

# “MLIFT”

ASSOCIEE A LA MANOEUVRE B191.

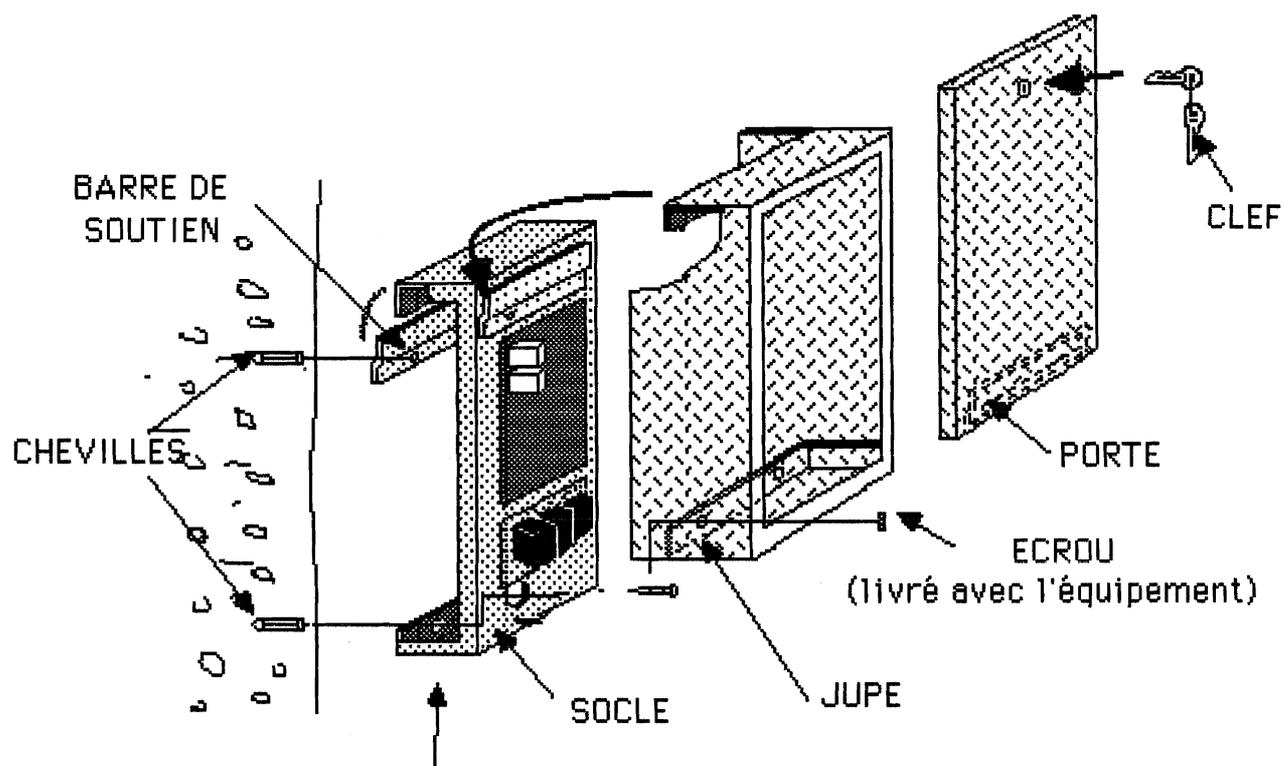
## **AUTINOR**

DOC 01 VERS 09 DU 19/04/94. B191 V11 22/07/92. MLIFT V08 06/01/93.

- 1) Fixation de l'Armoire+Précautions à Prendre. Page 2
- 2) Raccord Minimum pour Tourner en Révision. Page 4
- 3) Localisation des Borniers de Raccordement. Page 6
- 4) Emplacement et Rôle des Fusibles. Page 7
- 5) Schémas Electromécaniques. Page 8
- 6) Raccord chaine de Sécu entre le 1S et le 6E. Page 13
- 7) Raccordement de la Chaîne de Sécurité au niveau des Portes entre le 6S et le 10. Page 15
- 8) Schéma-Bloc des Raccordements en Cabine. Page 17
- 9) Raccordement du Moteur de la Porte. Page 18
- 10) Raccordement Frein+Injection Porte. Page 19
- 11) Schéma-Bloc des Raccordements en Gaine, au Palier et en Machinerie. Page 20
- 12) Raccordement des Appels Paliers en ramassage Descente avec Sous-Sols. Page 21
- 13) Positionnement Décimal Palier ou Cabine. Page 22
- 14) Les Flèches " Prochain Départ ". Page 23
- 15) Montage de la bande et du Capteur 003. Page 24
- 16) Montage des écrans du disp de shuntage. Page 25
- 17) L'outil de communication. Page 26
- 18) Le relevé Auto des Niveaux + Zone PV. Page 27
- 19) Ce qu'il faut savoir avant de lancer en GY !! Page 32
- 20) Self Défense Contre les Parasites. Page 38
- 21) Pour en savoir plus sur la Régulation MLIFT. Page 46
- 22) Liste des Paramètres. Page 51
- 23) Liste des Entrées/Sorties. Page 57
- 24) Interconnexions MLIFT-B191. Page 63
- 25) Annexe. Page 64
- 26) Liste des Codes de Défauts. Page 72**

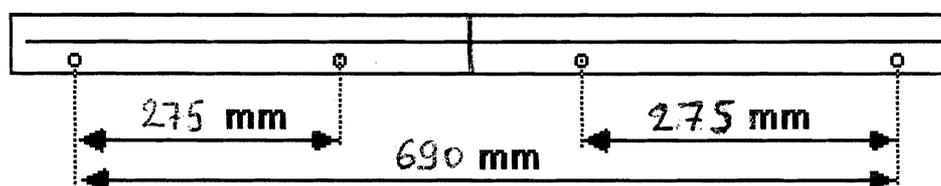
## 1) FIXATION DE L'ARMOIRE EN MACHINERIE.

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



L'ENTRÉE DES CANALISATIONS ET DES CABLES

ENTR'AXE DES TROUS DE FIXATION DES  
BARRES DE SOUTIEN



Les dimensions de l'armoire sont: 860mm de haut, 930mm de large et 430mm de profondeur.

### Remarque:

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

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

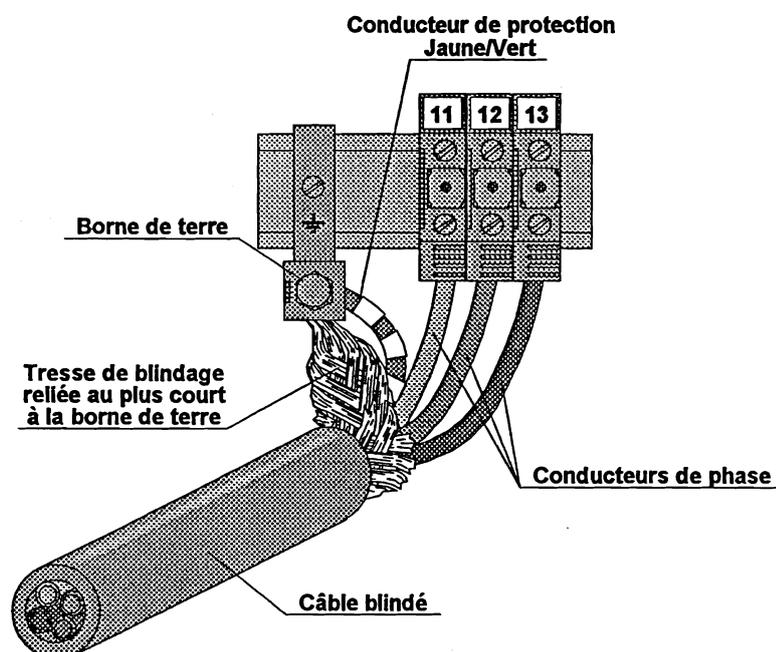
## PRECAUTIONS A PRENDRE.

1) L'arrivée Force L1, L2, L3 + Terre ( Vert Jaune ) doit passer dans un même câble multiconducteurs.



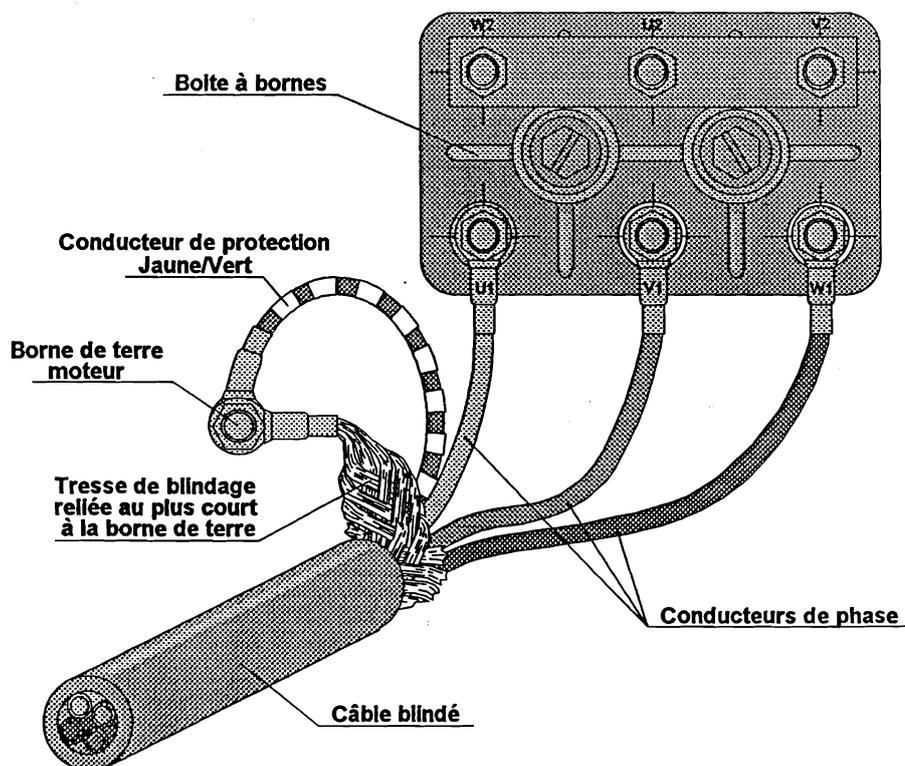
## RACCORDEMENT DU CÂBLE MOTEUR BLINDE (1/2) POUR VARIATEUR DE FREQUENCE

### COTÉ ARMOIRE :



Remarque : Espacer au maximum le câble moteur du câble secteur à l'intérieur comme à l'extérieur de l'armoire.

### COTÉ MOTEUR :



Remarque : Les conducteurs ne doivent être dégagés de la tresse de blindage qu'à l'intérieur de la boîte à bornes.

## RACCORDEMENT DU CÂBLE MOTEUR BLINDÉ (2/2) POUR VARIATEUR DE FREQUENCE

### A PROPOS DU CÂBLE MOTEUR.

Même lorsque le câble moteur est protégé mécaniquement par un tube ou une goulotte métallique, l'utilisation d'un câble blindé est indispensable pour limiter les perturbations. Le blindage doit être composé au minimum d'une tresse, l'augmentation du nombre de tresses améliore l'efficacité du blindage. Le câble doit être souple pour faciliter son installation dans la machinerie et doit en outre satisfaire aux prescriptions de la Norme EN 81.

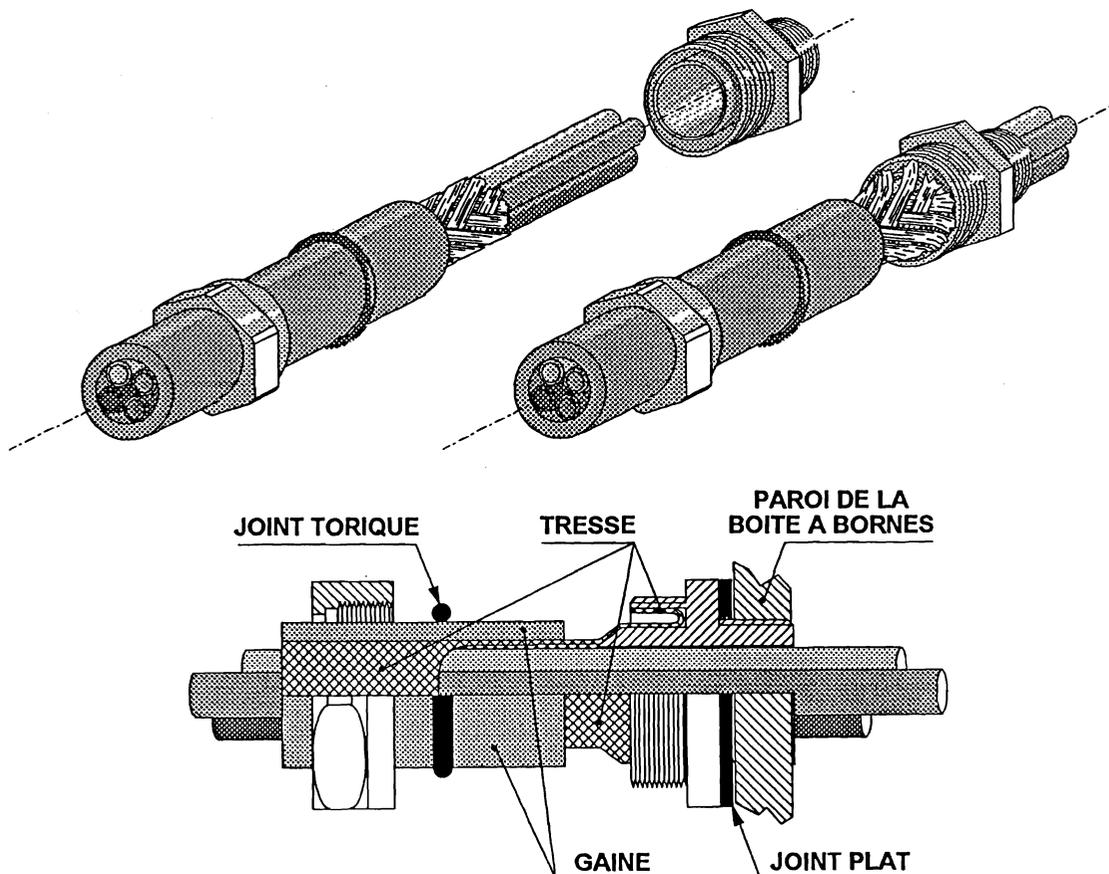
Pour être pleinement efficace, le blindage doit être relié simultanément au socle métallique de l'armoire et à la carcasse métallique du moteur.

De surcroît, à l'intérieur comme à l'extérieur de l'armoire, il convient d'espacer au maximum le câble moteur du câble d'alimentation triphasée pour limiter les effets de couplage ; pour la même raison, il convient aussi d'espacer les câbles véhiculant des courants forts de ceux dans lesquels circulent des courants faibles. Ces deux types de câble ne doivent donc pas être placés dans les mêmes goulottes, métalliques ou non, ni traverser la tôle par les mêmes ouvertures.

**En aucun cas, la tresse de blindage ne remplace le conducteur de protection Jaune-Vert.**

CONSEIL : Pour assurer la compatibilité électromagnétique de l'installation, il peut être nécessaire d'utiliser, pour la connexion côté moteur, un presse-étoupe métallique avec contact de blindage permettant d'obtenir une liaison électrique efficace entre la tresse et la carcasse (voir figure ci-dessous).

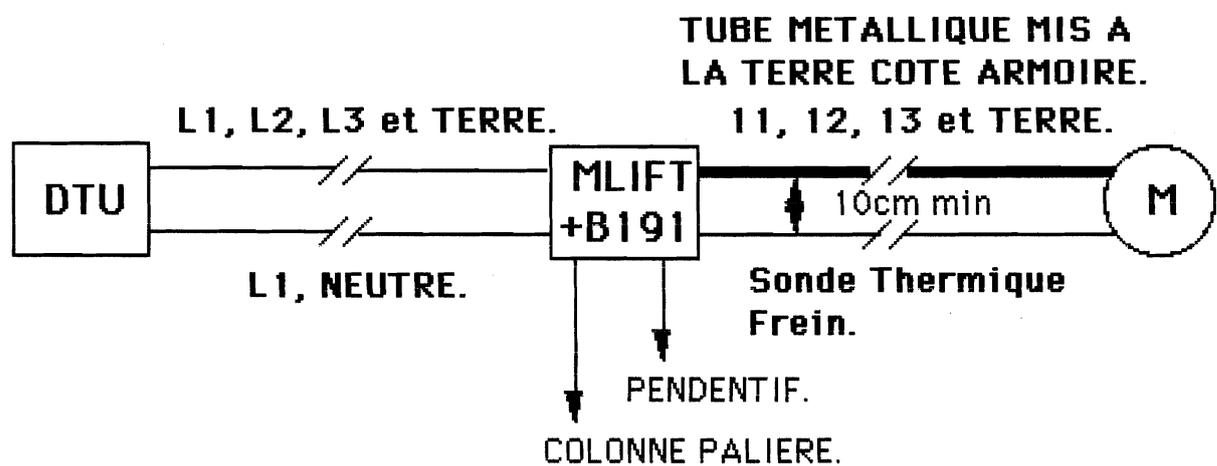
Dans le cas où la boîte à bornes du moteur est en matériau isolant, l'utilisation de presse-étoupe métallique est évidemment inutile. La tresse de blindage doit alors être reliée au plus court à la borne de terre du moteur.



2) La liaison Force **MLIFT - MOTEUR** (11, 12, 13 + Terre) doit passer dans un même câble multiconducteurs. Ce câble multiconducteurs doit passer dans une gaine métallique impérativement reliée à la Terre côté armoire uniquement. On choisira le chemin le plus court possible et on éloignera le conducteur **FORCE MOTEUR** de **TOUT** autres conducteurs et plus particulièrement du **câble arrivée secteur**.

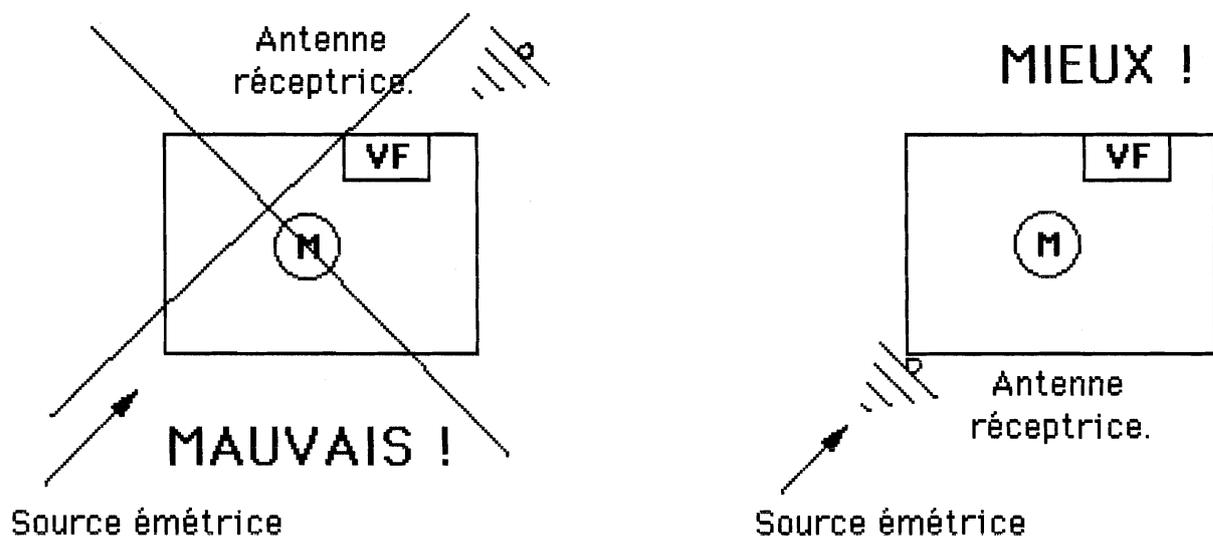
3) Les autres liaisons MLIFT - MOTEUR, à savoir le **frein** (+FR, -FR), la **sonde thermique** (OV, STH) peuvent passer ensemble mais éloignées d'au moins **10 cm** du tube force.

**EXEMPLE D'IMPLANTATION:**



Bien évidemment, on vérifiera que l'arrivée au tableau DTU ne passe pas près de la liaison MLIFT - MOTEUR.

4) Lorsque la machinerie se situe près d'une **antenne** de réception Télévision, on s'arrangera pour ne pas mettre l'armoire et le moteur dans l'axe d'orientation de l'antenne vers l'émetteur.



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

**Le MLIFT associé à la B191 peut tourner en révision sans la bande ni le capteur 003.**

Pendant la phase de montage, nous allons utiliser provisoirement la manoeuvre de rappel pour effectuer nos déplacements sans contrainte.

### **RACCORDER:**

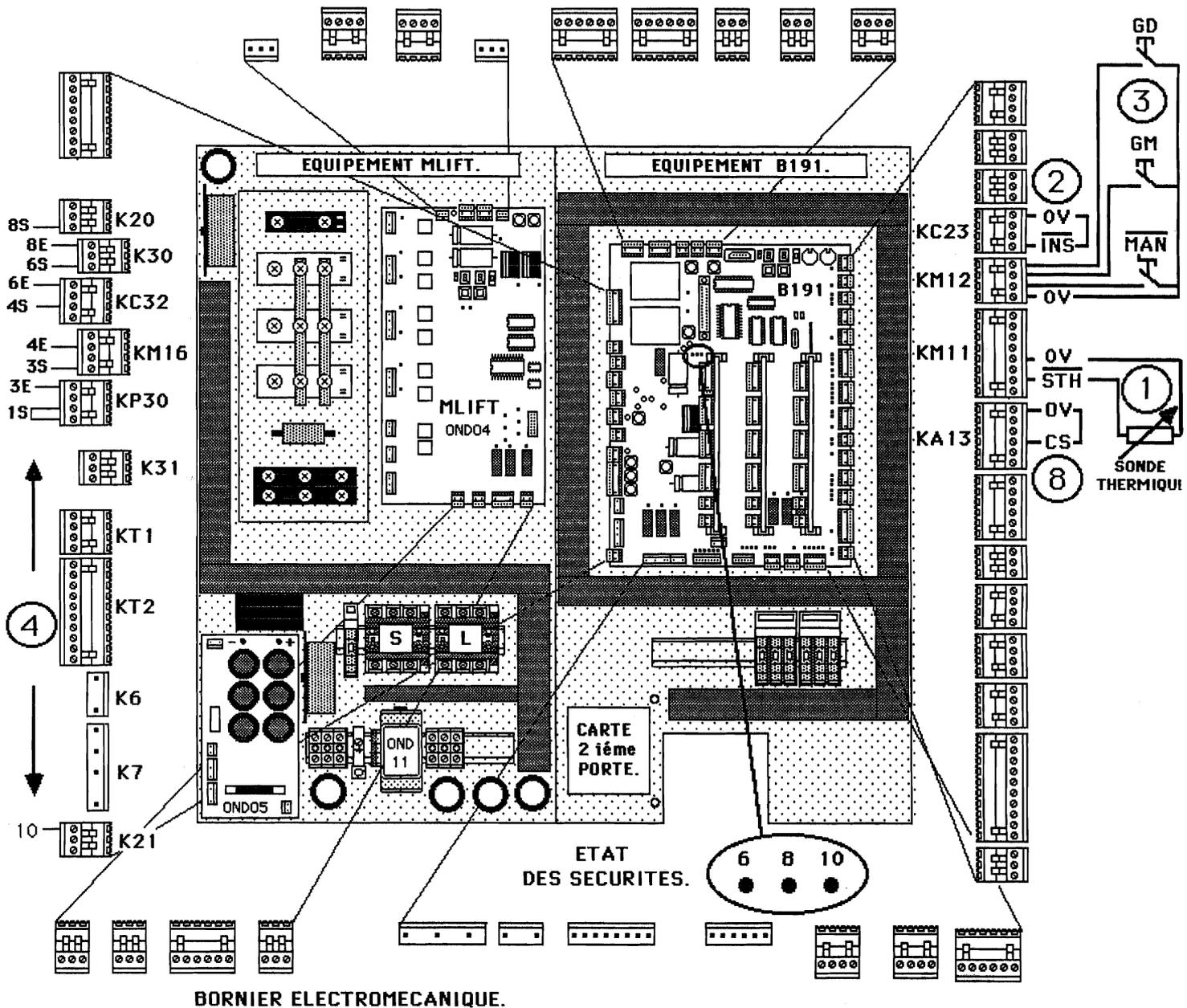
- 1) LA SONDE THERMIQUE, STH ET 0V EN KM11.**
- 2) PONTER PROVISoireMENT 0V ET INS EN KC23.**
- 3) LA BOITE DE REVISION, GM, GD AVEC 0V POUR LA COMMANDE MONTEE ET DESCENTE EN KM12, ET PROVISoireMENT LE FIL D'INSPECTION VENANT DU TOIT DE CABINE SUR MAN EN KM12.**
- 4) LA CHAINE DE SECURITE 15, 6, 8 ET 10 EN KP30, KM16, KC32, K30 ET K20.**
- 5) LE MOTEUR EN 11,12 ET 13 PLUS LA TERRE BORNIER ELECTROMECHANIQUE. NE PAS OUBLIER LA GAINNE METALLIQUE ET L'ELOIGNEMENT DE 10 CENTIMETRES DE TOUT AUTRE CONDUCTEUR.**

**MESURER A L'OHMMETRE LA BONNE ISOLATION ENTRE UNE PHASE MOTEUR ( 11, 12 OU 13 ) ET LA TERRE.**

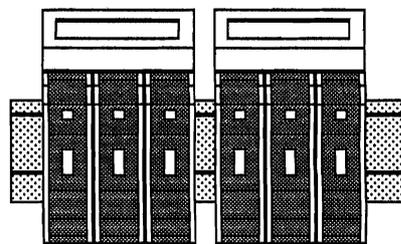
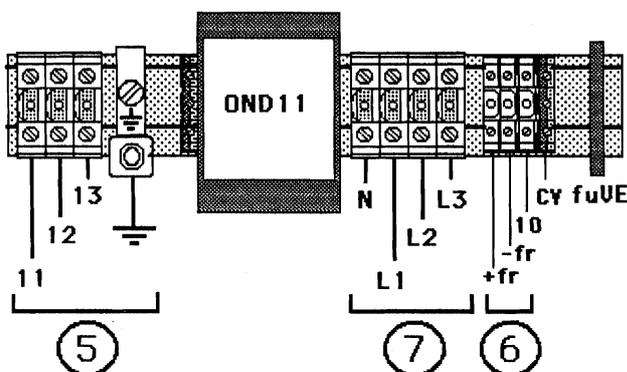
- 6) LE FREIN SUR +FR ET -FR , BORNIER ELECTROMECHANIQUE.**
- 7) L'ARRIVEE FORCE EN L1, L2, L3 + TERRE AINSI QUE LE NEUTRE EVENTUELLEMENT.**
- 8) PONTER LA CELLULE DE PORTE, CS1 ET 0V EN KA13 ( PAROI LISSE ).**
- 9) VERIFIER QUE L'OPTION MAN A BIEN ETE PROGRAMMEE.  
LE BATONNET 4 DE L'ADRESSE 07, PETIT SWITCH VERS LE BAS SUR LA B191 DOIT ETRE ALLUME.**

**VOIR A LA PAGE SUIVANTE LA REPRESENTATION DES LIAISONS A EFFECTUER.**

# RACCORDEMENTS MINIMUM POUR TOURNER EN REVISION.



BORNIER ELECTROMECHANIQUE.

