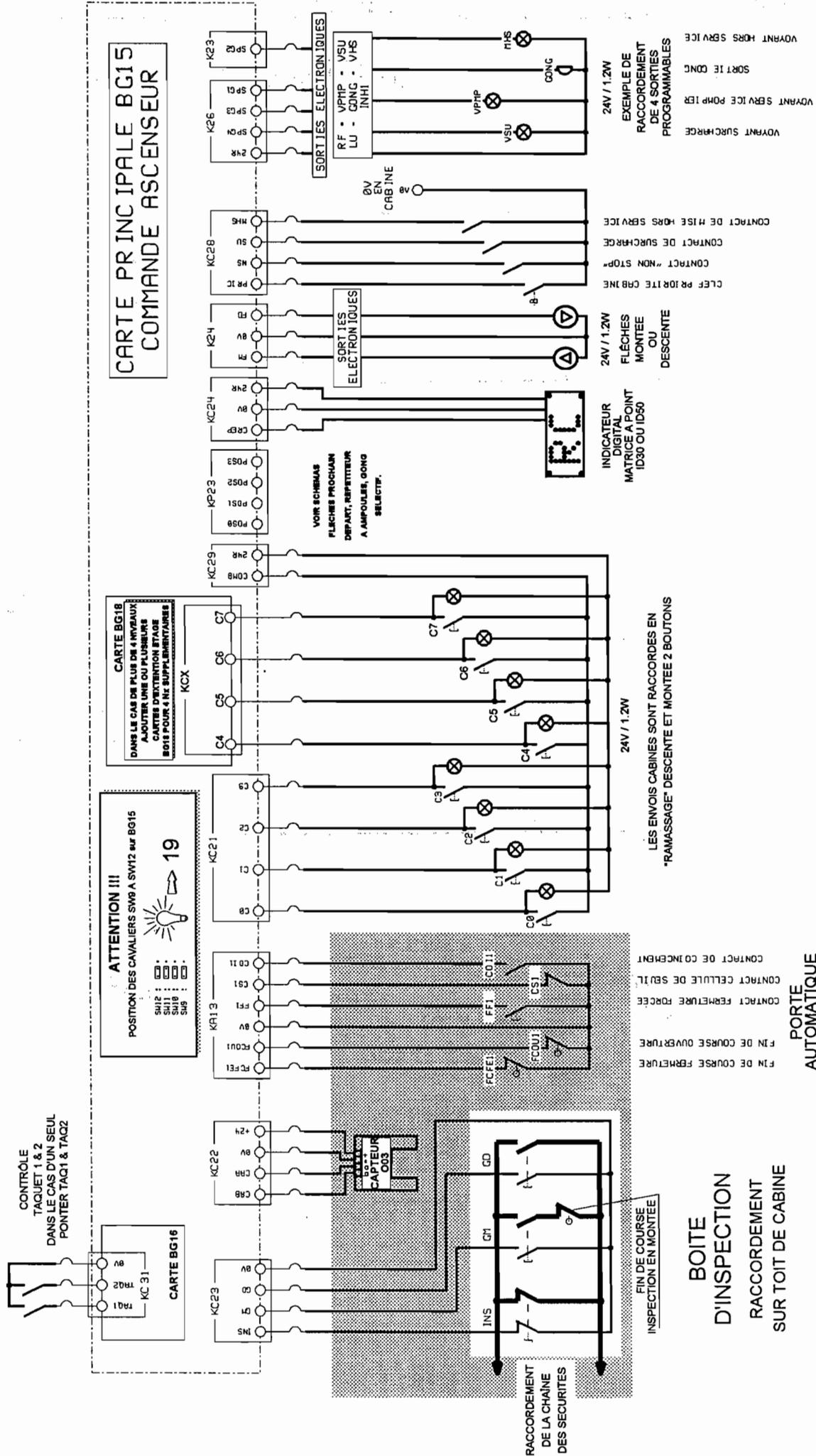
4 BOUTON POUSSOIR "ECOUTE PAROLE" DE LIAISON PHONIQUE ENTRE LA CABINE ET LE PALIER POMPIER.

[The body of the page contains extremely faint and illegible text, likely bleed-through from the reverse side of the document. The text is too light to transcribe accurately.]

Chapitre II.5) INSTALLATION & RACCORDEMENTS EN CABINE

II.5.1) Schémas blocs des raccordements cabine	116
II.5.2) Boutons d'envoi pour manoeuvre à blocage et collective 1 bouton de 2 à 8 niveaux ..	118
II.5.3) Boutons d'envoi pour manoeuvre 1 ou 2 boutons de 2 à 16 niveaux.....	120
II.5.4) Boutons d'envoi pour double service sélectif	122
II.5.5) Le dispositif de comptage à bande (O03)	124
II.5.6) Bouton d'alarme	126
II.5.7) Dispositif anti-dérive à taquets	127
II.5.8) Pontage des sécurités de portes (N62)	130
II.5.9) Bouton d'arrêt	131
II.5.10) Gong en cabine	132
II.5.11) Came mobile de déverrouillage à tension continue	134
II.5.12) Raccordement de l'opérateur de porte N°1 à moteur triphasé	135
II.5.13) Raccordement de l'opérateur de porte N°2 à moteur triphasé	136
II.5.14) Opérateur de porte automatique de cabine commandé par la came	137
II.5.15) Raccordement de l'onduleur de porte type OP06	138
II.5.16) Raccordement de l'onduleur de porte type OP11	139
II.5.17) Répétiteur de position (ID30)	140
II.5.18) Répétiteur de position (ID50-1)	141
II.5.19) Répétiteur de position (ID50)	142
II.5.20) Répétiteur de position et flèches (IDFL 30/50)	143
II.5.21) Feuille de programmation standard	144
II.5.22) Répétiteur de position et flèches à messages défilants (IDFL 30/50 MD)	145
II.5.23) Feuille de programmation des afficheurs à messages défilants	146
II.5.24) Flèches de sens (FL 30/50)	147
II.5.25) Flèches de sens avec ampoules (puissance < 1,2 Watt)	148
II.5.26) Flèches de sens avec ampoules (puissance > 1,2 Watt)	149
II.5.27) Manoeuvre d'inspection	150
II.5.28) Inspection en grande vitesse (IGV)	152
II.5.29) Pleine charge (NS « Non Stop »)	153
II.5.30) Surcharge de la cabine (Sortie programmable)	154
II.5.31) Réservation de la cabine (PRIC)	156
II.5.32) Voyant pompier (Sortie programmable)	157
II.5.33) Lumière automatique temporisée (Sortie programmable)	158
II.5.34) Interphonie cabine	160

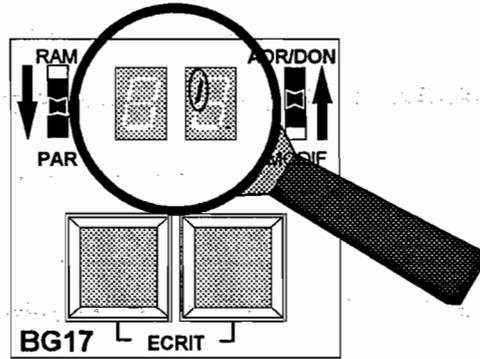
SCHÉMAS BLOCS DES RACCORDEMENTS CABINES EN MANOEUVRE : BLOCAGE AU DELÀ DE 8 NIVEAUX OU COLLECTIVE 1 OU 2 BOUTONS / PALIER DE 2 À 16 NIVEAUX



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

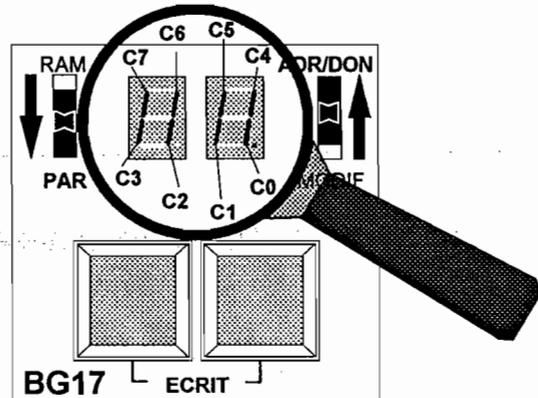
Base 8N
BASE 8 Niveaux
 Adr. 5C
 Bât. 5



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

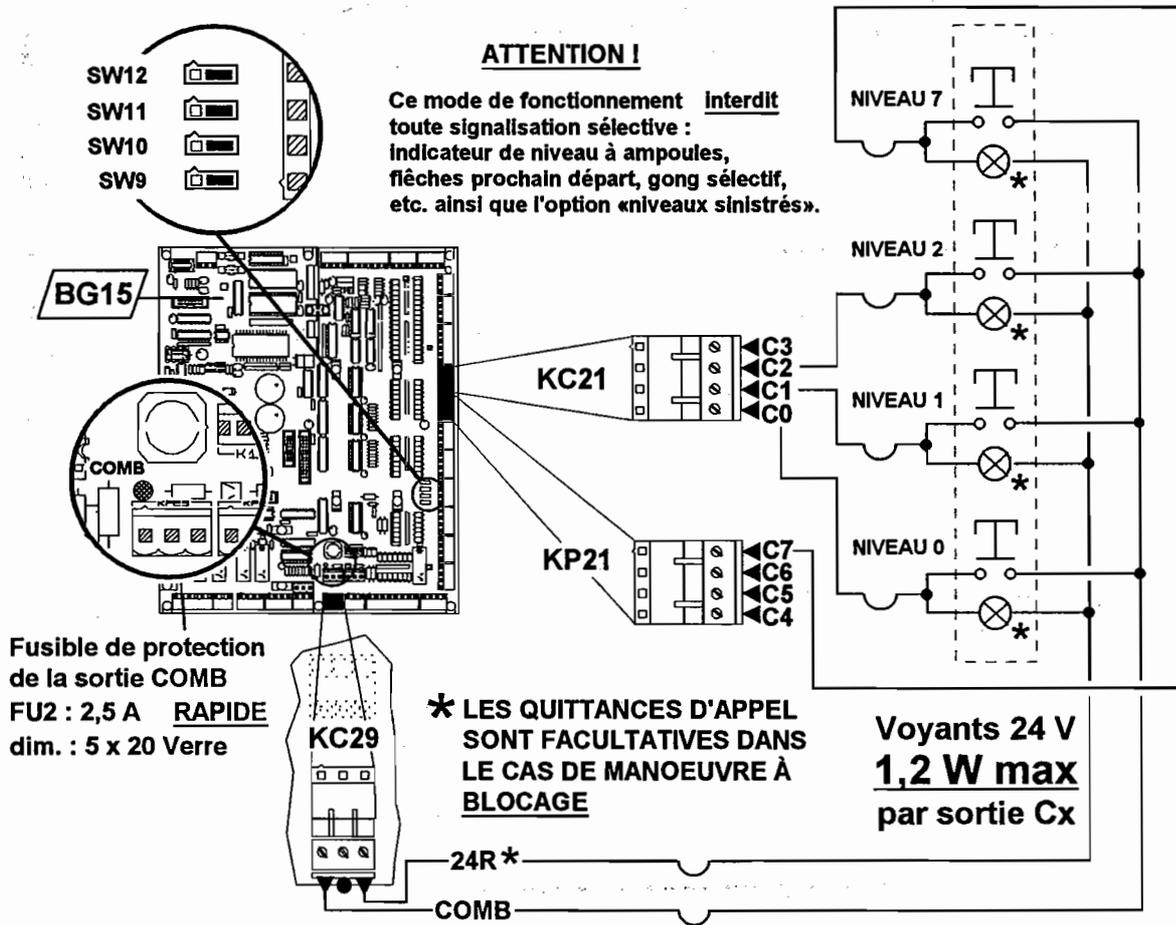


Figure 1 Connexion des boutons d'envoi « cabine »

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

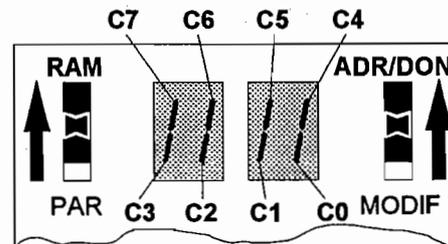
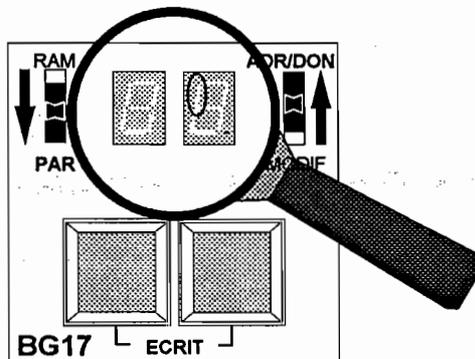


Figure 2 Visualisation de l'état des boutons d'envoi « cabine »

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

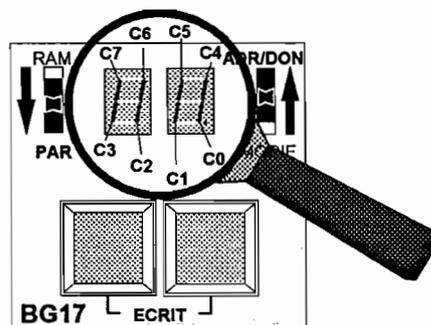
Base 8N
BASE 8 Niveaux
Adr. 5C
Bât. 5



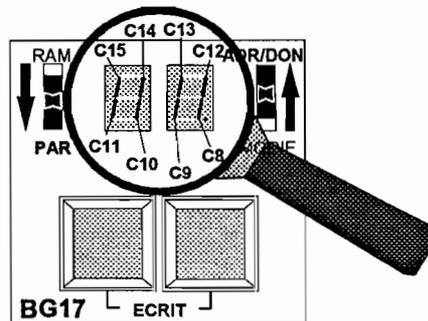
Pour les masques :

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)

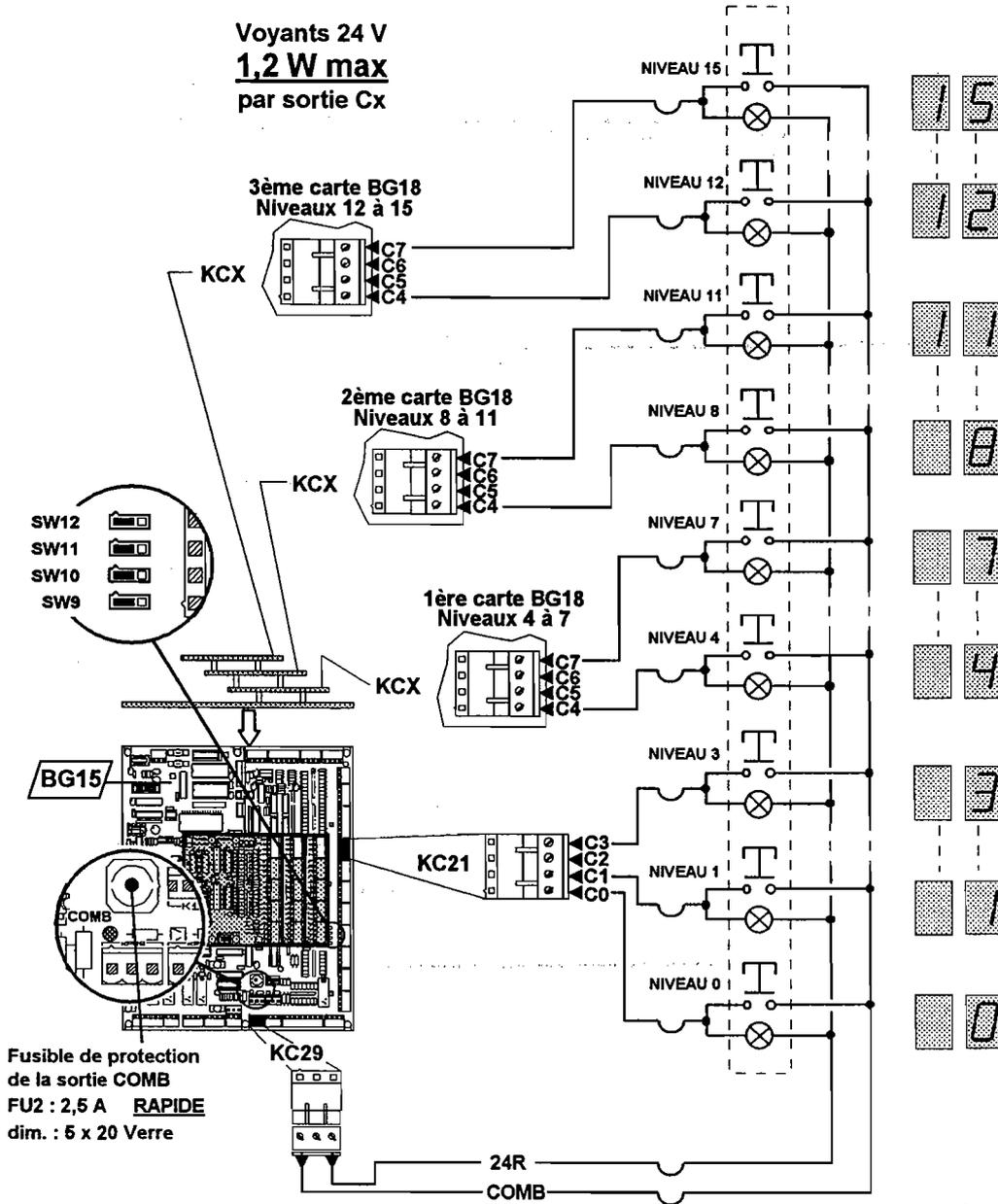


Figure 3 Connexion des boutons d'envoi « cabine »

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



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

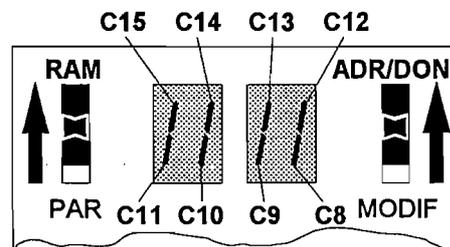
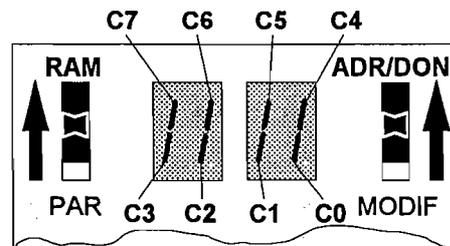


Figure 4 Visualisation de l'état des boutons d'envoi « cabine »

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

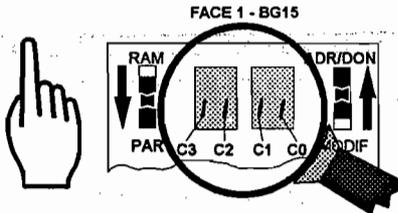
FACE DE SERVICE N°1

FACE DE SERVICE N°2

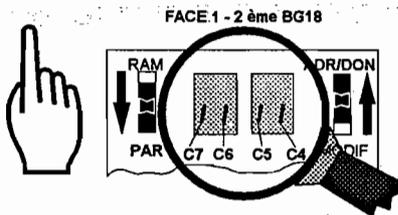
Pour les masques :

Allumer les bâtonnets correspondant aux boutons à activer.

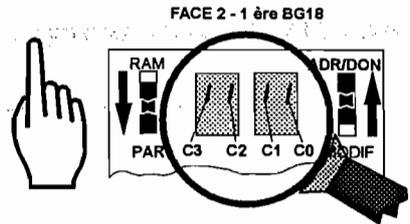
MSQCAB
MaSQue
des envois
« CABine »
Adr. 10
Bât. 0 à 3



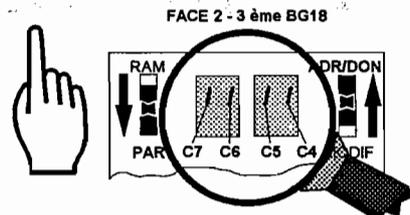
&
Adr. 11
Bât. 0 à 3



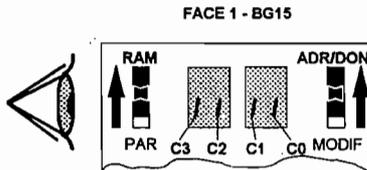
MSQCAB
MaSQue
des envois
« CABine »
Adr. 10
Bât. 4 à 7



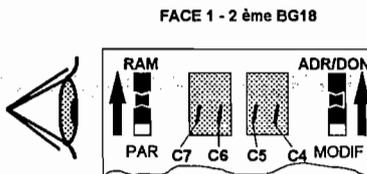
&
Adr. 11
Bât. 4 à 7



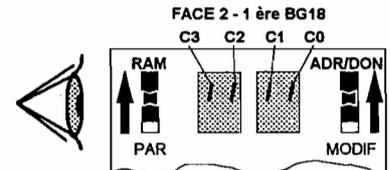
Cx - ENVCAB
ENVois
« CABine »
Adr. 00
Bât. 0 à 3



&
Adr. 01
Bât. 0 à 3



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



&
Adr. 01
Bât. 4 à 7

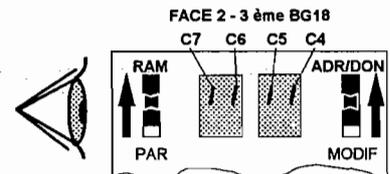


Figure 5 Visualisation des signaux d'envoi « cabine »

BOUTTONS D'ENVOI POUR DOUBLE SERVICE SÉLECTIF (2/2)

DSeVS Double Service Sélectifs ?

Adr. 02
Bât. 2

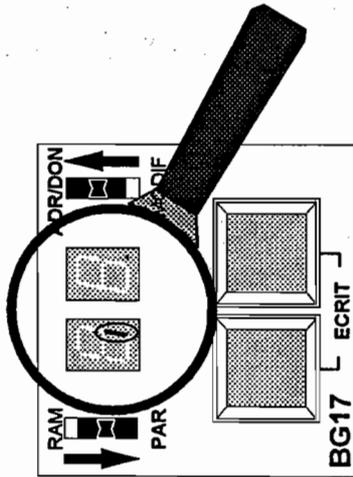
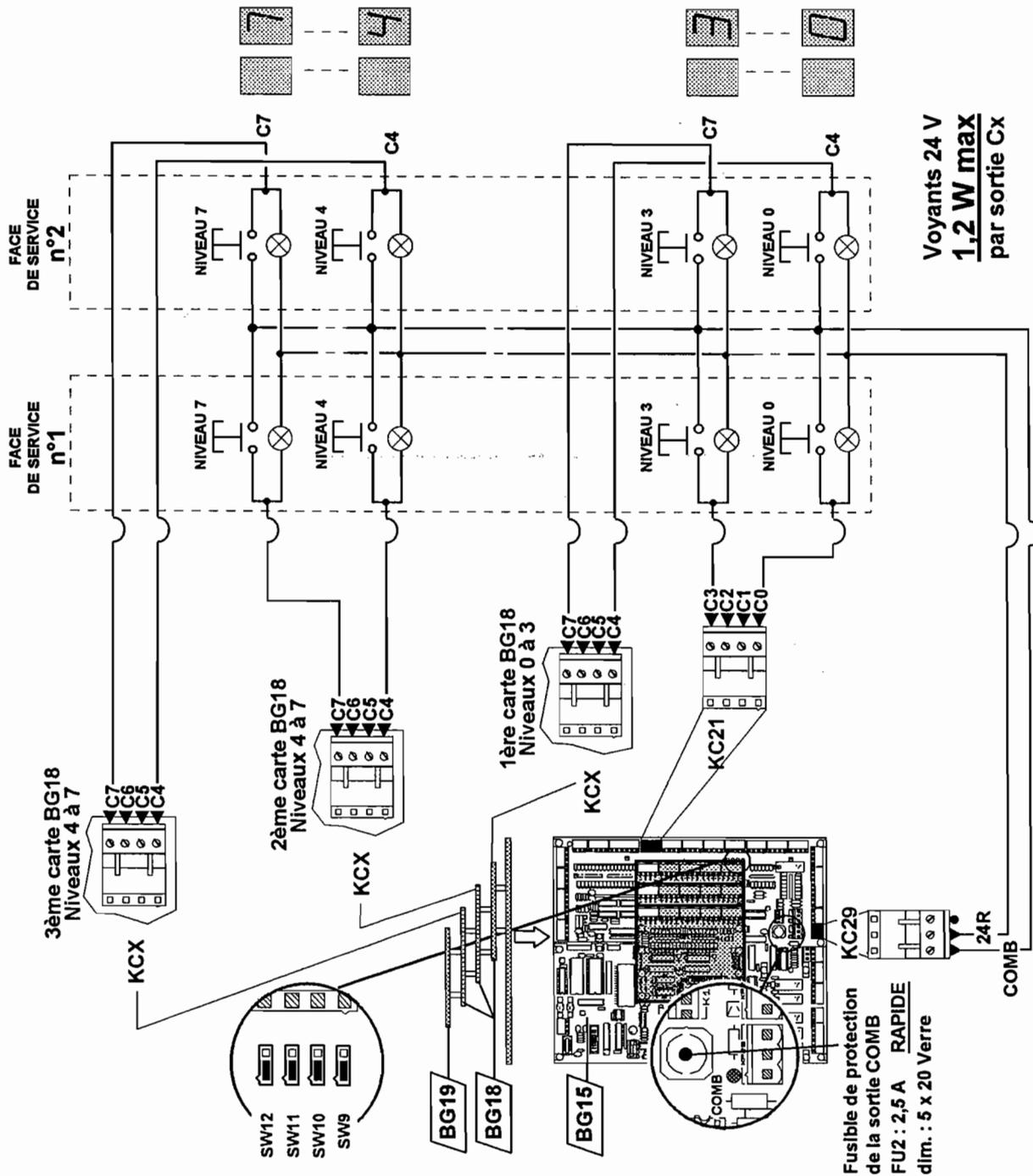
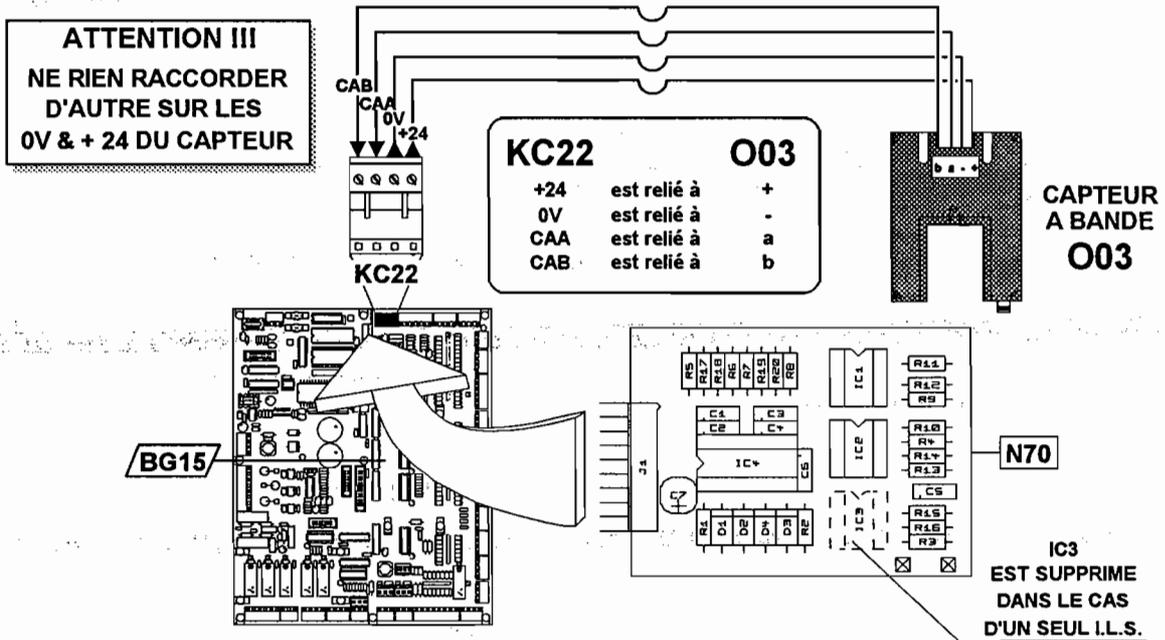