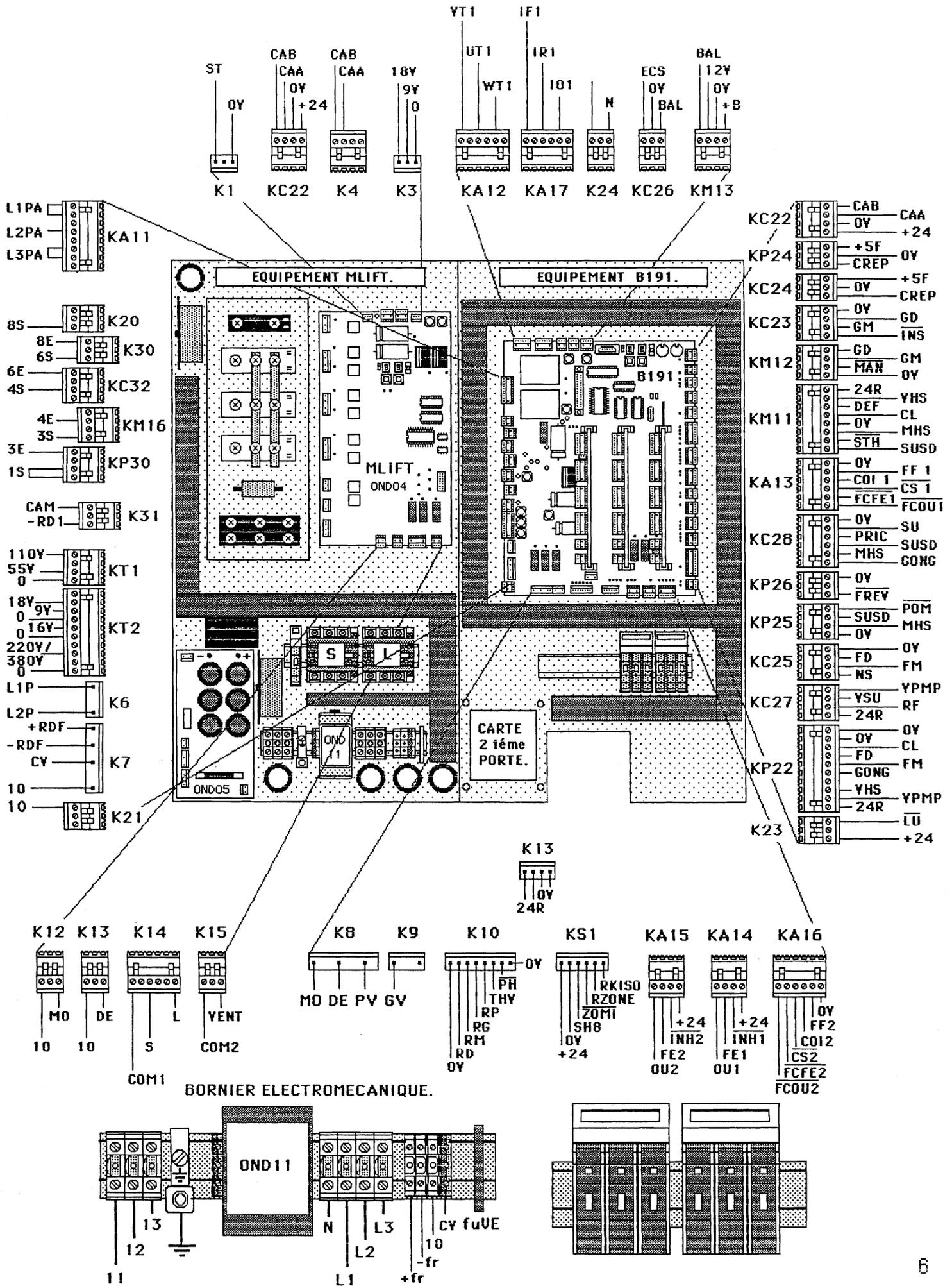


## ATTENTION !!!

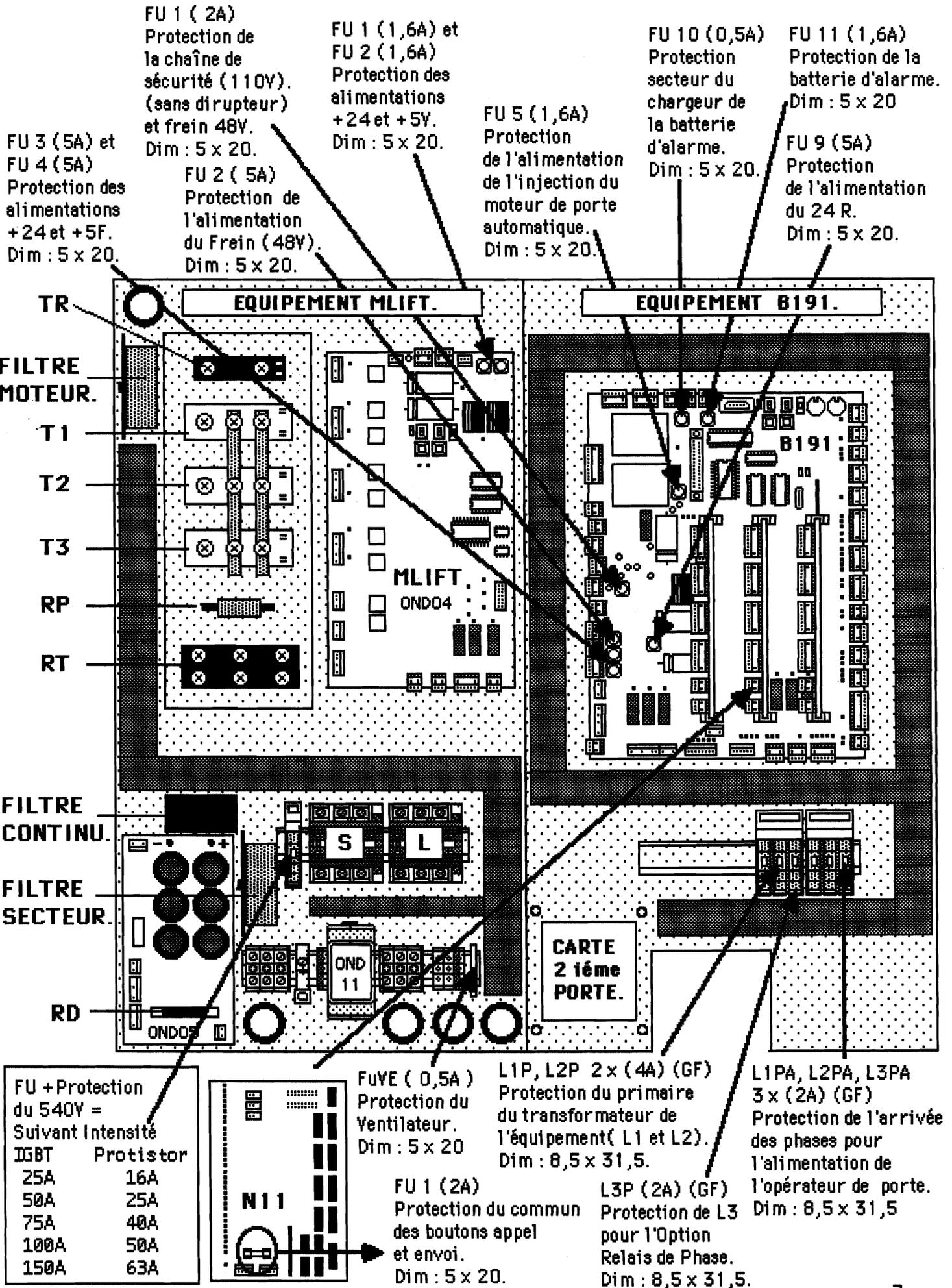
PRENDRE SOIN DE NE PAS RACCORDER L'ARRIVEE FORCE L1, L2 ET L3 EN 11, 12, ET 13 SOUS PEINE DE DETRUIRE LES TRANSISTORS DE SORTIE.  
 NE PAS OUBLIER DE FAIRE PASSER L'ALIMENTATION MOTEUR DANS UNE GAINÉ METALLIQUE RELIÉE D'UN SEUL CÔTÉ À LA TERRE ET DE L'ÉLOIGNER DE 10 CENTIMÈTRES DE TOUT AUTRE CONDUCTEUR.

VERIFIER QUE LA TENSION DE LA BOBINE DU FREIN CORRESPOND À L'ALIMENTATION FOURNIE EN +FR ET -FR.  
 QUAND LES SECURITES SONT ÉTABLIES, POUR QUE L'APPAREIL PUISSE PARTIR, LES TROIS DIODES LUMINEUSES SITUÉES SUR LE PORTEUR ET BAPTISÉES 6, 8 ET 10 DOIVENT ÊTRE ALLUMÉES.

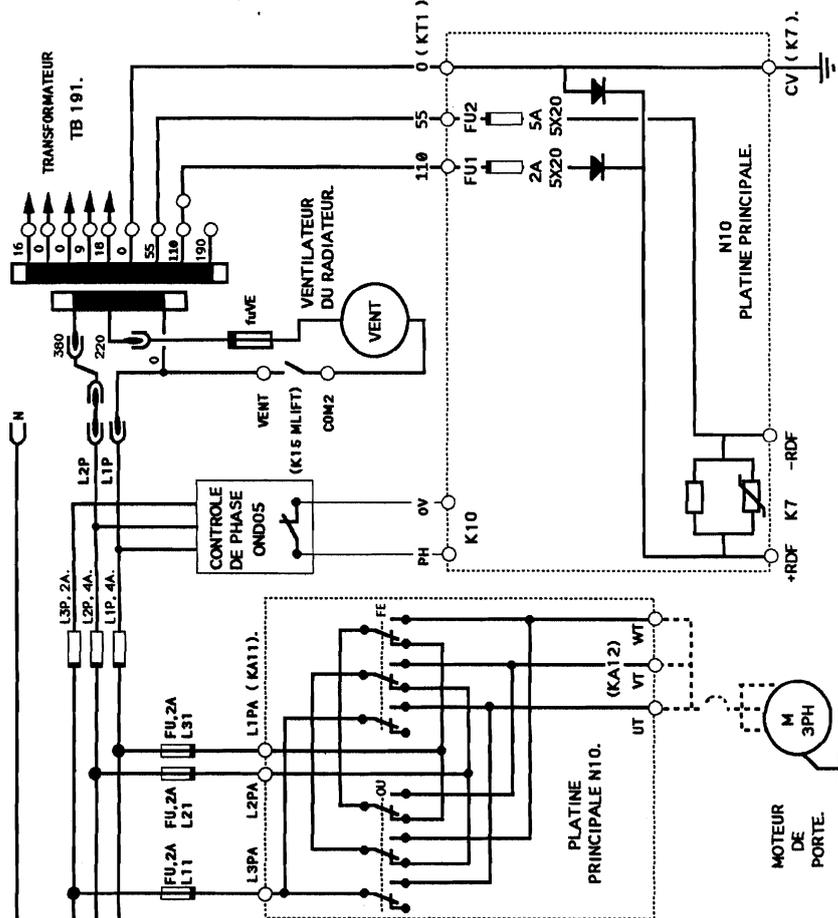
### 3) LOCALISATION DES BORNIERIS DU MLIFT + B191.



#### 4) EMBLACEMENT ET ROLE DES FUSIBLES EN MLIFT+B191.

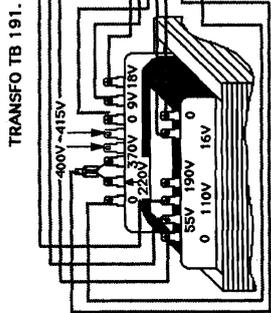


# 5) SCHEMAS ELECTROMECHANIQUES (MODELE 1)



\* SI LE NEUTRE N'EST PAS DISPONIBLE VOIR PAGE 11.

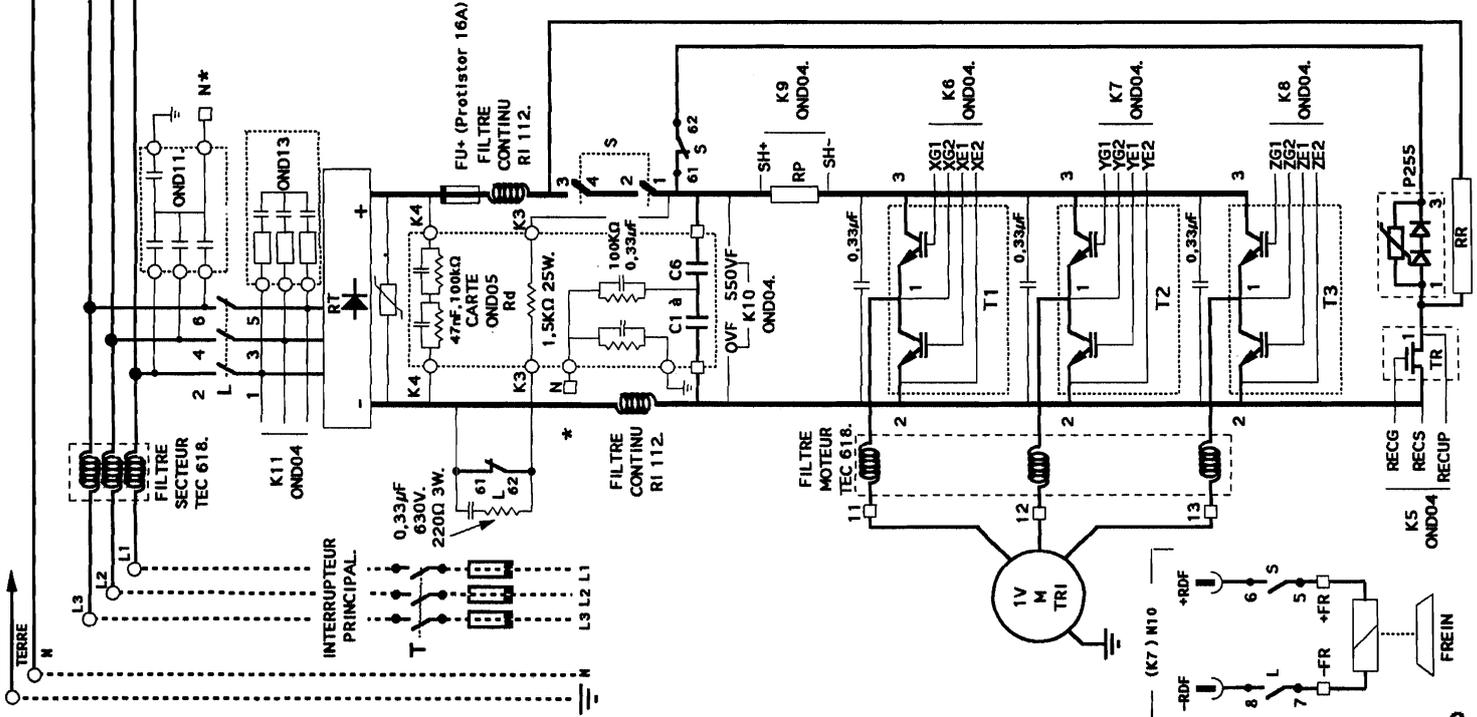
- LA POSITION DES COMPOSANTS:
- T1 - TRANSISTOR 1.
  - T2 - TRANSISTOR 2.
  - T3 - TRANSISTOR 3.
  - TR - TRANSISTOR DE RECUPERATION.
  - RD - RESISTANCE DE DECHARGE.
  - RT - REDRESSEUR TRIPHASE.
  - RP - RESISTANCE DE PRECISION (0,068Ω 25W).
  - RR - RESISTANCE DE RECUPERATION.
- VOIR SON EMPLACEMENT PAGE 7



**CARACTERISTIQUES DU TRANSFORMATEUR TB 191.**

Qualité des tôles magnétiques: 1 W 6 Vernie  
 Bobinage Cuivre imprégné sous vide et pression.  
 Intensités admissibles:  
 Primaire 220. 370. 400. 415. V  
 Secondaire N° 1 9V/18V 1,32A.  
 N° 2 55/110/190V 2A.  
 N° 3 16V 2,6A

Les intensités sont données en régime continu.  
 Elles sont plus importantes en régime intermittent.  
 La puissance de dimensionnement du transformateur est de l'ordre de 250 VA. Isolation Classe E.  
 Dimensions: Longueur 108 Largeur 90 Hauteur 120 Poids 5 Kg.

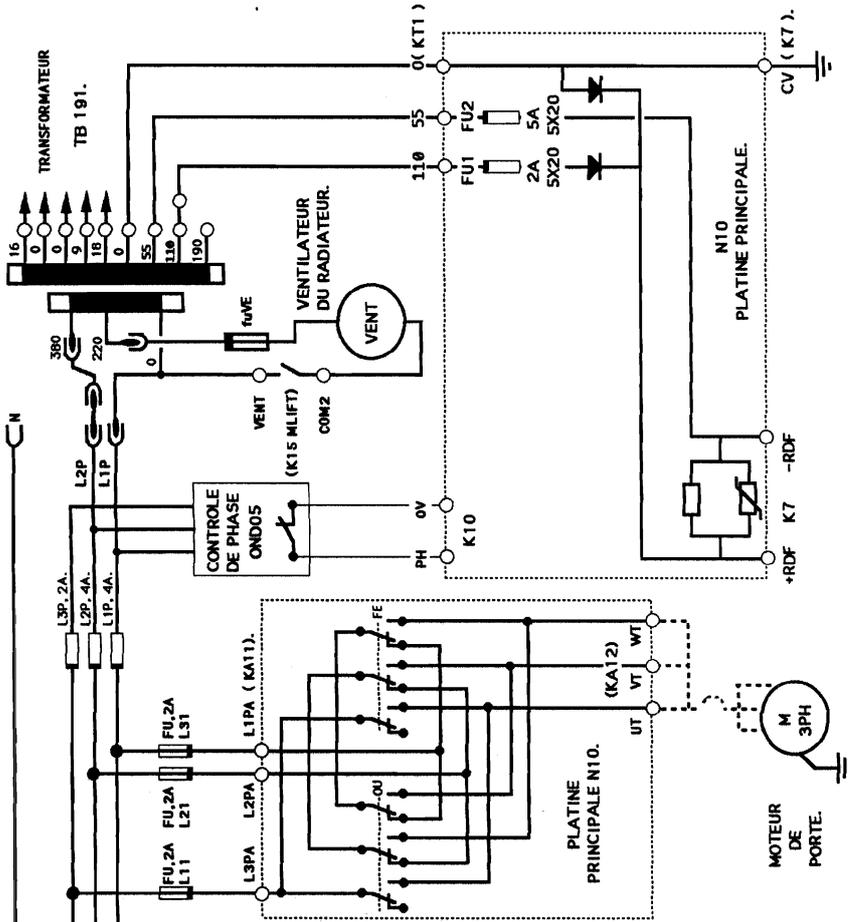


|                           |
|---------------------------|
| Armoire Typ : MLIFT-B191. |
| Armoire N° :              |
| Nr d'installation :       |
| Devisé le : 14/01/94.     |
| Feuille N° : 08           |
| Schema N° :               |
| MLIFT-B191 GENERAL 1.     |

MOTEURS - TRANSFORMATEUR MODELE 1.

**AUTINOR**

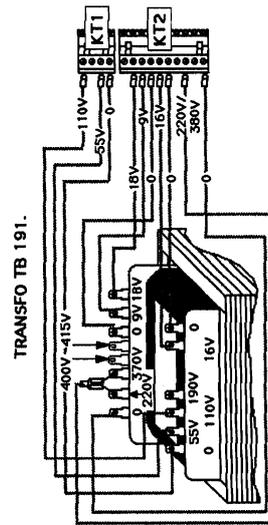
# SCHEMAS ELECTROMECHANIQUE (MODELE 2)



\* SI LE NEUTRE N'EST PAS DISPONIBLE VOIR PAGE 11.

LA POSITION DES COMPOSANTS:

- T1 = TRANSISTOR 1.
  - T2 = TRANSISTOR 2.
  - T3 = TRANSISTOR 3.
  - TR = TRANSISTOR DE RECUPERATION.
  - RD = RESISTANCE DE DECHARGE.
  - RP = RESISTANCE DE PRECISION (0,068Ω 25W).
  - RR = RESISTANCE DE RECUPERATION.
- VOIR SON EMPLACEMENT PAGE 7



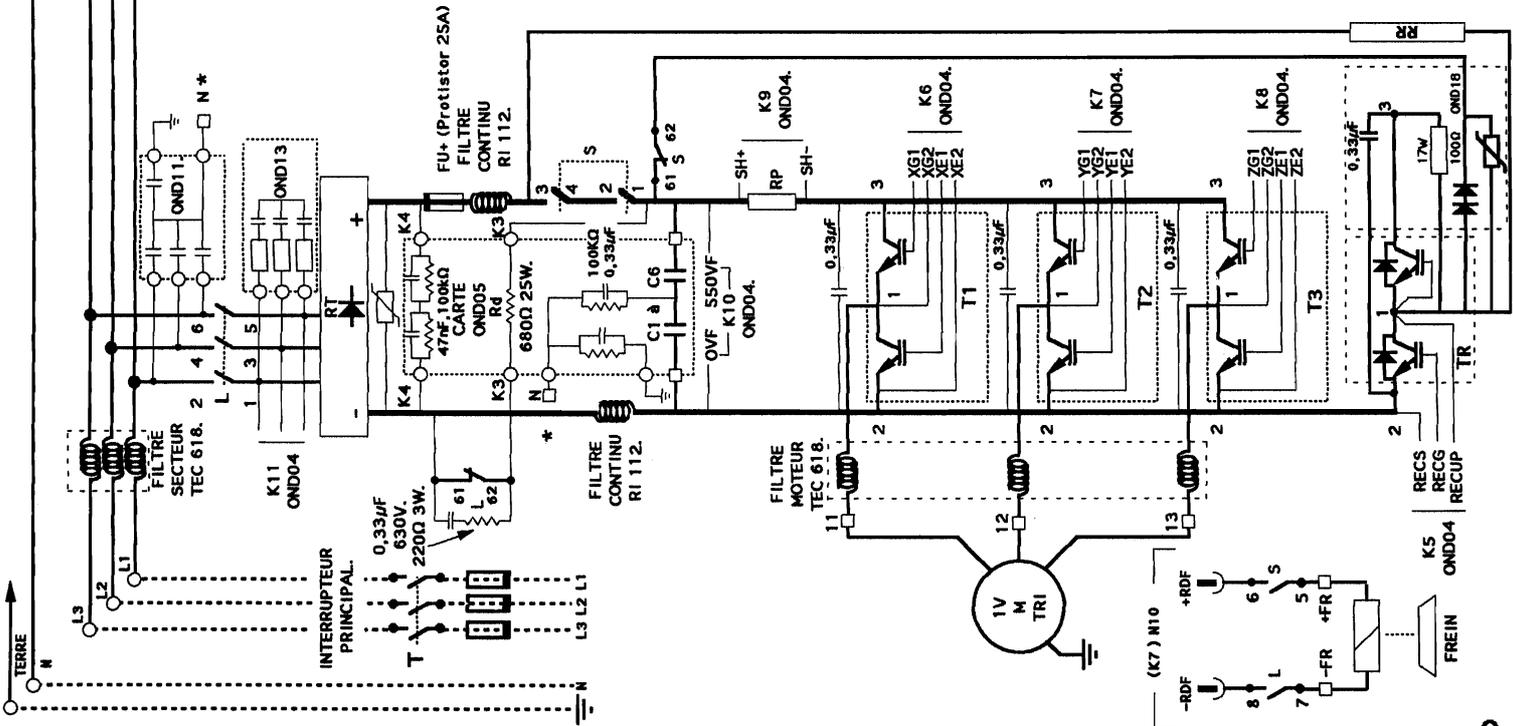
**CARACTERISTIQUES DU TRANSFORMATEUR TB 191.**

Qualité des tôles magnétiques: 1 W 6 Vermeil  
 Bobinage Cuivre Imprégné sous vide et pression.  
 Intensités admissibles:  
 Primaire 220, 370, 400, 415 V  
 Secondaire N° 1 9V/18V 1,32A.  
 N° 2 55/110/190V 2A.  
 N° 3 16V 2,6A.  
 Les intensités sont données en régime continu.  
 Elles sont plus importantes en régime intermittent.  
 La puissance de dimensionnement du transformateur est de l'ordre de 250 VA. Isolation Classe E.  
 Dimensions: longueur 108 Largeur 90 Hauteur 120  
 Poids 5 Kg.

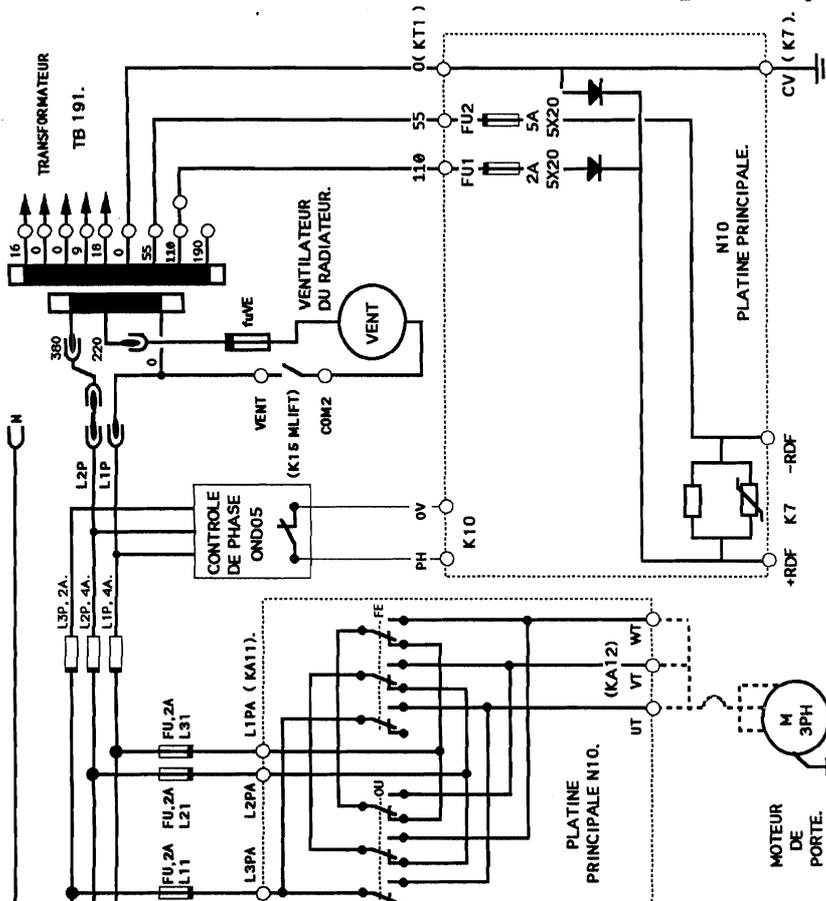
|                           |
|---------------------------|
| Armoire Typ : MLIFT-B191. |
| Armoire N° :              |
| Nr d'installation :       |
| Dessiné le : 14/01/94.    |
| Feuille N° : 09           |
| Schema N° :               |
| MLIFT-B191 GENERAL 2.     |

MOTEURS - TRANSFORMATEUR  
 MODELE 2.

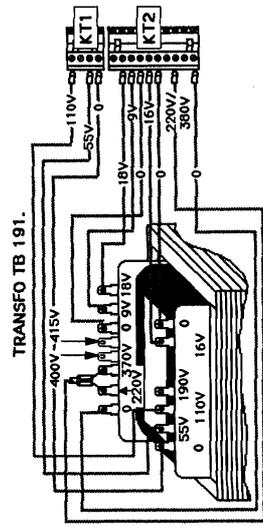
**AUTINOR**



# SCHEMAS ELECTROMECHANIQUES (MODELES 3, 4 ET 5)



| MOD   | FILTRE CONTINU | FILTRE SECTEUR | FILTRE MOTEUR | VALEUR FU * |
|-------|----------------|----------------|---------------|-------------|
| MOD 3 | TEC 883        | TEC 618        | TEC 618       | 40 A        |
| MOD 4 | TEC 883        | TEC 618        | TEC 618       | 50 A        |
| MOD 5 | RI 115         | TEC 618        | TEC 716       | 63 A        |



**MOTEURS - TRANSFORMATEUR. MODELES 3, 4 ET 5.**

Armature Typ: MLIFT+B191.  
 Armature Nr.:  
 N° d'installation: 14/01/94  
 Feuille Nr.: 10  
 Schema Nr.: MLIFT+B191 GENERAL 3.

## AUTINOR

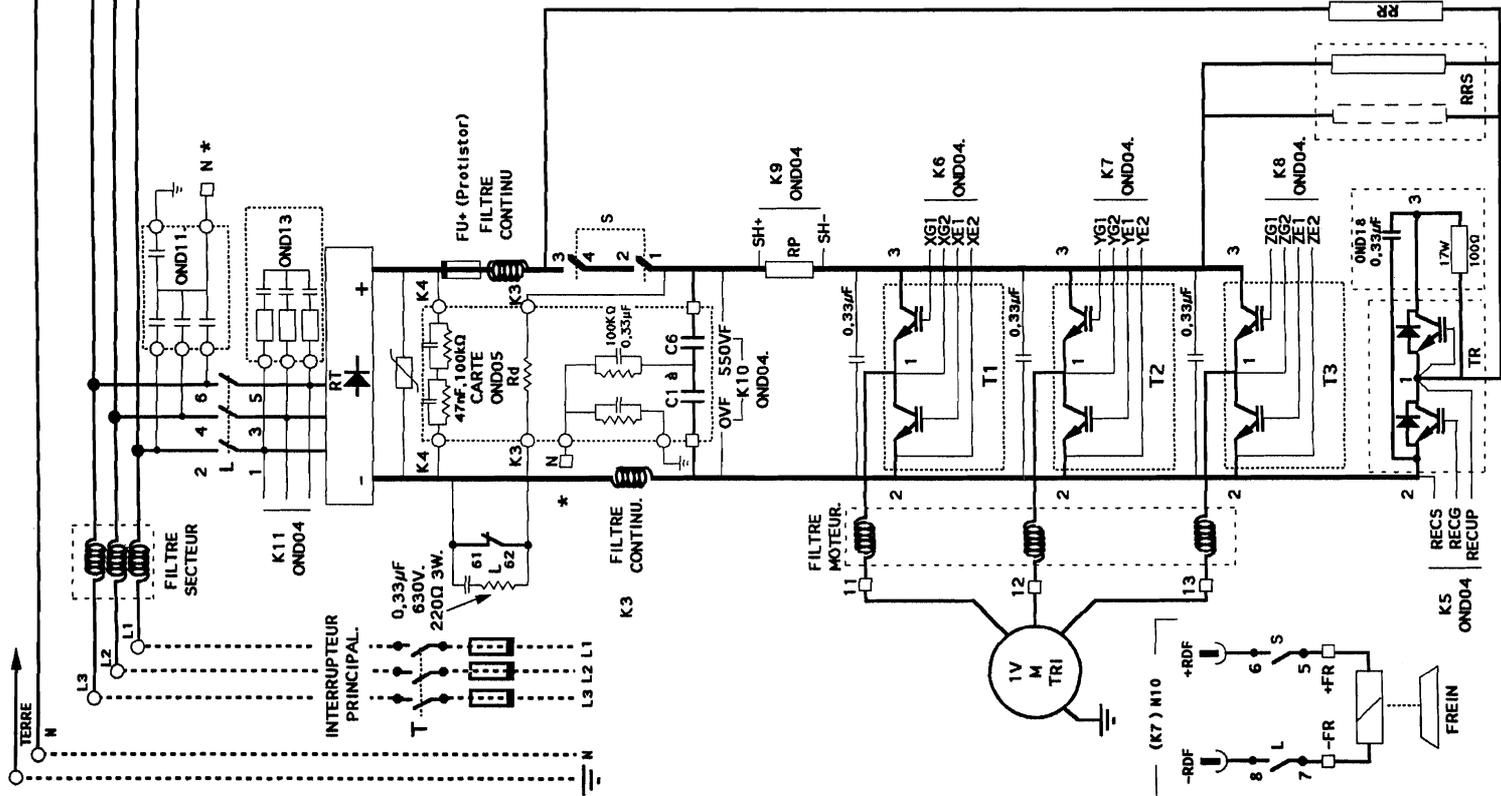
\* SI LE NEUTRE N'EST PAS DISPONIBLE VOIR PAGE 11.

**LA POSITION DES COMPOSANTS:**

- T1 = TRANSISTOR 1.
- T2 = TRANSISTOR 2.
- T3 = TRANSISTOR 3.
- TR = TRANSISTOR DE RECUPERATION.
- RT = RESISTANCE DE DECHARGE.
- RD = REDRESSEUR TRIPHASE.
- RP = RESISTANCE DE PRECISION (0,0680 25W) VOIR SON EMPLACEMENT PAGE 7
- RR = RESISTANCE DE RECUPERATION
- RRS = RESISTANCE DE RECUPERATION SUPPLEMENTAIRE: 1 EN 75A  
2 EN 100A  
3 EN 150A

**CARACTERISTIQUES DU TRANSFORMATEUR TB 191.**

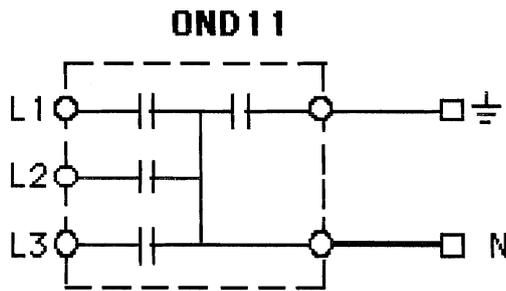
Qualité des tôles magnétiques: 1 W 6 Vernie  
 Bobinage Cuivre imprégné sous vide et pression.  
 Intensités admissibles:  
 Primaire 220, 370, 400, 415, V  
 Secondaire N° 1 9V/18V 1,32A.  
 N° 2 55/110/190V 2A.  
 N° 3 16V 2,6A.  
 Les intensités sont données en régime continu.  
 Elles sont plus importantes en régime intermittent.  
 La puissance de dimensionnement du transformateur est de l'ordre de 250 VA. Isolation Classe E.  
 Dimensions: Longueur 108 Largeur 90 Hauteur 120 Poids 5 Kg.



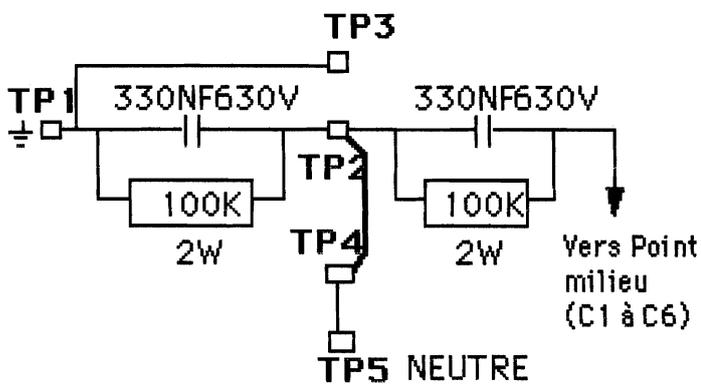
**Raccordements de l'OND11 et OND05 en présence ou absence du neutre.**

**Position, câblée par Autinor**

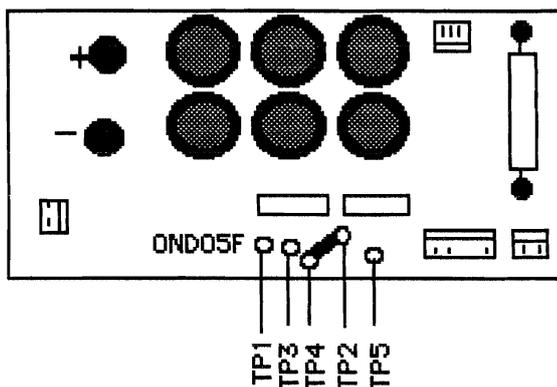
**Avec Neutre**



**OND05F**

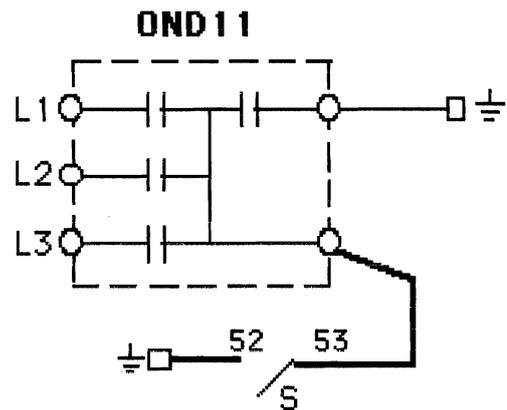


**OND05F**

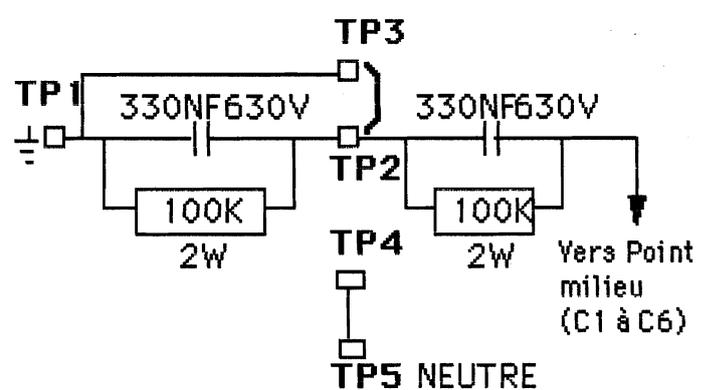


**En gras, modifications à faire**

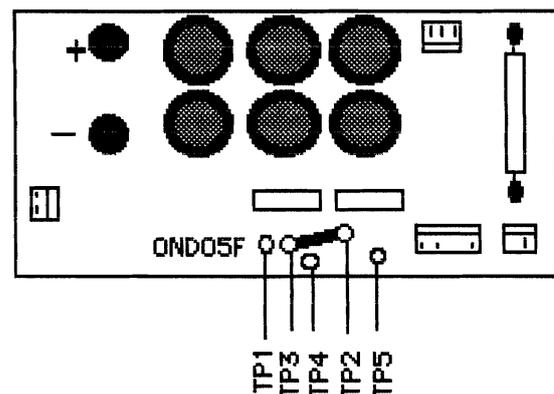
**Sans Neutre**



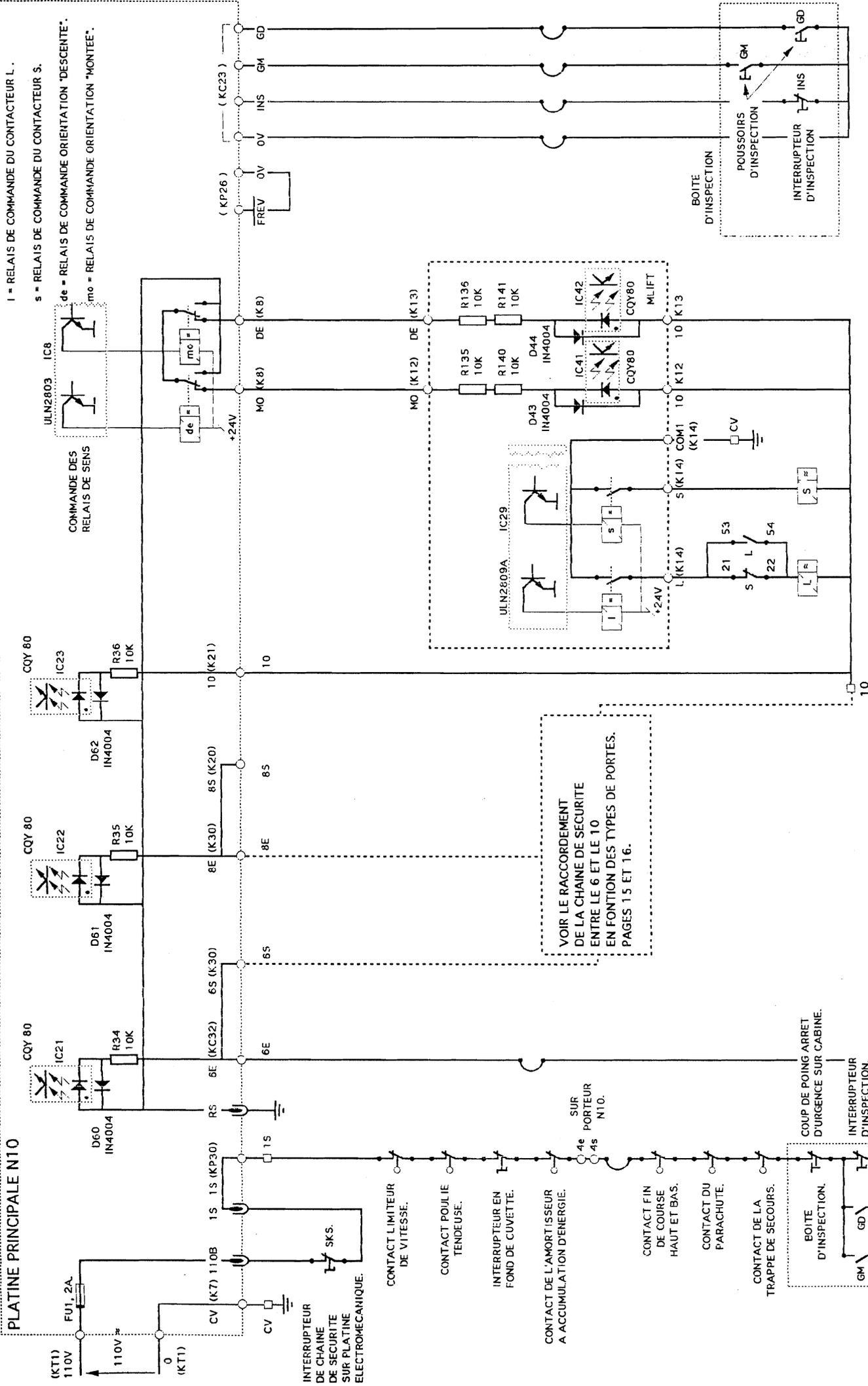
**OND05F**



**OND05F**



**PLATINE PRINCIPALE N10**



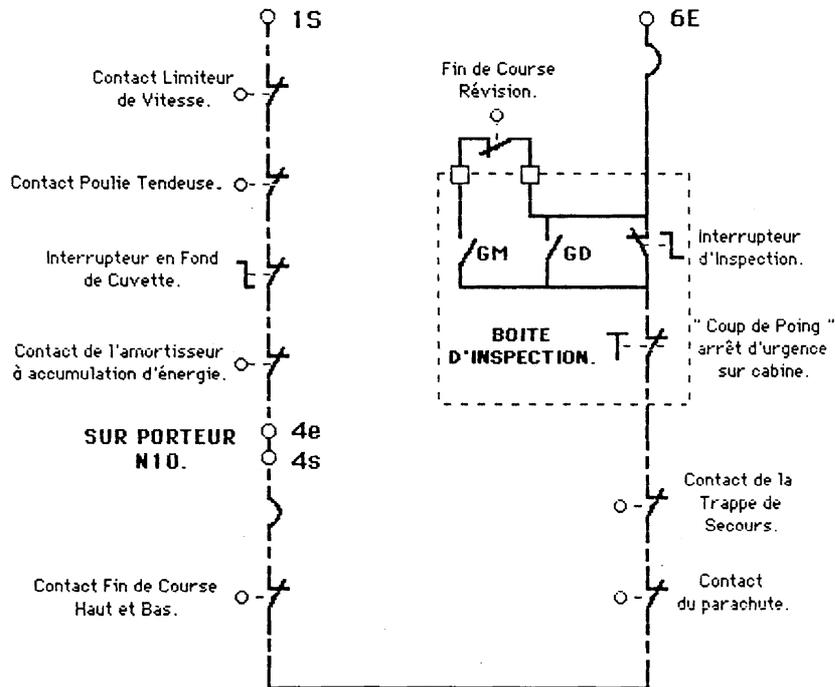
|                          |                          |
|--------------------------|--------------------------|
| CHAÎNE DE SECURITE       | Armoire Typ: MLIFT+B191. |
| COMMANDE D'INSPECTION    | Nr d'Armoire:            |
| PORTES AUTOMATIQUES      | Nr d'Installation:       |
| SCHEMA ELECTROMECHANIQUE | Dessiné le: 05/10/93     |
|                          | Feuille Nr: 12           |
|                          | Schéma Nr:               |
|                          | MLIFT+B191 GENERAL 4     |

**AUTINOR**

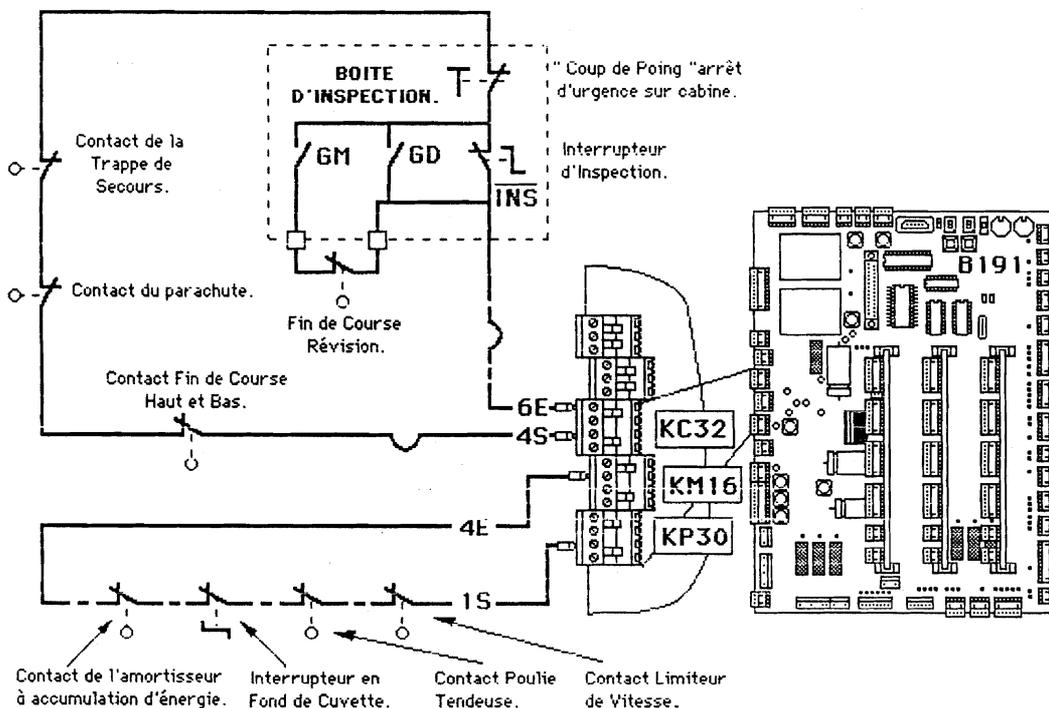
FIN DE COURSE REVISION.  
 VOIR CHAPITRE 6.

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

### SCHEMA THEORIQUE:



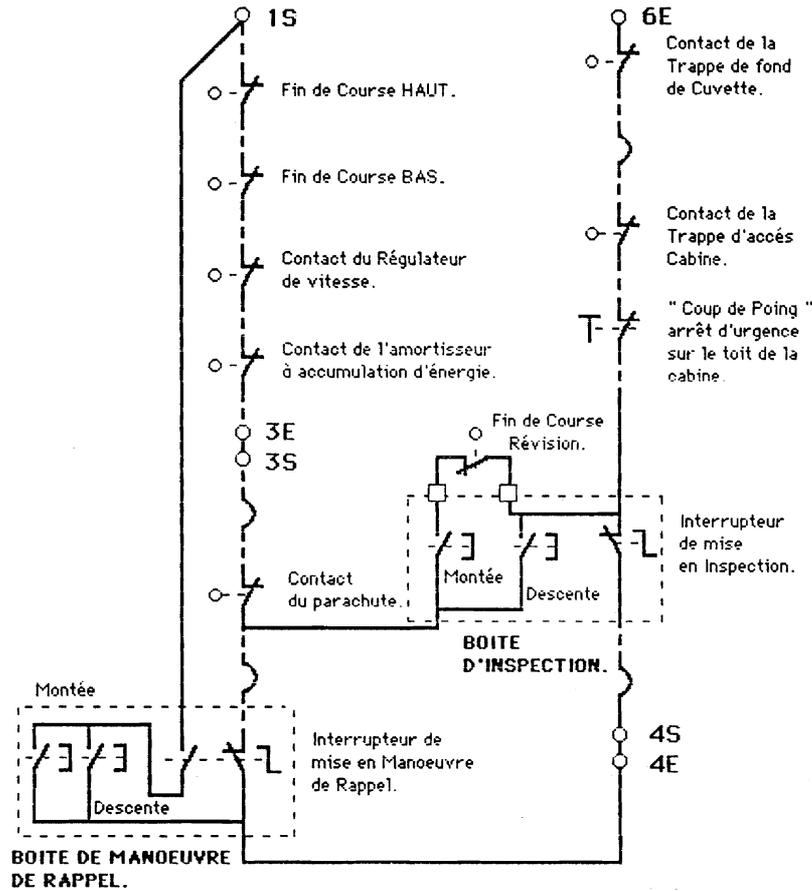
### RACCORDEMENT:



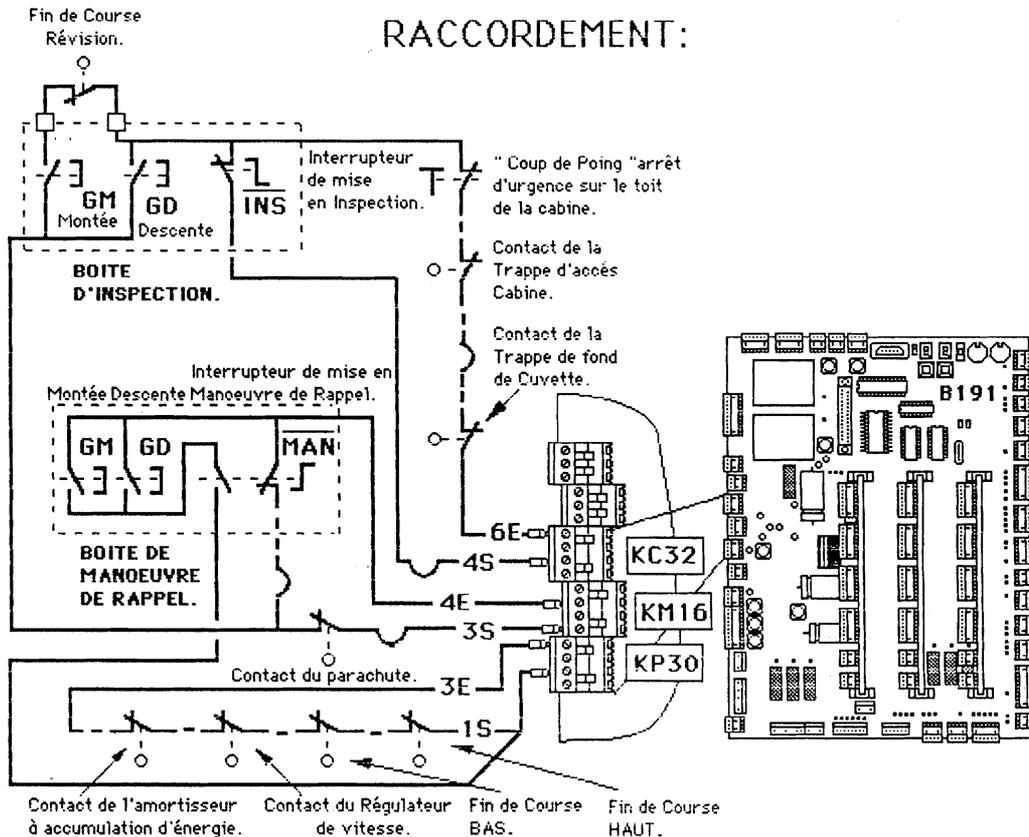
REMARQUE: LORSQUE L'ARMOIRE EST EQUIPEE DU DISPOSITIF DE SHUNTAGE DE LA CHAINE DE SECURITE N66, IL FAUT RACCORDER LE 4S ET LE 6E SUR CELLE-CI.