Figure 6
Connexion des boutons d'envoi
pour double service sélectif

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



II.5.5) DISPOSITIF DE COMPTAGE A BANDE (1/2)



ETAT DU FAISCEAU A CAVALIERS VERS LE HAUT
ETAT DU FAISCEAU B (POSITION 2-3)

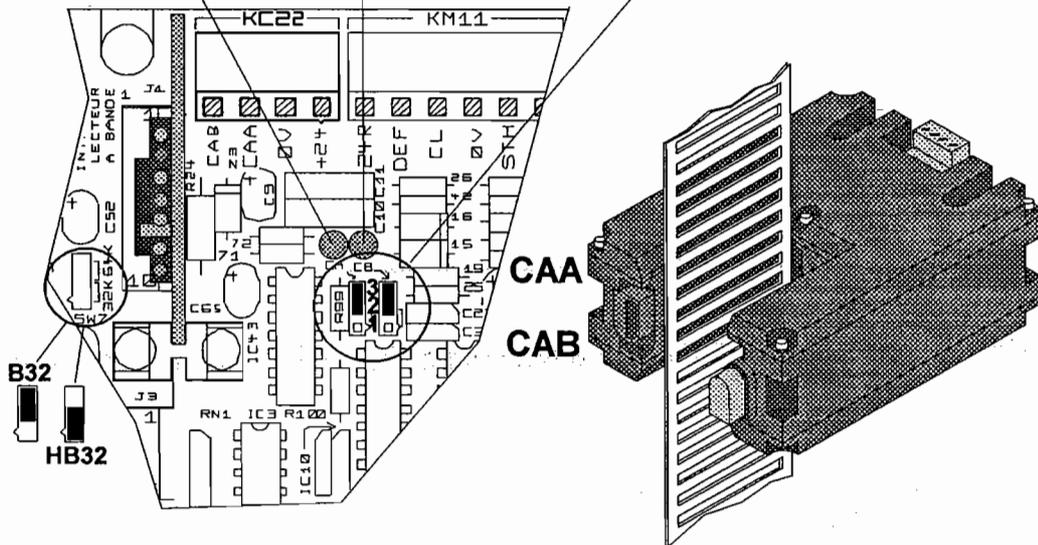


Figure 7 Connexion du capteur O03 (comptage à bande)

MINIBLOC

CA & CB
Adr. FF
Bât. 7 & 6

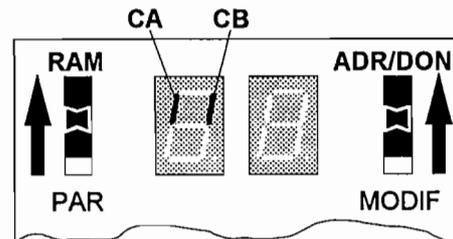


Figure 8 Visualisation de l'état des faisceaux CA & CB du capteur O03

DISPOSITIF DE COMPTAGE A BANDE (CAPTEUR O03) 2/2

CAA, CAB & EXD
Faisceau supérieur A
Faisceau inférieur B
Extrême Descente

Adr. 11
Bât. 0, 1 et 3

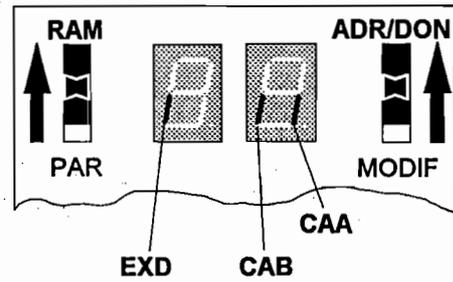


Figure 9 Visualisation de l'état des faisceaux du capteur O03 et de l'interrupteur magnétique

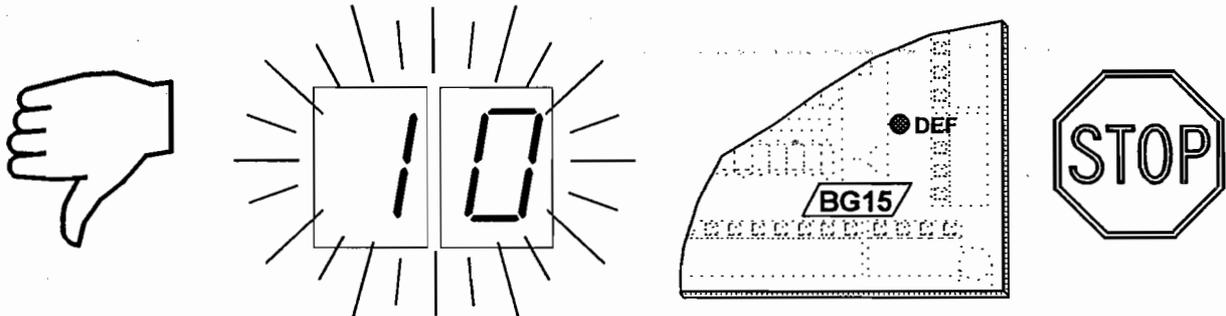


Figure 10 Conséquences d'un déplacement de la cabine inverse au sens commandé

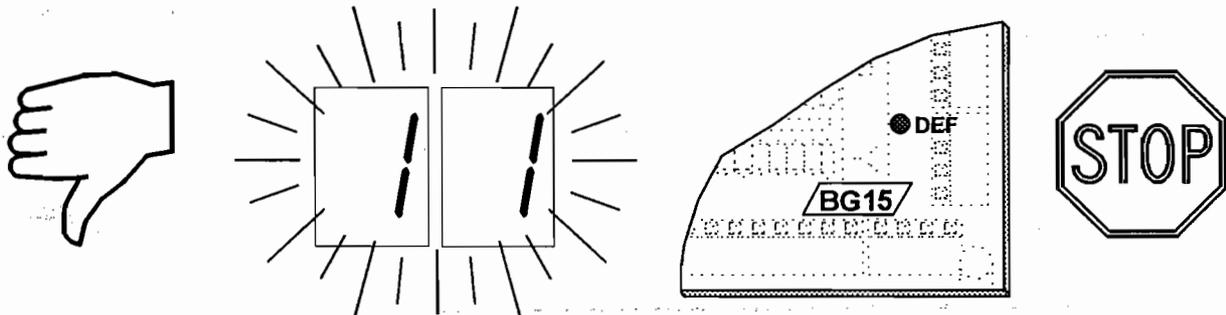


Figure 11 Conséquences d'un changement d'état simultané des signaux CA & CB

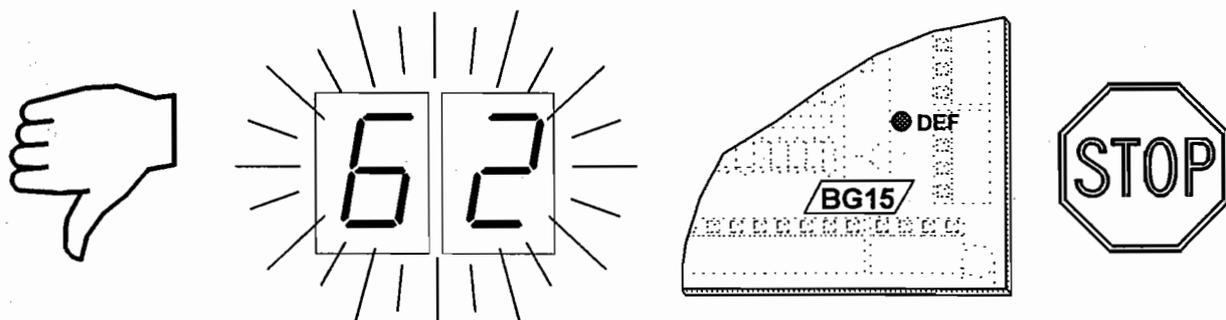


Figure 12 Conséquence d'un défaut du capteur O03

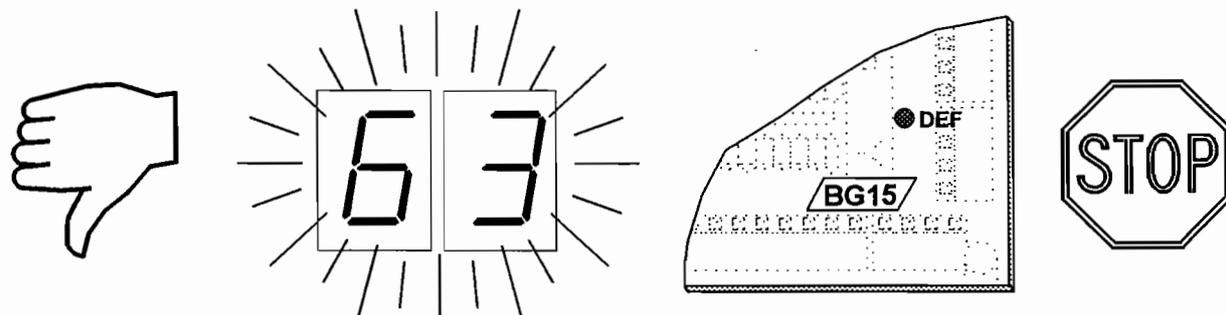


Figure 13 Conséquence d'une coupure d'alimentation du capteur O03

II.5.6) BOUTON D'ALARME EN CABINE

**CARTE
CHARGEUR
DE BATTERIES
12V - 0,5 / 1,2 Ah**

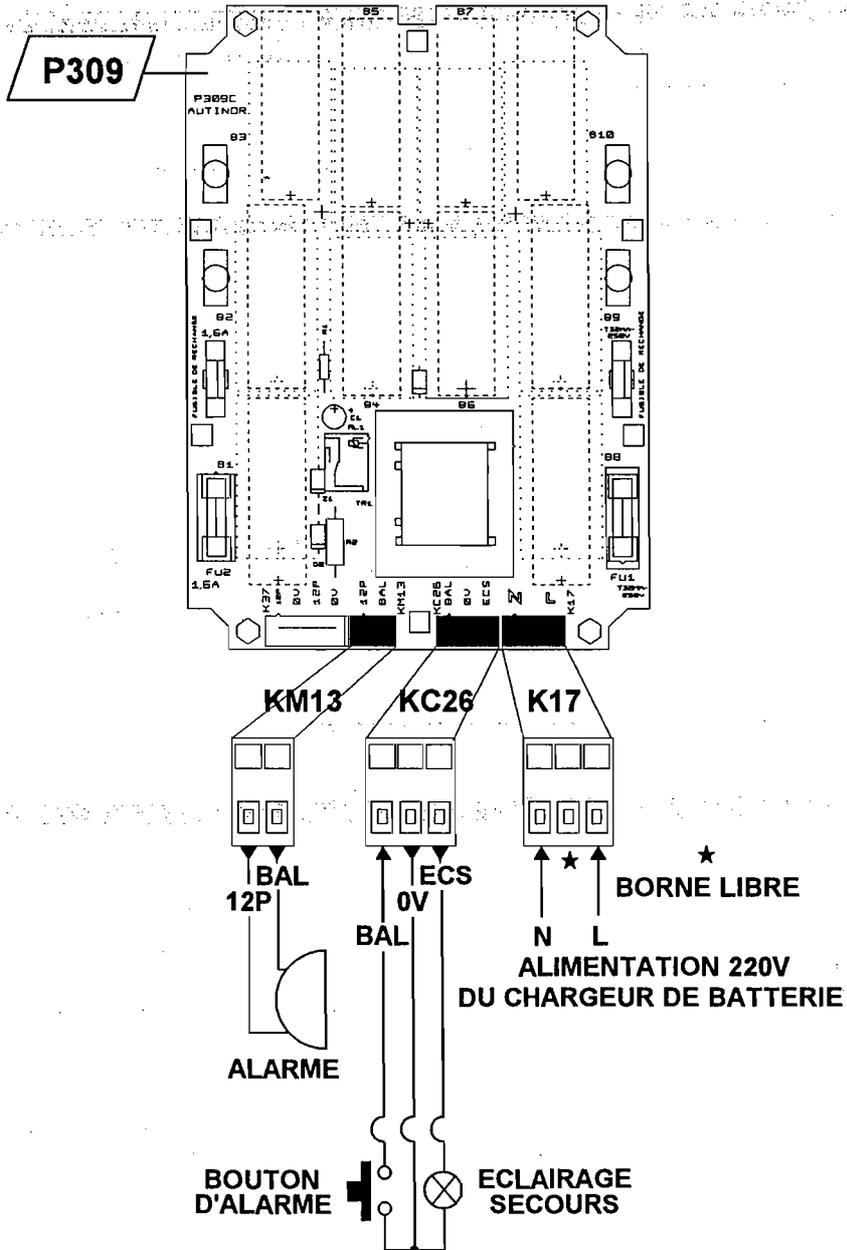


Figure 14 Raccordement du bouton d'alarme

II.5.7) DISPOSITIF ANTI-DÉRIVE À TAQUET (1/3)

**TAQUET
TAQUET ?**
Adr. 5C
Bât. 0

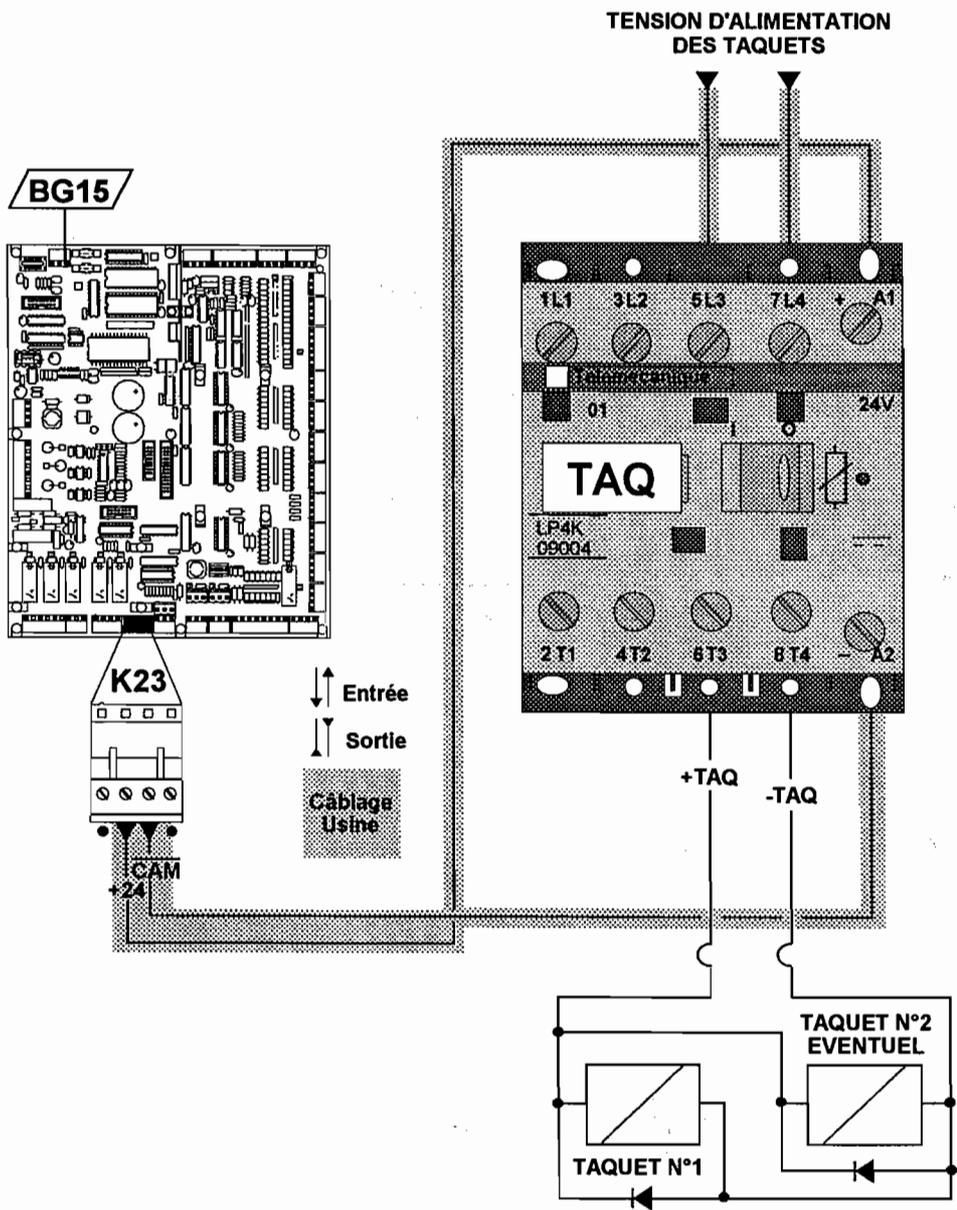
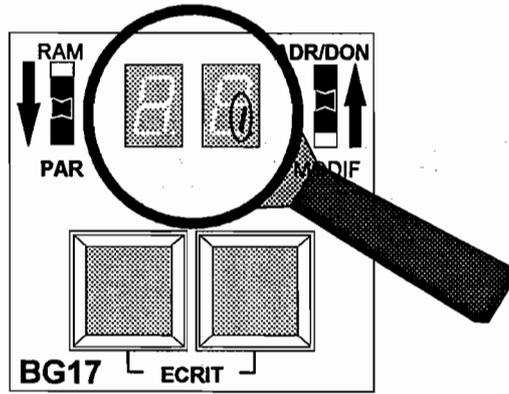


Figure 15 Alimentation des taquets anti-dérive

DISPOSITIF ANTI-DÉRIVE À TAQUET (2/3)

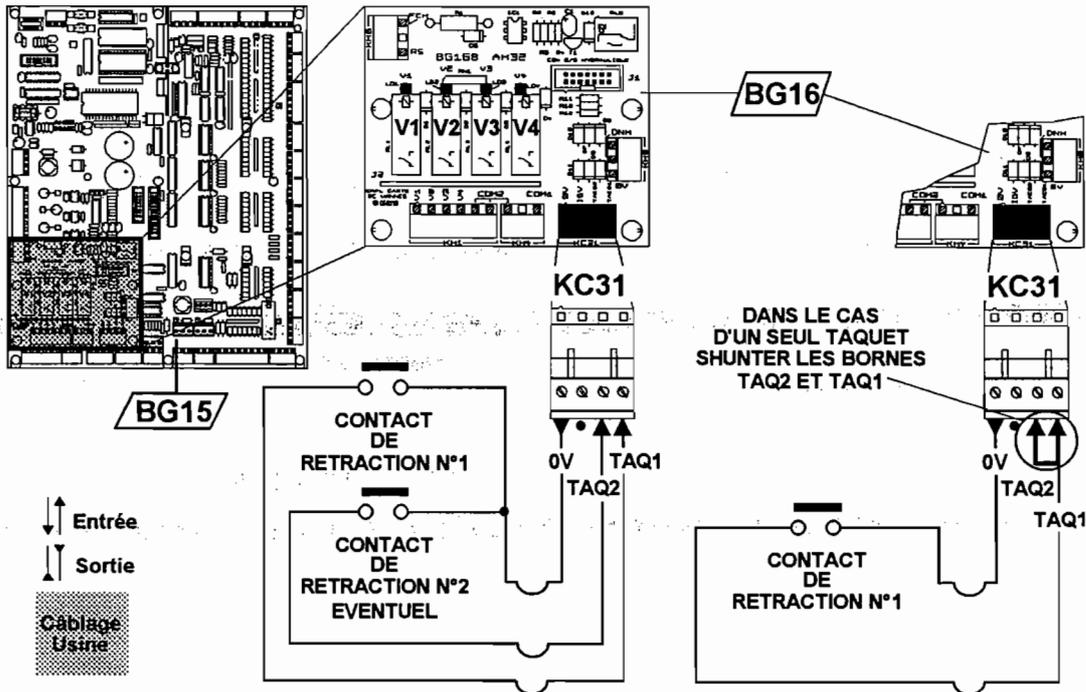


Figure 16 Connexion du (des) contact (s) associé (s) au (x) taquet (s)

TACQ1 & 2
TAQuET 1 & 2
 Adr. 62
 Bât. 0 & 1

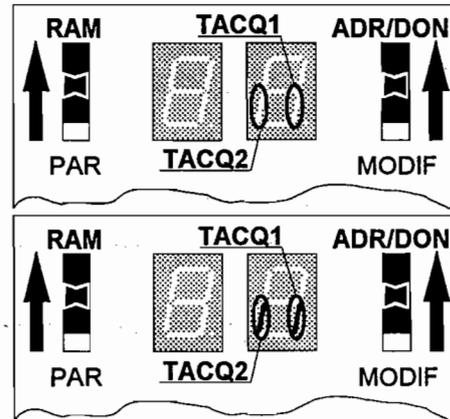
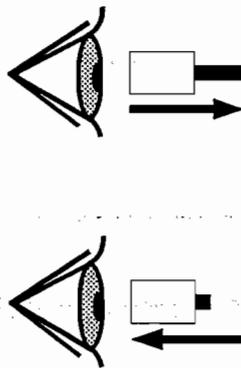


Figure 17 Visualisation de l'état du (des) contact (s) de rétraction du « dispositif anti-dérive à taquet »

DCTQET
**Doublement de
 la tempo
 ConTrôle
 TaQuET ?**
 Adr. 5F
 Bât. 3

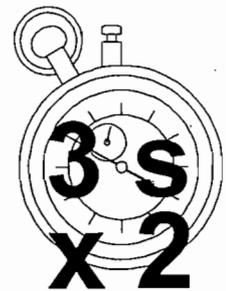
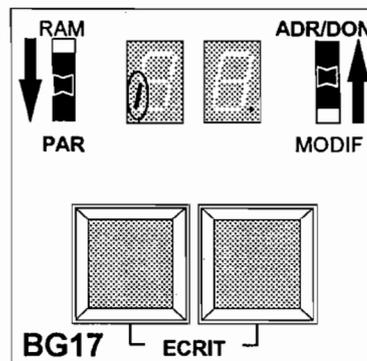
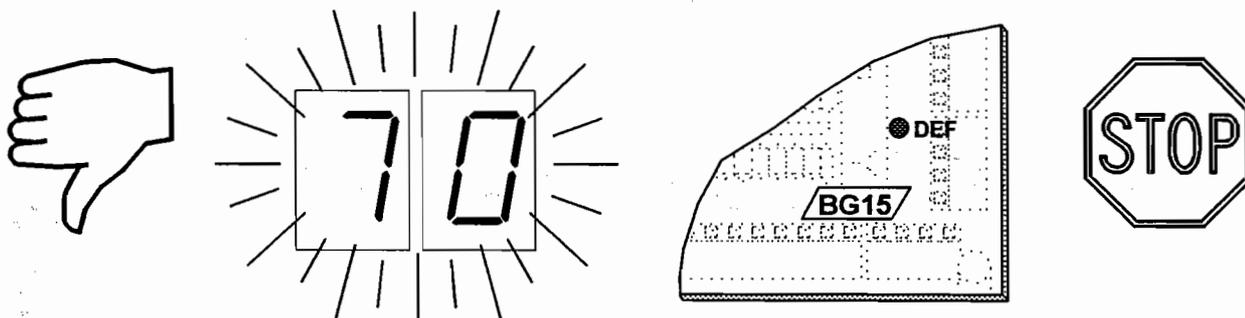
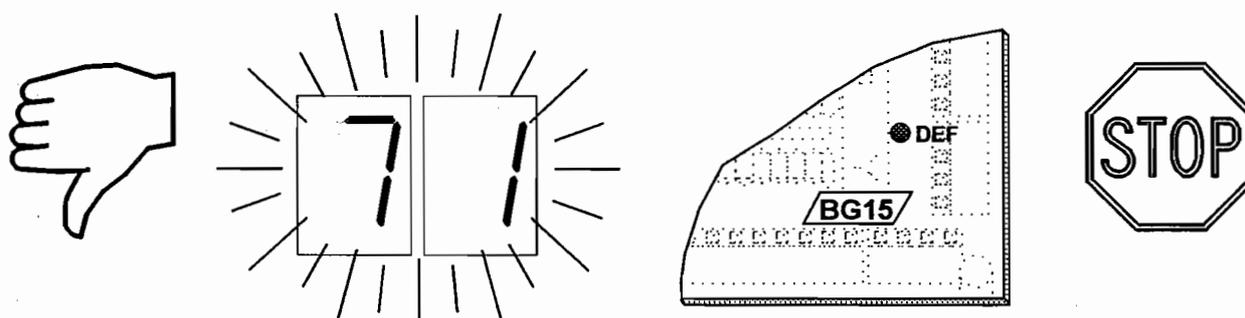
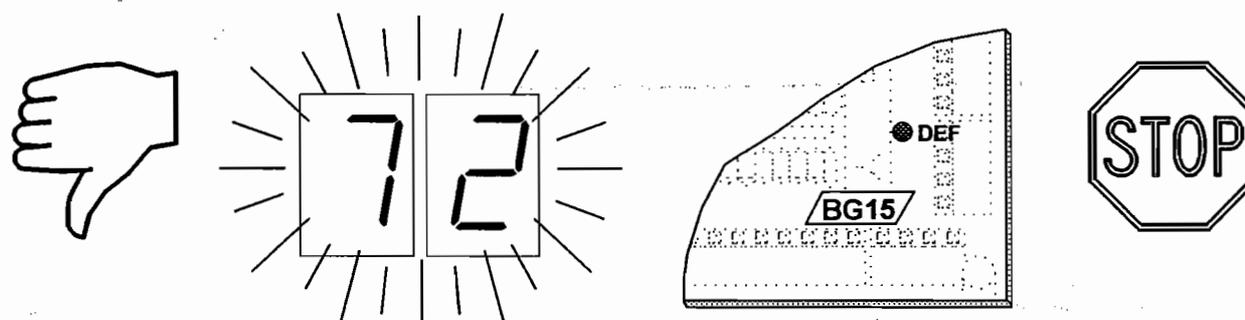


Figure 18 Doublement de la temporisation liée au contrôle de rétraction du « dispositif anti-dérive à taquet »

DISPOSITIF ANTI-DÉRIVE À TAQUET (3/3)**Figure 19** Conséquences de la non- rétraction des taquets lors de leur commande**Figure 20** Conséquences de l'extension des taquets en marche**Figure 21** Conséquences de la non-extension des taquets à l'arrêt

II.5.8) PONTAGE DES SÉCURITÉS DE PORTES (Carte N62C)

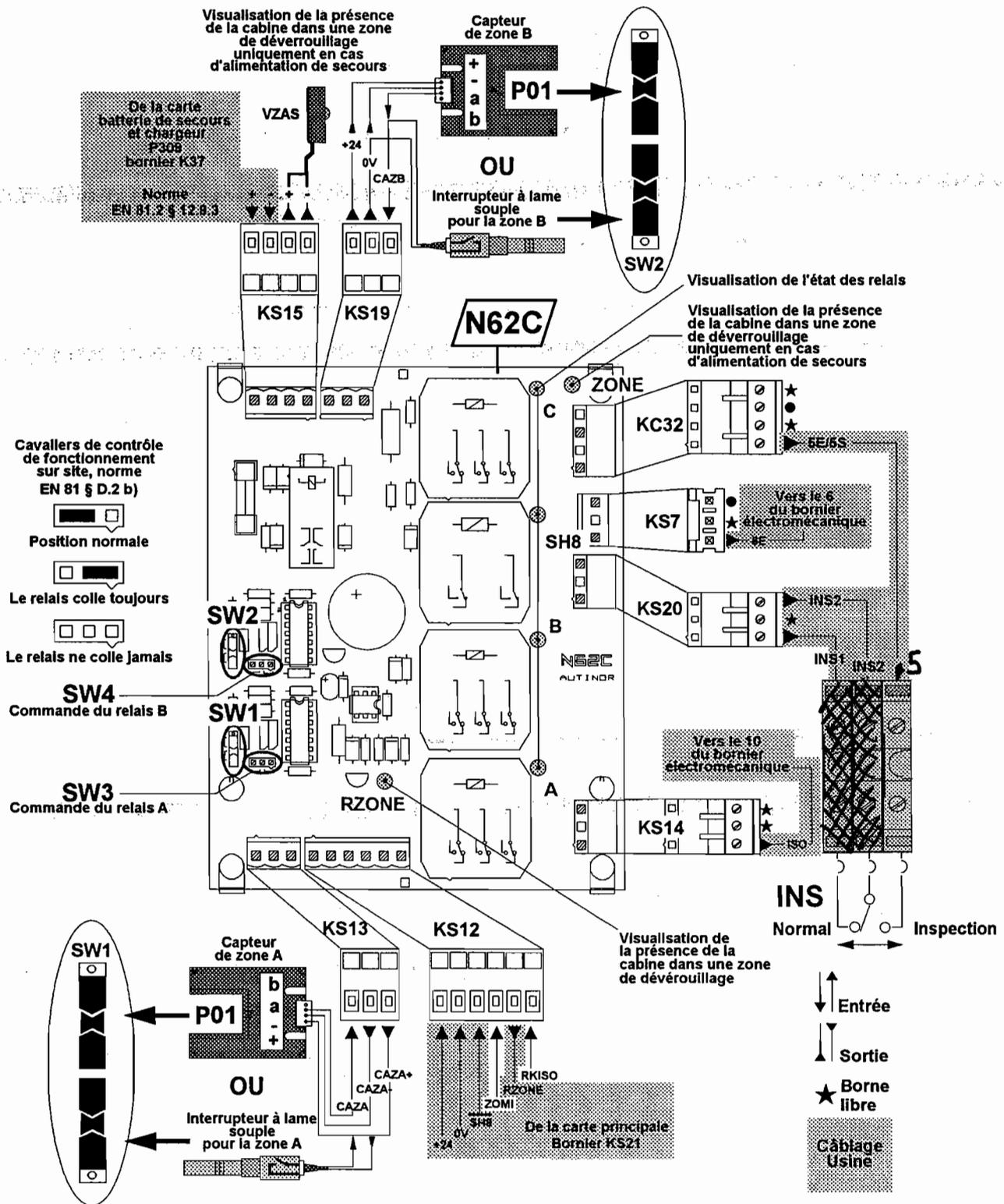


Figure 22 Connexion du dispositif de pontage des sécurités de portes

II.5.9) BOUTON D'ARRET EN CABINE

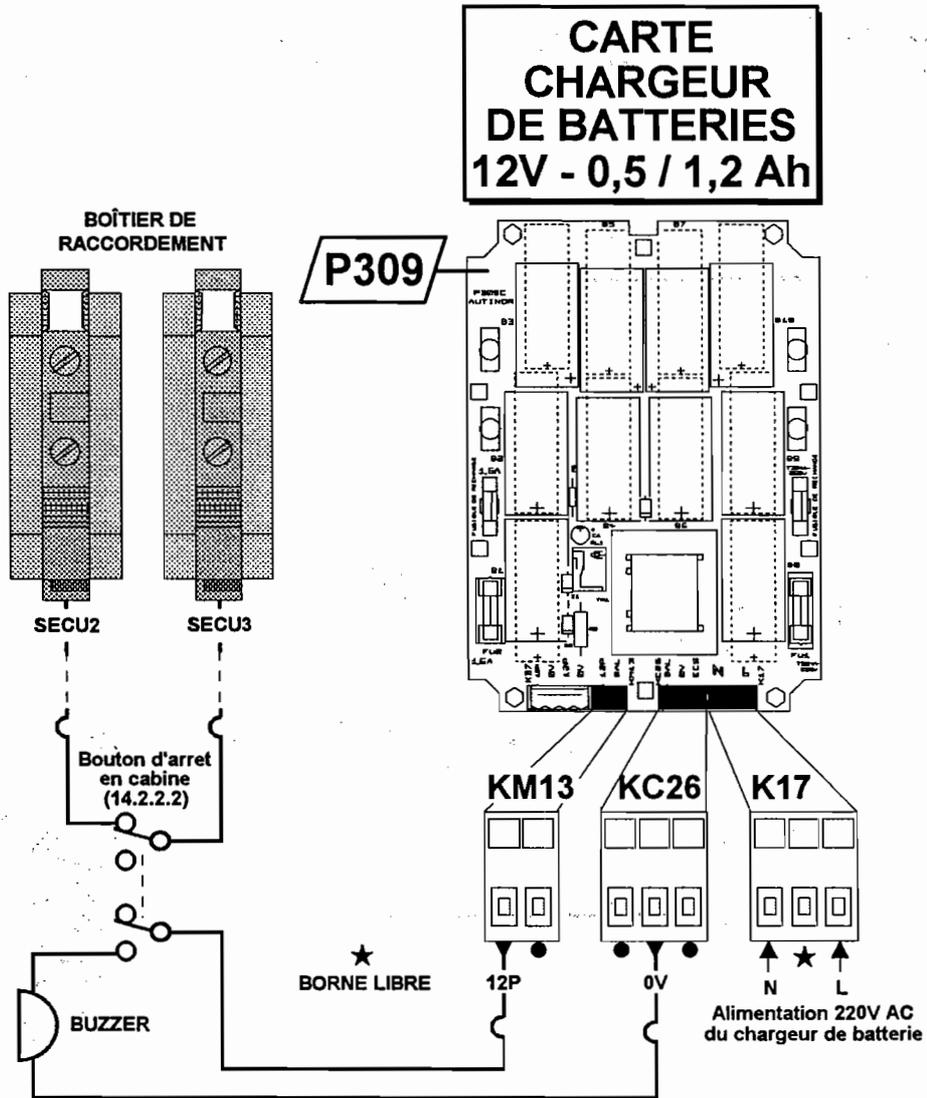


Figure 23 Raccordement du bouton d'arrêt en cabine

II.5.10) GONG EN CABINE 1/2

GONG
GONG sur
SPGx
Adr. 79
Bât. 0 à 3

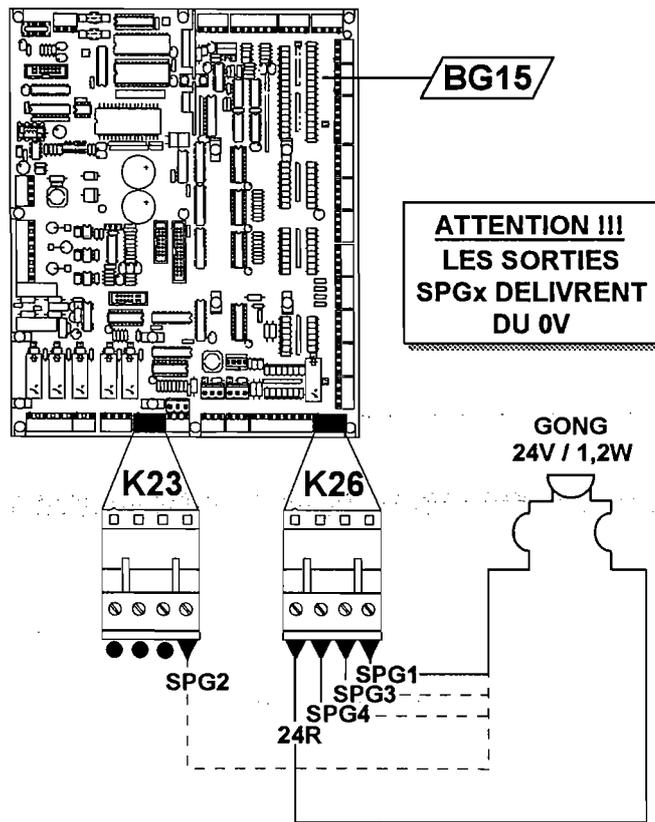
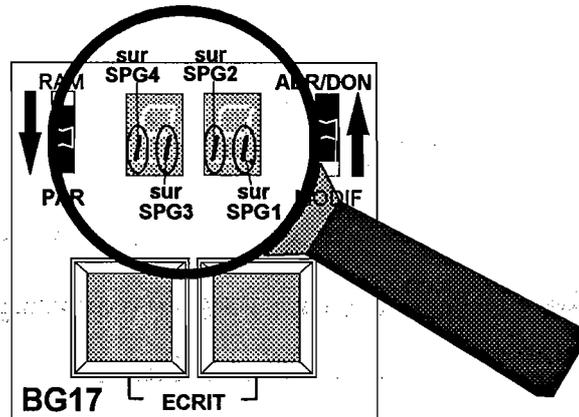


Figure 24 Signalisation par « gong non sélectif » (en cabine)

GONG EN CABINE (2/2)

GONG
GONG
 Adr. 15
 Bât. 6

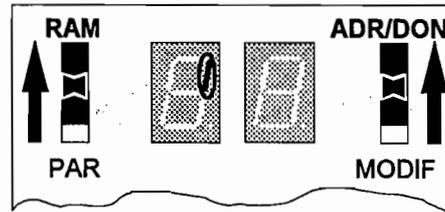


Figure 25 Visualisation de l'état du gong

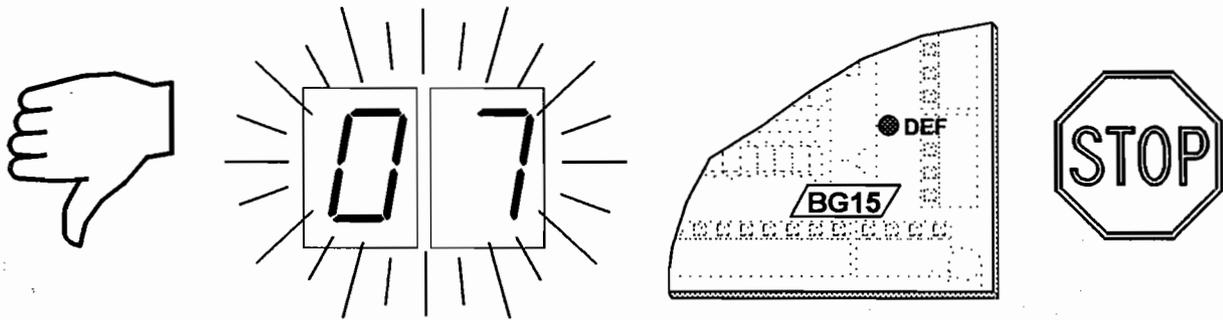


Figure 26 Conséquences d'une erreur de paramétrage des sorties SPG1, SPG2, SPG3 et SPG4 (plusieurs fonctions à la même sortie physique)

II.5.11) CAME MOBILE DE DÉVERROUILLAGE A TENSION CONTINUE

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

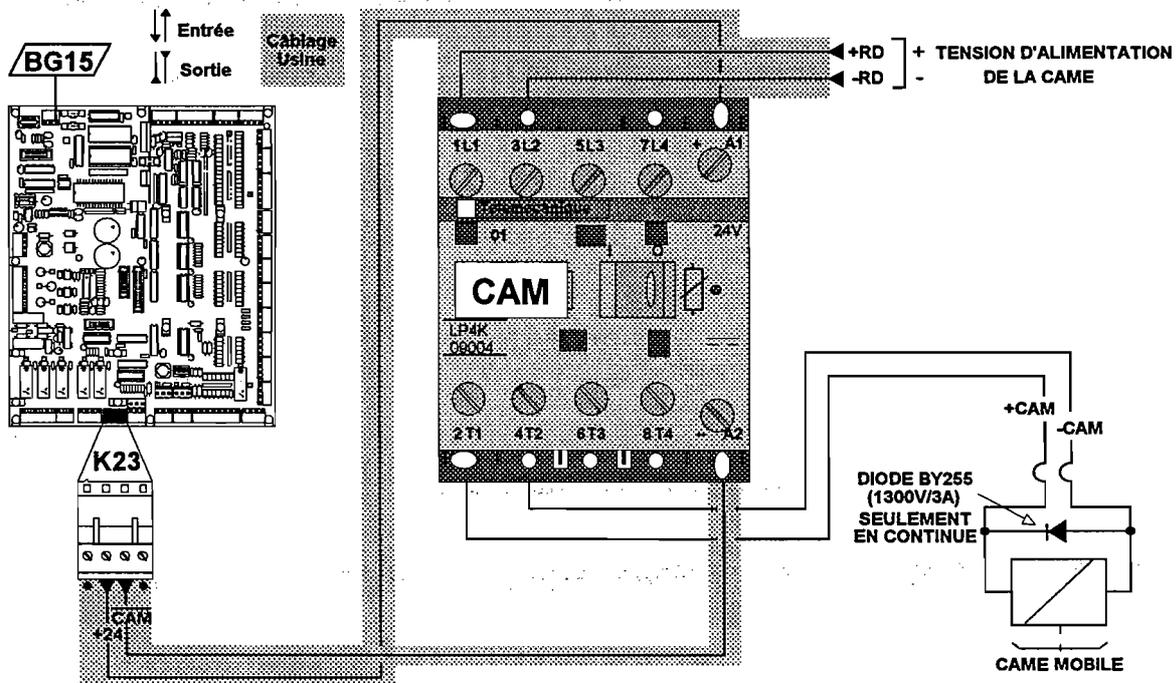
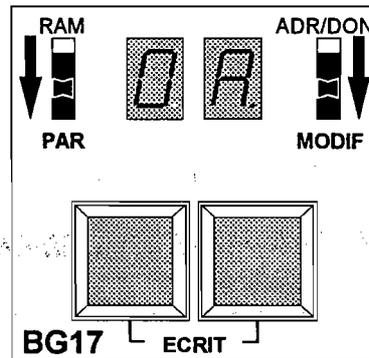


Figure 27 Connexion de la « Came mobile de déverrouillage »

CAM
CAMe
 Adr. 13
 Bât. 3

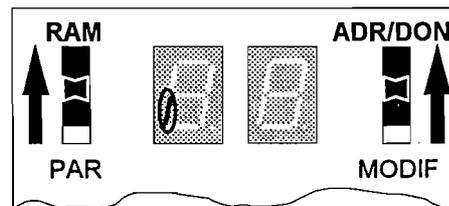


Figure 28 Visualisation de l'état de la sortie « Came »

II.5.12) 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

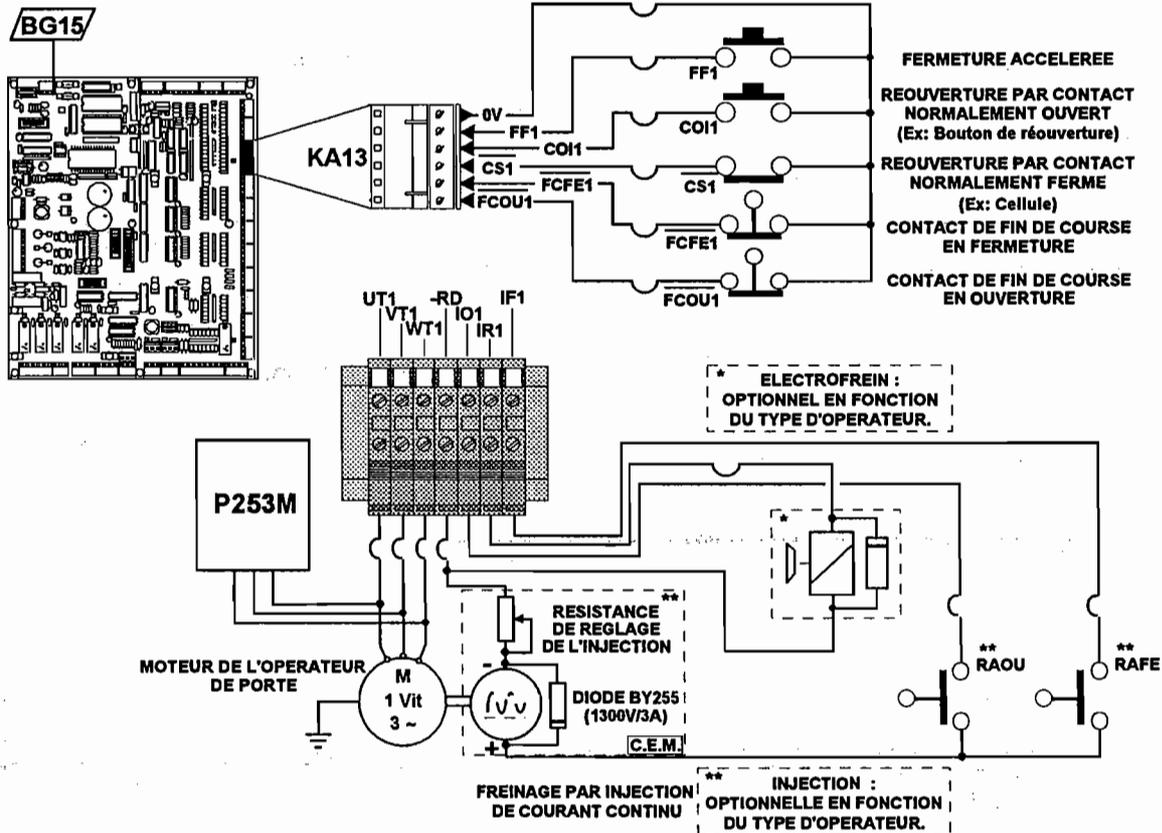
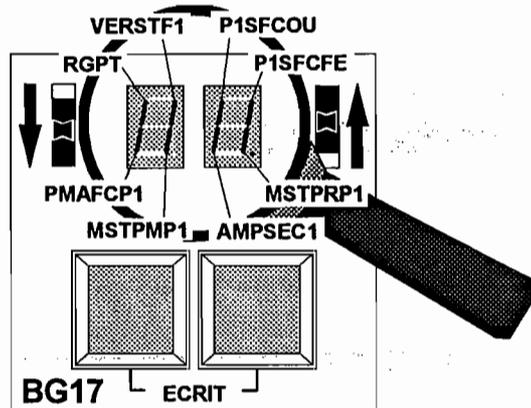
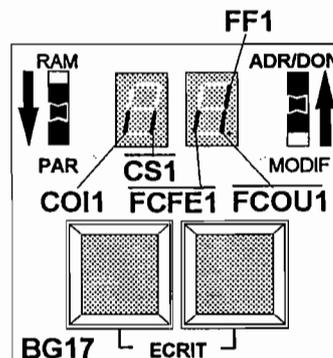


Figure 29 Raccordement de l'opérateur de porte

PAUTO
 FCOU1, FCFE1, CS1,
 COI1, FF1
Porte AUTOMatique n°1

Adr. 0F
 Bat 0 à 4



II.5.13) 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

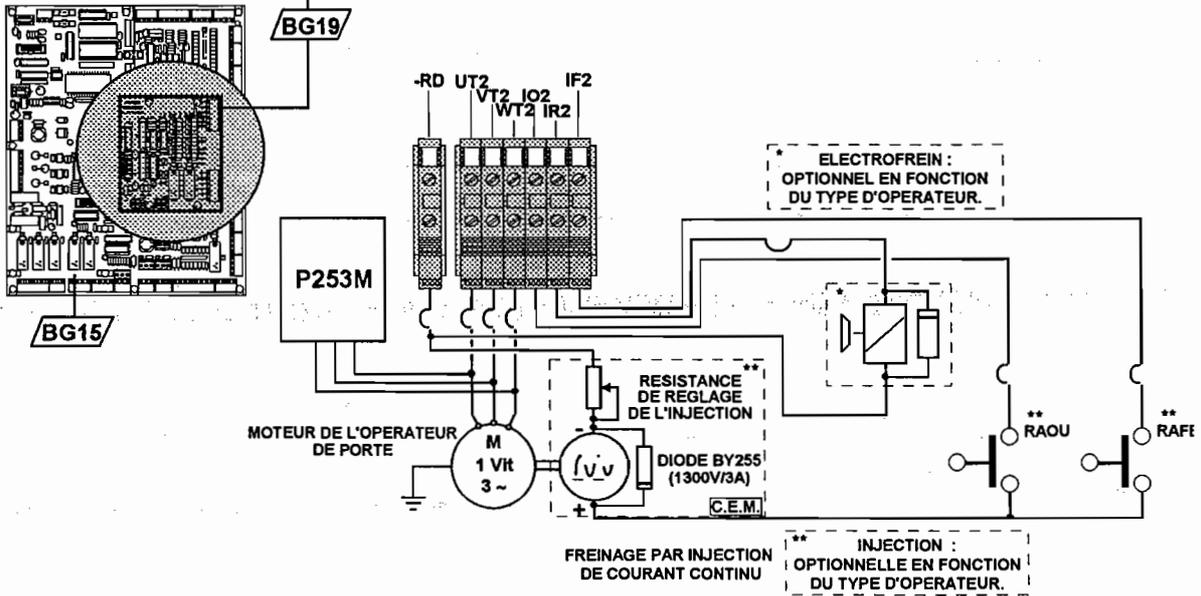
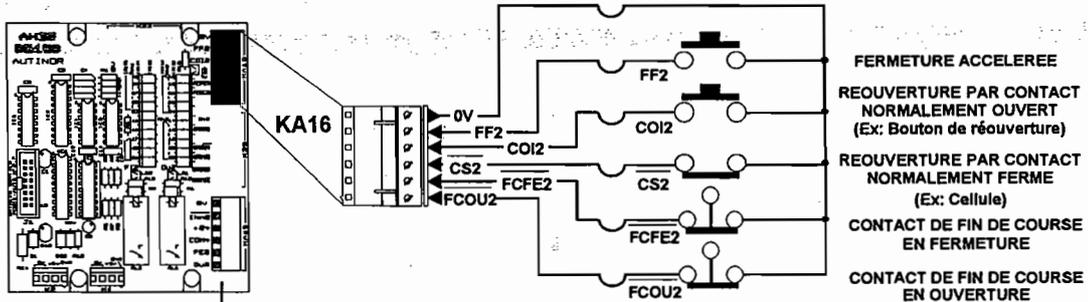
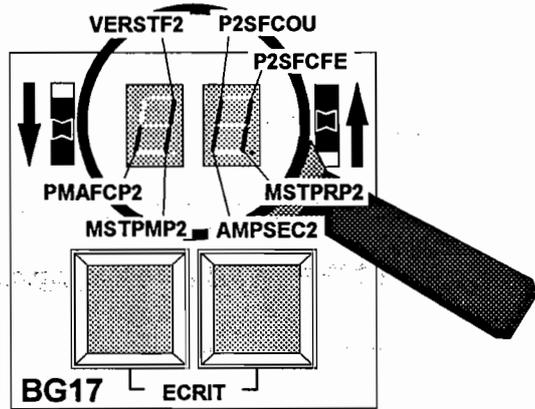
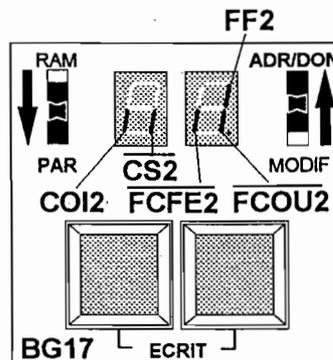