# RACCORDEMENT DE LA CHAÎNE DE SECURITE ENTRE LE 1S ET LE 6E. RACCORDEMENT AVEC BOITE DE MANOEUVRE DE RAPPEL.

## SCHEMA THEORIQUE:



## RACCORDEMENT:



### REMARQUE:

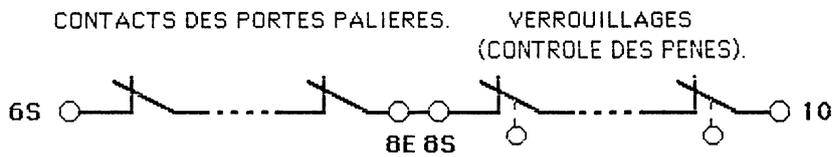
LORSQUE L'ARMOIRE EST EQUIPEE DU DISPOSITIF DE SHUNTAGE DE LA CHAÎNE DE SECURITE N66, IL FAUT RACCORDER LE 4S ET LE 6E SUR CELLE-CI.

## 7) RACCORDEMENT DE LA CHAÎNE DE SÉCURITÉ AU NIVEAU DES PORTES ENTRE LE 6S ET LE 10.

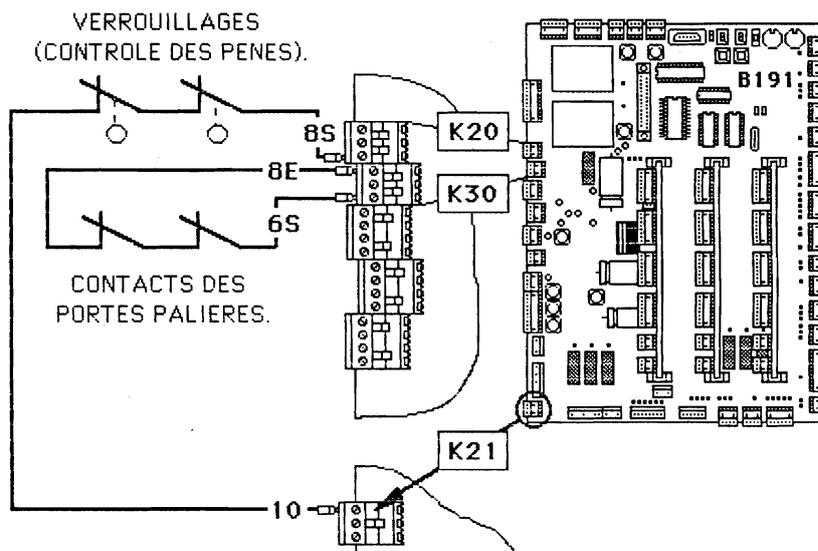
EN CAS DE DOUBLE SERVICE, RACCORDER LES CONTACTS DE MÊME FAMILLE EN SÉRIE.

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

SCHEMA THEORIQUE:



RACCORDEMENT:

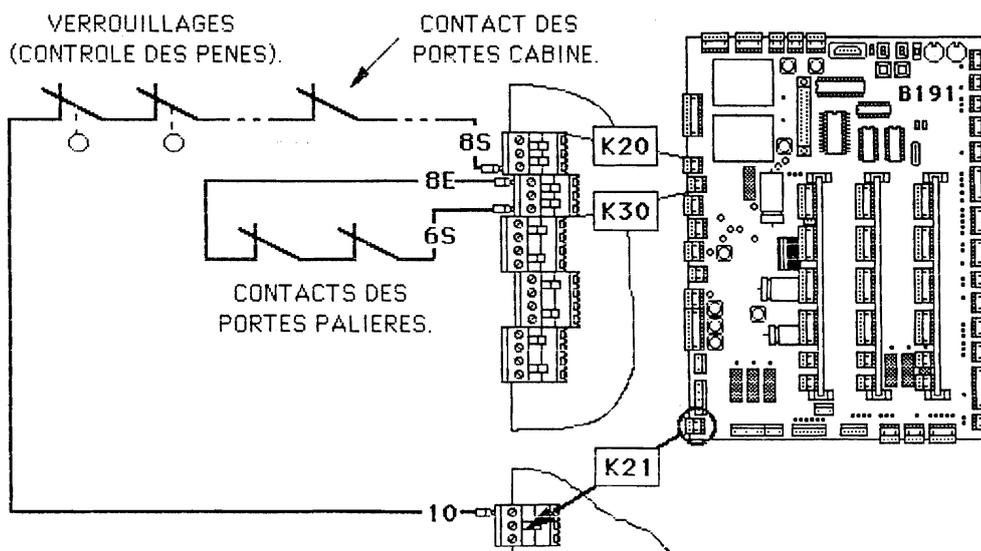


2) Cabine équipée d'une porte automatique, portes palières battantes.

SCHEMA THEORIQUE:

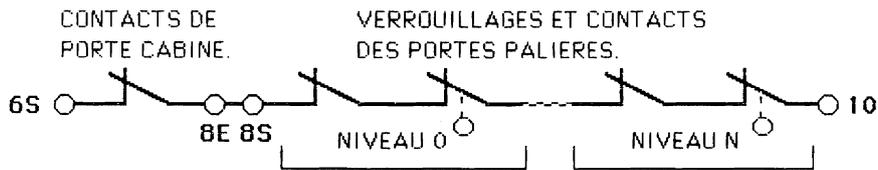


RACCORDEMENT:

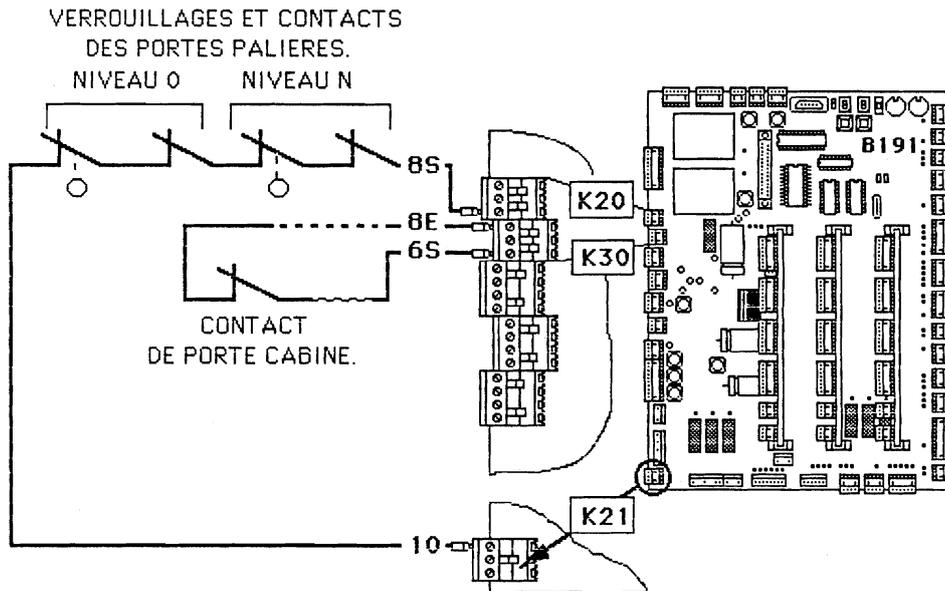


3) Cabine équipée d'une porte automatique, porte palière automatique.

SCHEMA THEORIQUE:

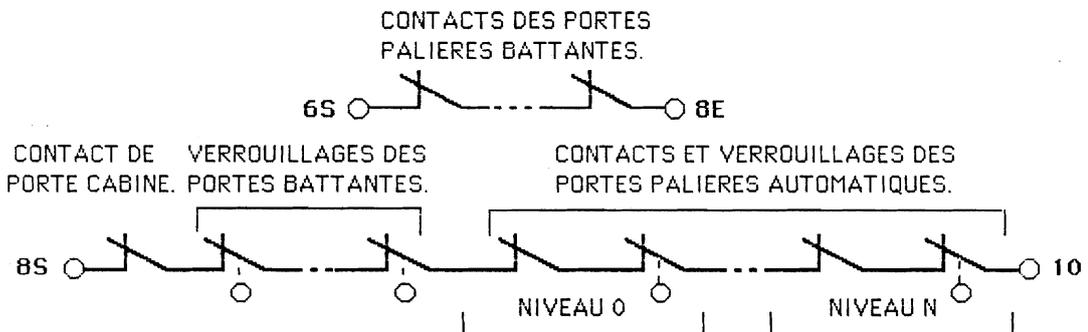


RACCORDEMENT:

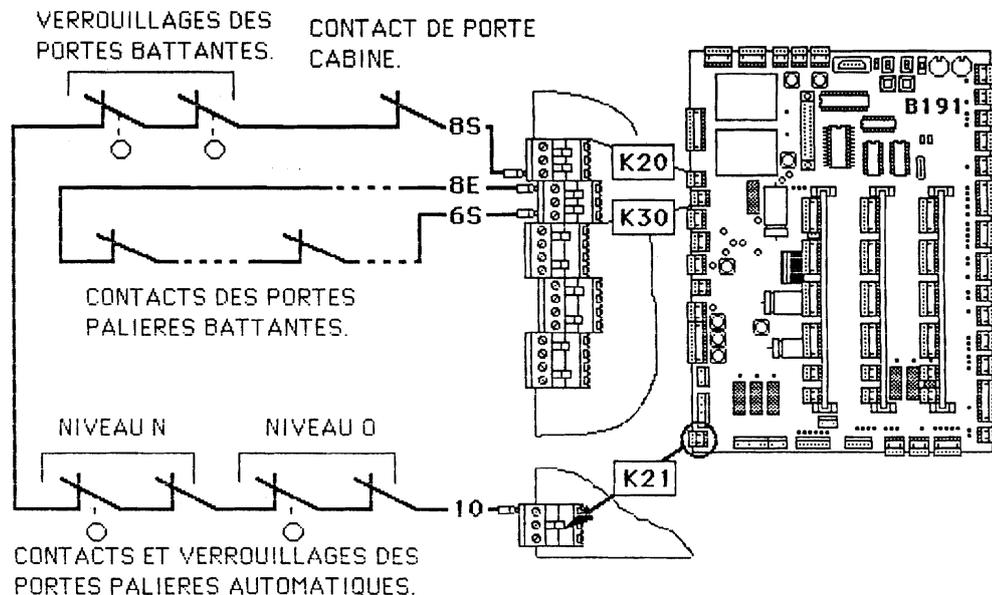


4) Cabine équipée d'une porte automatique, portes palières battantes ou automatique à certains niveaux.

SCHEMA THEORIQUE:



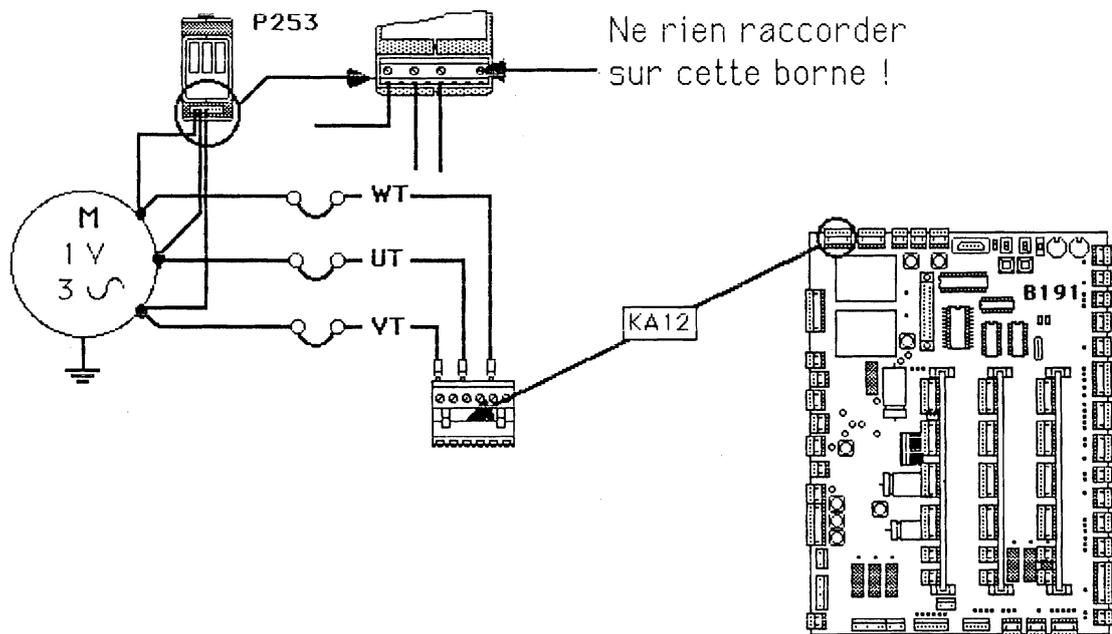
RACCORDEMENT:



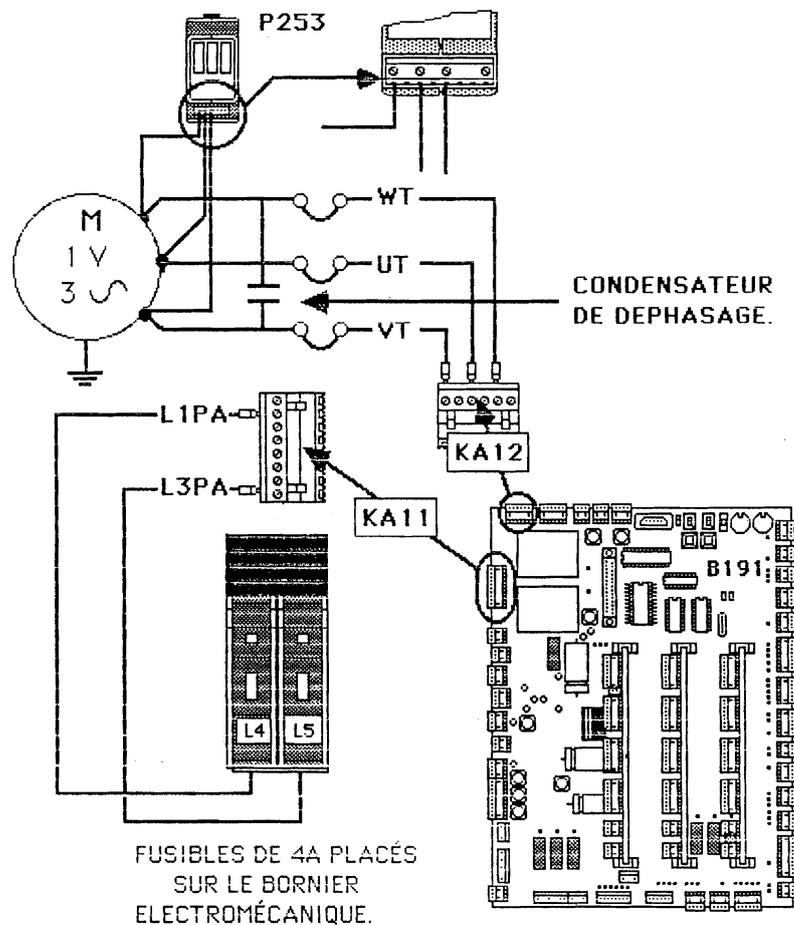


## 9) RACCORDEMENT DU MOTEUR DE L'OPERATEUR DE PORTE.

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



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



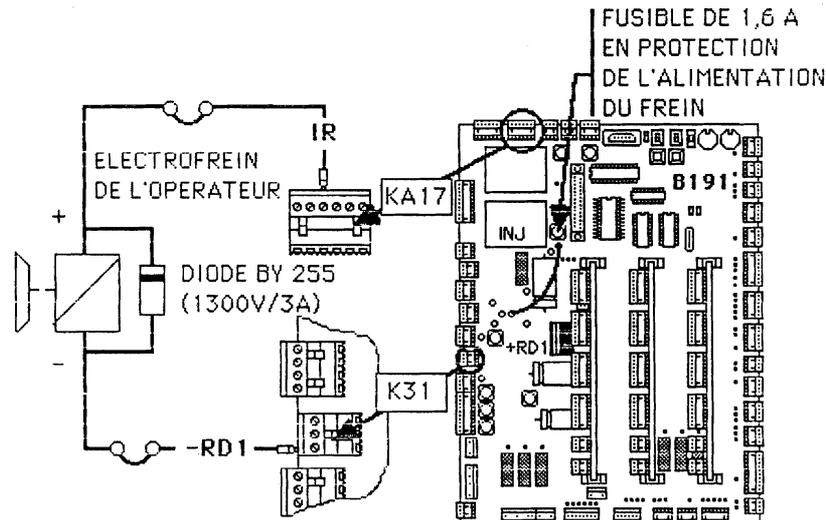
### REMARQUES:

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

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

### 1) Raccordement de l'électrofrein:

Ce frein est destiné à bloquer la porte à la fin de chaque mouvement. 48V/3A, c'est la tension dont dispose en standard la B191. Pour l'utiliser pour le frein, il suffit de mettre le stapp entre +RD1 et INJ et de raccorder comme représenté ci-dessous:



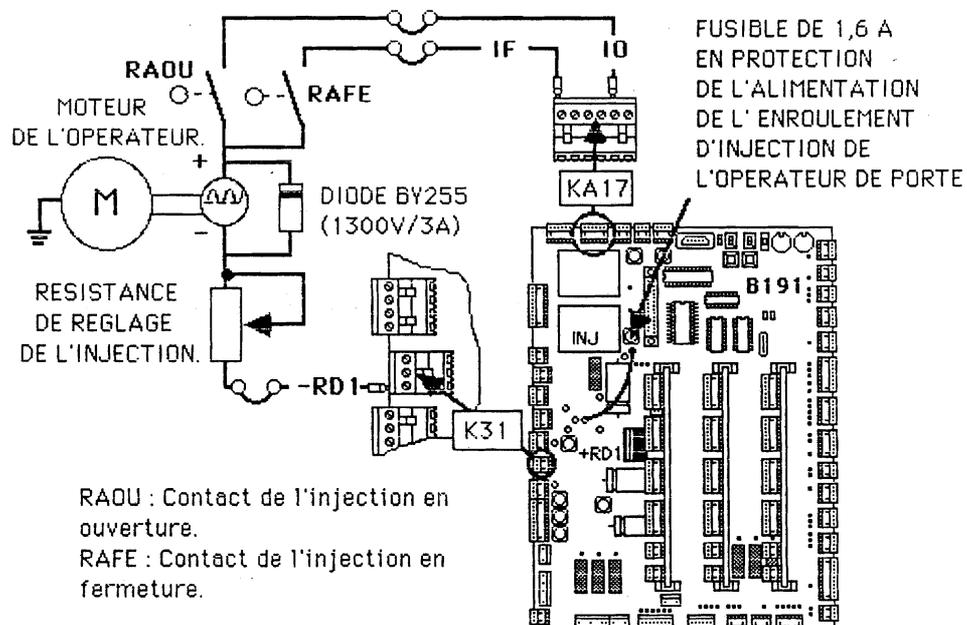
### 2) Raccordement de l'injection:

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

RAOU = contact de RAlentissement à l'OUverture.

RAFE = contact de RAlentissement à la FErmature.

Raccorder comme indiqué ci-dessous:



Remarques:

**TRES IMPORTANT !!!**

La somme des consommations sur le 48V CAME, FREIN Etc . . . . . ne doit pas dépasser 3 Ampères.

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

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

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

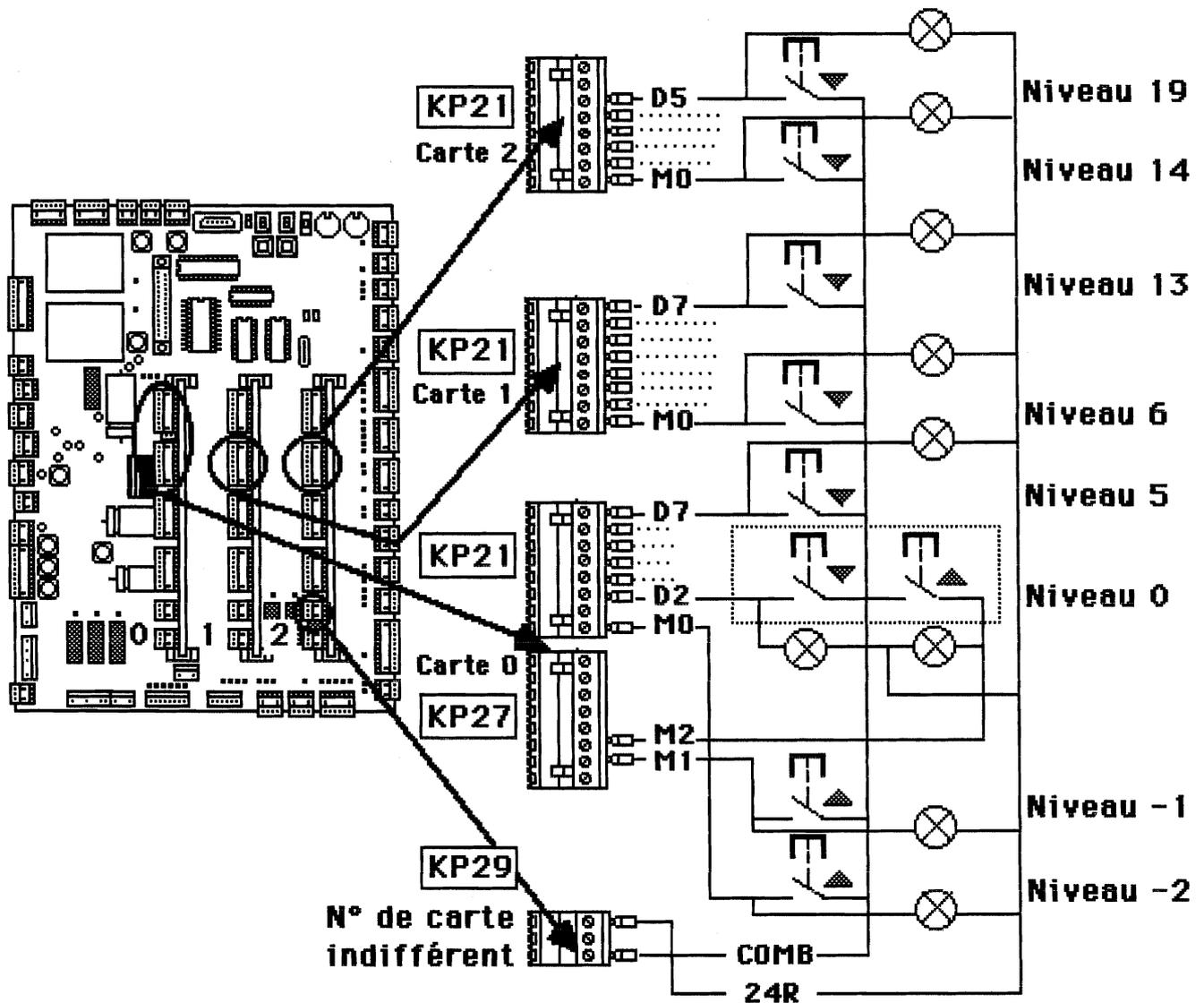


## 12) RACCORDEMENT DES APPELS PALIERS EN RAMASSAGE DESCENTE AVEC SOUS-SOLS.

### Principe:

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

### Raccordement:



### **Exemple de raccordement pour un site 22 niveaux.**

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

Dans cette représentation, **le niveau 0 est sélectif** à savoir que la cabine ne s'arrêtera en descente que si le bouton pour descendre a été appuyé. De même, la cabine ne s'arrêtera en montée que si le bouton pour monter a été appuyé. Ce montage nécessite bien évidemment **2 boutons poussoir au niveau principal**.

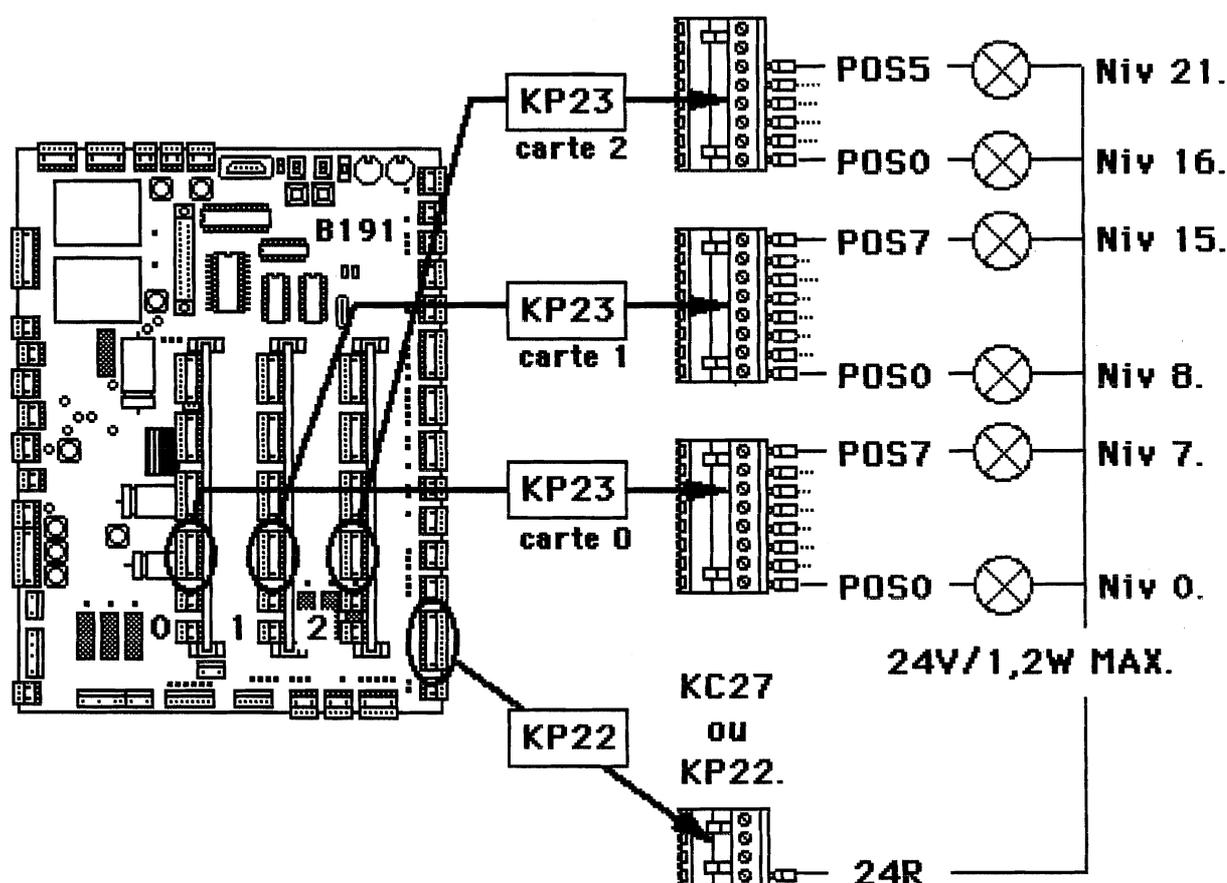
### 13) LE POSITIONNEMENT DECIMAL AU PALIER OU EN CABINE.