Figure 30 Raccordement de l'opérateur de porte

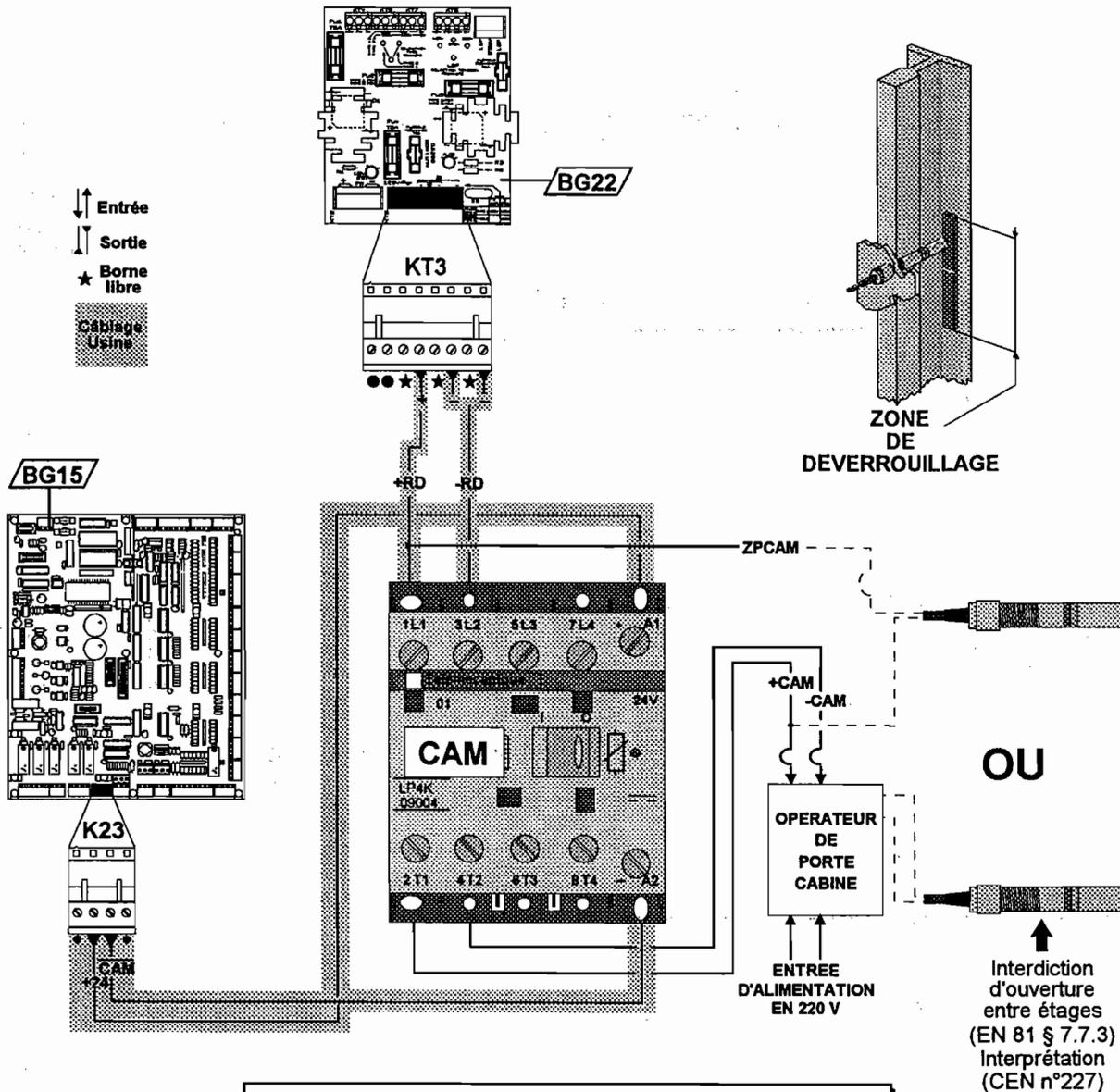
PAUTO
FCOU2, FCFE2, CS2,
COI2, FF2

**Porte
AUTOMatique**

n°2
Adr. 10
Bat 0 à 4



II.5.14) OPÉRATEUR DE PORTE AUTOMATIQUE DE CABINE « COMMANDÉ PAR LA CAME »



L'alimentation de l'opérateur **DOIT ÊTRE COUPÉE** par l'interrupteur principal en machinerie. Il ne doit donc **PAS** être alimenté par le circuit d'éclairage et / ou par la prise de courant de la cabine

Figure 31 Connexion de l'opérateur de porte automatique de cabine commandé par la came

CAM
CAMe
Adr. 13
Bât. 3

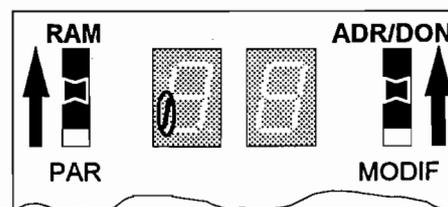


Figure 32 Visualisation de l'état de la sortie « Came »

II.5.15 ONDULEUR DE PORTE (OP06)

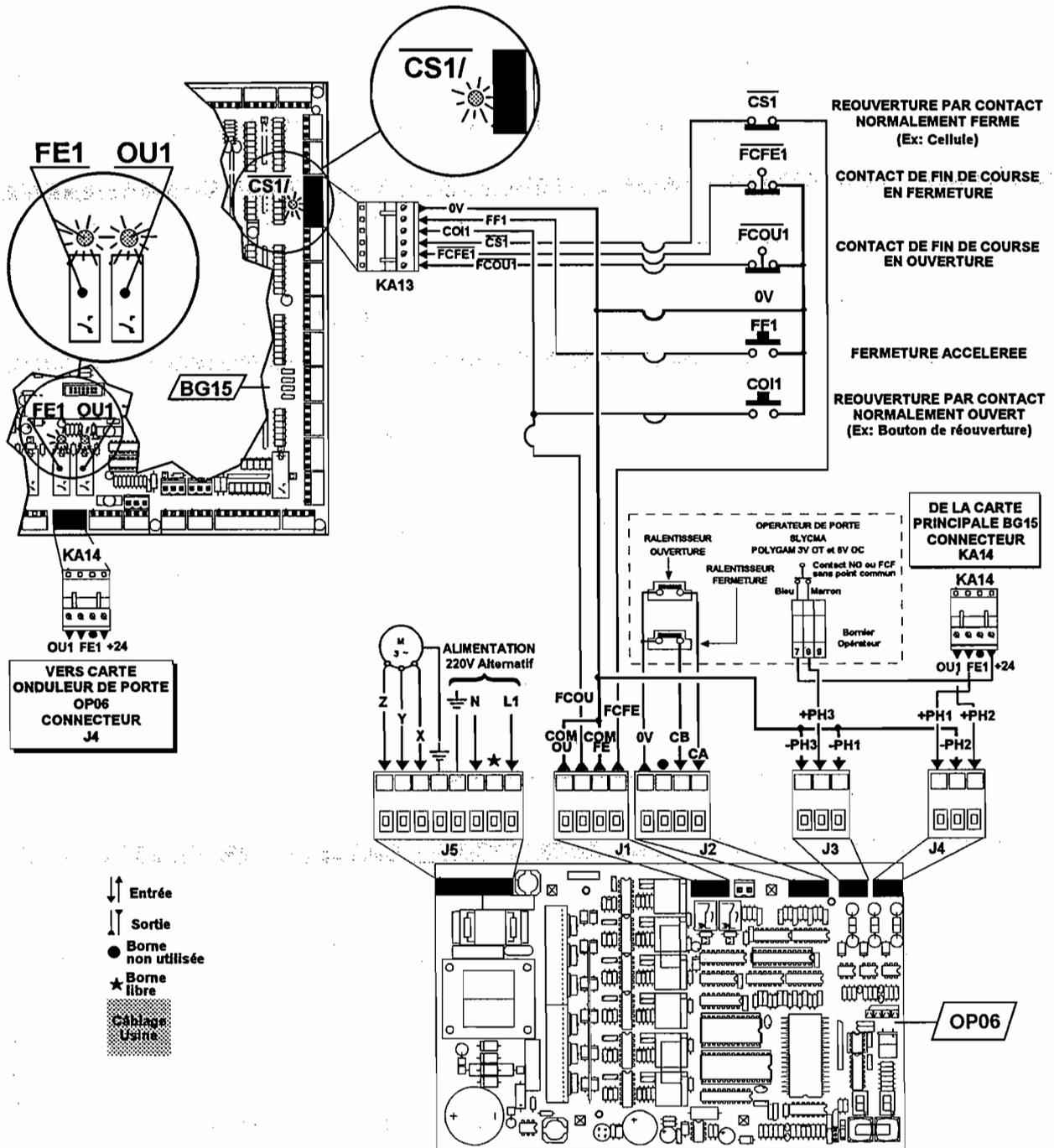


Figure 33 Raccordement de l'onduleur de porte OP06

II.5.16) ONDULEUR DE PORTE (OP11)

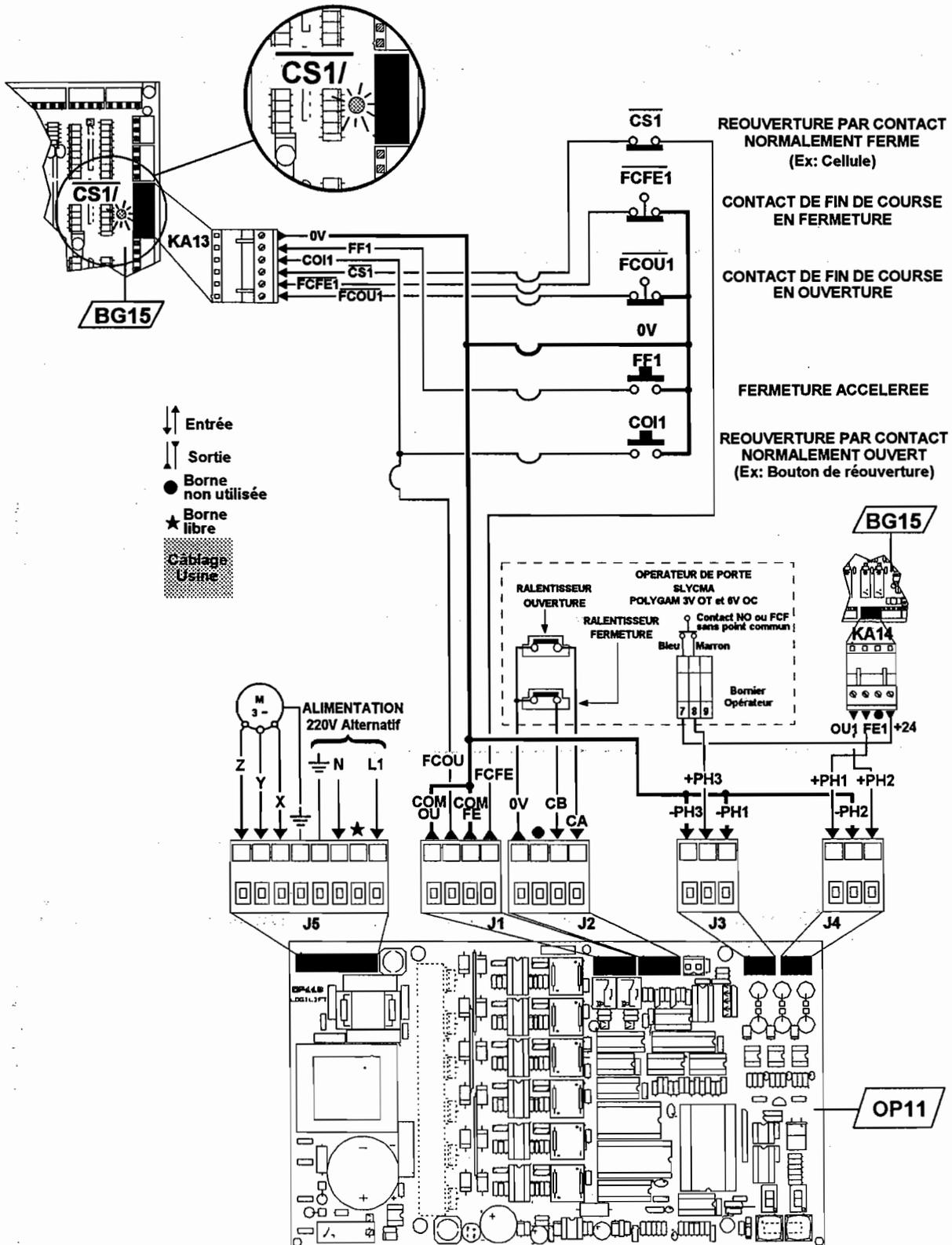


Figure 34 Raccordement de l'onduleur de porte OP11

II.5.17) RÉPÉTITEUR DE POSITION EN CABINE MODÈLE ID30

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

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

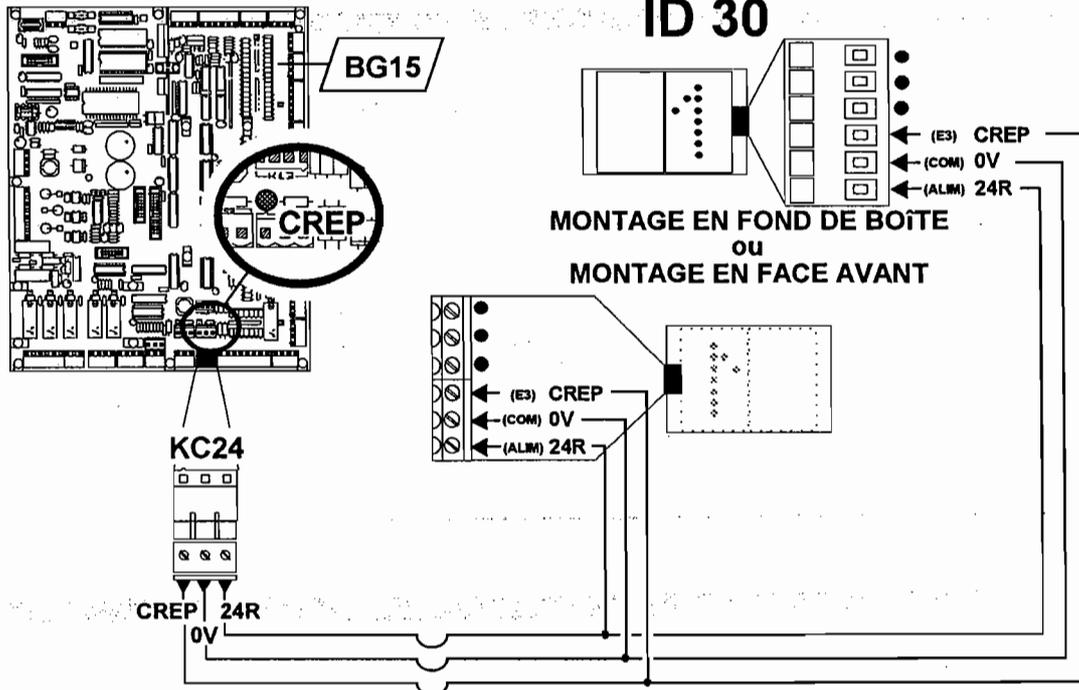
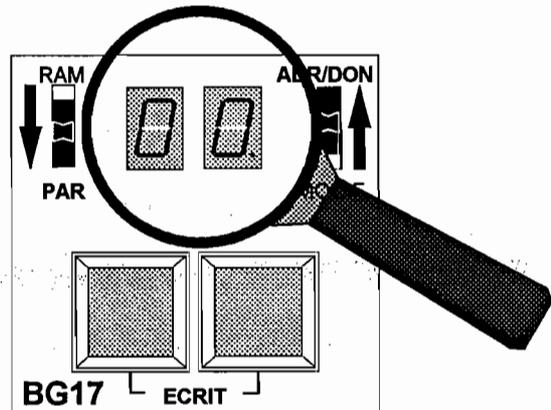
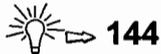
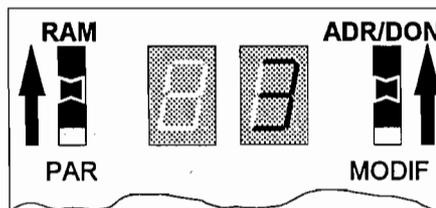


Figure 35 Connexion du répéteur de position en cabine modèle ID 30

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.

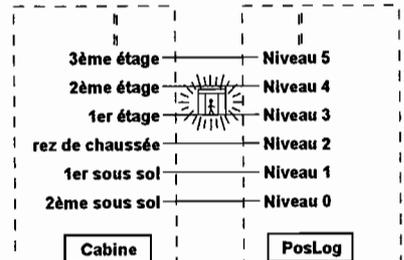
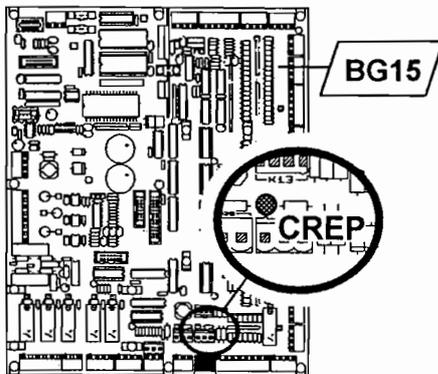
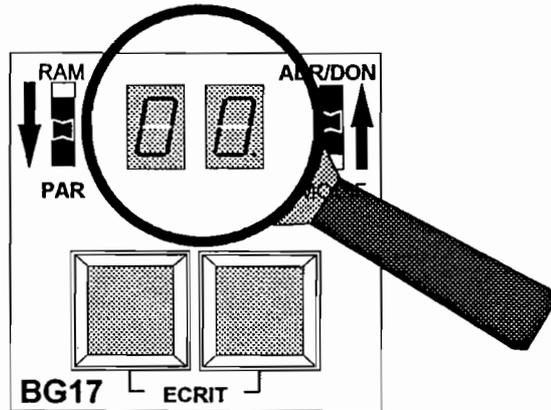
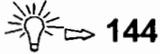


Figure 36 Visualisation de la « Position logique »

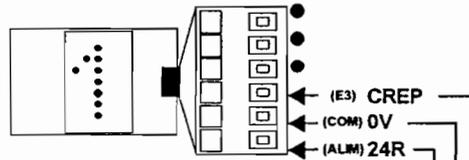
II.5.18) RÉPÉTITEUR DE POSITION EN CABINE MODÈLE ID 50-1

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



MONTAGE EN FOND DE BOÎTE
ou
MONTAGE EN FACE AVANT

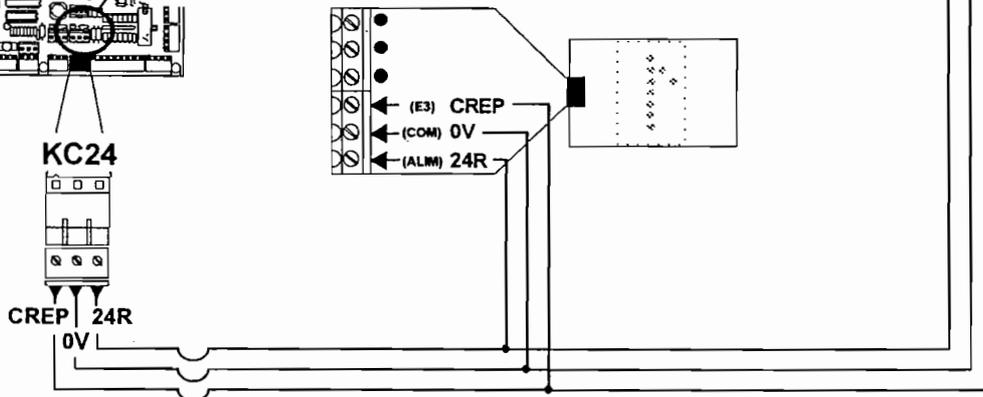
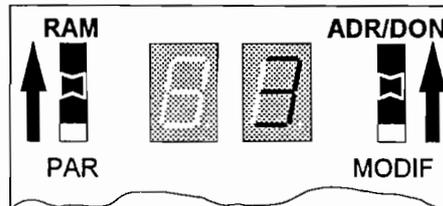


Figure 37 Connexion du répéteur de position en cabine modèle ID 50 1 DIGIT

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.

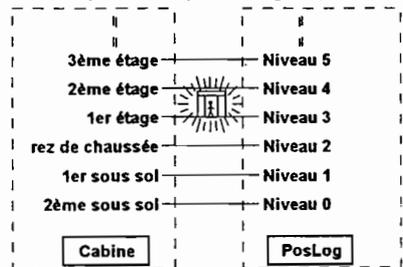
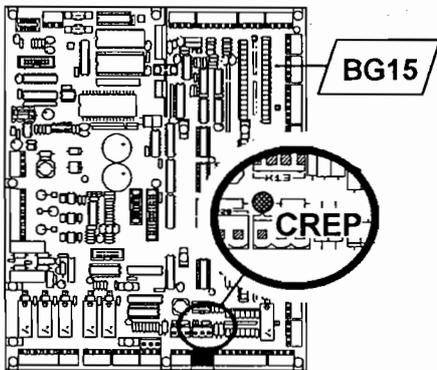
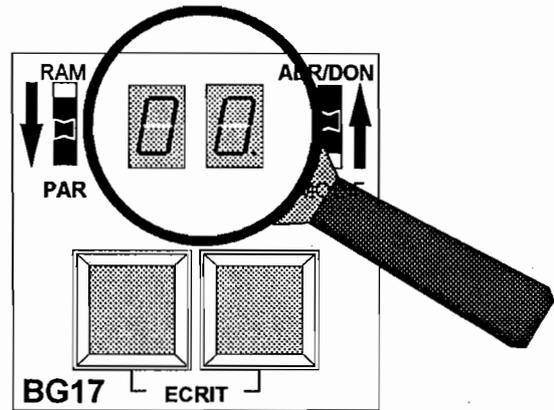
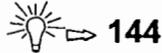


Figure 38 Visualisation de la « Position logique »

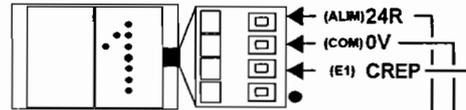
II.5.19) RÉPÉTITEUR DE POSITION EN CABINE MODÈLE ID 50

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

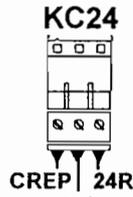
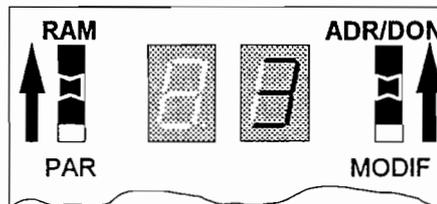


Figure 39 Connexion du répéteur de position en cabine modèle ID 50 2 DIGITS

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.

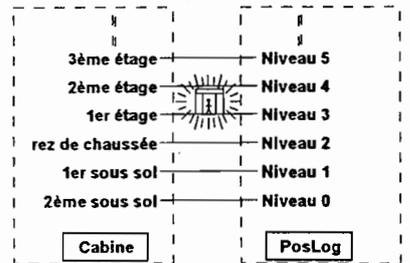


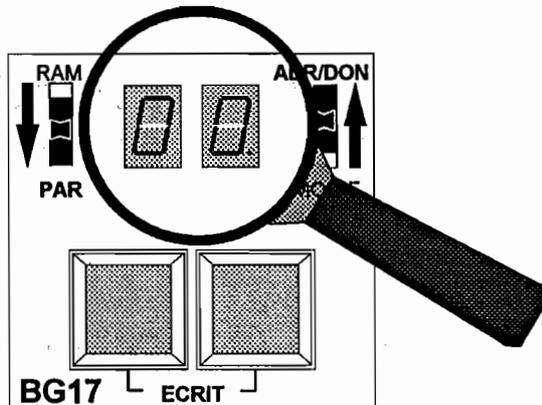
Figure 40 Visualisation de la « Position logique »

II.5.20) 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.

 144



IDFL 30 / 50

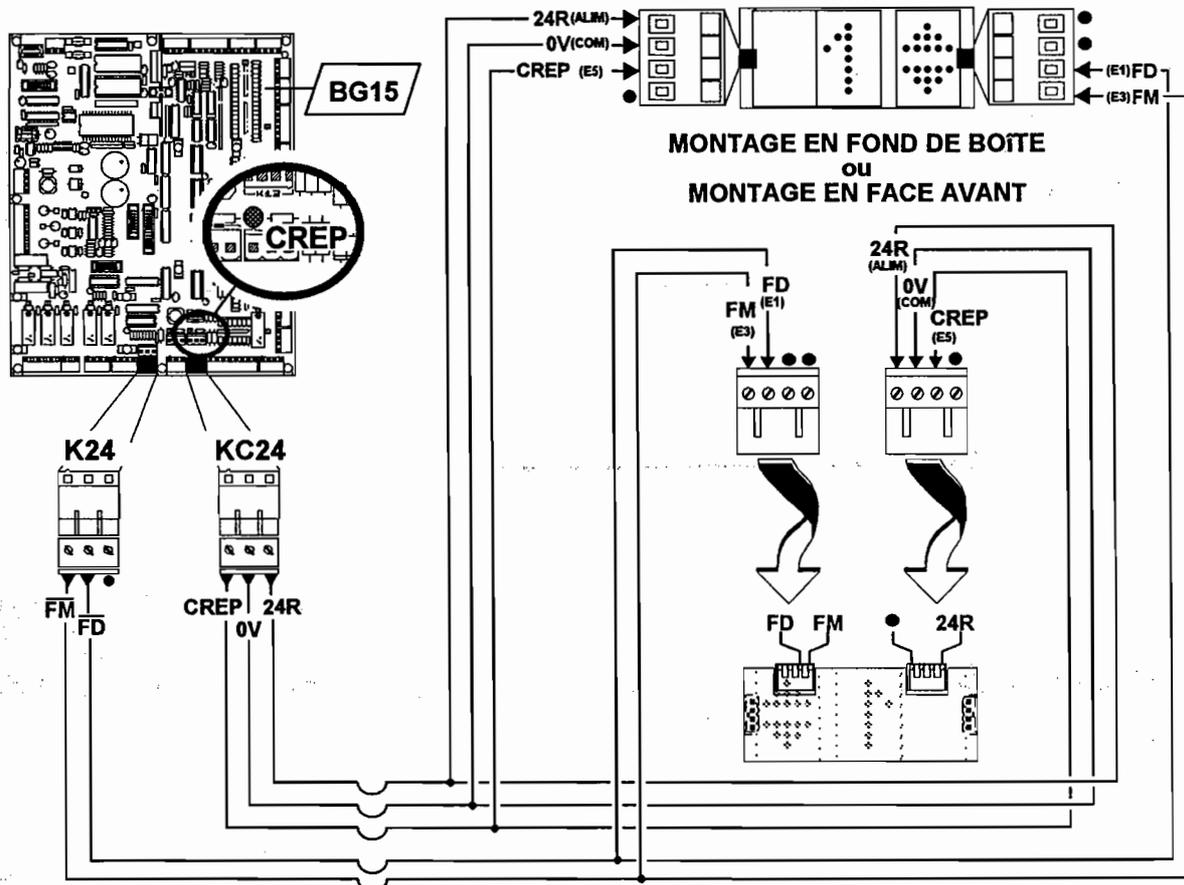
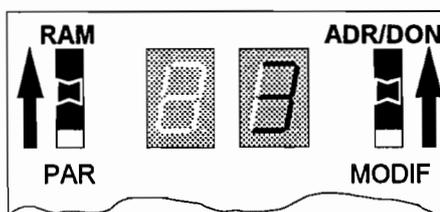


Figure 41 Connexion du répéteur de position en cabine modèle IDFL 30/50

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.