#### Fonction:

L'indicateur décimal est constitué d'autant de lampe qu'il y a de niveaux et uniquement celle correspondant à la position de la cabine s'allume.

Il est également possible de piloter un indicateur digital nécessitant un fils par niveau ( 0V actif ).

#### Raccordement:



Exemple de raccordement pour un 22 niveaux.

#### Remarques:

Les fils de raccordement des lampes de l'indicateur décimal, le 24R, POS0 à POSN doivent être insérés parmi les conducteurs basses tensions ( inférieures ou égales à 24V ).

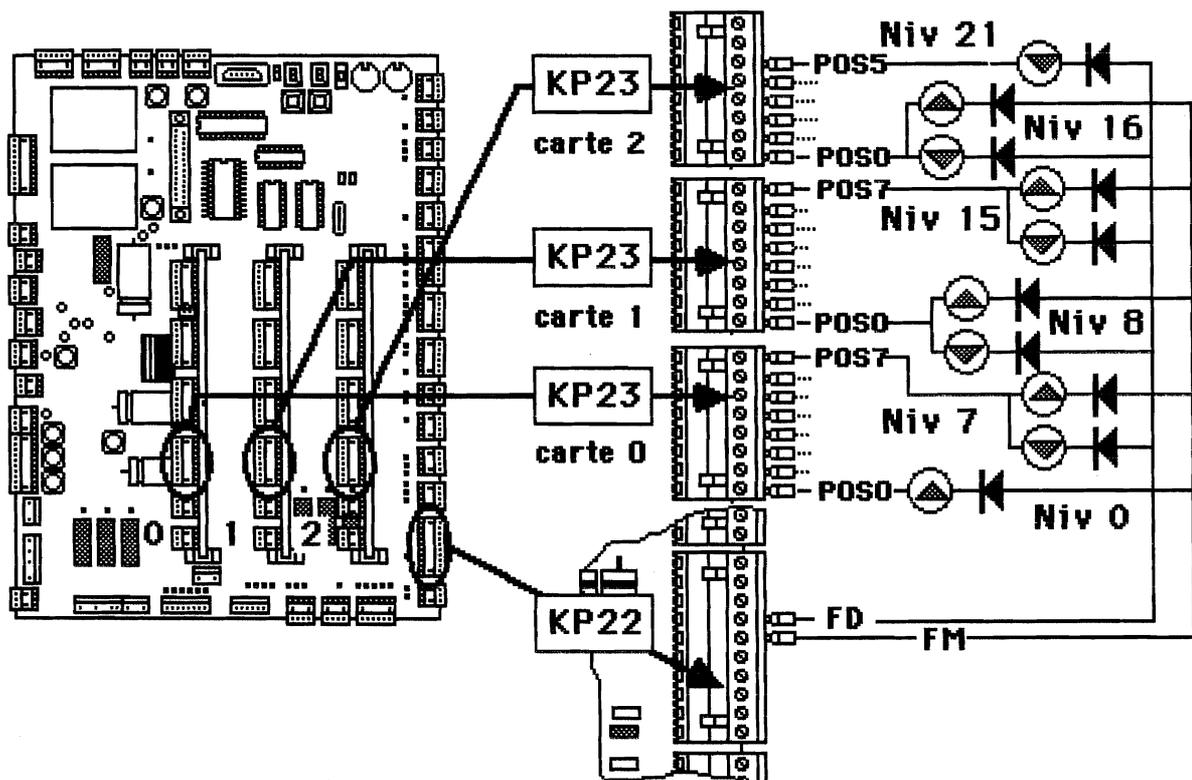
## 14) LES FLECHES " PROCHAIN DEPART " .

### Principe:

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

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

### Raccordement:



### **Exemple de raccordement pour un site 22 niveaux.**

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

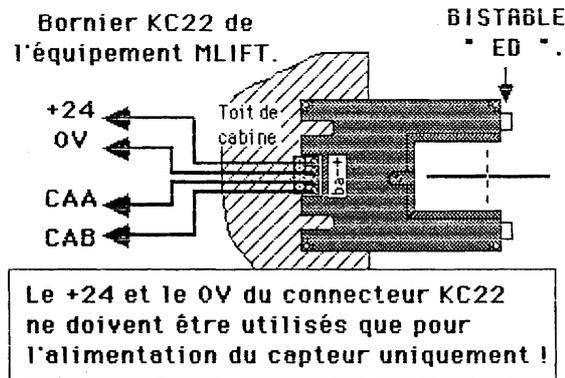
La différence réside dans le fait qu'on ramène du **0 Volt** par l'intermédiaire des sorties positionnement **POS0** à **POS23**.

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

La programmation des " **Flêches prochain départ** " fait que la sortie **POS<sub>N</sub>** est **activée** au début de la zone " **PV** " du niveau **N** et **désactivée** au prochain départ.

## 15) MONTAGE DE LA BANDE ET DU CAPTEUR 003.

### RACCORDEMENT DU CAPTEUR 003.

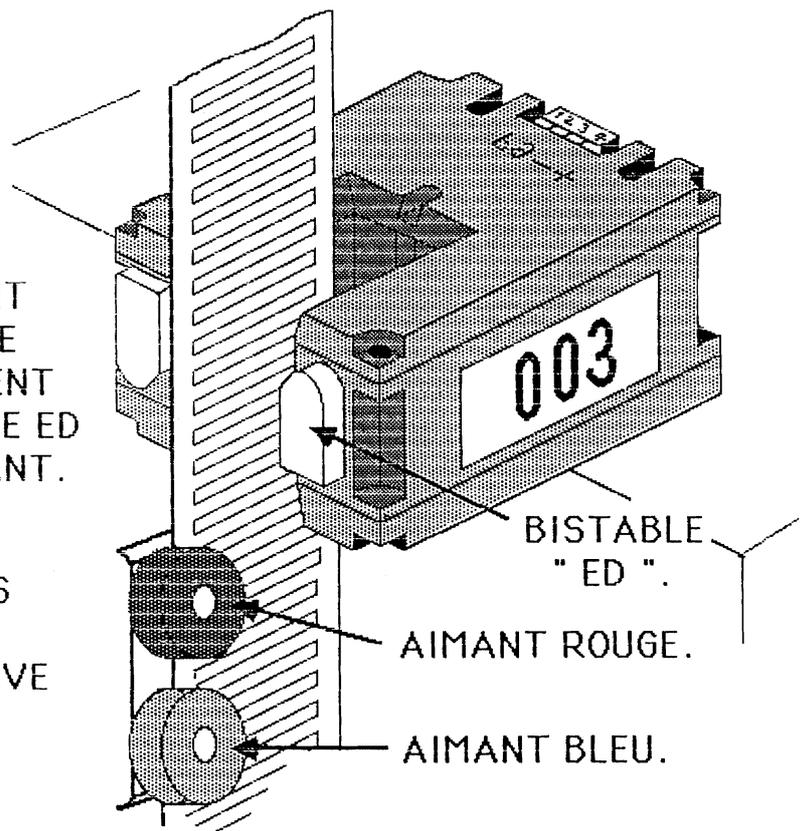


NE PAS POSITIONNER LE CAPTEUR PRES D'UNE SOURCE LUMINEUSE TROP INTENSE ( HUBLOTS D'ECLAIRAGE EN GAINE ).

ON MONTERA LE CAPTEUR DE TELLE SORTE QU'IL NE SOIT PAS DETRUIT EN CAS DE FIN DE COURSE HAUT ACCIDENTEL.

LA BANDE DOIT ETRE SUFFISAMMENT TENDUE DE TELLE SORTE QU'ELLE NE BOUGE PAS PENDANT LE DEPLACEMENT DE L'APPAREIL ET QUAND LE BISTABLE ED DU CAPTEUR PASSE DEVANT L'AIMANT.

LE POSITIONNEMENT DES AIMANTS SE FAIT PLUS TARD DANS LE CHAPITRE 18), AU MOMENT DU RELEVÉ AUTOMATIQUE DES NIVEAUX.

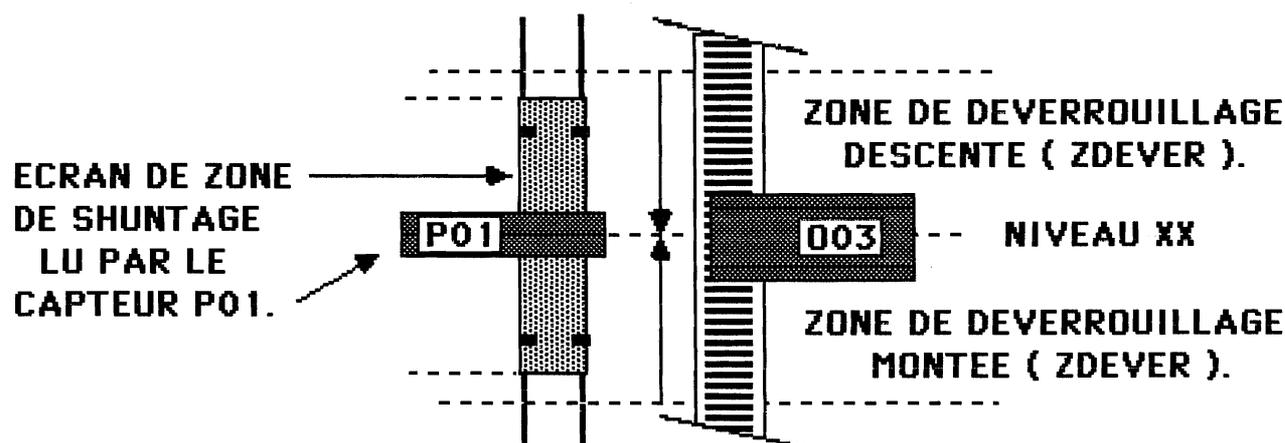


#### REMARQUES:

Les composants optoélectroniques sont positionnés avec grande précision dans le capteur 003. Pour cette raison, il est indispensable de monter le support métallique qui est livré avec le capteur afin d'éviter toute déformation du plastique pendant le serrage.

L'aimant ED sera fixé sur la bande crantée. Si la bande n'est pas grasse, il n'y a pas de glissement des aimants. Néanmoins, il est possible, lors des manoeuvres d'inspections, que le technicien d'entretien les "accroche" par inadvertance. Se pose alors à lui le problème du repositionnement. Pour cette raison, il est conseillé, après réglage précis des aimants, de repérer la position de ceux-ci en collant de part et d'autre un adhésif rouge "à fleur" de l'aimant rouge ainsi qu'un adhésif bleu "à fleur" de l'aimant bleu.

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



### Principe:

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

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

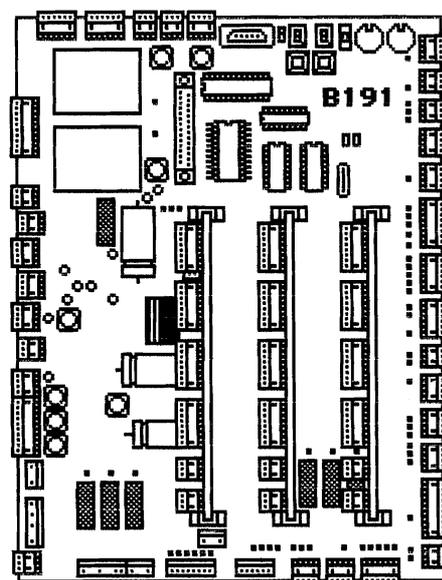
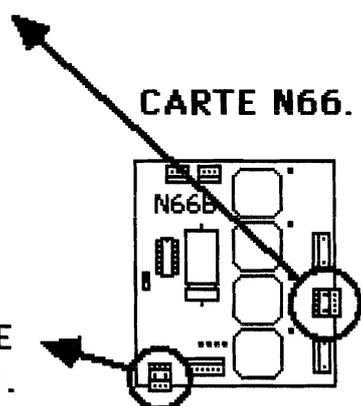
Le bornier **KS13** permet de raccorder le capteur de Zone **P01** sur les bornes **CAZ**, **0V** et **+24**.

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

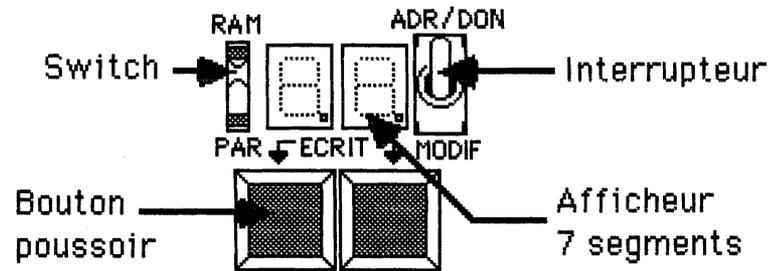
**CONNECTEUR KC32 POUR LE RACCORDEMENT DE LA CHAÎNE DE SÉCURITÉ AU NIVEAU DU 4S ET DU 6E.**

**CARTE N66.**

**CONNECTEUR KS13 POUR LE CAPTEUR P01.**



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



### Comment lire une information sur le " MLIFT " ou la B191 ?

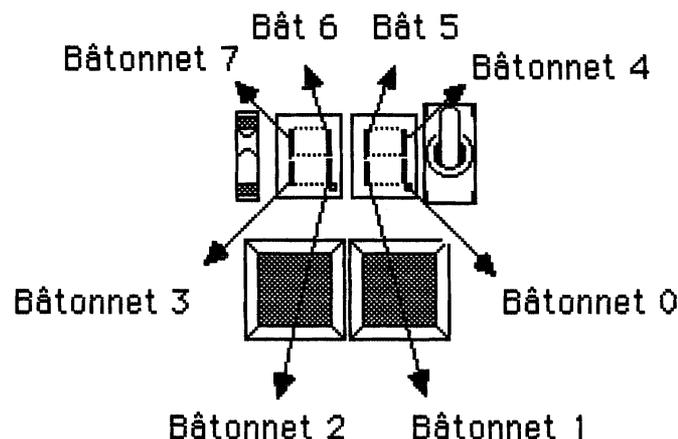
- 1- Trouver son adresse dans la liste fournie. Certaines adresses sur le MLift ont en plus un code mnémotechnique.
- 2- Vérifier que l'interrupteur est mis sur **ADR/DON** vers le **haut**.
- 3- Afficher l'adresse sur les 2 digits en appuyant sur le bouton poussoir situé en dessous de l'afficheur à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

### Comment modifier une information sur le " MLIFT " ou la B191 ?

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

#### Remarque:

Beaucoup d'informations sont plus faciles à lire en mode " bâtonnets ".  
La numérotation des bâtonnets correspond à la représentation ci-dessous.



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

## 18) LE RELEVÉ AUTOMATIQUE DES NIVEAUX ET DE LA DISTANCE DE RALENTISSEMENT. (avec la Version B191 V07)

On rappelle que pour la **B191** utilisée avec la bande, aller à tel ou tel niveau correspond à rejoindre telle ou telle altitude. A chaque niveau correspond une altitude, celle du niveau inférieur vaut **0000**.

La procédure de relevé automatique des niveaux permet d'effectuer la mesure et l'écriture des niveaux.

**CE RELEVÉ SE FAIT EN INSPECTION (INS) ET NON PAS EN MAN.**

**Raccorder le fil d'inspection venant du toit de cabine sur INS et ponter MAN avec le OV s'il n'y a pas de manoeuvre de rappel en cabine.**

Il est possible de raccorder un buzzer entre la sortie **RF** et le **24R** en **KC27**. Dans ce cas, le buzzer retentit après avoir appuyé sur **GD** et **GM** dès que l'altitude est enregistrée. Il est possible de raccorder un indicateur de niveau sur le **CREP**, **OV** et **+5F** en **KC24** afin de connaître le niveau où va s'enregistrer l'altitude quand on aura appuyé sur **GD** et **GM**.

**Suivre dans l'ordre la procédure suivante:**

- 1) La cabine étant en inspection, couper puis remettre le courant.
- 2) Ecrire **80** à l'adresse **EO** dans la **B191**, petit switch en bas sur **PAR**. Adapter éventuellement une vitesse d'inspection plus lente en ajustant le paramètre **V1** sur le **MLIFT** pour faciliter le positionnement à niveau de la cabine.
- 3) Ne pas mettre les aimants sur la bande mais les emmener avec soi, ainsi que la notice, au moment d'aller sur le toit de cabine.
- 4) Descendre en inspection jusqu'au niveau le plus bas, **pile à niveau**.
- 5) Couper le **6** par l'intermédiaire du " Stop cabine ".
- 6) Appuyer simultanément sur **GM** et **GD** pendant **cinq 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 **003** à une hauteur correspondant à la distance conseillée ( **D** ) lue dans le tableau ci-dessous.

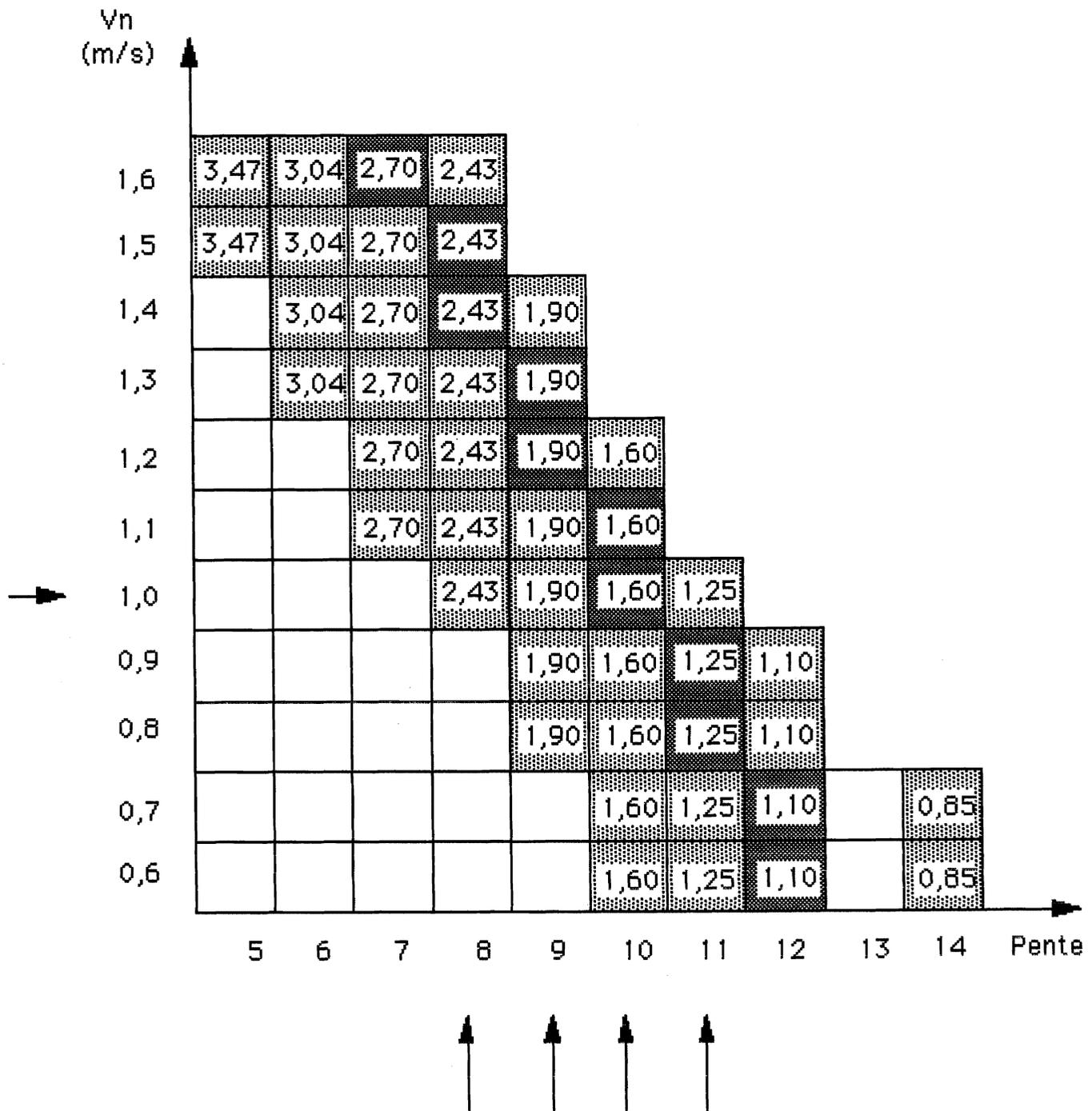
**Vn** : Vitesse Nominale de l'appareil en mètres par seconde.

**Pt** : Pente de décélération conseillée.

**D** : Distance de ralentissement en mètres.

**Exemple:** si la vitesse de votre appareil est **0,80 m/s**, le tableau vous conseille de prendre la pente **11**. La distance de Ralentissement ( **D** ) associée vaut **125**.

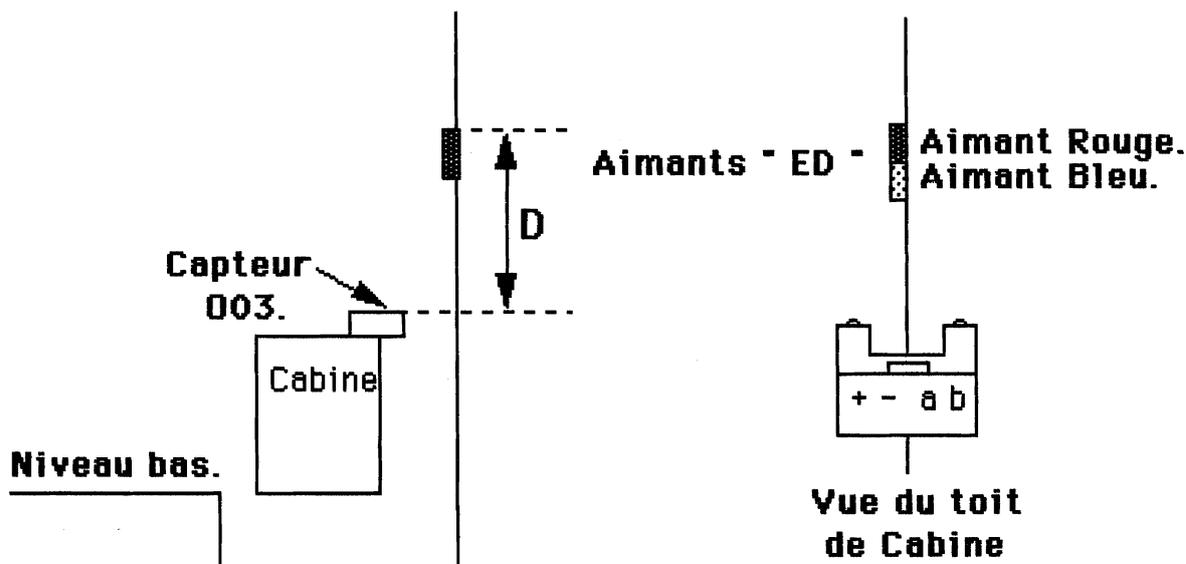
En Version V08 on a limité un choix de 4 pentes pour chaque vitesse.  
Voir tableau ci-dessous.



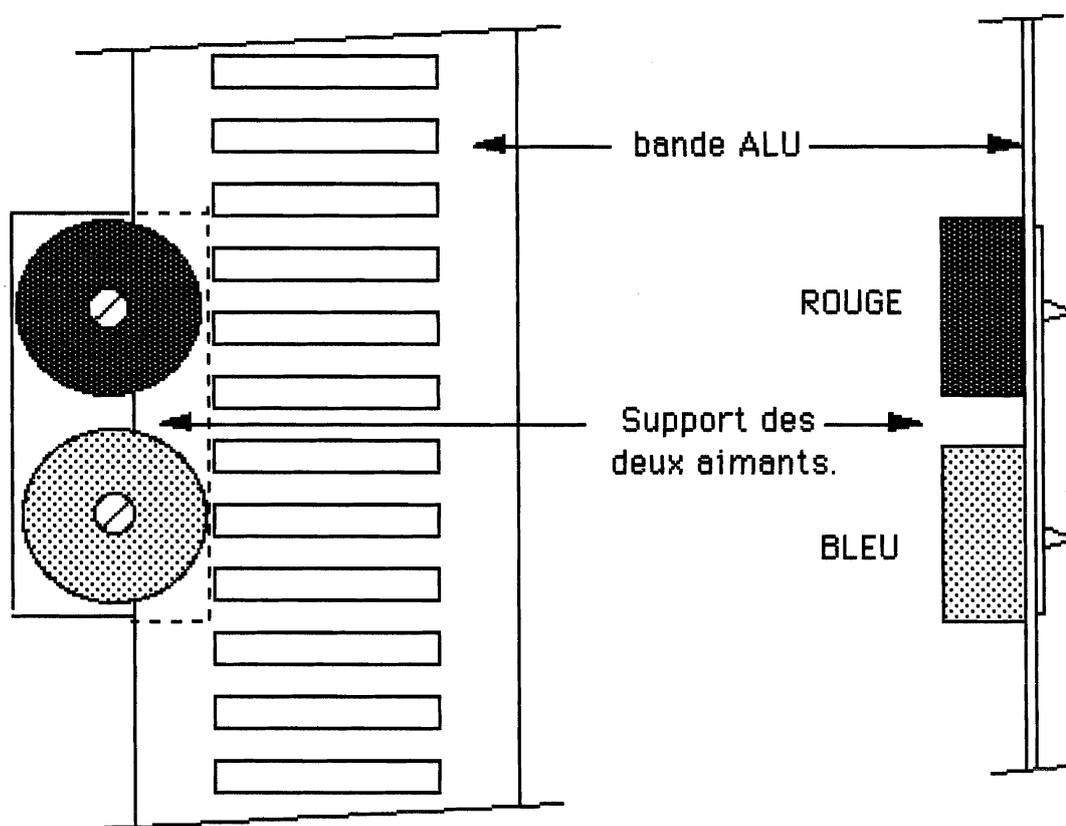
**Exemple :** Pour une vitesse nominale de 1m/s les pentes possibles sont 8, 9, 10, ou 11.