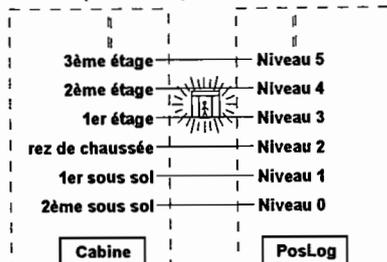


Figure 42 Visualisation de la « Position logique »

II.5.21) 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

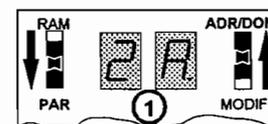
Caractère à afficher sur l'indicateur	Code de programmation associé
13	0d
14	0E
15	0F
16	10
17	11
18	12
19	13
-0	14
-1	15
-2	16
-3	17
-4	18
-5	19

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

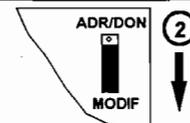
Exemple : CONFIGURATION D'UNE INSTALLATION 8 NIVEAUX DONT 2 SOUS-SOL.

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).

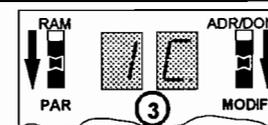
- 1 Sélectionner l'adresse 2A correspondant au niveau 2 à l'aide des boutons poussoirs



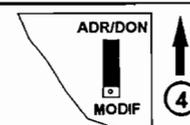
- 2 1 seconde après, une valeur s'affiche, si cette valeur vous convient (à savoir dans notre exemple 1C) ne changer rien sinon basculer l'interrupteur ADR/DON - MODIF sur MODIF



- 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.



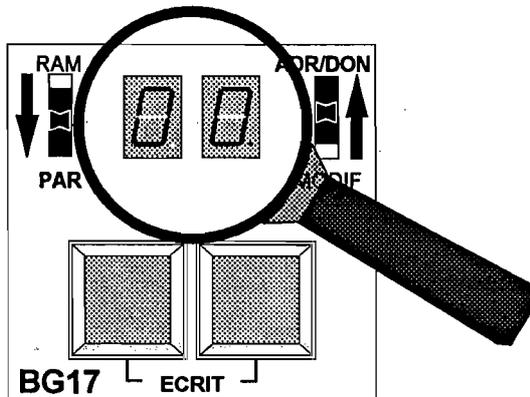
II.5.22) RÉPÉTITEUR DE POSITION ET FLÈCHES À MESSAGE DÉFILANT EN CABINE MODÈLE IDFL 30/50 MD

REPTxx
REPÉtiteur au niveau xx

Adr. 28 à 37

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

146



IDFL 30 / 50 MD

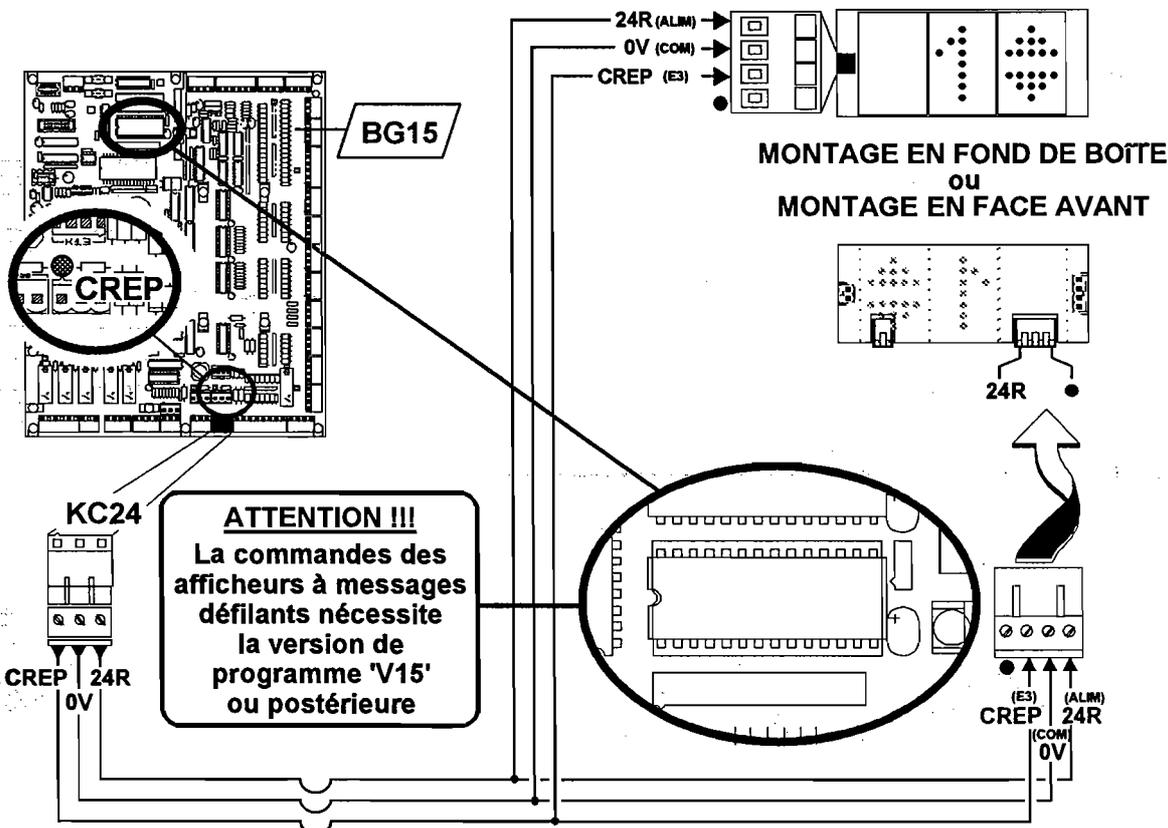
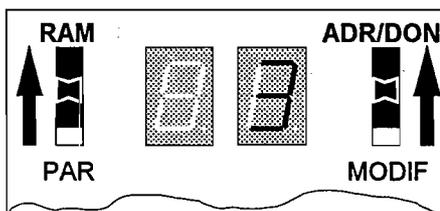


Figure 43 Connexion du répéteur de position en cabine modèle IDFL 30/50 MD

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.

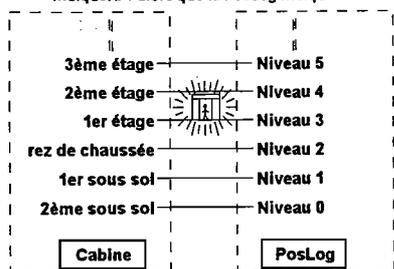


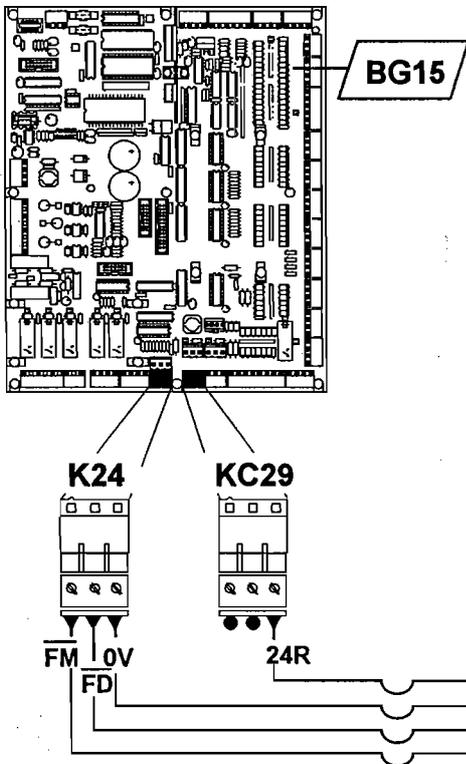
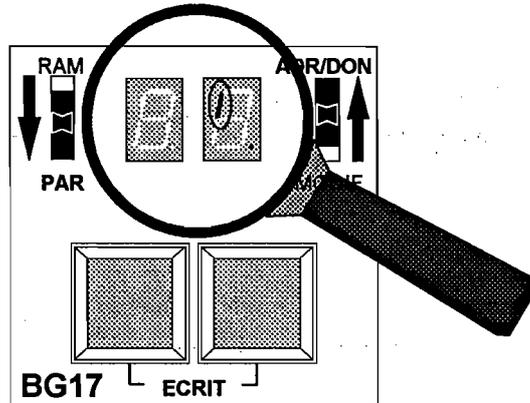
Figure 44 Visualisation de la « Position logique »

II.5.23) FEUILLE DE PROGRAMMATION DES AFFICHEURS À MESSAGES DÉFILANTS

VOIR DOCUMENT JOINT AVEC LES AFFICHEURS

**II.5.24) FLÈCHES DE SENS EN CABINE
MODELE FL30 / 50**

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



FL 30 / 50

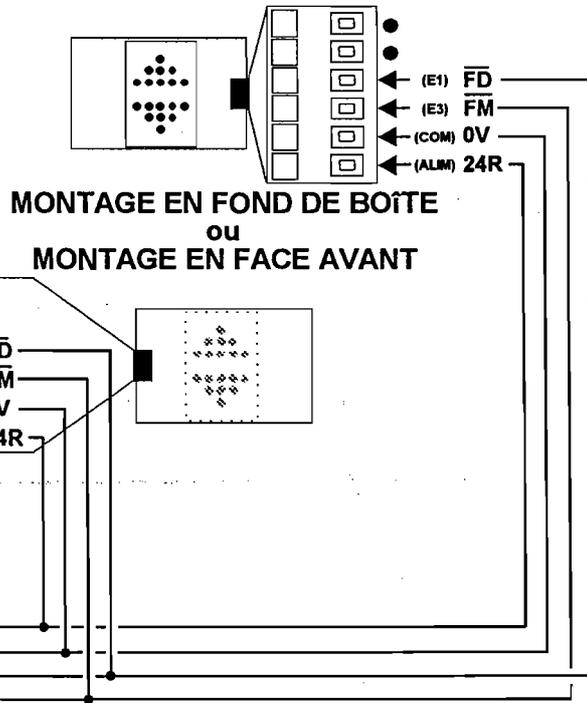


Figure 45 Connexion des flèches de sens en cabine modèle FL30 / 50

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

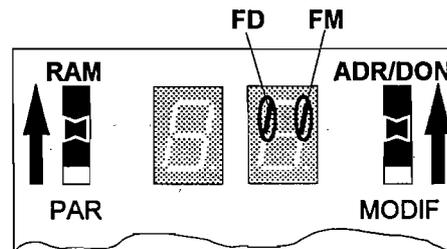


Figure 46 Visualisation de l'état des flèches de sens en cabine modèle FL30 / 50

II.5.27) MANOEUVRE D'INSPECTION (1/2)

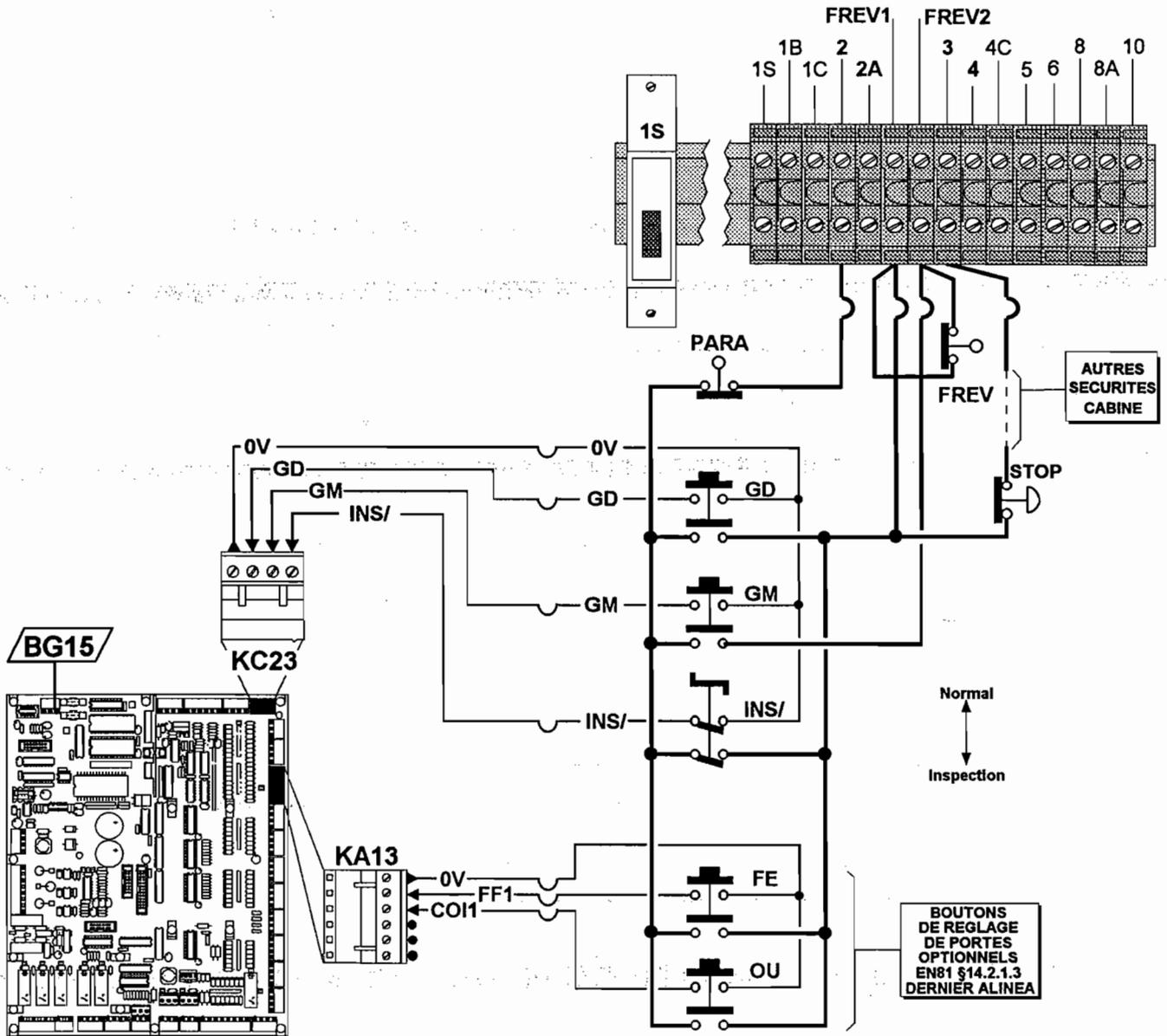


Figure 50 Connexion de la boîte d'inspection

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

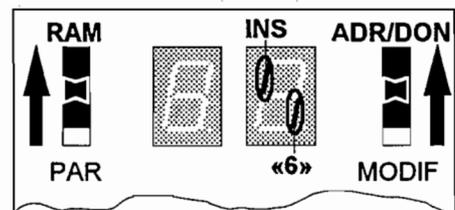


Figure 51 Visualisation de la « Manoeuvre d'inspection »

MANOEUVRE D'INSPECTION (2/2)

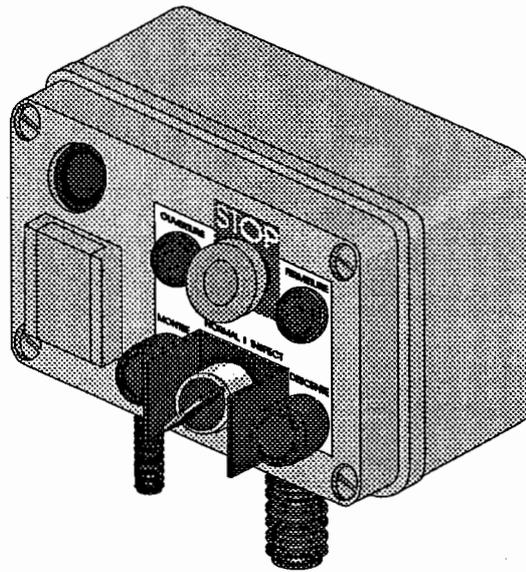


Figure 52 Boîte d'inspection

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

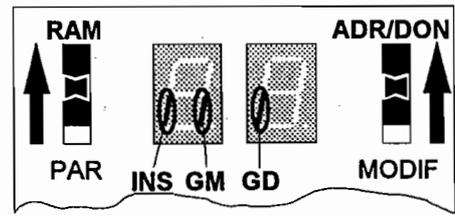


Figure 53 Visualisation de l'état de la boîte d'inspection

TINS
Temporisation
d'INSpection
 Adr. 0D

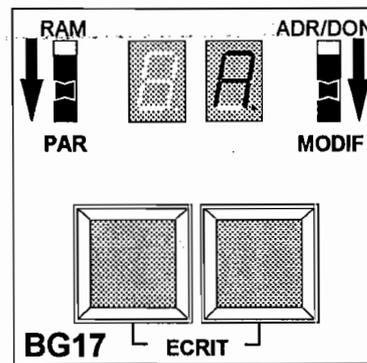


Figure 54 Réglage de la « Temporisation d'inspection »

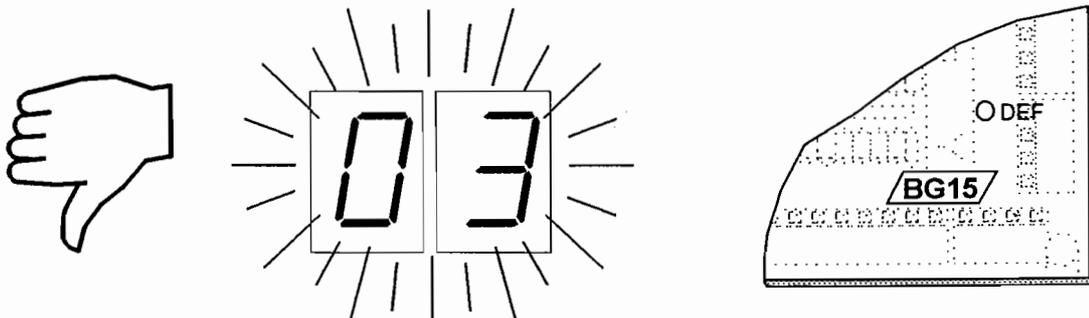


Figure 55 Conséquences d'un mouvement d'inspection trop long

II.5.28) INSPECTION EN GRANDE VITESSE

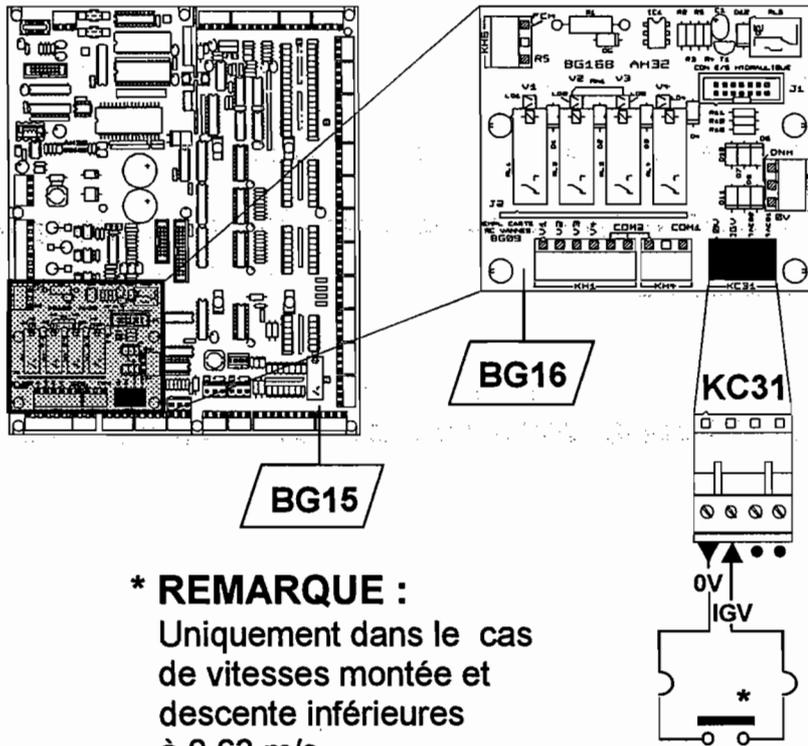


Figure 56
Connexion du contact d' « Inspection en grande vitesse »

*** REMARQUE :**
Uniquement dans le cas de vitesses montée et descente inférieures à 0,63 m/s

⇒ Le bouton poussoir « IGV » situé sur le toit de cabine permet de piloter l'appareil en inspection et en grande vitesse (GV).

En appuyant sur GM ou GD seuls, l'appareil se déplace en PV.
En appuyant sur GM ou GD et IGV, l'appareil se déplace en GV.

IGV
**Inspection
Grande Vitesse**
Adr. 62
Bât. 2

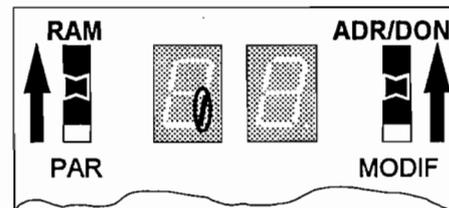


Figure 57 Visualisation de l'état du contact d' « Inspection en grande vitesse »

II.5.29) PLEINE CHARGE (« NON STOP »)

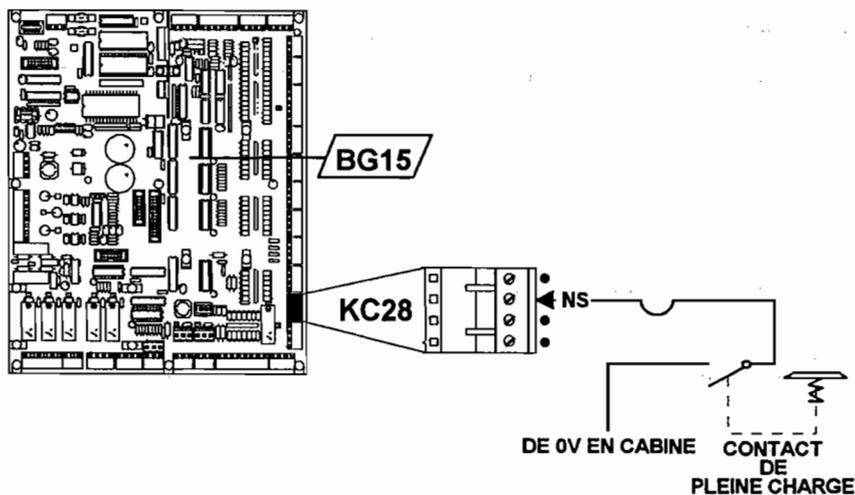


Figure 58 Connexion du contact de « Pleine charge »

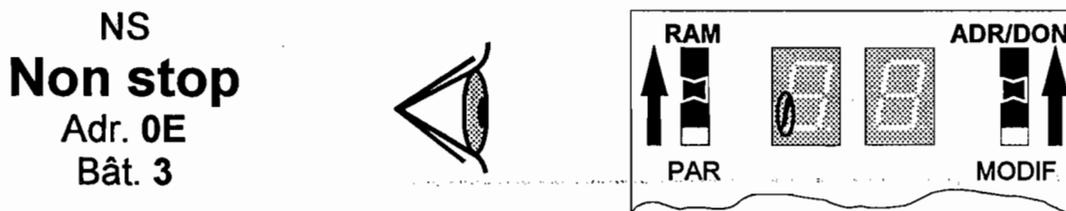


Figure 59 Visualisation de l'état du contact de « Pleine charge »

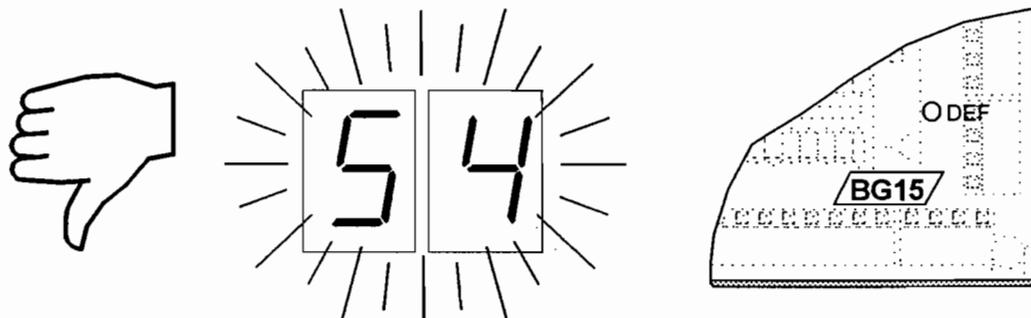


Figure 60 Conséquences de la « Pleine charge »