Les valeurs inscrites dans le tableau, sont les distances de ralentissement D (en mètres) conseillées.

**Remarque :** Les cases foncées sont les pentes conseillées par AUTINOR



Voir ci-dessous la façon de fixer les aimants sur la bande.



- 8) Enlever le "Stop cabine" et monter en inspection jusqu'au niveau 1, pile à niveau.
- 9) Couper le 6 par l'intermédiaire du " Stop cabine ".
- 10) Appuyer simultanément sur **GM** et **GD** pendant **cinq secondes**.  
Le contenu du compteur d'altitude se charge alors aux adresses correspondant au niveau 1.
- 11) Répéter l'opération jusqu'au dernier niveau.

- 12)** Redescendre jusqu'au niveau le plus bas.  
Le fait de rencontrer les aimant **ED** en descendant chargera automatiquement la distance de ralentissement utilisée pour tous les niveaux en montée comme en descente. De plus, la valeur **80** que nous avons inscrite à l'adresse **E0** passera à **00** pour quitter la procédure de relevé automatique des niveaux.
- 13)** Se déplacer vers la machinerie en Inspection, quitter le toit de cabine en laissant l'inspection. Aller dans la salle des machines pour faire un "**RESET**" en coupant puis remettant l'alimentation.
- 14)** Vérifier que le code de défaut **61** n'apparaît pas sur la **B191**. Cela signifierait qu'une erreur a été commise lors du relevé des niveaux et qu'il faudrait recommencer.
- 15)** Si le code **61** n'apparaît pas, couper la chaîne de sécurité. Recopier chaque altitude lue aux adresses correspondantes dans le tableau ci-dessous pour nous permettre, plus tard, de vérifier la précision d'arrêt. Copier la distance de ralentissement lue aux adresses **d0** et **d1**.

Remarque:

Avec la Version B191 V11 plus de câblage à faire, la programmation est identique à la précédente sauf pour quitter le mode réglage, il faut appuyer simultanément sur C0 et C1 ou faire un "RESET" en coupant puis en remettant l'alimentation. (C0=GD, C1=GM, C2=V0).

| RAM<br><br>PAR | ADRESSES<br>EN CAS DE<br>12 NIVEAUX. | VALEURS<br>A INSCRIRE  | ADRESSES<br>EN CAS DE<br>24 NIVEAUX. |
|---|--------------------------------------|------------------------|--------------------------------------|
| NIVEAU 0:   | 35 : 34                              |                        | 81 : 80.                             |
| NIVEAU 1:   | 37 : 36                              |                        | 83 : 82.                             |
| NIVEAU 2:   | 39 : 38                              |                        | 85 : 84.                             |
| NIVEAU 3:   | 3b : 3A                              |                        | 87 : 86.                             |
| NIVEAU 4:   | 3d : 3C                              |                        | 89 : 88.                             |
| NIVEAU 5:   | 3F : 3E                              |                        | 8b : 8A.                             |
| NIVEAU 6:   | 55 : 54                              |                        | 8d : 8C.                             |
| NIVEAU 7:   | 57 : 56                              |                        | 8F : 8E.                             |
| NIVEAU 8:   | 59 : 58                              |                        | 91 : 90.                             |
| NIVEAU 9:   | 5b : 5A                              |                        | 93 : 92.                             |
| NIVEAU 10:  | 5d : 5C                              |                        | 95 : 94.                             |
| NIVEAU 11:  | 5F : 5E                              |                        | 97 : 96.                             |
| NIVEAU 12:  |                                      |                        | 99 : 98.                             |
| NIVEAU 13:  |                                      |                        | 9b : 9A.                             |
| NIVEAU 14:  |                                      |                        | 9d : 9C.                             |
| NIVEAU 15:  |                                      |                        | 9F : 9E.                             |
| NIVEAU 16:  |                                      |                        | A1 : A0.                             |
| NIVEAU 17:  |                                      |                        | A3 : A2.                             |
| NIVEAU 18:  |                                      |                        | A5 : A4.                             |
| NIVEAU 19:  |                                      |                        | A7 : A6.                             |
| NIVEAU 20:  |                                      |                        | A9 : A8.                             |
| NIVEAU 21:  |                                      |                        | Ab : AA.                             |
| NIVEAU 22:  |                                      |                        | Ad : AC.                             |
| NIVEAU 23:  |                                      |                        | AF : AE.                             |
| <b>DISTANCE DE RALENTISSEMENT en millimètres.</b>   |                                      |                        |                                      |
| <b>adresses</b>   | <b>d0</b>                            | <b>d1</b>              |                                      |
|   |                                      |                        |                                      |
|   | <b>millier , centaine</b>            | <b>dizaine , unité</b> |                                      |

16) Mettre en normal sur le toit de cabine.

17) Revenir en machinerie. Lire page suivante

18) " **CE QU'IL FAUT SAVOIR AVANT DE PARTIR EN GV !!!** " avant de rétablir la chaîne de sécurité pour surveiller le bon recalage de l'appareil.

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

### MECANIQUEMENT:

**Il faut que l'appareil soit équilibré à 50%.**

La charge du contre-poids égale le poids de la cabine augmenté de la moitié de la charge utile.

Le volant d'inertie doit être de taille adaptée. En effet, même si un volant reste nécessaire, on pourra en adapter un plus petit que celui monté pour adoucir le passage PV en 2 vitesses.

### CONCERNANT LA REGULATION:

Avant " d'affiner " le réglage, nous allons lancer l'appareil avec des paramètres de base. Sur le **MLIFT**, **petit switch vers le bas**, nous allons vérifier, voir adapter, les différents paramètres.

|    |    |    | VALEURS DE BASE.                     | VALEURS DEFINITIVES |
|----|----|----|--------------------------------------|---------------------|
| 00 | 00 | Y0 | 04 Hz.                               |                     |
| 01 | 01 | V1 | 20 Hz.                               |                     |
| 02 | 02 | V2 | 50 Hz.                               |                     |
| 03 | 00 | Vn | V nominale x 0,1 m/s. (Voir Pg 52)   |                     |
| 04 | Pt | Pt | Pente. (Voir Pg 52)                  |                     |
| 05 | Ac | Ac | 03 x Secondes.                       |                     |
| 06 | St | St | 30 x 0,01 Seconde.                   |                     |
| 07 | SF | SF | 50 x 0,01 Seconde.                   |                     |
| 08 | tt | tt | Couple 0 à 9.                        |                     |
| 09 | th | th | Thermique. (Voir Pg 53)              |                     |
| 0A | IG | IG | 00                                   |                     |
| 0b | td | td | 25.                                  |                     |
| 0C | Vr | Vr | 12 Hz (si option OND07 Voir Pg 54)   |                     |
| 0d | Vμ | Vμ | 02 Hz (si option OND07 Voir Pg 54)   |                     |
| 0E | hd | hd | Option (Voir Pg 54 + 55)             |                     |
| 0F | d° | d° | Tarage sonde t°.                     |                     |
| 10 | nr | nr | Nombre de Résistance 0,068Ω.         |                     |
| 11 | Mt | Mt | Couple Minimum Montée.               |                     |
| 12 | dt | dt | Couple Minimum Descente.             |                     |
| 13 | Et | Et | Nb de Crans (02 < m/s ou 03 > 1 m/s) |                     |

**Vn** : on doit trouver la vitesse nominale de l'appareil en décimètres par seconde. Exemple: pour un appareil se déplaçant à **0,8 m/s**, on programmera **08**. Autre exemple: pour un appareil se déplaçant à **1,2 m/s**, on programmera **12**.

**Pt** : on programme la Pente proposée dans le tableau pages **28**.  
Exemple: pour un appareil se déplaçant à **0,8 m/s**, on programmera la pente conseillée **N° 11**.

**tt** : on doit trouver une valeur entre **0** et **9** selon la puissance du moteur.

**th** : on programme la valeur du courant secteur à ne pas dépasser sous peine d'avoir le défaut définitif **81**. On programme la valeur correspondante à la puissance Moteur en se référant au tableau ci-dessous ( à partir du Programme **MLIFT V07** ).

|           |           |           |           |           |           |           |           |           |           |           |           |           |           |           |           |           |
|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| <b>CV</b> | <b>03</b> | <b>04</b> | <b>05</b> | <b>06</b> | <b>07</b> | <b>08</b> | <b>09</b> | <b>10</b> | <b>11</b> | <b>12</b> | <b>13</b> | <b>14</b> | <b>15</b> | <b>16</b> | <b>17</b> | <b>18</b> |
| <b>th</b> | <b>08</b> | <b>10</b> | <b>12</b> | <b>14</b> | <b>16</b> | <b>18</b> | <b>20</b> | <b>22</b> | <b>24</b> | <b>25</b> | <b>28</b> | <b>30</b> | <b>32</b> | <b>34</b> | <b>36</b> | <b>38</b> |

|           |           |           |           |           |           |           |           |           |           |           |           |           |           |           |           |           |
|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| <b>CV</b> | <b>19</b> | <b>20</b> | <b>21</b> | <b>22</b> | <b>23</b> | <b>24</b> | <b>25</b> | <b>26</b> | <b>27</b> | <b>28</b> | <b>29</b> | <b>30</b> | <b>31</b> | <b>32</b> | <b>33</b> | <b>34</b> |
| <b>th</b> | <b>40</b> | <b>42</b> | <b>44</b> | <b>46</b> | <b>48</b> | <b>50</b> | <b>52</b> | <b>54</b> | <b>56</b> | <b>58</b> | <b>60</b> | <b>62</b> | <b>64</b> | <b>66</b> | <b>68</b> | <b>70</b> |

**d°** : on doit trouver une valeur étalonnée en usine pour le thermomètre du radiateur.

**nr** : Nombre de Résistance de Précision de **0,068Ω** ( à partir du Programme **MLIFT V07** ).

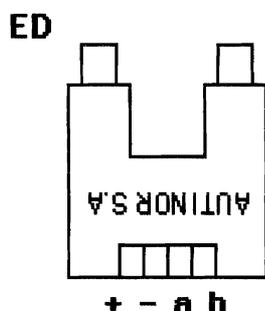
**Voir page 51 l'explication de ces paramètres.**

**Couper la chaîne de sécurité. Sur le MLift, mettre le petit switch vers le haut sur RAM et sélectionner à l'adresse 05 le paramètre tc ( tension condensateur ) . Appuyer sur le contacteur ligne et ajuster le potentiomètre de la carte OND04 pour faire apparaître 51 sur l'afficheur.**

### **CONCERNANT LA B191:**

**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 **003**, 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 **003**.

**\* Quand le contact est ouvert**, cela signifie que **la cabine est en dessous de l'aimant**. Après coupure de courant, la **B191** 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** du **MLIFT** ou entre les bornes - et **b** directement sur le **capteur 003**. La tension mesurée doit être environ **zéro Volt** ou **24 Volts** ( selon que le faisceau B est obturé ou non ).

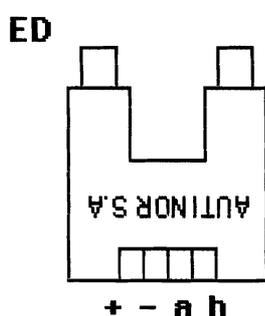


Le contact ED est ouvert quand la tension mesurée entre le " - " et le " b ", en continu, vaut 0 ou 24 volts.

\* Quand le contact est fermé, cela signifie que la cabine est au dessus de l'aimant. Après coupure de courant, la B191 envoie donc la cabine en descente pour 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 du MLIFT ou entre les bornes - et b directement sur le capteur 003.

La tension mesurée doit être environ 6 Volt ou 18 Volts ( selon que le faisceau B est obturé ou non ).



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

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

### MODIFICATION de la DISTANCE de RALENTISSEMENT. (avec la Version B191 V07)

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

- 1) La cabine étant en inspection, couper puis remettre le courant.
- 2) Ecrire 80 à l'adresse E0 dans la B191, petit switch en bas sur PAR.
- 3) 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.
- 4) Couper le 6 par l'intermédiaire du " Stop cabine ".

- 5) Appuyer simultanément sur **GM** et **GD** pendant **cinq secondes**.
- 6) Positionner l'aimant **ED** au dessus du capteur **003** à la nouvelle distance de ralentissement souhaitée.
- 7) Enlever le "Stop 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.
- 2) Ecrire **40** à l'adresse **E0** dans la **B191**, petit switch en bas sur **PAR**. Attention: après avoir rebasculé l'interrupteur vers le haut, **E0** apparaîtra suivi de **42**.
- 3) 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.

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

- 1) Placer l'ascenseur au niveau le plus haut.
- 2) Ecrire **20** à l'adresse **E0** dans la **B191**, petit switch 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** pour quitter la procédure de réglage automatique.

**Pour connaître la précision d'arrêt à chaque niveau, il suffit d'aller voir le compteur d'altitude en 23 et 22 petit switch vers le haut. La valeur est exprimée en cran et en hexadécimal. 1 cran = 2 millimètres.**

En 23, on lit les  
Milliers et les  
centaines.

|  |   |
|--|---|
| RAM<br><br>PAR<br><b>B191</b> | <b>COMPTEUR<br/>D'ALTITUDE<br/>EN 23,22 .</b> |
| <b>23 = 00</b>   | <b>22 = 03</b>                                |

En 22, on lit les  
Dizaines et les  
unités.

**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) Ecrire 10 à l'adresse E0 dans la B191, petit switch en bas sur PAR.**
- 2) Faire deux mouvements *normaux* pour croiser les aimants ED dans un sens, puis dans l'autre.**

**TABLEAU DE CONVERSION DECIMAL EN HEXADECIMAL.**  
**LE NOMBRE DECIMAL SE TROUVE A GAUCHE DU SIGNE = ( EGAL ).**  
**LE NOMBRE HEXADECIMAL SE TROUVE A DROITE DU SIGNE=(EGAL).**  
**C'EST CELUI QU'IL FAUT PROGRAMMER.**

|       |       |        |        |        |        |
|-------|-------|--------|--------|--------|--------|
| 00=00 | 43=2B | 86=56  | 129=81 | 172=AC | 215=D7 |
| 01=01 | 44=2C | 87=57  | 130=82 | 173=AD | 216=D8 |
| 02=02 | 45=2D | 88=58  | 131=83 | 174=AE | 217=D9 |
| 03=03 | 46=2E | 89=59  | 132=84 | 175=AF | 218=DA |
| 04=04 | 47=2F | 90=5A  | 133=85 | 176=B0 | 219=DB |
| 05=05 | 48=30 | 91=5B  | 134=86 | 177=B1 | 220=DC |
| 06=06 | 49=31 | 92=5C  | 135=87 | 178=B2 | 221=DD |
| 07=07 | 50=32 | 93=5D  | 136=88 | 179=B3 | 222=DE |
| 08=08 | 51=33 | 94=5E  | 137=89 | 180=B4 | 223=DF |
| 09=09 | 52=34 | 95=5F  | 138=8A | 181=B5 | 224=E0 |
| 10=0A | 53=35 | 96=60  | 139=8B | 182=B6 | 225=E1 |
| 11=0B | 54=36 | 97=61  | 140=8C | 183=B7 | 226=E2 |
| 12=0C | 55=37 | 98=62  | 141=8D | 184=B8 | 227=E3 |
| 13=0D | 56=38 | 99=63  | 142=8E | 185=B9 | 228=E4 |
| 14=0E | 57=39 | 100=64 | 143=8F | 186=BA | 229=E5 |
| 15=0F | 58=3A | 101=65 | 144=90 | 187=BB | 230=E6 |
| 16=10 | 59=3B | 102=66 | 145=91 | 188=BC | 231=E7 |
| 17=11 | 60=3C | 103=67 | 146=92 | 189=BD | 232=E8 |
| 18=12 | 61=3D | 104=68 | 147=93 | 190=BE | 233=E9 |
| 19=13 | 62=3E | 105=69 | 148=94 | 191=BF | 234=EA |
| 20=14 | 63=3F | 106=6A | 149=95 | 192=C0 | 235=EB |
| 21=15 | 64=40 | 107=6B | 150=96 | 193=C1 | 236=EC |
| 22=16 | 65=41 | 108=6C | 151=97 | 194=C2 | 237=ED |
| 23=17 | 66=42 | 109=6D | 152=98 | 195=C3 | 238=EE |
| 24=18 | 67=43 | 110=6E | 153=99 | 196=C4 | 239=EF |
| 25=19 | 68=44 | 111=6F | 154=9A | 197=C5 | 240=F0 |
| 26=1A | 69=45 | 112=70 | 155=9B | 198=C6 | 241=F1 |
| 27=1B | 70=46 | 113=71 | 156=9C | 199=C7 | 242=F2 |
| 28=1C | 71=47 | 114=72 | 157=9D | 200=C8 | 243=F3 |
| 29=1D | 72=48 | 115=73 | 158=9E | 201=C9 | 244=F4 |
| 30=1E | 73=49 | 116=74 | 159=9F | 202=CA | 245=F5 |
| 31=1F | 74=4A | 117=75 | 160=A0 | 203=CB | 246=F6 |
| 32=20 | 75=4B | 118=76 | 161=A1 | 204=CC | 247=F7 |
| 33=21 | 76=4C | 119=77 | 162=A2 | 205=CD | 248=F8 |
| 34=22 | 77=4D | 120=78 | 163=A3 | 206=CE | 249=F9 |
| 35=23 | 78=4E | 121=79 | 164=A4 | 207=CF | 250=FA |
| 36=24 | 79=4F | 122=7A | 165=A5 | 208=D0 | 251=FB |
| 37=25 | 80=50 | 123=7B | 166=A6 | 209=D1 | 252=FC |
| 38=26 | 81=51 | 124=7C | 167=A7 | 210=D2 | 253=FD |
| 39=27 | 82=52 | 125=7D | 168=A8 | 211=D3 | 254=FE |

## 20) SELF DEFENSE CONTRE LES PARASITES ! !

DOCUMENT 05

VERSION 02 DU 23 MARS 1991.

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 ENTREES 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 APPELES COMMUNEMENT " MANOEUVRE D'ASCENSEUR " N'ECHAPPENT PAS A CES PHENOMENES ET SONT EGALEMENT SOUMIS A UN NIVEAU CERTAIN DE PERTURBATIONS.

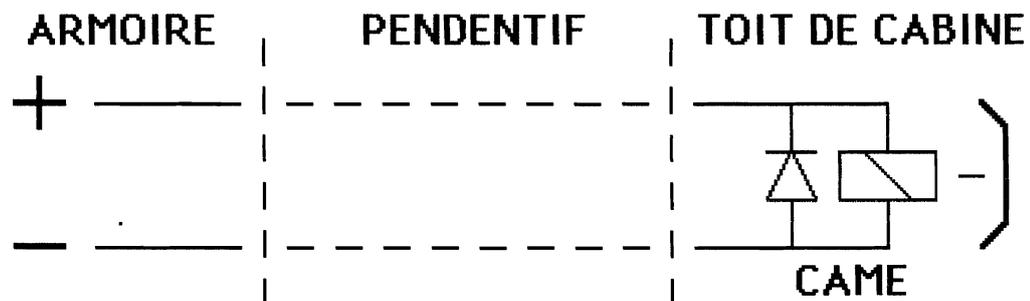
IL EST SOUVENT TRES FACILE DE S'OPPOSER A CES " AGRESSIONS " MOYENANT QUELQUES PRECAUTIONS ELEMENTAIRES ET PEU COUTEUSES LORSQU'ELLES SONT PRISES DES LE DEBUT DU CHANTIER.

Dans les pages qui suivent, vous trouverez les précautions indispensables à prendre principalement au niveau des organes pilotés par les 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 !!!!!

## CONCERNANT LA CAME MOBILE.

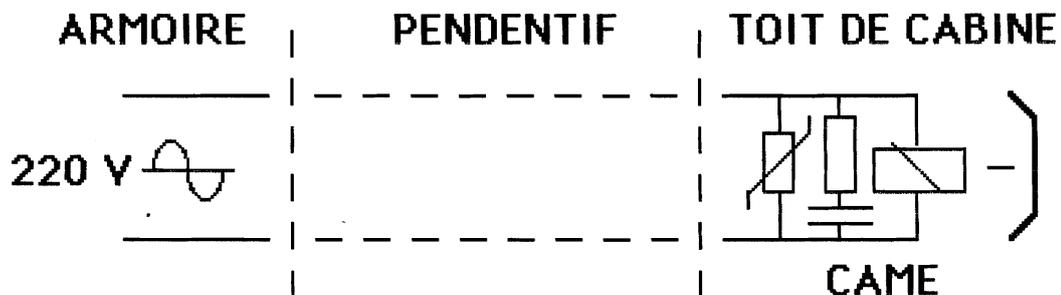
### - ALIMENTEE EN TENSION CONTINUE:

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



### - ALIMENTEE EN TENSION ALTERNATIVE MONOPHASEE:

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

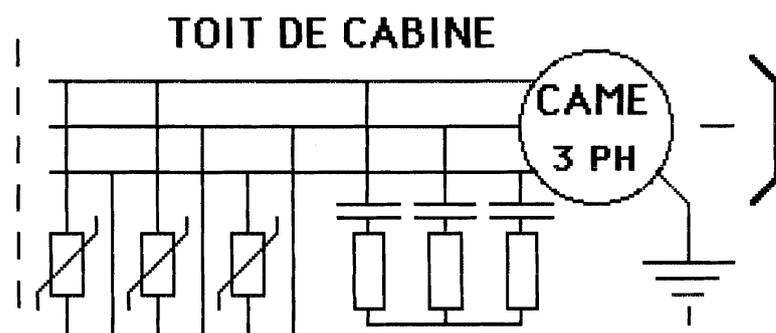


- La valeur de la résistance est de 4,7 OHMS.
- La valeur du condensateur est 0,68 $\mu$ F , 630 VOLTS.
- Le GEMOV a une valeur de 250 VOLTS.

### - ALIMENTEE EN TENSION ALTERNATIVE TRIPHASEE:

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

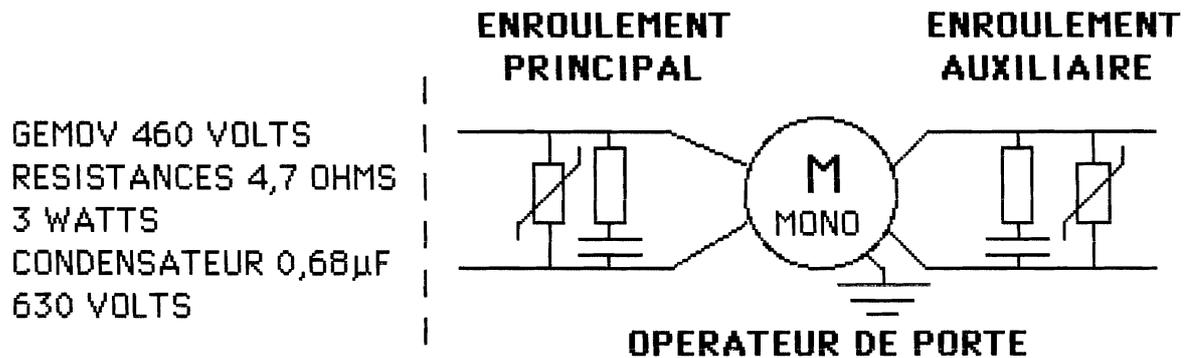
GEMOV 460 VOLTS,  
RESISTANCES 4,7 OHMS  
3 WATTS,  
CONDENSATEUR 0,68 $\mu$ F  
630 VOLTS.  
( REFERENCE P253 )



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

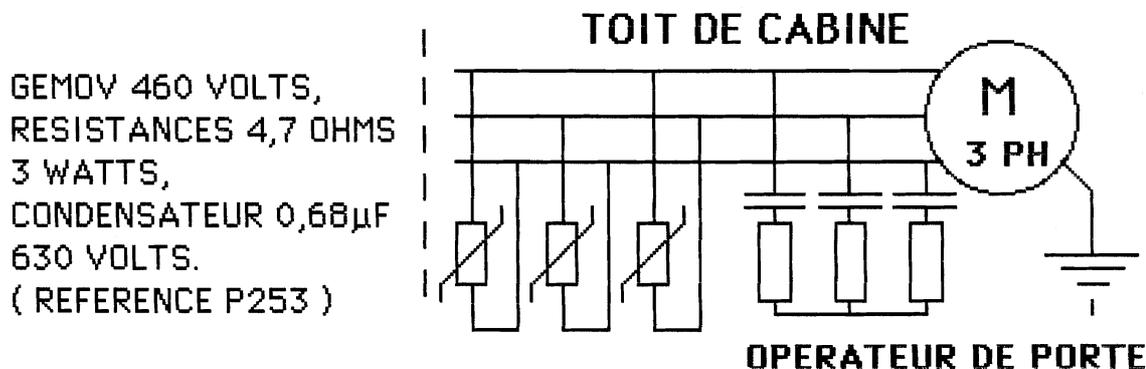
### - ALIMENTE EN TENSION ALTERNATIVE MONOPHASEE, SANS FREINAGE:

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



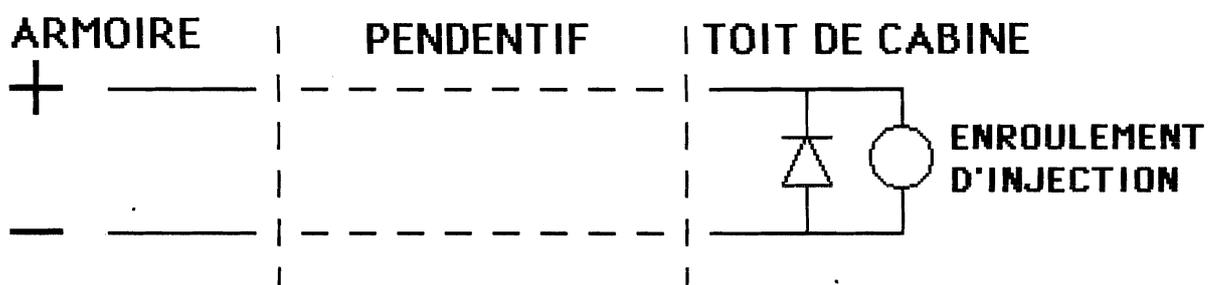
### - ALIMENTE EN TENSION ALTERNATIVE TRIPHASEE, SANS FREINAGE:

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



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

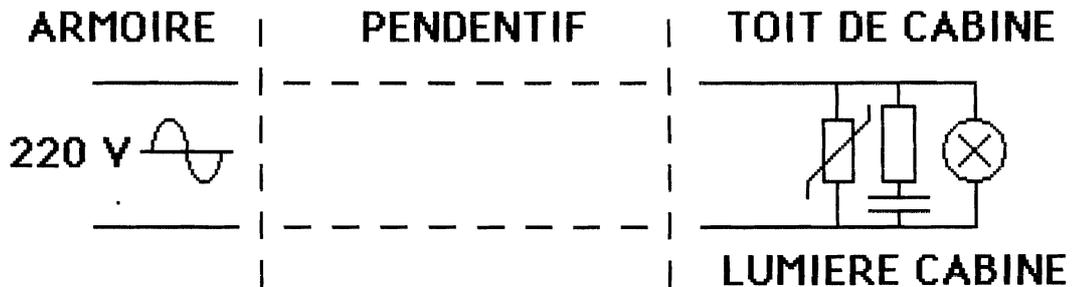
Il faut impérativement monter une DIODE BY 255 ( 1300V/3A ) en INVERSE et **le plus près possible** sur l'ENROULEMENT D'INJECTION CONTINUE sur LE TOIT DE LA CABINE ! Il est bien évident que cette protection vient en complément de celles décrites plus haut concernant les enroulements du moteur d'opérateur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



## CONCERNANT LA LUMIERE CABINE.

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

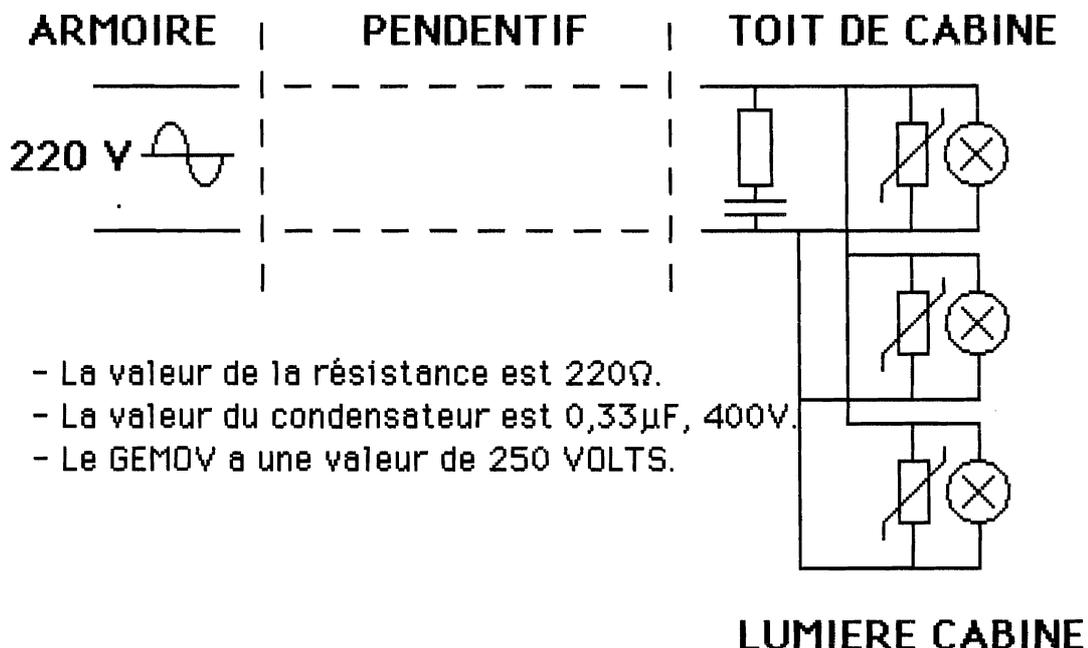
Il faut impérativement monter un ECRETEUR DE TENSION (GEMOV) ainsi qu'un réseau CONDENSATEUR-RESISTANCE série ( P213 ), le tout raccordé en PARALLELE et **le plus près possible** du filament de la LUMIERE sur LE TOIT DE LA CABINE.