II.5.30) 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

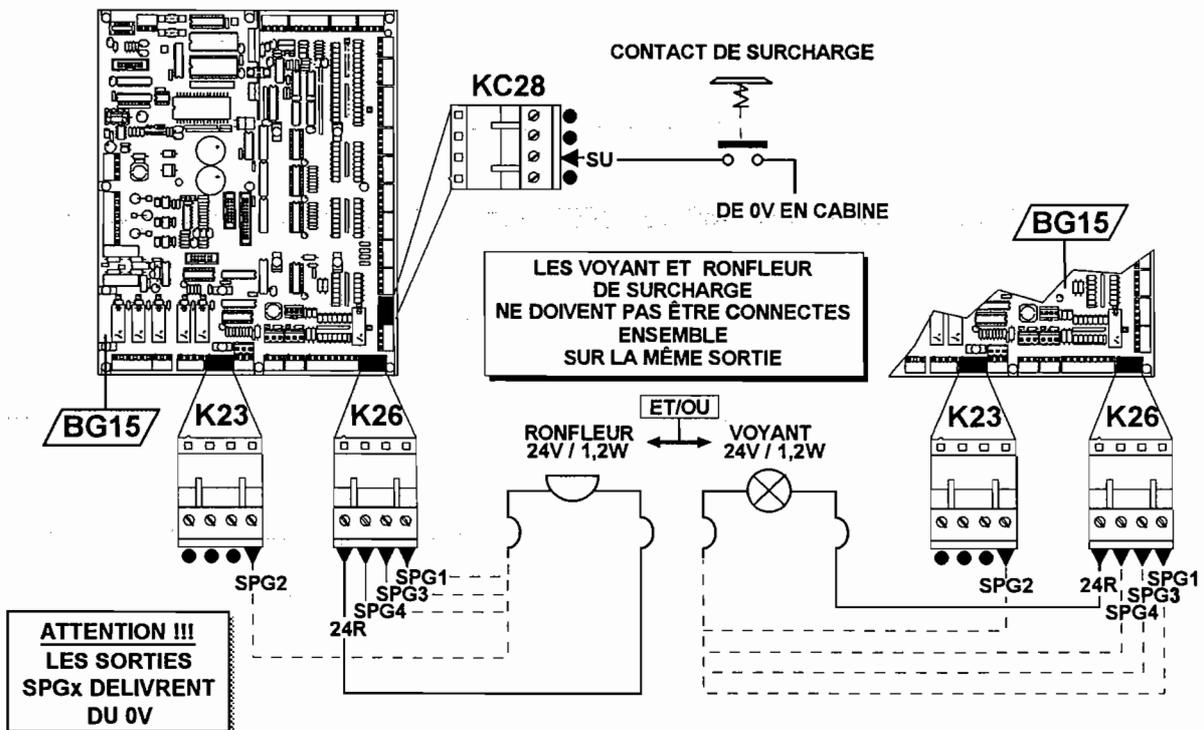
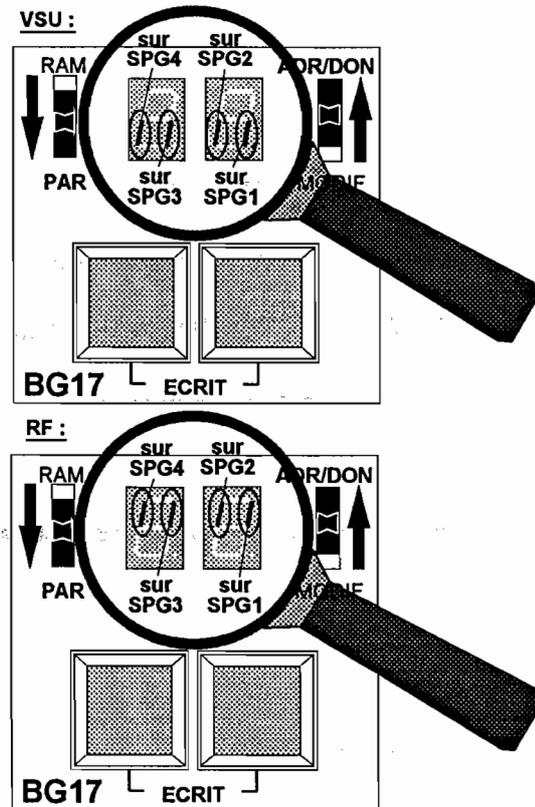
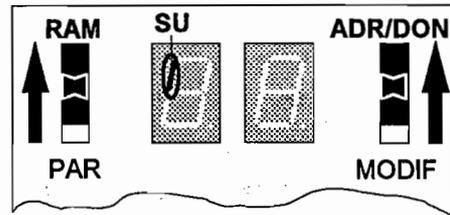


Figure 61 Connexion des contact, voyant, et ronfleur de « surcharge » (en cabine)

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

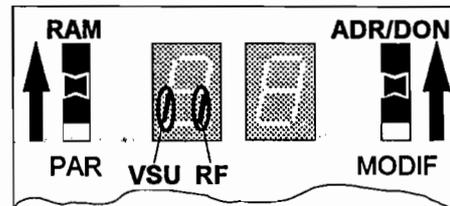


Figure 62 Visualisation du contact, voyant et ronfleur de « Surcharge de la cabine »

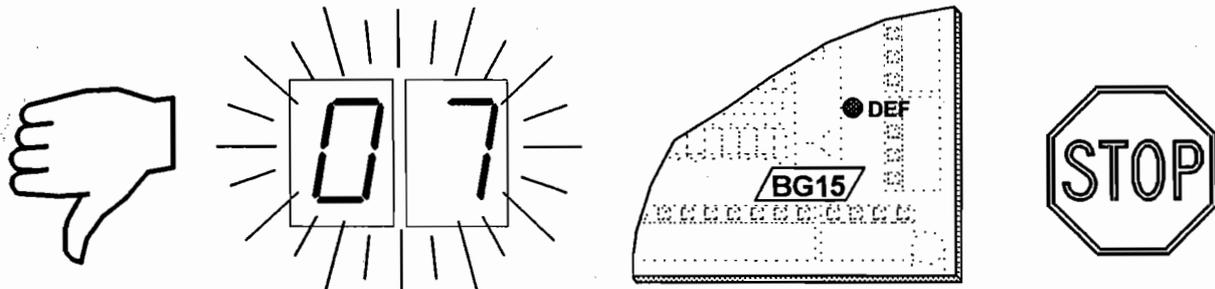


Figure 63 Conséquences d'une erreur de paramétrage des sorties SPG1, SPG2 SPG3 et SPG4 (plusieurs fonctions à la même sortie physique)

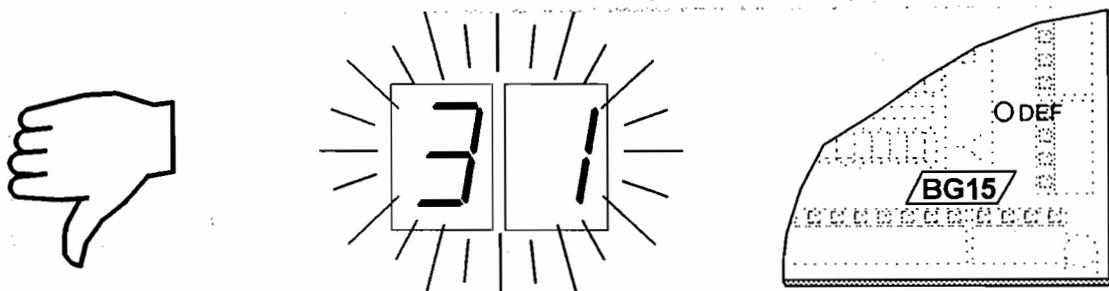


Figure 64 Conséquences de la surcharge de la cabine

II.5.31) RESERVATION DE LA CABINE « PRIORITE CABINE »

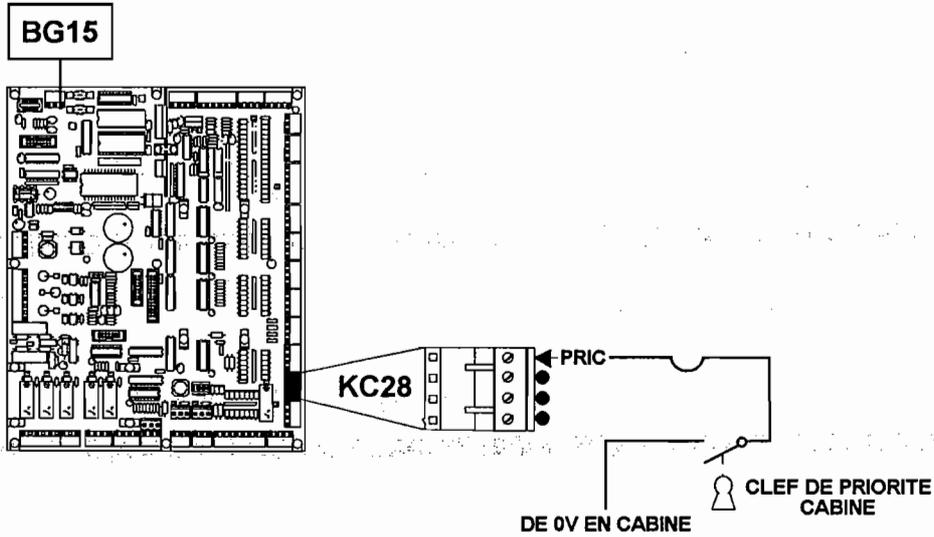


Figure 65 Connexion du contact de « Réservation de la cabine »

PRIC
Priorité cabine
Adr. 0E
Bât. 4

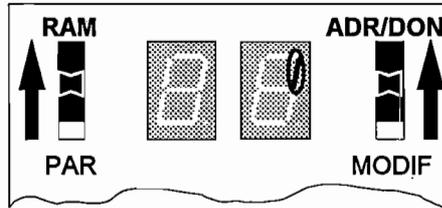


Figure 66 Visualisation de l'état du contact de « Réservation de la cabine »

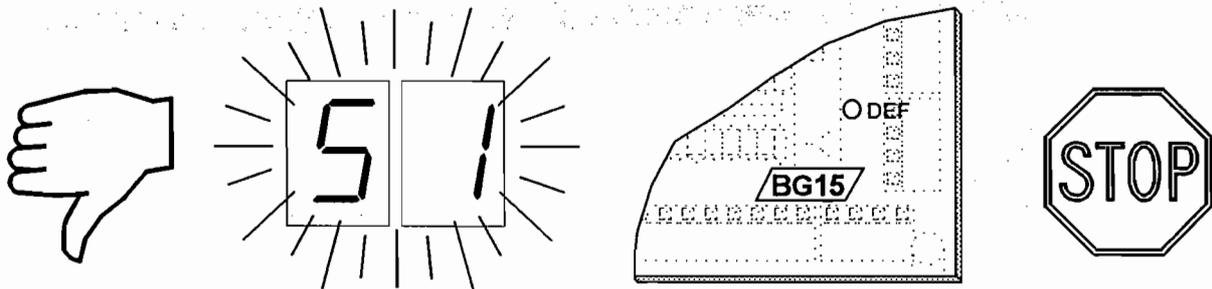


Figure 67 Conséquences de la réservation cabine (en cours)

II.5.32) VOYANT POMPIER

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

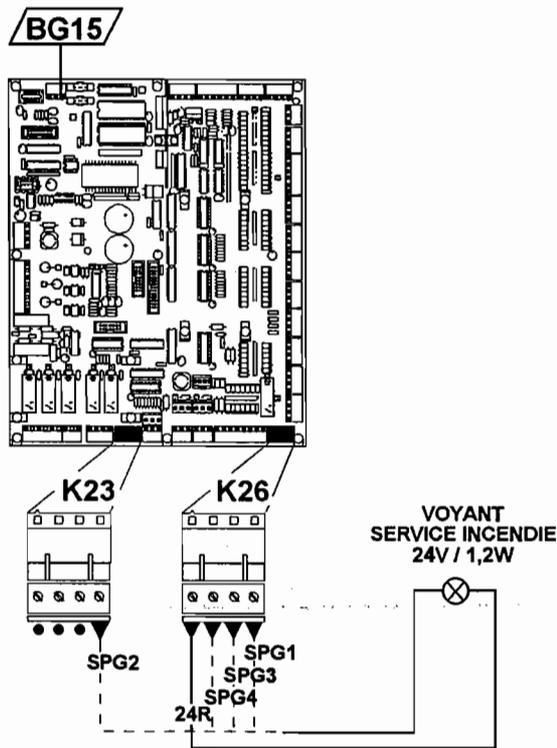
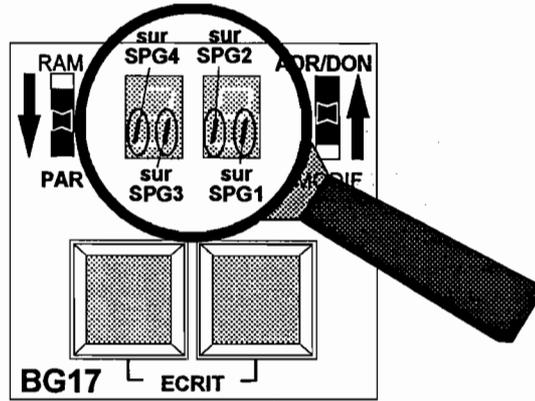


Figure 68 Connexion du voyant pompier

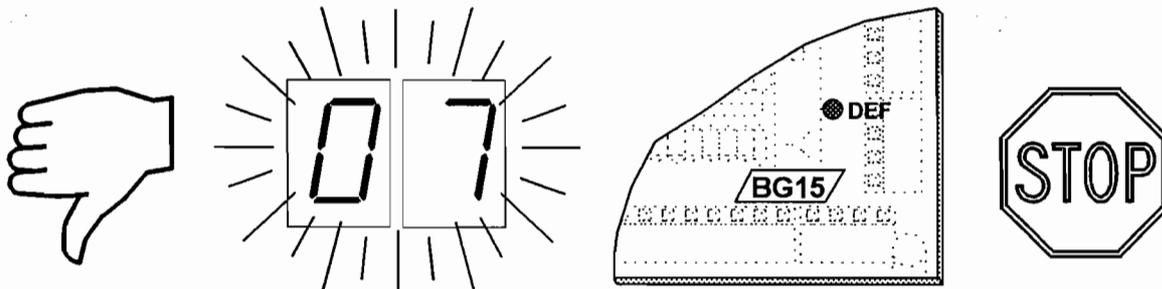
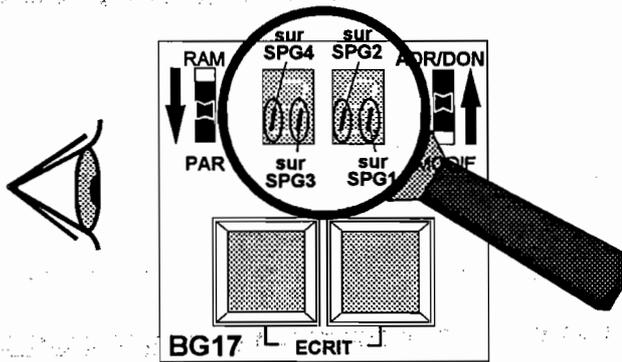


Figure 69 Conséquences d'une erreur de paramétrage des sorties SPG1, SPG2, SPG3 et SPG4 (plusieurs fonctions à la même sortie physique)

II.5.33) LUMIERE AUTOMATIQUE TEMPORISEE (BH07)

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



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

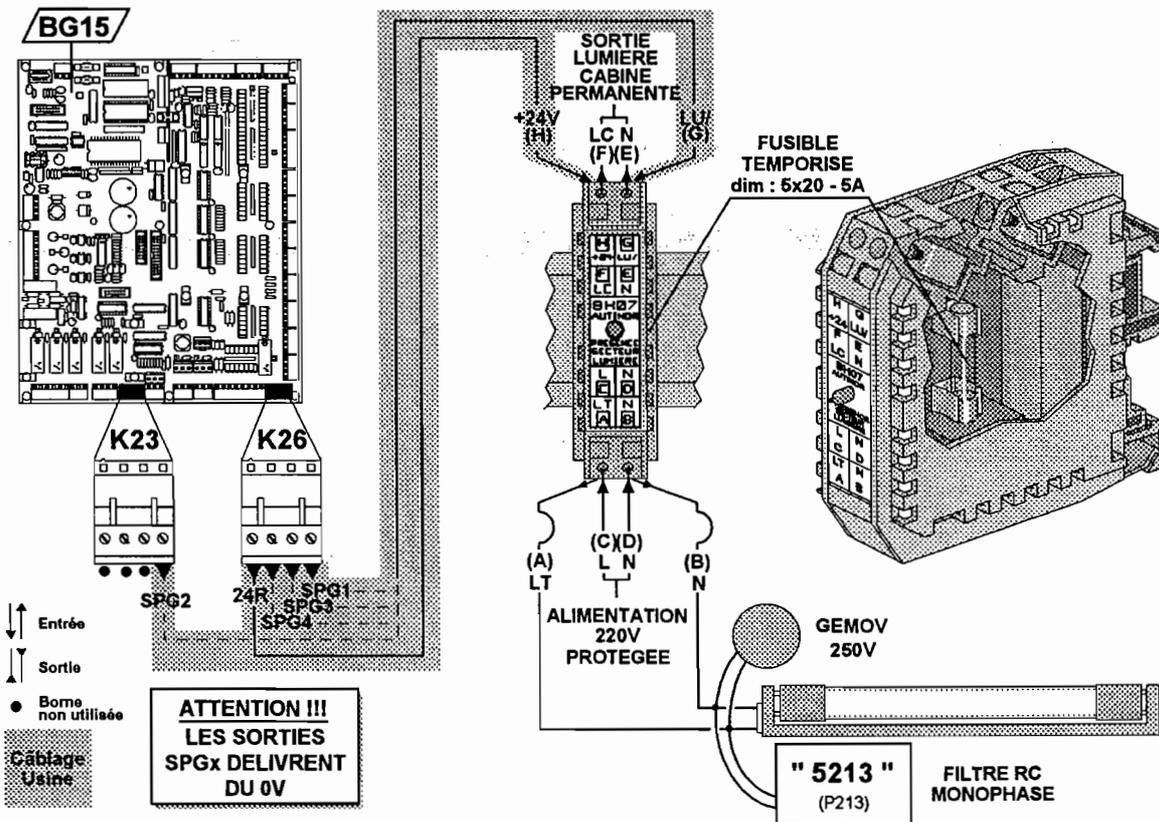
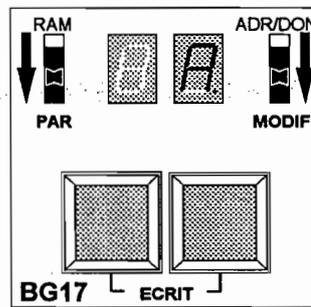


Figure 70 Connexion de la lumière automatique temporisée en cabine

LUMIERE AUTOMATIQUE TEMPORISEE (L70)

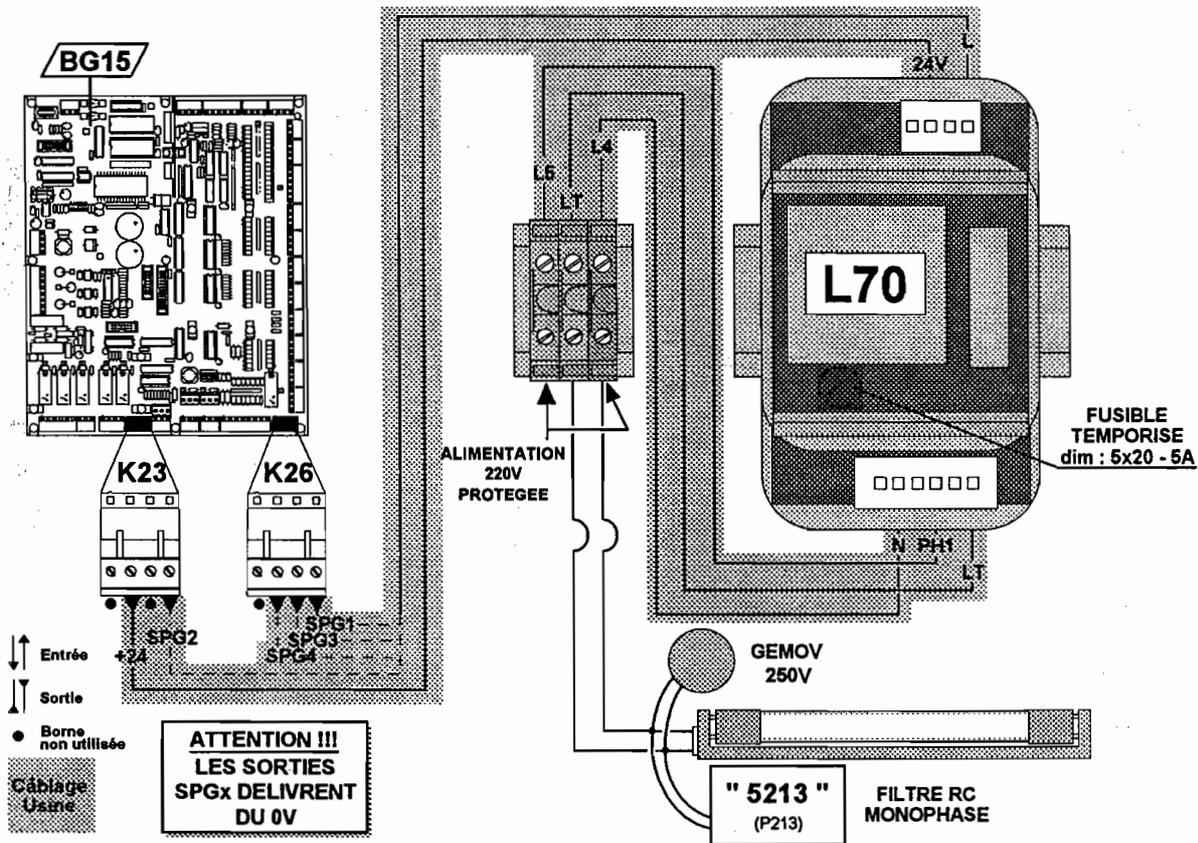


Figure 71 Connexion de la lumière automatique temporisée en cabine

LU
Lumière
automatique
Adr. 13
Bât. 6

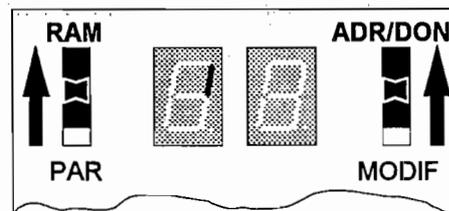


Figure 72 Visualisation de l'état de la lumière automatique

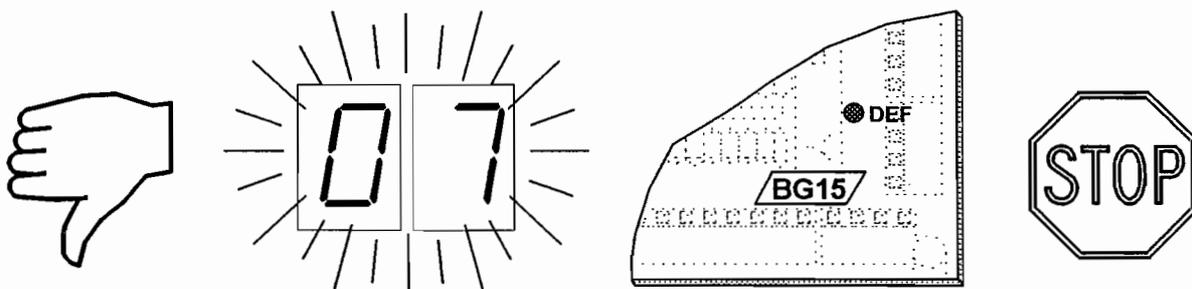


Figure 73 Conséquences d'une erreur de paramétrage des sorties SPG1, SPG2, SPG3 et SPG4 (plusieurs fonctions à la même sortie physique)

Chapitre III

PROCEDURES DE MISE EN SERVICE

III.1) Le relevé automatique des niveaux	163
Ce qu'il faut savoir avant de partir en GV	166
– Modification de la distance de Ralentissement	167
– Réglage automatique de la précision d'arrêt en montée (ZONARM)	167
– Réglage automatique de la précision d'arrêt en descente (ZONARD)...	168
– Réglage automatique de la zone d'hystérisis	168
III.2) Tables de conversion	169
III.3) Précautions en matière de compatibilité électromagnétique	173
III.4) Liste des paramètres	181
– Les paramètres liés à la bande.....	187
III.5) Liste des Entrées / Sorties	189
III.6) Liste des codes de défaut	193

蘇聯科學院 1954 年 1 月 1 日

III.1) PROCEDURE A SUIVRE POUR EFFECTUER LE RELEVÉ AUTOMATIQUE DES NIVEAUX (1/3)

AVANT DE COMMENCER :

Ce relevé se fait en mode **INSPECTION (INS)**
et non en Manoeuvre électrique de rappel (MAN).
Pour cela, raccorder le fil d'inspection venant du toit de cabine
sur **INS** puis ponter **MAN** et **0V**.

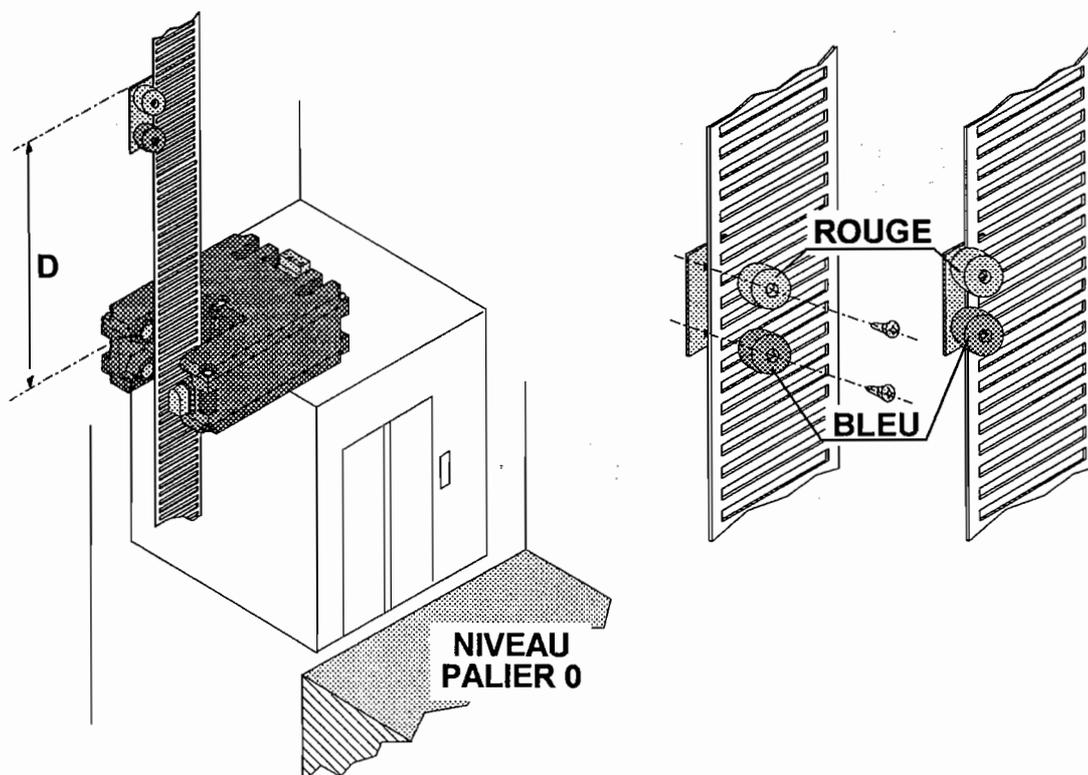
Ne pas positionner les aimants sur la bande mais les emmener avec soi, ainsi que le manuel d'installation.

La procédure de relevé automatique des niveaux permet d'effectuer la mesure et l'écriture des niveaux dans l'équipement. A un niveau correspond une altitude.

Le niveau inférieur correspond à l'altitude **00 00**.

PROCEDURE A SUIVRE :

- 1) Enclencher l'interrupteur d'inspection **INS**.
- 2) Couper puis remettre l'alimentation de l'équipement **HB-32**.
- 3) Écrire **80** à l'adresse **E0** sur l'outil de paramétrage / diagnostique de la manoeuvre **HB-32**, petit interrupteur de gauche en bas sur **PAR**.
- 4) Monter sur le toit de cabine et descendre en inspection jusqu'au niveau le plus bas **Pile à niveau !**
- 5) Enclencher le « **STOP** » sur le toit de cabine.
- 6) Appuyer simultanément sur **GM** et **GD** durant **5 secondes**.
Il est toujours possible de corriger l'enregistrement tant que l'on ne s'est pas déplacé de plus de 20 centimètres au dessus de la dernière altitude enregistrée.
- 7) Positionner l'aimant **ED** au dessus du capteur **O03** à la distance (**D**) correspondant à la distance de ralentissement souhaitée. (voir figure ci-dessous)



PROCEDURE A SUIVRE POUR EFFECTUER LE RELEVÉ AUTOMATIQUE DES NIVEAUX (2/3)

- 8) Enlever le « **STOP** » sur le toit de cabine et monter en Inspection jusqu'au niveau 1
Pile à niveau !
- 9) Enclencher le « **STOP** » sur le toit de cabine.
- 10) Appuyer simultanément sur **GM** et **GD** durant **5 secondes**.
Le logiciel mémorise l'altitude correspondant au niveau 1.
- 11) Répéter les opérations **7)** à **9)** jusqu'au niveau le plus haut.
- 12) Descendre jusqu'au niveau le plus bas.
Le fait de rencontrer les aimants « **ED** » en descendant chargera automatiquement la distance de ralentissement utilisée pour tous les niveaux en montée comme en descente. De plus, la valeur **80** programmée en **E0** passera à **00** afin de quitter la procédure de relevé automatique des niveaux.
- 13) Déplacer l'appareil vers la machinerie en Inspection, quitter le toit de cabine en laissant le commutateur sur inspection.
- 14) Couper puis remettre l'alimentation de l'équipement **HB-32**.

**Si le code de défaut 61 apparaît sur l'outil de paramétrage / diagnostic,
c'est qu'une erreur a été commise lors du relevé des niveaux
et donc qu'il faut recommencer toute la procédure ...**

- 14) Si le code de défaut **61** n'apparaît pas, **couper** la chaîne des sécurités.

Recopier chaque altitude lue aux adresses **80** à **9F** dans le tableau page **165** afin de permettre, plus tard, une vérification de la précision d'arrêt de l'appareil (**tableau 1**), ainsi que la distance de ralentissement lue aux adresses **d0** et **d1** (**tableau 2**).

PROCEDURE A SUIVRE POUR EFFECTUER LE RELEVÉ AUTOMATIQUE DES NIVEAUX (3/3)

Tableau 1 Relevé des altitudes

	ADRESSES POUR LES 16 NIVEAUX		ALTITUDES DES NIVEAUX	
Niveau 0 :	81	80		
Niveau 1 :	83	82		
Niveau 2 :	85	84		
Niveau 3 :	87	86		
Niveau 4 :	89	88		
Niveau 5 :	8b	8A		
Niveau 6 :	8d	8C		
Niveau 7 :	8F	8E		
Niveau 8 :	91	90		
Niveau 9 :	93	92		
Niveau 10 :	95	94		
Niveau 11 :	97	96		
Niveau 12 :	99	98		
Niveau 13 :	9b	9A		
Niveau 14 :	9d	9C		
Niveau 15 :	9F	9E		

Tableau 2 Relevé de la distance de ralentissement

DISTANCE DE RALENTISSEMENT EN MILLIMETRES		
Adresses	d0	d1
	milliers, centaines	dizaines, unités

**VERIFIER QUE LA DISTANCE DE RALENTISSEMENT « D » CORRESPOND A LA
DISTANCE A LAQUELLE VOUS AVEZ POSITIONNE LES AIMANTS.**

CE QU'IL FAUT SAVOIR AVANT DE PARTIR EN GV

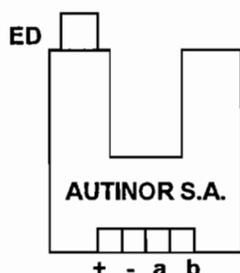
Il faut savoir à l'avance dans quel sens la cabine va partir après une remise sous tension !!!

Lorsqu'on utilise la bande et le capteur O03, l'aimant que l'on a placé en bas pendant le relevé automatique des niveaux joue le rôle de l'écran codé et du contact « ED » bien connu quand on travaille avec les écrans plastique.

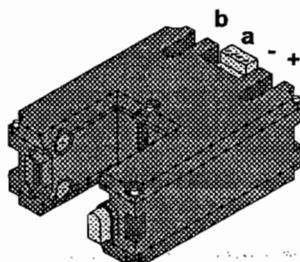
Cet aimant agit sur le bistable « ED » monté dans le capteur O03.

- **Quand le contact est ouvert**, cela signifie que la cabine est en dessous de l'aimant. Après coupure de courant, la manoeuvre HB-32 envoie donc la cabine en montée pour croiser l'aimant qui recalera le sélecteur.

La cabine s'arrêtera au prochain niveau où elle peut ralentir avant de rejoindre le niveau principal. On peut vérifier que le contact « ED » est ouvert en mesurant, en continu, la tension entre le 0V et CAB sur le connecteur KC22 de l'équipement HB-32 ou entre les bornes « - » et « b » directement sur le capteur O03. La tension mesurée doit être environ zéro Volt ou 24 Volts (selon que le faisceau B est obturé ou non).



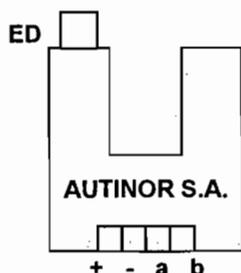
Le contact ED est ouvert quand la tension mesurée entre le " - " et le " b ", en continu, est égale à 0 ou 24 volts.



- **Quand le contact est fermé**, cela signifie que la cabine est au dessus de l'aimant. Après coupure de courant, la manoeuvre HB-32 envoie donc la cabine en descente afin de croiser l'aimant qui recalera le sélecteur.

La cabine s'arrêtera au niveau le plus bas avant de rejoindre le niveau principal.

On peut vérifier que le contact « ED » est fermé en mesurant, en continu, la tension entre le 0V et CAB sur le connecteur KC22 de l'équipement HB-32 ou entre les bornes « - » et « b » directement sur le capteur O03. La tension mesurée doit être environ 6 Volts ou 18 Volts (selon que le faisceau B est obturé ou non).



Le contact ED est ouvert quand la tension mesurée entre le " - " et le " b ", en continu, est égale à 6 ou 18 volts.

Si toutes les valeurs semblent cohérentes, vous pouvez laisser partir la cabine en rétablissant la chaîne des sécurités.

MODIFICATION DE LA DISTANCE DE RALENTISSEMENT

Si après essais, la distance de ralentissement ne convient pas, il n'est pas nécessaire de reprendre toute la procédure.

- 1) Enclencher l'interrupteur d'inspection **INS**
- 2) Couper puis remettre l'alimentation de l'équipement **HB-32**
- 3) Écrire **80** à l'adresse **E0** sur l'outil de paramétrage / diagnostique de la manoeuvre **HB-32**, petit interrupteur de gauche en bas sur **PAR**.
- 4) Descendre en inspection jusqu'au niveau bas; **pile à niveau**, en prenant soin d'enlever les aimants avant qu'ils ne rencontrent le capteur, si on était au dessus de ceux-ci quand on a écrit **80** dans **E0**.
- 5) Enclencher le « **STOP** » sur le toit de cabine.
- 6) Appuyer simultanément sur **GM** et **GD** pendant **5** secondes.
- 7) Positionner l'aimant **ED** au dessus du capteur **O03** à la nouvelle distance de ralentissement souhaitée.
- 8) Enlever le « **Stop** » sur le toit de cabine et monter en inspection pour dépasser l'aimant. Redescendre en inspection pour croiser l'aimant en descente. La nouvelle zone petite vitesse est maintenant enregistrée.

REGLAGE AUTOMATIQUE DE LA PRECISION D'ARRET EN MONTEE (ZONARM)

- 1) Placer l'ascenseur au niveau le plus bas.
Écrire **40** à l'adresse **E0** sur la manoeuvre **HB-32**, petit interrupteur de gauche en bas sur **PAR**.
Attention : Après avoir rebasculé l'interrupteur vers le haut, **E0** apparaîtra suivi de la valeur **42**.
- 2) Faire un mouvement normal en Montée à mi-course.
Quand l'appareil se sera immobilisé, la valeur **42** inscrite à l'adresse **E0** passera à **00** pour quitter la procédure de réglage automatique.

Attention, à ce moment, la cabine n'est peut-être pas pile à niveau ! C'est normal ... c'est au prochain déplacement que la cabine s'arrêtera à niveau.

REGLAGE AUTOMATIQUE DE LA PRECISION D'ARRET EN DESCENTE (ZONARD)

- 1) Placer l'ascenseur au niveau le plus haut.
- 2) Écrire **20** à l'adresse **E0** sur la manoeuvre **HB-32**, petit interrupteur de gauche en bas sur **PAR**.

Attention : Après avoir rebasculé l'interrupteur vers le haut, **E0** apparaîtra suivi de **21**.

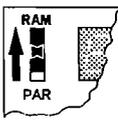
- 3) Faire un mouvement normal en descente à mi-course.

Quand l'appareil se sera immobilisé, la valeur **21** inscrite à l'adresse **E0** passera à **00** afin de quitter la procédure de réglage automatique.

Attention, à ce moment, la cabine n'est peut-être pas pile à niveau ! C'est normal ... c'est au prochain déplacement que la cabine s'arrêtera à niveau.

Pour connaître la précision d'arrêt à chaque niveau, il suffit d'aller voir le compteur d'altitude en **23** et **22** petit interrupteur de gauche vers le haut.

La valeur est exprimée en cran et en hexadécimal. 1 cran = 2 millimètres.

	Compteur d'altitude en 23 et 22
23 = 00	22 = 03

Exemple :

En envoyant l'appareil tout en bas, si on lit **00** en **23** et **03** en **22** soit **0003**, cela signifie que la cabine s'est arrêtée **3** crans de comptage (environ **6 mm**) avant le but.

REGLAGE AUTOMATIQUE DE LA ZONE D'HYSTERISIS

A faire impérativement si le niveau le plus bas est différent du niveau principal.

- 1) Positionner l'appareil au dessus des aimants **ED**.
- 2) Écrire **10** à l'adresse **E0** de l'équipement **HB-32**, petit interrupteur de gauche en bas sur **PAR**.
- 3) Faire deux mouvements normaux pour croiser les aimants **ED** dans un sens, puis dans l'autre.

III.2) TABLES DE CONVERSION

Tables Hexadécimales

Tables de conversion Hexadécimal ↔ décimal

TABLE DE CONVERSION HEXADECIMAL ↔ DECIMAL

		Chiffre de poids faible (chiffre de droite)															
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	A	B	C	D	E	F
Chiffre de poids fort (chiffre de gauche)	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 supérieure. 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>		<i>Décimal</i>		<i>Hexadécimal</i>		<i>Décimal</i>
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 :

$$\begin{array}{r}
 \begin{array}{c} \boxed{8} \boxed{8} \\ \boxed{8} \boxed{8} \end{array} = \begin{array}{c} \boxed{8} \boxed{8} \\ \boxed{8} \boxed{8} \end{array} + \begin{array}{c} \boxed{8} \boxed{8} \\ \boxed{8} \boxed{8} \end{array} \\
 = 176 + 6 = 184
 \end{array}$$

III.3) PRECAUTIONS EN MATIERE DE COMPATIBILITE ELECTROMAGNETIQUE (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 DESTINES A LA GESTION ET AU PILOTAGE DES ASCENSEURS APPELÉ COMMUNEMENT « MANOEUVRE D'ASCENSEUR » N'ECHAPPENT PAS A CES PHENOMENES ET SONT EGALEMENT SOUMIS A UN NIVEAU CERTAIN DE PERTURBATIONS.

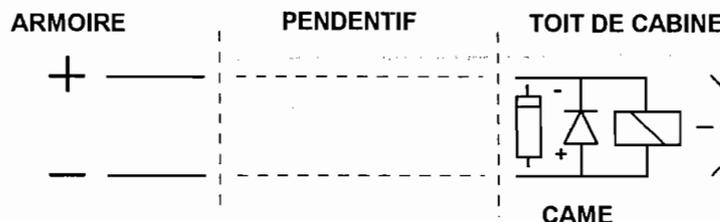
IL EST SOUVENT TRÈS FACILE DE S'OPPOSER A CES « AGRESSIONS » MOYENNANT QUELQUES PRÉCAUTIONS ÉLÉMENTAIRES ET PEU COÛTEUSES LORSQU'ELLES SONT PRISES DES LE DÉBUT DU CHANTIER.

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.

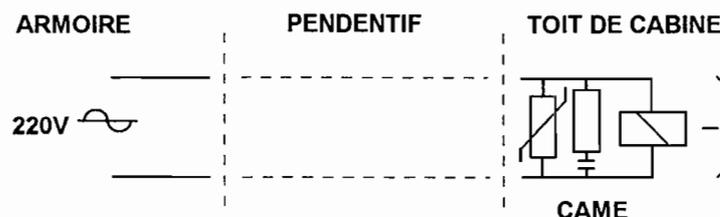
- ALIMENTÉE EN TENSION CONTINUE :

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 ECRETEUR 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 !

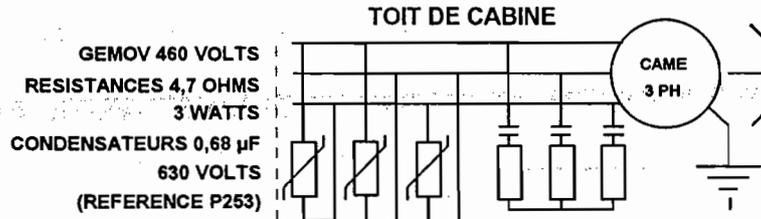


- La valeur de la résistance est de 4,7 Ω .
- La valeur du condensateur est 0,68 μF , 630 VOLTS.
- La tension d'écrêtage du GEMOV est égale à 250 VOLTS.

PRECAUTIONS EN MATIERE DE COMPATIBILITE ELECTROMAGNETIQUE (2/7)

- ALIMENTÉE EN TENSION ALTERNATIVE TRIPHASÉE :

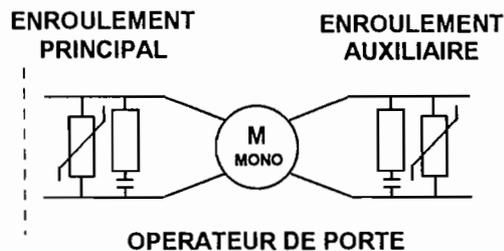
Il faut impérativement monter un ECRÉTEUR DE TENSION (GEMOV) entre chaque phase ainsi qu'un triple réseau CONDENSATEUR RÉSISTANCE série monté en ÉTOILE et le tout monté le plus près possible sur LE TOIT DE LA CABINE !



A PROPOS DU MOTEUR D'OPÉRATEUR DE PORTE AUTOMATIQUE.

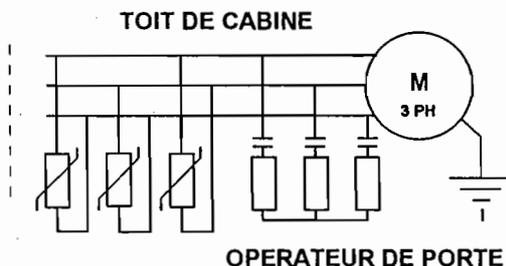
- ALIMENTE EN TENSION ALTERNATIVE MONOPHASÉE SANS FREINAGE :

Il faut impérativement monter un ECRÉTEUR 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 !



- ALIMENTE EN TENSION ALTERNATIVE TRIPHASÉE SANS FREINAGE :

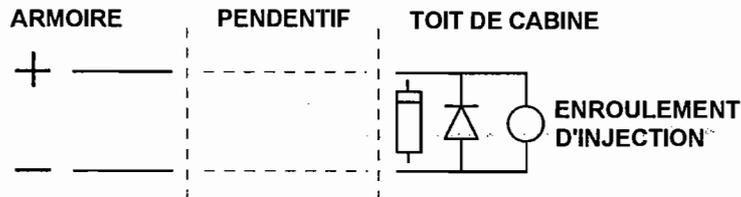
Il faut impérativement monter un ECRÉTEUR DE TENSION (GEMOV) entre chaque phase ainsi qu'un triple réseau CONDENSATEUR RÉSISTANCE série monté en ÉTOILE sur LE TOIT DE LA CABINE !



PRECAUTIONS EN MATIERE DE COMPATIBILITE ELECTROMAGNETIQUE (3/7)

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

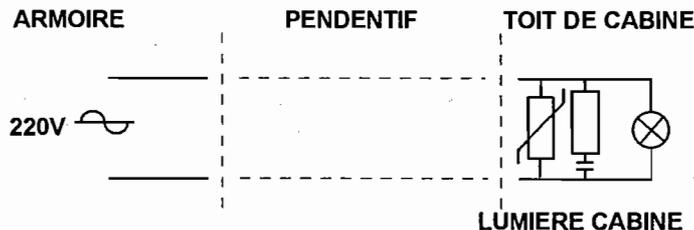
Il faut impérativement monter une DIODE BY 255 (1300 V / 3 A) en INVERSE et le plus près possible sur l'ENROULEMENT D'INJECTION CONTINUE sur LE TOIT DE LA CABINE ! Il est bien évident que cette protection vient en complément de celles décrites plus haut concernant les enroulements du moteur d'opérateur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



A PROPOS DE LA LUMIÈRE CABINE.

- DE TYPE FILAMENT A INCANDESCENCE ALIMENTE EN ALTERNATIF :

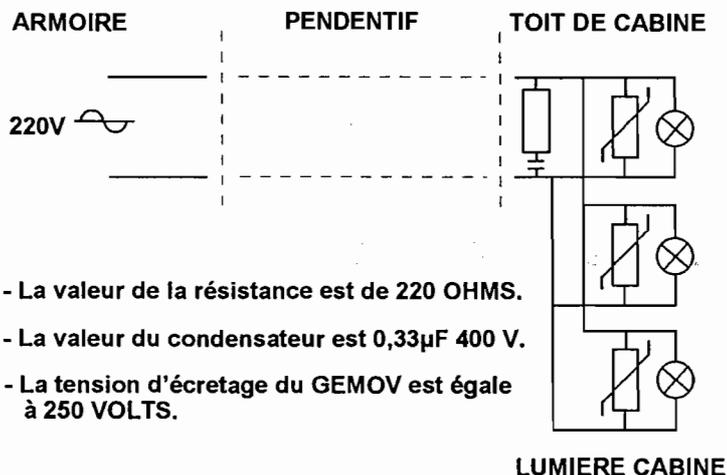
Il faut impérativement monter un ECRÉTEUR DE TENSION (GEMOV) ainsi qu'un réseau CONDENSATEUR RÉSISTANCE série (P213), le tout raccordé en PARALLÈLE et le plus près possible du filament de la LUMIÈRE sur LE TOIT DE LA CABINE.



- La valeur de la résistance est de 220 Ω .
- La valeur du condensateur est 0,33 μF , 400 VOLTS.
- La tension d'écrêtage du GEMOV est égale à 250 VOLTS.

- DE TYPE NÉON DONC ALIMENTE EN TENSION ALTERNATIVE :

Il faut impérativement monter un ECRÉTEUR DE TENSION (GEMOV) par tube NÉON ainsi qu'un réseau CONDENSATEUR - RESISTANCES 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 μF 400 V.
- La tension d'écrêtage du GEMOV est égale à 250 VOLTS.

LUMIERE CABINE

PRECAUTIONS EN MATIERE DE COMPATIBILITE ELECTROMAGNETIQUE (4/7)

A PROPOS D'AUTRES ORGANES DE PUISSANCE.

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 NEGLIGEABLE ET SURTOUT SUSCEPTIBLE DE GENERER DES PARASITES LORS DE LA COMMUTATION.

**IL EST INDISPENSABLE D'ANTIPARASITER LEURS DIFFERENTS TYPES
D'ENROULEMENTS DE LA MEME FAÇON QUE VU PRECEDEMMENT !**

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

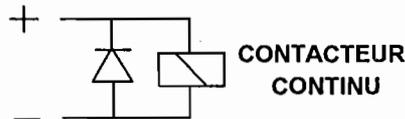
IL EST EVIDENT QUE LES BOBINES DE CES CONTACTEURS DOIVENT ETRE ANTIPARASITEES !!!

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 FAÇON !!!

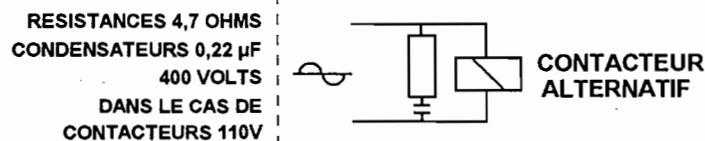
- CONTACTEURS ALIMENTES EN TENSION CONTINUE :

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 ALIMENTES 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 DESTINÉS 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.

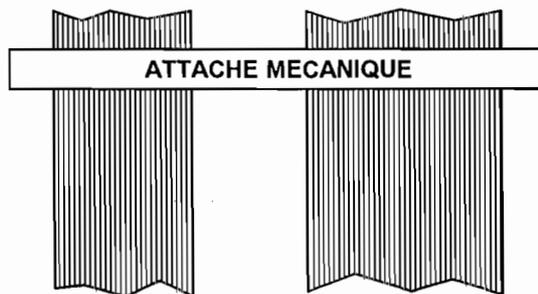
Ce rapport est souvent encore plus élevé notamment si on considère les courants de transitions au début de l'alimentation d'un organe de puissance. Il est clair que les gros courants influenceront les petits par induction si on ne prend pas soin de les séparer.

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 UTILISES.

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 Ω , 3 W - Condensateur = 0,68 μ F, 630 V.

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

Résistance = 4,7 Ω , 3 W - Condensateur = 0,68 μ F, 630 V - GEMOV = 460 V.

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

Résistance = 4,7 Ω , 3 W - Condensateur = 0,68 μ F, 630 V - GEMOV = 460 V.

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

Résistance = 220 Ω , 3 W - Condensateur = 0,10 μ 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 Ω , 3 W - Condensateur = 0,22 μF , 400 V, (fils rigides spécialement conçus pour contacteur).

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

Résistance = 220 Ω , 3 W - Condensateur = 0,33 μF , 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 Ω , 3 W - Condensateur = 0,10 μF , 400 V - GEMOV = 150 V.

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

Résistance = 220 Ω , 3 W - Condensateur = 0,33 μF , 250 V.

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

Résistance = 220 Ω , 3 W - Condensateur = 0,33 μF , 400 V.

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 consistent and reliable data collection processes to support effective decision-making.

3. The third part of the document focuses on the role of technology in data management and analysis. It discusses how modern software solutions can streamline data collection, storage, and reporting, thereby improving efficiency and accuracy.

4. The fourth part of the document addresses the challenges associated with data security and privacy. It provides guidelines for implementing robust security measures to protect sensitive information from unauthorized access and breaches.

5. The fifth part of the document concludes by summarizing the key findings and recommendations. It stresses the importance of ongoing monitoring and evaluation to ensure that data management practices remain effective and aligned with the organization's goals.

6. The final part of the document provides a detailed list of references and sources used throughout the report. This section is essential for verifying the accuracy and reliability of the information presented in the document.

7. The document also includes a section for future research and development. It identifies areas where further investigation is needed to enhance data management practices and explore new technological advancements in the field.