- La valeur de la résistance est de 220 OHMS.
- La valeur du condensateur est  $0,33\mu\text{F}$  400 VOLTS.
- Le GEMOV a une valeur de 250 VOLTS.

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

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



- La valeur de la résistance est  $220\Omega$ .
- La valeur du condensateur est  $0,33\mu\text{F}$ , 400V.
- Le GEMOV a une valeur de 250 VOLTS.

## CONCERNANT 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 FACON QUE VU PRECEDEMMENT !**

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

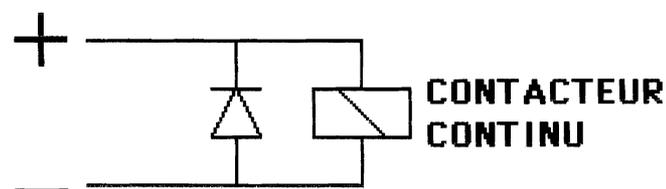
**IL EST EVIDENT QUE LES BOBINES DE CES CONTACTEURS DOIVENT ETRE ANTIPARASITEES !!!!!!!**

TOUS LES CONTACTEURS **IMPLANTES D'ORIGINE** DANS LA MANOEUVRE D'ASCENSEUR SUITE AUX SPECIFICATIONS PRECISEES PAR LE CLIENT SONT ANTIPARASITES PAR LA SOCIETE AUTINOR !

**SI L'UTILISATEUR , DE SA PROPRE INITIATIVE, AJOUTE DES CONTACTEURS, IL EST IMPERATIF DE LES ANTIPARASITER DE LA MEME FACON !!!!!**

### - CONTACTEURS ALIMENTES EN TENSION CONTINUE:

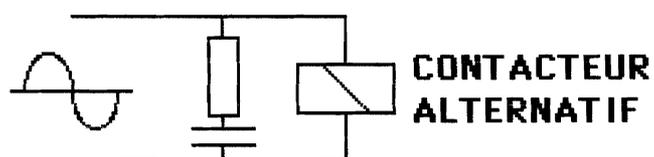
Il est indispensable de monter une DIODE BY 255 ( 1300V/3A ) et en **INVERSE le plus près possible** de la bobine du contacteur comme indiqué ci-dessous:



### - CONTACTEURS ALIMENTES EN TENSION ALTERNATIVE:

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

RESISTANCES 4,7 OHMS  
CONDENSATEUR 0,22  $\mu$ F  
400 VOLTS DANS LE CAS  
DE CONTACTEURS 110 V



EN TENTANT DE SUPPRIMER, OU TOUT AU MOINS DE LIMITER LES

PARASITES GENERES PAR LES DIFFERENTS ORGANES DE PUISSANCE, NON SEULEMENT NOUS AUGMENTONS LE TAUX DE FIABILITE DES INSTALLATIONS MAIS NOUS PARTICIPONS EGALEMENT A UNE " DEPOLLUTION RADIO " .

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

## **CONCERNANT LA SEPARATION DES PENDENTIFS.**

Les organes pilotés par les contacteurs sont alimentés par des fils qui passent dans le 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 SEPARER CES COURANTS DANS LE PENDENTIF MENERA A :**

- L'ENVOI D'INFORMATIONS ERRONEES A LA MANOEUVRE,**
  
- LA DEGRADATION PROGRESSIVE DE COMPOSANTS ELECTRONIQUES PLUS OU MOINS RAPIDEMENT ( DE 3 JOURS A QUELQUES MOIS ).**

**LES CONSEQUENCES A COURT OU MOYEN TERME SERONT DES**

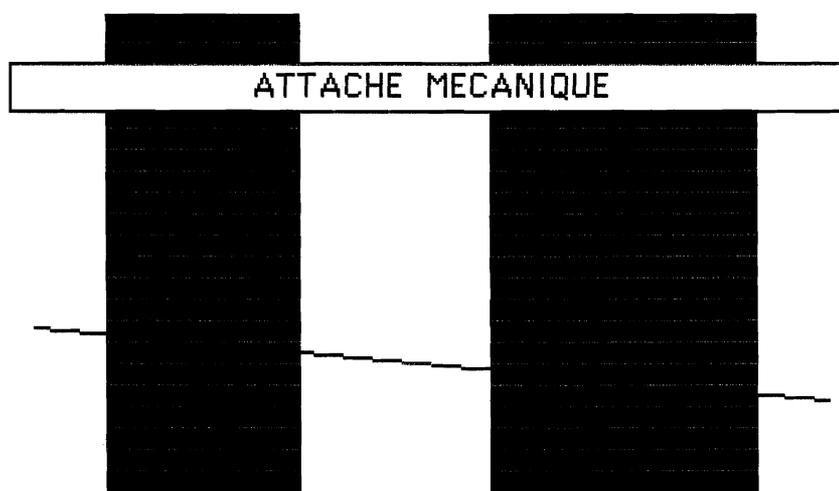
**FONTIONNEMENTS " BIZARRES " DE L'APPAREIL, PUIS IMPARABLEMENT ET IRREMIEDIABLEMENT LA PANNE !!!!**

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

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

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

UN OU PLUSIEURS PENDENTIFS  
" COURANTS FORTS "



UN OU PLUSIEURS PENDENTIFS  
" COURANTS FAIBLES "

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

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

**CONCERNANT LES 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.

## **CONCERNANT LES 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 CONCERNANT LE MONTAGE DES COMPOSANTS.**

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

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

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

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

**VOUS TROUVEREZ SOUS LA REFERENCE P213 LE RESEAU:  
RESISTANCE (220 $\Omega$ ) montée en série avec un CONDENSATEUR  
(0,33 $\mu$ F, 400VOLTS).**

## 21) POUR EN SAVOIR PLUS SUR LA REGULATION MLIFT.

### REGULATION DE VITESSE "MLIFT" ASSOCIEE A LA B191.

La **B191** s'associe très avantageusement à la régulation de vitesse additive "**MLIFT**".

La mise en service de cet régulation nécessite, par rapport à la base, une modification **MATERIELLE** ainsi qu'une **PROGRAMMATION** spécifique.

#### Au niveau du **MATERIEL**:

Il est impératif d'utiliser la **bande crantée** associée à son **capteur 003 et les aimants**. Le capteur sera d'ailleurs relié simultanément à la **B191** et au **MLIFT**. Le programme **B191** sera utilisé.

**RAPPEL:** Il existe deux versions de programme. L'une est utilisée pour les sites allant jusque 12 niveaux, l'autre jusque 24 niveaux.

Les deux programmes, depuis la version **V07**, sont dans le même boîtier baptisé **B191**. Pour utiliser le programme 12 niveaux, il faut positionner le cavalier de sélection de boîtier **SW7 sur 64K**.

Pour utiliser le programme 24 niveaux, il faut positionner le cavalier de sélection de boîtier **SW7 sur 32K**.

Cette sélection est bien évidemment effectuée en atelier mais il est très important de savoir sur quelle version on travaille car les adresses correspondant aux altitudes sont différentes.

**DANS LES PAGES QUI SUIVENT, LES ADRESSES INDIQUEES SONT CELLES CORRESPONDANTES A LA VERSION 12 NIVEAUX.**

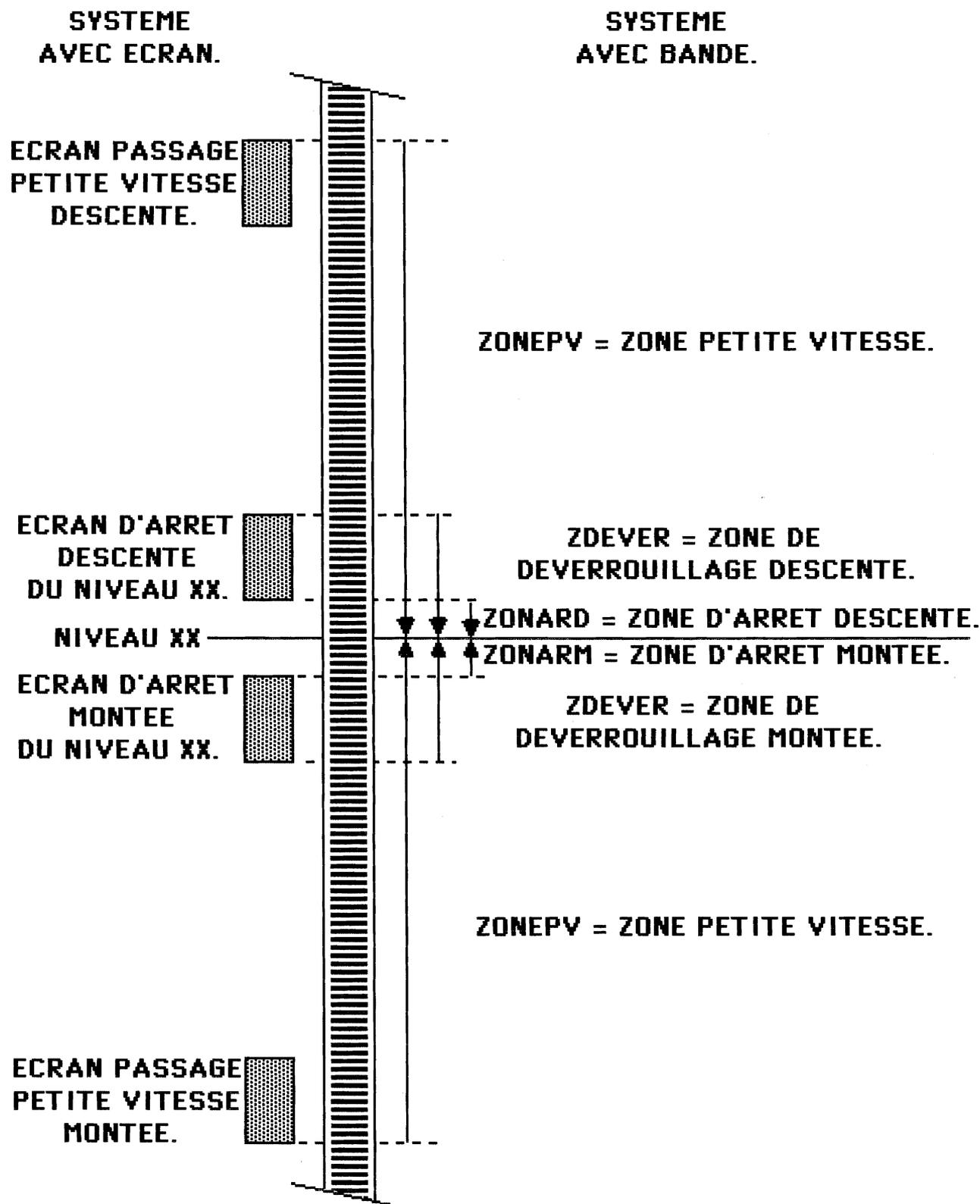
#### Au niveau de la **PROGRAMMATION**:

Il faut indiquer à la **B191** qu'elle a à gérer une régulation en mettant à **1** le bâtonnet **2** à l'adresse **63**. Il faut également lui indiquer qu'il s'agit d'une régulation à variation de fréquence "**MLIFT**" en mettant à **1** le bâtonnet **4** à la même adresse **63**.

En fait, la mise à **1** de ces bâtonnets supprime le contrôle des contacteurs qui est assuré par la régulation et de plus, active le défaut **66** " défaut provisoire de la régulation " ainsi que le défaut **65** " défaut définitif de la régulation ".

**Ces programmations sont faites en usine.**

**CORRESPONDANCE ENTRE LES CONFIGURATIONS:  
CAPTEUR P202 AVEC ECRANS EN GAINÉ  
CAPTEUR D03 AVEC LA BANDE CRANTÉE.**



Connaissant précisément les altitudes des niveaux ( **POSNIVXX** ), les distances de ralentissement nécessaires ( **ZONPV2** et **ZONPV1** ), ainsi que la distance minimum pour utiliser **V2** ( **DMINV2** ), la **B191** est capable, sans autre information, de décider un départ en **V0**, **V1** ou **V2**.

**Il est indispensable de donner les informations.**

**ZDEVER:** ( Zone de **DEVER**rouillage ) Adresse **d4** et **d5**.

**DMINV2:** ( Distance **MIN**imum pour utiliser **V2** ) Adresse **d8** et **d9**.

**ZONEPV2:** ( **ZONE** Petite **V**itesse associée à **V2** ) Adresse **d0** et **d1**.

**ZONEPV1:** ( **ZONE** Petite **V**itesse associée à **V1** ) Adresse **dA** et **dB**.

**ZONARM:** ( **ZONE** d'**AR**rêt **M**ontée ) Adresse **d2**.

**ZONARD:** ( **ZONE** d'**AR**rêt **D**escente ) Adresse **d3**.

**ALTNIV00 à 07:** (**Altitudes** des **NIV**eaux **00** à **07**) voir Page **31**.

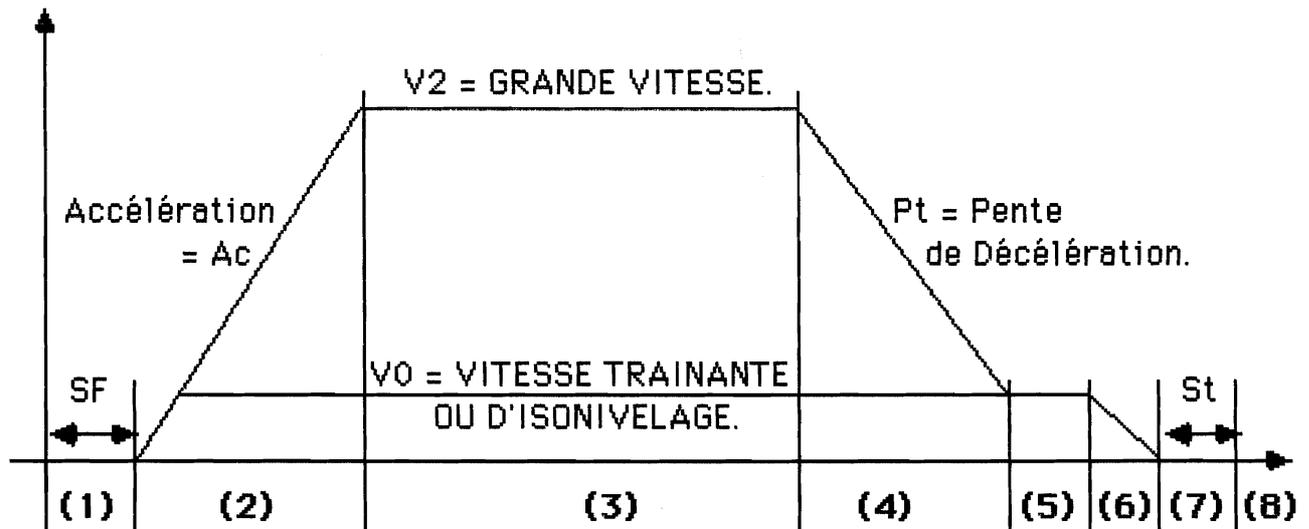
**Toutes les informations précédentes s'expriment en millimètres et en décimal hormis les altitudes.**

**On rappelle que lorsque une information est donnée sur 2 adresses, c'est tout simplement parce que le nombre tient éventuellement sur plus de 2 chiffres et les outils de communication ne disposent que de 2 afficheurs.**

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

**Exemple: soit une distance de ralentissement enregistrée automatiquement de 80 centimètres. En allant lire à l'adresse d0, on doit lire 08 et à l'adresse d1 00 soit 0800 millimètres.**

## DESCRIPTION DE LA SEQUENCE DES SIGNAUX DU DEMARRAGE EN GRANDE VITESSE V2 JUSQU'À L'ARRÊT.



**(1)** Lorsque la **B191** a déterminé qu'elle peut utiliser la grande vitesse **V2**, elle active **V2**, **V0** et donne l'orientation **Montée** ou **Descente**.

La régulation ayant reçu une demande de mouvement, fait coller le contacteur de Ligne **L** puis, environ 200ms plus tard, le contacteur de sécurité **S**. Le collage de **L** et **S** permet de faire lever le frein pendant qu'est effectuée une stabilisation électrique du rotor pour éviter tout dévirage.

**(2)** Après la temporisation de stabilisation du rotor " **SF** ", on commence à appliquer les tensions à basses fréquences et l'appareil accélère.

**(3)** L'appareil a atteint la vitesse correspondant à la fréquence programmée dans **V2**.

**(4)** Le point de passage en petite vitesse arrive, **V2** disparaît mais **V0** demeure. La cabine décélère pour atteindre la vitesse **V0**.

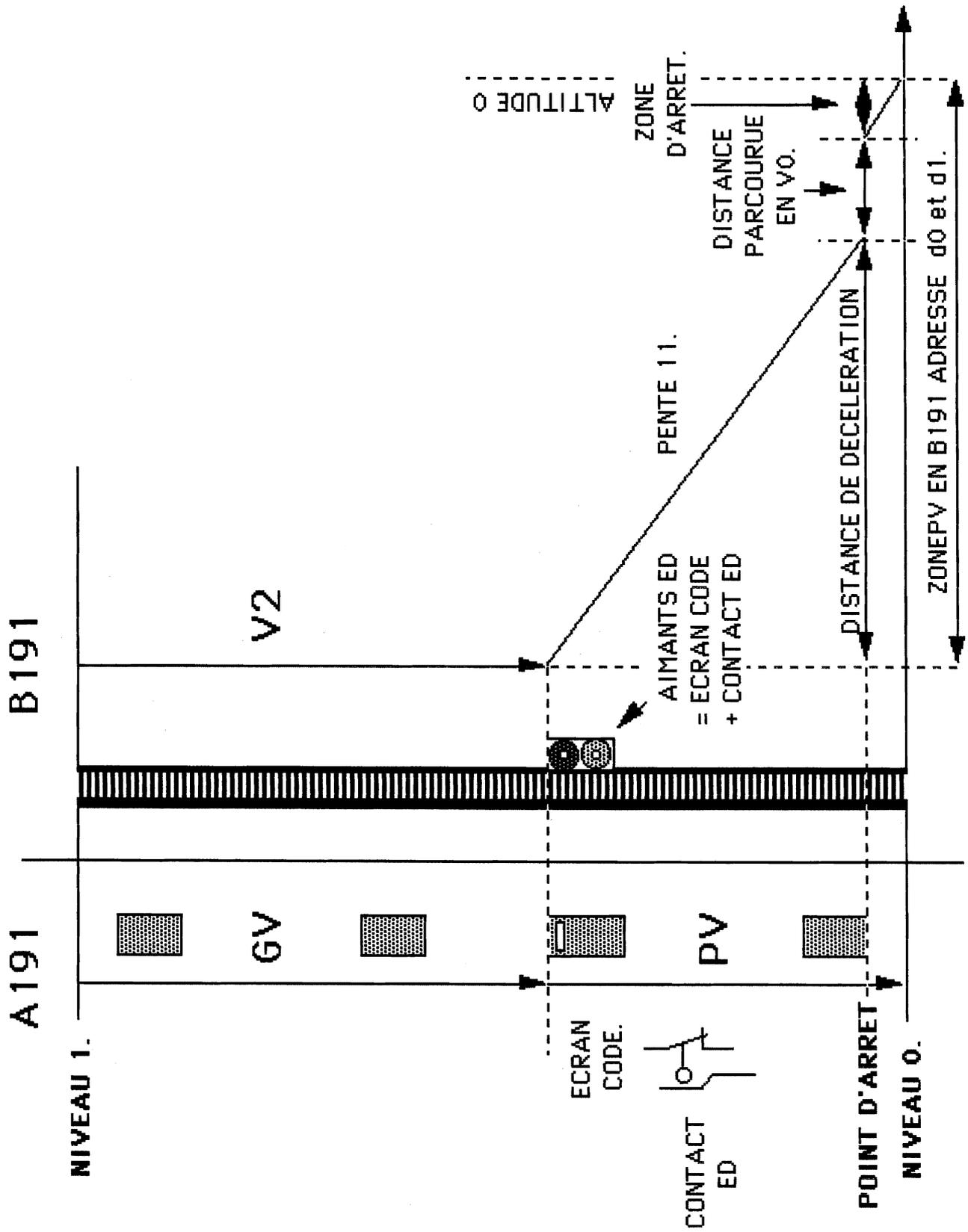
**(5)** La vitesse **V0** est atteinte, on la maintient jusqu'au point d'arrêt.

**(6)** Le point d'arrêt arrive, **V0** disparaît et la transition de **V0** à la vitesse nulle commence.

**(7)** Quand la vitesse nulle est atteinte, la régulation stabilise électriquement le rotor pendant " **St** ".

**(8)** Le **MLIFT** fait tomber le frein en désactivant les contacteurs **L** et **S**. Pendant le temps nécessaire à la retombée du frein, les condensateurs stabilisent encore suffisamment le rotor.

# ANALOGIES ENTRE LE SYSTEME A ECRAN ET CELUI A BANDE.



## 22) Liste des Paramètres du MLIFT.

|    |    | ADRESSES DES PARAMETRES DU MLIFT.                 | PAGE  |
|----|----|---|-------|
| 00 | V0 | VITESSE TRAINANTE OU D'ISONIVELAGE ( Hz ).        | 52    |
| 01 | V1 | VITESSE INTERMEDIAIRE OU D'INSPECTION ( Hz ).     | 52    |
| 02 | V2 | GRANDE VITESSE ( Hz ).                            | 52    |
| 03 | Vn | VITESSE NOMINALE ( BONDS DE 0,1 M/S ).            | 52    |
| 04 | Pt | PENTE.  | 52    |
| 05 | Ac | ACCELERATION ( SECONDES ).                        | 53    |
| 06 | St | STABILISATION POUR LA RETOMBEE DU FREIN ( 10MS ). | 53    |
| 07 | SF | STABILISATION POUR LA LEVEE DU FREIN ( 10MS ).    | 53    |
| 08 | tt | COUPLE MOTEUR MAXIMUM                             | 53    |
| 09 | th | THERMIQUE MOTEUR ( AMPERES ).                     | 53    |
| 0A | IG | INTEGRATEUR DE GLISSEMENT ( 0,1 SECONDES ).       | 54    |
| 0b | td | TOUT DOUX: CONFORT EN DEBUT D'ACCELERATION.       | 54    |
| 0C | Vr | SI OPTION OND07                                   | 54    |
| 0d | Vμ | SI OPTION OND07                                   | 54    |
| 0E | hd | OPTIONS.  | 54/55 |
| 0F | d° | ETALONNAGE SONDE TEMPERATURE ( DEGRES ).          | 56    |
| 10 | nr | NOMBRE DE RESISTANCE DE PRECISION 0,068Ω.         | 56    |
| 11 | Mt | COUPLE MINIMUM MONTEE.                            | 56    |
| 12 | dt | COUPLE MINIMUM DESCENTE.                          | 56    |
| 13 | Et | NOMBRE DE CRANS MINIMUM A VOIR.                   | 56    |

## **Définition par adresses croissantes des Paramètres du " MLIFT " à partir du programme V08S.**

**Tous les paramètres se programment en décimal.**

### **ADRESSE V0 (00): Vitesse V0.**

**A cette adresse, on programme la vitesse trainante qui est également utilisée en cas d'isonivelage.**

La fréquence appliquée pour **V0** est comprise entre **1** et **6** Hertz inclus. L'unité de programmation est le **Hertz**. **V0** ne peut dépasser la vitesse de **0,30 m/s** sous peine de voir le **MLIFT** affiché le code de défaut **84**.