Chapitre III.4)

LISTE DES PARAMETRES

LES PARAMETRES (1/2)

AD	bât 7	bât 6	bât 5	bât 4	bât 3	bât 2	bât 1	bât 0
00	DEF N (CDEFF) CODE DU DERNIER DEFAULT							
01	DEF N-1 (CADDEF) CODE DE L'AVANT DERNIER DEFAULT							
02	REGUL	DPLX	ISO	RMLIFT	NIVSIN	DSERVS	OUAVAR	USINE
03	NBOPER - NOMBRE D'OPERATEUR							
04	NIVSUP - NIVEAU SUPERIEUR							
05	NIVINF - NIVEAU INFÉRIEUR							
06	NVPRIN - NIVEAU PRINCIPAL							
07	BLOCAG	DCOPRO	OPTSP	OPTMAN	OPREVM	MPVHZ	OPED	OUPPRE
08	2V/RECA V1	APCL	FLCLIG	FLDP	EFFNSEL	MASMPX	IPF	IP0
09	GONGAR	IGPPRO	IGV	PFLSGV	OPTPOM	MHSPF	TYPOMP	
0A	TIG - TEMPO D'INTÉGRATEUR (2 A 45 SECONDES [EN SECONDES])							
0B	TPV - TEMPO PETITE VITESSE (3 A 255 SECONDES [EN SECONDES])							
0C	TPLU - TEMPO DE LUMIÈRE AUTOMATIQUE (2 A 255 SECONDES [EN SECONDES])							
0D	TINS - TEMPO D'INSPECTION (1 A 255 SECONDES [EN SECONDES])							
0E	TCAPGV - TEMPO CAPTEUR EN G.V. (2 A 25,5 SECONDES [EN 1/10 SECONDES])							
0F	TCAPPV - TEMPO CAPTEUR EN P.V. (3 A 25,5 SECONDES [EN 1/10 SECONDES])							
10	MSQCAB - MASQUES DES ENVOIS CABINE DE 7 A 0							
11	MSQCAB - MASQUES DES ENVOIS CABINE DE 15 A 8							
12								
13	MSQMO - MASQUES DES APPELS PALIERS POUR MONTER DE 7 A 1							
14	MSQMO - MASQUES DES APPELS PALIERS POUR MONTER DE 15 A 8							
15								
16	MSQDE - MASQUES DES APPELS PALIERS POUR DESCENDRE DE 7 A 0							
17	MSQDE - MASQUES DES APPELS PALIERS POUR DESCENDRE DE 15 A 8							
18								
19							PVCRH	PVCRB
1A	PROGRAMMATION DES PV CROISEES POUR ENTRES-NIVEAUX 7-8 / 0-1							
1B	PROGRAMMATION DES PV CROISEES POUR ENTRES-NIVEAUX 15-16 / 8-9							
1C								
1D	NUSPLX - NUMERO DE SIMPLEX EN MULTIPLEX (00 ou 1)							
1E	TFR10 - TEMPO DE FILTRAGE SUR LE 10 (0 A 0,5 SECONDES [EN 1/100 SECONDES])							
1F	TPRAU - TEMPO DE RAPPEL AUTOMATIQUE (1 A 255 SECONDES [EN SECONDES])							
20	RAUFAC1	RAUFAC2	TRAPM	NIVRAU - NIVEAU DE RAPPEL AUTOMATIQUE				
21	TGONG - TEMPO DU GONG (0,1 A 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 - NUMERO D'ORDRE DANS LE MOIS DE PRODUCTION (UNITES/DIZAINES)							
26	NUMAR1 - MOIS DE PRODUCTION EN HEXADÉCIMAL (CENTAINES DU N° DE POSITION)							
27	NUMAR2 - ANNEE DE PRODUCTION DE L'ARMOIRE							
28	REPT00 - REPETITEUR DE POSITION AU NIVEAU 00							
29 à 36	REPTxx - REPETITEUR DE POSITION AU NIVEAU xx							
37	REPT15 - REPETITEUR DE POSITION AU NIVEAU 15							
ADAPTATION A UNE CENTRALE HYDRAULIQUE SPECIFIQUE NON TYPÉE (CYHD)								
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	P1SFCOU	P1SFCFE	PMAFCP1	MSTPMP1	AMPSEC1	MSTPRP1
41	TP01 - TEMPO DE PORTE 1 (2 A 255 SECONDES [EN SECONDES])							
42	TREP1 - TEMPO DE RÉOUVERTURE DE PORTE 1 (1 A 255 SECONDES [EN SECONDES])							
43	FACE1	FACE2	NIVMHS - NIVEAU DE MISE HORS SERVICE					
44	TIRP1 - TEMPO D'INVERSION DES RELAIS DE LA PORTE 1 (0 A 2,55 S. [EN 1/100 SEC])							
45	TFR8 - TEMPO DE FILTRAGE DES REBONDS SUR LE '8' (0 A 2,55 S. [EN 1/100 SEC])							
46	TVP1/2 - TEMPORISATION DE VERROUILLAGE DE PORTES 1&2 (1 A 255 S. [EN SEC])							
47	TIGPO1 - TEMPO D'INTÉGRATEUR DE PORTE 1 (1 A 255 SECONDES [EN SECONDES])							

LES PARAMETRES (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	STP1OU Nxx	SER1I Nxx	OUNSIM1 Nxx
57	RCAME1 N15			PORCAB1 N15	OUAVAP1 N15	STP1OU N15	SER1I N15	OUNSIM1 N15
58	TDEMYD - TEMPO DE DEMARRAGE YD (0 A 6 SECONDES [EN 1/10 SECONDES])							
59	TARMVT - TEMPO D'ARRET DU MOUVEMENT (0 A 2,55 S. [EN 1/100 SEC])							
5A	TPMPVM - TEMPO DE PROLONGATION DU MVT PETITE VITESSE (0 A 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 A 15 MINUTES. [EN MINUTE])							
5F				STPREG	DCTQET		REGDRAL	
60		VERSTF2	P2SFCOU	P2SFCFE	PMAFCP2	MSTPMP2	AMPSEC2	MSTPRP2
61	TP02 - TEMPO DE PORTE 2 (2 A 255 SECONDES [EN SECONDES])							
62	TREP2 - TEMPO DE RÉOUVERTURE DE PORTE 2 (1 A 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 A 2,55 S. [EN 1/100 SEC])							
67	TIGPO2 - TEMPO D'INTEGRATEUR DE PORTE 2 (1 A 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 - LUMIERE AUTOMATIQUE			
7E	DEF N-2 - CODE DE DEFAULT 3							
7F	DEF N-3 - CODE DE DEFAULT 4							
	OPTION DISTANCE DE RALENTISSEMENT EN FONCTION DE LA T° D'HUILE							
C0	TEMPERATURE JUSQUE LAQUELLE LA DISTANCE C8 EST CHOISIE							
C1	TEMPERATURE JUSQUE LAQUELLE LA DISTANCE C9 EST CHOISIE							
C2	TEMPERATURE JUSQUE LAQUELLE LA DISTANCE CA EST CHOISIE							
C3	TEMPERATURE JUSQUE LAQUELLE LA DISTANCE CB EST CHOISIE							
C4	TEMPERATURE JUSQUE LAQUELLE LA DISTANCE CC EST CHOISIE							
C5	TEMPERATURE JUSQUE LAQUELLE LA DISTANCE CD EST CHOISIE							
C6	TEMPERATURE JUSQUE LAQUELLE LA DISTANCE CE EST CHOISIE							
C7	TEMPERATURE JUSQUE LAQUELLE LA DISTANCE CF EST CHOISIE							
	OPTION DISTANCE DE RALENTISSEMENT EN FONCTION DE LA T° D'HUILE							
C8	DISTANCE DE RALENTISSEMENT 0 (EN %) CHOISIE JUSQUE LA TEMPERATURE C0							
C9	DISTANCE DE RALENTISSEMENT 0 (EN %) CHOISIE JUSQUE LA TEMPERATURE C1							
CA	DISTANCE DE RALENTISSEMENT 0 (EN %) CHOISIE JUSQUE LA TEMPERATURE C2							
CB	DISTANCE DE RALENTISSEMENT 0 (EN %) CHOISIE JUSQUE LA TEMPERATURE C3							
CC	DISTANCE DE RALENTISSEMENT 0 (EN %) CHOISIE JUSQUE LA TEMPERATURE C4							
CD	DISTANCE DE RALENTISSEMENT 0 (EN %) CHOISIE JUSQUE LA TEMPERATURE C5							
CE	DISTANCE DE RALENTISSEMENT 0 (EN %) CHOISIE JUSQUE LA TEMPERATURE C6							
CF	DISTANCE DE RALENTISSEMENT 0 (EN %) CHOISIE JUSQUE LA TEMPERATURE C7							
	OPTION DISTANCE DE RALENTISSEMENT EN FONCTION DE LA T° D'HUILE							
A8	DISTANCE DE RALENTISSEMENT 0 (EN %) CHOISIE JUSQUE LA TEMPERATURE C0							
A9	DISTANCE DE RALENTISSEMENT 0 (EN %) CHOISIE JUSQUE LA TEMPERATURE C1							
AA	DISTANCE DE RALENTISSEMENT 0 (EN %) CHOISIE JUSQUE LA TEMPERATURE C2							
AB	DISTANCE DE RALENTISSEMENT 0 (EN %) CHOISIE JUSQUE LA TEMPERATURE C3							
AC	DISTANCE DE RALENTISSEMENT 0 (EN %) CHOISIE JUSQUE LA TEMPERATURE C4							
AD	DISTANCE DE RALENTISSEMENT 0 (EN %) CHOISIE JUSQUE LA TEMPERATURE C5							
AE	DISTANCE DE RALENTISSEMENT 0 (EN %) CHOISIE JUSQUE LA TEMPERATURE C6							
AF	DISTANCE DE RALENTISSEMENT 0 (EN %) CHOISIE JUSQUE LA TEMPERATURE C7							
	MINIBLOC							
FF	CA	CB	INS	POMP	NIV	10	8	6

LISTE DES PARAMETRES

Le tableau ci-dessous contient la liste des paramètres qui affectent le fonctionnement de l'équipement HB-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.

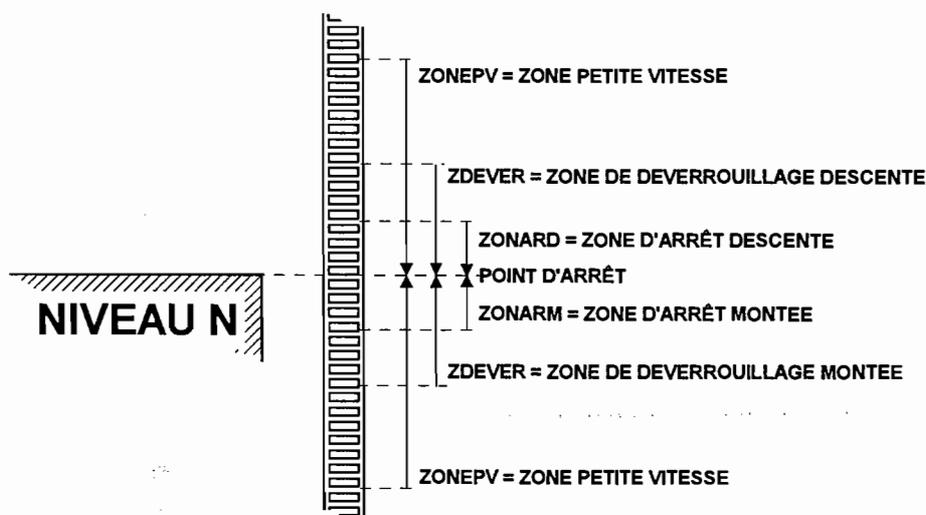
Les noms des paramètres «bâtonnets» sont imprimés en italique

Nom	Signification	Adresse	Bât.
2V	2 Vitesses ? A, H, B & HB-32	Ad.08	Bât. 7
AMPSEC1	Arrêt du Mouvement de la Porte n°1 sur l'arrivée des SECurités	Ad.40	Bât. 1
AMPSEC2	Arrêt du Mouvement de la Porte n°2 sur l'arrivée des SECurités	Ad.60	Bât. 1
APCL	Appel Palier CLignotant ?	Ad.08	Bât. 6
Base 8N	BASE 8 Niveaux	Ad.5C	Bât. 5
Blocag	BLOCAGE ?	Ad.07	Bât. 7
CABVID	Option Cabine vide	Ad.63	Bât. 7
CARPO1	Gestion des caractéristiques mécaniques de la porte 1	Ad.40	
CARPO2	Gestion des caractéristiques mécaniques de la porte 2	Ad.60	
COMDEM	COMpteur de DEMarrages	Ad.22	
COMDEM	COMpteur de DEMarrages	Ad.23	
COMDEM	COMpteur de DEMarrages	Ad.24	
CyHyd	Cycle hydraulique	Ad.38 à 3F	
DCOPRO	Défaut COntracteurs PROvisoires ?	Ad.07	Bât. 6
DCTqet	Doublement de la tempo ConTrôle TaQuET ?	Ad.5F	Bât. 3
Def n	Code du dernier défaut	Ad.00	
Def n-1	Code de l'avant dernier défaut	Ad.01	
Def n-2	Code du défaut N-2	Ad.7E	
Def n-3	Code du défaut N-3	Ad.7F	
DemDir	DEMarrage DIRect ?	Ad.5C	Bât. 1
DisRal	Distance de ralentissement choisies en fonction des températures programmées aux adresses C0-C8	Ad.C8-CF	
DNH	Défaut de Niveau d'Huile	Ad.5C	Bât. 3
DPLX	DuPLeX ?	Ad.02	Bât. 6
DServS	Double SERViCe Sélectifs ?	Ad.02	Bât. 2
EffNSel	EFFacement Non Sélectif ?	Ad.08	Bât. 3
ETOILE	Contacteur ETOILE ?	Ad.38 à 3F	Bât. 0
FLCLIG	FLèches CLIGNotantes ?	Ad.08	Bât. 5
FLPDP	FLèches Prochain DéPart ?	Ad.08	Bât. 4
FoncP1	Fonctionnement de la porte 1 par niveau	Ad.48 à 57	
FoncP2	Fonctionnement de la porte 2 par niveau	Ad.68 à 77	
GongAr	GONG à l'ARRêt ?	Ad.09	Bât. 7
IgPPro	IntéGrateur Porte PROvisoire ?	Ad.09	Bât. 6
IGV	Inspection en Grande Vitesse ?	Ad.09	Bât. 5
IPF	Isonivelage Portes Fermées ?	Ad.08	Bât. 1
IPO	Isonivelage Portes Ouvertes ?	Ad.08	Bât. 0
ISO	ISONivelage ?	Ad.02	Bât. 5
ISOCli	ISONivelage CLient ?	Ad.63	Bât. 5
LIGNE	Contacteur LIGNE ?	Ad.38 à 3F	Bât. 2
MASMPX	MASse en MultiPLeX ?	Ad.08	Bât. 2
MHSPF	Mise Hors Service Portes Fermées ?	Ad.09	Bât. 2
MPVHZ	Mouvement PV Hors Zone ?	Ad.07	Bât. 2
MsqCab	Masque des envois « cabine »	Ad.10 à 11	
MsqDE	Masque des appels « pour descendre »	Ad.16 à 17	
MsqMo	Masque des appels « pour monter »	Ad.13 à 14	
MSTPMP1	Maintien Sous Tension Pendant la Marche de la Porte	Ad.40	Bât. 2

	n°1		
MSTPMP2	Maintien Sous Tension Pendant la Marche de la Porte	Ad.60	Bât. 2
	n°2		
MSTPRP1	Maintien Sous Tension PeRmanent de la Porte n°1	Ad.40	Bât. 0
MSTPRP2	Maintien Sous Tension PeRmanente de la Porte n°2	Ad.60	Bât. 0
NbOper	Nombre d'OPERateurs ?	Ad.03	
NIVINF	NIVeau INFérieur ?	Ad.05	
NIVMHS	NIVeau de Mise Hors Service	Ad.43	
NivRAu	NIVeau de Rappel AUtomatique	Ad.20	
NivSin	NIVeaux SINistrés ?	Ad.02	Bât. 3
NIVSUP	NIVeau SUPérieur ?	Ad.04	
NUMARx	NUMéro d'ARmoire	Ad.25 & 26	
NUSPLX	Numéro de SimPLex	Ad.1D	
NVPRIN	NiVeau PRINCipal?	Ad.06	
OPED	Option ED ?	Ad.07	Bât. 1
OpREVM	OPTion REVision Montée ?	Ad.07	Bât. 3
OptMan	OPTion MANoeuvre de rappel ?	Ad.07	Bât. 4
OptPOM	OPTion POMpier ?	Ad.09	Bât. 3
OPTSP	OPTion Suspension Palière ?	Ad.07	Bât. 5
OUAvAP1Nx	Ouverture avant arrêt de la porte n°1 au niveau x	Ad.48 à 57	Bât. 3
OUAvAP2Nx	Ouverture avant arrêt de la porte n°2 au niveau x	Ad.68 à 77	Bât. 3
OuAvAr	Ouverture Avant ARrêt ?	Ad.02	Bât. 1
OuAvARcli	Ouverture AVant Arrêt CLient ?	Ad.63	Bât. 1
OUNSim1Nx	Ouverture non simultanée au niveau x	Ad.48 à 57	Bât. 0
OUNSim2Nx	Ouverture non simultanée au niveau x	Ad.68 à 77	Bât. 0
OuvPre	OUVerture sur présence ?	Ad.07	Bât. 0
P1SFcfe	Porte 1 Sans Fin de Course FERmeture	Ad.40	Bât. 4
P1SFcou	Porte 1 Sans Fin de Course OUverture	Ad.40	Bât. 5
P2SFCFE	Porte 2 Sans Fin de Course FERmeture	Ad.60	Bât. 4
P2SFCOU	Porte 2 Sans Fin de Course OUverture	Ad.60	Bât. 5
PFLSGV	Pas de Flèches de Sens en GV ?	Ad.09	Bât. 4
PMAFCP1	Prolongation du Mouvement Après Fin de Course Porte n°1	Ad.40	Bât. 3
PMAFCP2	Prolongation du Mouvement Après Fin de Course Porte n°2	Ad.60	Bât. 3
PorCab1Nx	PORTe CABine 1 au Niveau x	Ad.48 à 57	Bât. 4
PorCab2Nx	PORTe CABine 2 au Niveau x	Ad.68 à 77	Bât. 4
PVC	PV croisées pour entre niveau	Ad.1A	
PVC	PV croisées pour entre niveau	Ad.1B	
PVC0001	PV Croisées pour l'entre-niveau 00-01 ?	Ad.1A	Bât. 0
PVC0102	PV Croisées pour l'entre-niveau 01-02 ?	Ad.1A	Bât. 1
PVC0203	PV Croisées pour l'entre-niveau 02-03 ?	Ad.1A	Bât. 2
PVC0304	PV Croisées pour l'entre-niveau 03-04 ?	Ad.1A	Bât. 3
PVC0405	PV Croisées pour l'entre-niveau 04-05 ?	Ad.1A	Bât. 4
PVC0506	PV Croisées pour l'entre-niveau 05-06 ?	Ad.1A	Bât. 5
PVC0607	PV Croisées pour l'entre-niveau 06-07 ?	Ad.1A	Bât. 6
PVC0708	PV Croisées pour l'entre-niveau 07-08 ?	Ad.1A	Bât. 7
PVC0809	PV Croisées pour l'entre-niveau 08-09 ?	Ad.1B	Bât. 0
PVC0910	PV Croisées pour l'entre-niveau 09-10 ?	Ad.1B	Bât. 1
PVC1011	PV Croisées pour l'entre-niveau 10-11 ?	Ad.1B	Bât. 2
PVC1112	PV Croisées pour l'entre-niveau 11-12 ?	Ad.1B	Bât. 3
PVC1213	PV Croisées pour l'entre-niveau 12-13 ?	Ad.1B	Bât. 4
PVC1314	PV Croisées pour l'entre-niveau 13-14 ?	Ad.1B	Bât. 5
PVC1415	PV Croisées pour l'entre-niveau 14-15 ?	Ad.1B	Bât. 6
PVCRB	PV Croisées Bas ?	Ad.19	Bât. 0
PVCRH	PV Croisées Haut ?	Ad.19	Bât. 1
RamDes	RAMassage DEScente ?	Ad.5C	Bât. 6
RAuFAC1	Rappel Automatique Face 1	Ad.20	Bât. 7
RAuFAC2	Rappel Automatique Face 2	Ad.20	Bât. 6
RCame1Nx	Retard CAME porte 1 au niveau x	Ad.48 à 57	Bât. 7
RCame2Nx	Retard CAME porte 2 au niveau x	Ad.68 à 77	Bât. 7
RecaV1	RECAlage en vitesse V1 ?) EN B32	Ad.08	Bât. 7
RegDRal	REGulation de la Distance de RALentissement ?	Ad.5F	Bât. 1
REGUL	REGULATION ?	Ad.02	Bât. 7
REPTxx	REPétiteur au niveau xx	Ad.28 à 37	

RGPT	option RGPT	Ad.40	Bât. 7
RMLIFT	Régulation MLIFT ?	Ad.02	Bât. 4
SER1INx	Service 1 interdit au niveau x	Ad.48 à 57	Bât. 1
Ser2Inx	Service 2 interdit au niveau x	Ad.68 à 77	Bât. 1
SHTCS	Option Shuntage du CS	Ad.63	Bât. 6
SPGw	Réglage des sorties programmables	Ad.78	
SPGx	Réglage des sorties programmables	Ad.79	
SPGy	Réglage des sorties programmables	Ad.7A	
SPGz	Réglage des sorties programmables	Ad.7B	
StP1OUNx	Stationnement porte 1 ouvertes au niveau x	Ad.48 à 57	Bât. 2
StP2OUNx	Stationnement porte 2 ouvertes au niveau x	Ad.68 à 77	Bât. 2
STpReg	Sonde de Température pour REGulation ?	Ad.5F	Bât. 4
Taquet	TAQUET ?	Ad.5C	Bât. 0
TArMvt	Temporisation d'ARRêt du MouVemenT	Ad.59	
TCAPGV	Temporisation du CAPteur en Grande Vitesse	Ad.0E	
TCAPPV	Temporisation du CAPteur en Petite Vitesse	Ad.0F	
TDemYD	Temporisation de DEMarrage ETOile-Triangle	Ad.58	
TemPr	Températures programmées en fonction des distances C8-CF choisies	Ad.C0-C7	
TFR10	Temporisation de Filtrage des Rebonds sur le « 10 »	Ad.1E	
TFR8	Temporisation de Filtrage des Rebonds sur le « 8 »	Ad.45	
TGONG	Temporisation du GONG	Ad.21	
Tlg	Temporisation d'IntéGrateur	Ad.0A	
TIGPO1	Temporisation d'IntéGrateur de Porte 1	Ad.47	
TIGPO2	Temporisation d'IntéGrateur de Porte 2	Ad.67	
TINS	Temporisation d'INSpection	Ad.0D	
TIRP1	Temporisation d'Inversion des Relais de Porte n°1	Ad.44	
TIRP2	Temporisation d'Inversion des Relais de Porte n°2	Ad.64	
TPLU	Temporisation LUMière automatique	Ad.0C	
TPMPVM	Temporisation de Prolongation du Mouvement Petite Vitesse en montée	Ad.5A	
TPO1	Temporisation de la porte n°1	Ad.41	
TPO2	Temporisation de la porte n°2	Ad.61	
TPRAL	Temporisation de porte ralongée	Ad.63	
TpRAu	Temporisation de Rappel AUtomatique	Ad.1F	
TPV	Temporisation de Petite Vitesse	Ad.0B	
TPV1/2	Temporisation de Verrouillage temporisée	Ad.46	
TRapM	Temporisation de RAPpel automatique en Minutes	Ad.20	Bât. 5
TRAuN0	Temporisation de Rappel AUtomatique au Niveau 0	Ad.5E	
TREP1	Temporisation de réouverture de la porte n°1	Ad.42	
TREP2	Temporisation de réouverture de la porte n°2	Ad.62	
TRIANGLE	Contacteur TRIANGLE ?	Ad.38 à 3F	Bât. 1
TypHyd	TYPe de centrale HYDraulique	Ad.5B	
TYPOMP	Type de POMpier ?	Ad.09	Bât. 1 & 0
Usine	Options USINE	Ad.02	
V1	Vanne V1 ?	Ad.38 à 3F	Bât. 4
V2	Vanne V2 ?	Ad.38 à 3F	Bât. 5
V3	Vanne V3 ?	Ad.38 à 3F	Bât. 6
V4	Vanne V4 ?	Ad.38 à 3F	Bât. 7
VerSTF1	VERrouillage Sur Témoin de Fermeture de la porte 1	Ad.40	Bât. 6
VERSTF2	VERrouillage Sur Témoin de Fermeture de la porte 2	Ad.60	Bât. 6

LES PARAMETRES LIES A LA BANDE



Nom	Désignation	Adresse
ZDEVER	Zone de DEVERrouillage	d4 et d5
ZONARM	ZONe d'ARRêt en Montée	d2
ZONARD	ZONe d'ARRêt en Descente	d3
ZONYST	ZONe d'HYSTérisis	b6

Paramètres liés à l'isonivelage		
BNDISO	BoND d'ISONivelage	bc bc
ZONARI	ZONe d'ARRêt Isonivelage	d7

Paramètres liés à la distance de ralentissement		
DMINV2	Distance MINimum pour utiliser V2	d8 et d9
ZONPV1	ZONe Petite Vitesse 1 = Distance de ralentissement V1 ...	dA et dB
ZONPV2	ZONe Petite Vitesse 2 = Distance de ralentissement V2 ...	d0 et d1

Paramètres liés aux altitudes		
ALTNIV00 à ALTNIV15	ALTitude du NIVEau 00	81 et 80 à 9F et 9E
	Pour les altitudes, Relevé des niveaux page 165	

Toutes les informations contenues dans le tableau ci-dessus s'expriment en millimètres et en décimal hormis les altitudes.

Lorsqu'une information est donnée sur 2 adresses, la première adresse correspond aux chiffres des milliers et des centaines, la seconde, aux chiffres des dizaines et des unités.

Exemple : Soit une distance de ralentissement (ou Zone petite vitesse) de **800 mm** (80 cm), on pourra lire à l'adresse **d0, 08** et à l'adresse **d1, 00** soit **0800** millimètres.

1. The first part of the document discusses the importance of maintaining accurate records of all transactions and activities. It emphasizes that proper record-keeping is essential for transparency and accountability, particularly in the context of public administration and financial management. The text highlights that without reliable records, it becomes difficult to track the flow of funds and ensure that resources are used efficiently and effectively.

2. The second part of the document focuses on the role of internal controls and audits in ensuring the integrity of the financial system. It explains that internal controls are designed to prevent and detect errors and fraud, while audits provide an independent assessment of the organization's financial statements and operations. The text stresses that a strong internal control system is crucial for building trust and confidence among stakeholders.

3. The third part of the document addresses the challenges faced by organizations in implementing effective financial management practices. It identifies common obstacles such as limited resources, lack of skilled personnel, and outdated systems. The text suggests that organizations should invest in training and technology to overcome these challenges and improve their financial performance.

4. The fourth part of the document discusses the importance of communication and collaboration in financial management. It notes that clear communication is essential for ensuring that all stakeholders are aware of the organization's financial goals and strategies. The text also emphasizes the need for collaboration between different departments and levels of the organization to achieve these goals.

5. The fifth part of the document provides a summary of the key points discussed and offers recommendations for improving financial management practices. It concludes that a comprehensive approach to financial management, one that integrates record-keeping, internal controls, communication, and collaboration, is essential for the long-term success and sustainability of any organization.

Chapitre III.5)

LISTE DES ENTREES / SORTIES

LES ENTREES / 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/R Δ	RD/R Δ
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 - TEMPERATURE DE L'HUILE							
	MINIBLOC							
FF	CA	CB	INS/	POMP/	NIV/ZDEV Δ	« 10 »	« 8 »	« 6 »

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

LISTE DES ENTREES / SORTIES

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

Outre le nom et la signification de chaque E/S, le tableau fournit l'adresse de l'E/S dans la mémoire de l'équipement, 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
INS	Manoeuvre d'inspection	Ad.0C	Bât. 3

Chapitre III.6)

LISTE DES CODES DE DEFAUT

LISTE DES CODES DE DEFAUTS

DEFAUTS VISUALISES SUR LA SERIE 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 paramètres adresses **00**, **01**, **7E** et **7F**, petit interrupteur 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 DEFAUT A 00 AFIN DE MIEUX SURVEILLER
LES PANNES.**

N°DEFAUT	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 A 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)