### **ADRESSE V1 (01): Vitesse V1.**

**A cette adresse, on programme la vitesse intermédiaire ou d'inspection.**

La fréquence appliquée pour **V1** est comprise entre **7** et **45** Hertz inclus. L'unité de programmation est le **Hertz**. **V1** ne peut dépasser la vitesse de **0,63 m/s** sous peine de voir le **MLIFT** affiché le code de défaut **83**.

### **ADRESSE V2 (02): Vitesse V2.**

**A cette adresse, on programme la grande vitesse.**

La fréquence appliquée pour **V2** est comprise entre **V1** et **60** Hertz inclus. L'unité de programmation est le **Hertz**.

### **ADRESSE Vn (03): Vitesse Nominale.**

**A cette adresse, on programme la Vitesse nominale qui sert au contrôle de survitesse ainsi qu'à la régulation.**

En effet, si la vitesse réelle atteint la vitesse **Vn** programmée + **20%**, le système s'arrête sur le frein et le défaut **permanent 82** est affiché sur l'outil de communication.

L'unité de programmation est le décimètre par seconde ( **0,1m/s**).

### **ADRESSE Pt (04): Pente.**

**A cette adresse; on programme la pente de décélération.**

La valeur est comprise entre **19** et **05**. **05** correspond à la pente la plus longue ou douce. **19** correspond à la pente la plus courte ou raide.

**Toutes les pentes ne sont pas utilisables pour toutes les vitesses. Voir tableau, page 28.**

**ADRESSE Ac (05): Accélération.**

**A cette adresse, on programme le temps mis pour atteindre 50 Hertz.**

La valeur est comprise entre 2 et 9,9 secondes.

L'unité de programmation est la seconde.

**ADRESSE St (06): Stabilisation.**

**A cette adresse, on programme le temps d'immobilisation du rotor avant la retombée du frein.**

La valeur est comprise entre 300 et 800 millisecondes.

Le bond de programmation est de 10 millisecondes.

**ADRESSE SF (07): Stabilisation du Frein.**

**A cette adresse, on programme le temps pendant lequel on immobilise le rotor pour que le frein se lève avant le démarrage.**

La valeur est comprise entre 0 et 600 millisecondes.

Le bond de programmation est de 10 millisecondes.

**ADRESSE tt (08): Couple Moteur Maximum.**

**A cette adresse, on peut augmenter le couple moteur à basses fréquences en adaptant une valeur comprise entre 0 et 9.**

La valeur 9 correspond au couple le plus élevé.

Le paramètre tt se programme en fonction des paramètres:th(Ad 09), Mt(Ad 11), dt(Ad 12), et Et(Ad13). Voir procédure de réglage du tt variable.

**ADRESSE th (09): Thermique Moteur.**

**A cette adresse, on programme la valeur du courant secteur à ne pas dépasser sous peine d'avoir le défaut définitif 81.**

Programmer la valeur correspondante à la puissance Moteur en se référant au tableau ci-dessous ( Valable en 3 x 400V seulement ).

|           |           |           |           |           |           |           |           |           |           |           |           |           |           |           |           |           |
|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| <b>CV</b> | <b>03</b> | <b>04</b> | <b>05</b> | <b>06</b> | <b>07</b> | <b>08</b> | <b>09</b> | <b>10</b> | <b>11</b> | <b>12</b> | <b>13</b> | <b>14</b> | <b>15</b> | <b>16</b> | <b>17</b> | <b>18</b> |
| <b>th</b> | <b>08</b> | <b>10</b> | <b>12</b> | <b>14</b> | <b>16</b> | <b>18</b> | <b>20</b> | <b>22</b> | <b>24</b> | <b>26</b> | <b>28</b> | <b>30</b> | <b>32</b> | <b>34</b> | <b>36</b> | <b>38</b> |

|           |           |           |           |           |           |           |           |           |           |           |           |           |           |           |           |           |
|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| <b>CV</b> | <b>19</b> | <b>20</b> | <b>21</b> | <b>22</b> | <b>23</b> | <b>24</b> | <b>25</b> | <b>26</b> | <b>27</b> | <b>28</b> | <b>29</b> | <b>30</b> | <b>31</b> | <b>32</b> | <b>33</b> | <b>34</b> |
| <b>th</b> | <b>40</b> | <b>42</b> | <b>44</b> | <b>46</b> | <b>48</b> | <b>50</b> | <b>52</b> | <b>54</b> | <b>56</b> | <b>58</b> | <b>60</b> | <b>62</b> | <b>64</b> | <b>66</b> | <b>68</b> | <b>70</b> |

**ADRESSE IG (0A): IntéGrateur.**

**A cette adresse, on programme la temporisation d'intégrateur de glissement.**

La valeur est comprise entre 0,1 et 9,9 secondes.

Le bond de programmation est de 0,1 seconde.

**En programmant 00, on inhibe l'intégrateur du MLIFT.**

**L'intégrateur du MLIFT se réarme 2 fois au maximum et ce, à une minute d'intervalle. Pendant cette minute d'intervalle, le relais de la carte OND 07 bat et permet de signaler que la cabine est en surcharge.**

**Imperatif: Pour Asc. Soulier IG=00.**

**ADRESSE td (0b): Tout doux !**

**A cette adresse, on affine le début de l'accélération.**

La valeur à programmer varie entre 00 et 50.

00 correspond à un démarrage doux.

50 correspond à un démarrage plus sec.

**ADRESSE Vr (0C):**

A cette adresse on programme une vitesse de revision >7Hz <V1 par l'intermédiaire de l'option OND07 que l'on doit paramétrer à l'adresse hd (Option) bât. 1.

**ADRESSE V<sub>μ</sub> (0d):**

A cette adresse on programme une vitesse de micronivelage >1Hz <6Hz par l'intermédiaire de l'option OND07 que l'on doit paramétrer à l'adresse hd (Option) bât. 1.

**ADRESSE hd (0E): Options.**

**LE BATONNET 7: OPT220 (OPTION 220V)**

On programme le bâtonnet 7 à 1 lorsqu'on souhaite utiliser le MLift sur un réseau **triphase 220V**. On aura pris soins d'adapter la taille des transistors et des résistances de récupération.

**On prendra également soins d'ajuster le tc à 30 au lieu de 51!**

On programme le bâtonnet 7 à 0 dans le cas contraire.

## **LE BATONNET 6: DEFT65 ( DEFaut de Température à 65°C )**

On programme le bâtonnet **6** à **1** lorsqu'on souhaite que le seuil de détection de température du radiateur passe à **65 °C** au lieu de **55 °C**.  
On programme le bâtonnet **6** à **0** dans le cas contraire.

## **LE BATONNET 5: NON UTILISE ACTUELLEMENT.**

## **LE BATONNET 4: NON UTILISE ACTUELLEMENT.**

## **LE BATONNET 3: OPTTTV (OPTion TT Variable).**

On programme le bâtonnet **3** à **1** lorsqu'on souhaite utiliser la fonction tt variable. Voir procédure de réglage du tt variable.  
On programme le bâtonnet **3** à **0** dans le cas contraire.

## **LE BATONNET 2: CONREL ( CONTACTEUR RELAyé )**

On programme le bâtonnet **2** à **1** lorsque les contacteurs **L** et **S** sont relayés ou en présence de deux cartes OND05 (MLift  $\geq$  150A)  
On programme le bâtonnet **2** à **0** dans le cas contraire.

## **LE BATONNET 1: OND07 ( Carte OND07 )**

On programme le bâtonnet **1** à **1** lorsqu'on souhaite utiliser la carte **OND07**. Cette carte permet d'obtenir une vitesse intermédiaire différente de la vitesse d'inspection ainsi qu'une vitesse de nivelage différente de **V0**. (VR et VMicro voir adresses OC et OD page 54)

**Attention VR devient la nouvelle vitesse d'inspection.**

L'OND07 permet également de disposer d'un relais qui bat en cas de surcharge détectée par le **MLIFT**.

Elle permet également de disposer d'un relais de commande pour le frein parfois nécessaire à des vitesses de 1,6m/s.

On programme le bâtonnet **1** à **0** dans le cas contraire.

## **LE BATONNET 0: NCTRREC (Non Contrôle du TRansistor de RECuperation)**

On programme le bâtonnet **0** à **1** lorsqu'on souhaite inhiber le contrôle du transistor de récupération.

Cette option ne sert qu'à la mise à jour du programme sur des toutes premières platines OND04 ne disposent pas du matériel de contrôle du transistor de récupération.

On programme le bâtonnet **0** à **0** dans le cas contraire.

**ADRESSE d° (0F): Degré.**

A cette adresse, Autinor programme l'étalonnage de la sonde de température. L'unité de programmation est le degré celcius.  
1 point = 2 degrés celcius.

**ADRESSE nr (10): Le Nombre de Résistances.**

A cette adresse, AUTINOR programme le nombre de résistances de précision 0,068Ω installées dans le MLIFT:  
MLIFT 25A : nr = 01, MLIFT 50A : nr = 01, MLIFT 75A : nr = 02,  
MLIFT 100A : nr = 02 et MLIFT 150A : nr = 03.

**ADRESSE Mt (11): Couple minimum montée. Voir la procedure de réglage du tt variable.**

**ADRESSE dt (12): Couple minimum descente. Voir la procedure de réglage du tt variable.**

**ADRESSE Et (13): Nombre de crans minimum à voir en moins de 250ms avant de décider d'augmenter le couple.**

L'incrementation s'arrête des que le tt maximum est atteint (ad 08).

Lors de la demande en ISO, le tt maximum (ad 08) est utilisé directement.

## Liste des Paramètres de la B191 par ordre alphabétique, avec la signification des abréviations.

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

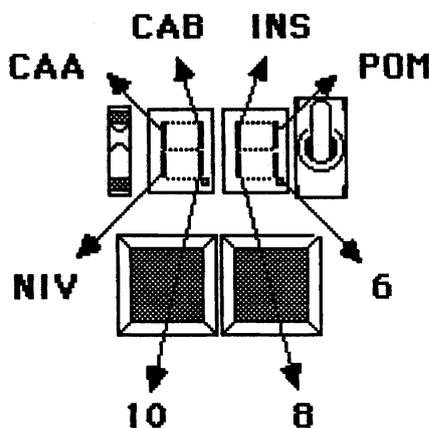
|   |   |             |          |                    |   |             |          |
|---|---|-------------|----------|--------------------|---|-------------|----------|
| <b>AMPSEC1:</b>                                       | Arrêt du Mouvement de Porte 1 sur arrivée des SECURités ?   | Ad 40 bât 1 | Page 189 | <b>NIVMHS:</b>     | NIVeau de Mise Hors Service   | Ad 43       | Page 190 |
| <b>AMPSEC2:</b>                                       | Arrêt du Mouvement de Porte 2 sur arrivée des SECURités ?   | Ad 60 bât 1 | Page 194 | <b>NIVRAU:</b>     | NIVeau de Rappel AUTomatique ?  | Ad 20       | Page 185 |
| <b>APCL:</b>  | Appels Paliers CLignotant ?   | Ad 08 bât 6 | Page 175 | <b>NIVSUP:</b>     | NIVeau SUPérieur ?  | Ad 04       | Page 171 |
| <b>BLOCAG:</b>  | Manoeuvre BLOCAge ?   | Ad 07 bât 7 | Page 173 | <b>NUMARO:</b>     | NUMéro de l'ARMoire.<br>Numéro de position.   | Ad 25       | Page 186 |
| <b>CAADDEF:</b>                                       | Code de l'Avant Avant Dernier DEFaut.<br><b>ATTENTION: uniquement pour des sites de 22 niveaux ou moins !</b> | Ad 7E       | Page 198 | <b>NUMAR1:</b>     | NUMéro de l'ARMoire.<br>Mois de production en Hexadécimal - Centaine du Numéro de position. | Ad 26       | Page 186 |
| <b>CABVID:</b>  | Option CABine VIDe ?  | Ad 63 bât 7 | Page 195 | <b>NUMAR2:</b>     | NUMéro de l'ARMoire.<br>Année de production.  | Ad 27       | Page 186 |
| <b>CADDEF:</b>  | Code de l'Avant Dernier DEFaut.   | Ad 01       | Page 170 | <b>NUSPLX:</b>     | NUMéro de SimPLeX en multiplex ?  | Ad 1D       | Page 184 |
| <b>CDDEF:</b>   | Code du Dernier DEFaut.   | Ad 00       | Page 170 | <b>NVPRIN:</b>     | NIVeau PRINcipal ?  | Ad 06       | Page 172 |
| <b>CDEFPA:</b>  | Code du DEFaut le Plus Ancien.<br><b>ATTENTION: uniquement pour des sites de 22 niveaux ou moins !</b>        | Ad 7F       | Page 198 | <b>OPREVM:</b>     | OPTion REVision Montée ?  | Ad 07 bât 3 | Page 174 |
| <b>COMDEM:</b>  | COMpteur de DEMarrages.<br>(2 chiffres de droite).  | Ad 22       | Page 186 | <b>OPTMAN:</b>     | OPTion MANoeuvre de rappel ?  | Ad 07 bât 4 | Page 173 |
| <b>COMDEM:</b>  | COMpteur de DEMarrages.<br>(2 chiffres du milieu).  | Ad 23       | Page 186 | <b>OPTPOM:</b>     | OPTion POMpier ?  | Ad 09 bât 3 | Page 176 |
| <b>COMDEM:</b>  | COMpteur de DEMarrages.<br>(2 chiffres de gauche).  | Ad 24       | Page 186 | <b>OPTSP:</b>      | OPTion Suspension Palière ?   | Ad 07 bât 5 | Page 173 |
| <b>DCOPRO:</b>  | Défauts COntacteurs PROvisoir ?   | Ad 07 bât 6 | Page 173 | <b>OUAVAR:</b>     | Option OUverture AVant ARRêt ?<br>ou depuis la Version V08:                                 | Ad 02 bât 1 | Page 171 |
| <b>DSERVS:</b>  | Double SERvice Sélectifs ?  | Ad 02 bât 2 | Page 171 | <b>OUVPRE:</b>     | Option RéOUverture sur PREsence ?   | Ad 07 bât 0 | Page 174 |
| <b>EFFNSEL:</b>                                       | EFFacement Non SElectif ?   | Ad 08 bât 3 | Page 175 | <b>OUAVAP1NO:</b>  | OUverture AVant ARRêt<br>Porte 1 au Niveau 0 ?  | Ad 48 bât 3 | Page 192 |
| <b>FLPDP:</b>   | FLèches Prochain DéPart ?   | Ad 08 bât 4 | Page 175 | <b>OUAVAP1NXX:</b> | OUverture AVant ARRêt<br>Porte 1 au Niveau XX ?   | Ad XX bât 3 | Page 192 |
| <b>FLCLIG:</b>  | FLèches CLignotantes ?  | Ad 08 bât 5 | Page 175 | <b>OUAVAP1N23:</b> | OUverture AVant ARRêt<br>Porte 1 au Niveau 23 ?   | Ad 5F bât 3 | Page 193 |
| <b>GONGAR:</b>  | GONG à l'ARRêt ?  | Ad 09 bât 7 | Page 176 | <b>OUAVAP2NO:</b>  | OUverture AVant ARRêt<br>Porte 2 au Niveau 0 ?  | Ad 68 bât 3 | Page 197 |
| <b>IGPPRO:</b>  | IntéGrateur Portes PROvisoir ?  | Ad 09 bât 6 | Page 176 | <b>OUAVAP2NXX:</b> | OUverture AVant ARRêt<br>Porte 2 au Niveau XX ?   | Ad XX bât 3 | Page 198 |
| <b>IGV:</b>   | Inspection en Grande Vitesse ?  | Ad 09 bât 5 | Page 176 | <b>OUAVAP2N23:</b> | OUverture AVant ARRêt<br>Porte 2 au Niveau 23 ?   | Ad 7F bât 3 | Page 198 |
| <b>IPF:</b>   | Isonivelage Porte Fermée ?  | Ad 08 bât 1 | Page 175 | <b>OUNSIMN00:</b>  | OUverture Non SIMultanée<br>des portes au Niveau 00 ?                                       | Ad 48 bât 0 | Page 192 |
| <b>IPD:</b>   | Isonivelage Porte Ouverte ?   | Ad 08 bât 0 | Page 175 | <b>OUNSIMNXX:</b>  | OUverture Non SIMultanée<br>des portes au Niveau XX ?                                       | Ad XX bât 0 | Page 192 |
| <b>ISO:</b>   | ISOnivelage ?<br>ou depuis la Version V08:  | Ad 02 bât 5 | Page 170 | <b>OUNSIMN23:</b>  | OUverture Non SIMultanée<br>des portes au Niveau 23 ?                                       | Ad 5F bât 0 | Page 193 |
| <b>MASMPX:</b>  | MASse en MultiPLex ?  | Ad 63 bât 5 | Page 195 | <b>OUNSIMN00:</b>  | OUverture Non SIMultanée<br>des portes au Niveau 00 ?                                       | Ad 68 bât 0 | Page 198 |
| <b>Masques des Appels Paliers "Descente" 1 à 7.</b>   |   | Ad 08 bât 2 | Page 175 | <b>OUNSIMNXX:</b>  | OUverture Non SIMultanée<br>des portes au Niveau XX ?                                       | Ad XX bât 0 | Page 198 |
| <b>Masques des Appels Paliers "Descente" 8 à 15.</b>  |   | Ad 16       | Page 181 | <b>OUNSIMN23:</b>  | OUverture Non SIMultanée<br>des portes au Niveau 23 ?                                       | Ad 7F bât 0 | Page 198 |
| <b>Masques des Appels Paliers "Descente" 16 à 23.</b> |   | bât 1 à 7   |          | <b>P1SFCFE:</b>    | Porte 1 Sans Fin de Course FERmeture  | Ad 40 bât 4 | Page 188 |
| <b>Masques des Appels Paliers "Montée" 0 à 7.</b>     |   | Ad 17       | Page 181 | <b>P2SFCFE:</b>    | Porte 2 Sans Fin de Course FERmeture  | Ad 60 bât 4 | Page 193 |
| <b>Masques des Appels Paliers "Montée" 8 à 15.</b>    |   | bât 0 à 7   |          | <b>P1SFCOU:</b>    | Porte 1 Sans Fin de Course OUverture  | Ad 40 bât 5 | Page 188 |
| <b>Masques des Appels Paliers "Montée" 16 à 22.</b>   |   | Ad 18       | Page 181 | <b>P2SFCOU:</b>    | Porte 2 Sans Fin de Course OUverture  | Ad 60 bât 5 | Page 193 |
| <b>Masques des Envois Cabines 0 à 7.</b>              |   | bât 0 à 7   |          | <b>PFLSGV:</b>     | Pas de FLèches de Sens en GV.   | Ad 09 bât 4 | Page 176 |
| <b>Masques des Envois Cabines 8 à 15.</b>             |   | Ad 13       | Page 180 | <b>PMAFCP1:</b>    | Prolongation du Mouvement Après<br>Fin de Course fermeture Porte 1 ?                        | Ad 40 bât 3 | Page 188 |
| <b>Masques des Envois Cabines 16 à 23.</b>            |   | bât 0 à 7   |          | <b>PMAFCP2:</b>    | Prolongation du Mouvement Après<br>Fin de Course fermeture Porte 2 ?                        | Ad 60 bât 3 | Page 193 |
| <b>MHSPF:</b>   | Mise Hors Service Porte Fermée ?  | Ad 14       | Page 181 | <b>PORCAB1NO:</b>  | PORte CABine 1 au Niveau 0 ?  | Ad 48 bât 4 | Page 191 |
| <b>MPLX:</b>  | MultiPLeX ?   | Ad 15       | Page 181 | <b>PORCAB1NX:</b>  | PORte CABine 1 au Niveau X ?  | Ad XX bât 4 | Page 192 |
| <b>MPVHZ:</b>   | Mouvement " PV " Hors Zone de déverrouillage ?  | bât 0 à 6   |          | <b>PORCAB1N23:</b> | PORte CABine 1 au Niveau 23 ?   | Ad 5F bât 4 | Page 193 |
| <b>MSTPMP1:</b>                                       | Meintient Sous Tension Pendant la Marche Porte 1 ?  | Ad 10       | Page 180 | <b>PORCAB2NO:</b>  | PORte CABine 2 au Niveau 0 ?  | Ad 68 bât 4 | Page 197 |
| <b>MSTPMP2:</b>                                       | Meintient Sous Tension Pendant la Marche Porte 2 ?  | bât 0 à 7   |          | <b>PORCAB2NX:</b>  | PORte CABine 2 au Niveau X ?  | Ad XX bât 4 | Page 198 |
| <b>MSTPRP1:</b>                                       | Meintient Sous Tension Permanent de la Porte 1 ?  | Ad 11       | Page 180 | <b>PORCAB2N23:</b> | PORte CABine 2 au Niveau 23 ?   | Ad 7F bât 4 | Page 198 |
| <b>MSTPRP2:</b>                                       | Meintient Sous Tension Permanent de la Porte 2 ?  | Ad 12       | Page 180 | <b>RCAM00:</b>     | Retard CAME porte 1 et 2 au niveau 00   | Ad 48 bât 7 | Page 191 |
| <b>NBOPER:</b>  | NomBre d'OPERateurs ?   | bât 0 à 7   |          | <b>RCAMXX:</b>     | Retard CAME porte 1 et 2 au niveau XX   | Ad XX bât 7 | Page 192 |
| <b>NIVFEU:</b>  | Option NIVeaux En FEU ?   | Ad 09 bât 2 | Page 176 | <b>RCAM23:</b>     | Retard CAME porte 1 et 2 au niveau 23   | Ad 5F bât 7 | Page 193 |
| <b>NIVINF:</b>  | NIVeau INFérieur ?  | Ad 02 bât 6 | Page 170 | <b>RECAV1:</b>     | RECAlage en Vitesse V1 dans le cas<br>du programme de bande B191 ?                          | Ad 08 bât 7 | Page 175 |
|   |   | Ad 07 bât 2 | Page 174 | <b>REPT00:</b>     | REPeTiteur de position au niveau 00   | Ad 28       | Page 187 |
|   |   | Ad 40 bât 2 | Page 189 | <b>REPTXX:</b>     | REPeTiteur de position au niveau XX   | Ad XX       | Page 187 |
|   |   | Ad 60 bât 2 | Page 194 | <b>REPT23:</b>     | REPeTiteur de position au niveau 23   | Ad 3F       | Page 187 |
|   |   | Ad 40 bât 0 | Page 189 | <b>RGPT:</b>       | Option RGPT ?   | Ad 40 bât 7 | Page 188 |
|   |   | Ad 40 bât 0 | Page 189 | <b>RMLIFT:</b>     | B191 + Régulation MLIFT ?<br>ou depuis la Version V08:                                      | Ad 02 bât 4 | Page 170 |
|   |   | Ad 60 bât 0 | Page 194 |                    |   | Ad 63 bât 4 | Page 195 |

|            |  |       |             |          |
|------------|--|-------|-------------|----------|
| SER11N00:  | SERVICE 1 Interdit au Niveau 00 ?                  | Ad 48 | bât 1       | Page 192 |
| SER11NXX:  | SERVICE 1 Interdit au Niveau XX ?                  | Ad XX | bât 1       | Page 192 |
| SER11N23:  | SERVICE 1 Interdit au Niveau 23 ?                  | Ad 5F | bât 1       | Page 193 |
| SER21N00:  | SERVICE 2 Interdit au Niveau 00 ?                  | Ad 68 | bât 1       | Page 198 |
| SER21NXX:  | SERVICE 2 Interdit au Niveau XX ?                  | Ad XX | bât 1       | Page 198 |
| SER21N23:  | SERVICE 2 Interdit au Niveau 23 ?                  | Ad 7F | bât 1       | Page 198 |
| SHTCS:     | Option SHuntage de CS ?                            | Ad 63 | bât 6       | Page 195 |
| STP10UN00: | STationnement Porte 1 OUverte au Niveau 00 ?       | Ad 48 | bât 2       | Page 192 |
| STP10UNXX: | STationnement Porte 1 OUverte au Niveau XX ?       | Ad XX | bât 2       | Page 192 |
| STP10UN23: | STationnement Porte 1 OUverte au Niveau 23 ?       | Ad 5F | bât 2       | Page 193 |
| STP20UN00: | STationnement Porte 2 OUverte au Niveau 00 ?       | Ad 68 | bât 2       | Page 197 |
| STP20UNXX: | STationnement Porte 2 OUverte au Niveau XX ?       | Ad XX | bât 2       | Page 198 |
| STP20UN23: | STationnement Porte 2 OUverte au Niveau 23 ?       | Ad 7F | bât 2       | Page 198 |
| TFR8:      | Temporisation Filtrage des Rebonds sur le " 8 " ?  | Ad 45 |             | Page 190 |
| TFR10:     | Temporisation Filtrage des Rebonds sur le " 10 " ? | Ad 1E |             | Page 185 |
| TCAPGV:    | Temporisation CAPteur en " GV " ?                  | Ad 0E |             | Page 179 |
| TCAPPV:    | Temporisation CAPteur en " PV " ?                  | Ad 0F |             | Page 180 |
| TGONG:     | Temporisation du GONG ?                            | Ad 21 |             | Page 186 |
| TIG:       | Temporisation d'Intégrateur ?                      | Ad 0A |             | Page 177 |
| TIGP01:    | Temporisation Intégrateur PORte 1 ?                | Ad 47 |             | Page 191 |
| TIGP02:    | Temporisation Intégrateur PORte 2 ?                | Ad 67 |             | Page 197 |
| TINS:      | Temporisation d'INSpection ?                       | Ad 0D |             | Page 179 |
| TIRP1:     | Tempo d'Inversion Relais Porte 1 ?                 | Ad 44 |             | Page 190 |
| TIRP2:     | Tempo d'Inversion Relais Porte 2 ?                 | Ad 64 |             | Page 196 |
| TPISO:     | Temporisation d'ISOnivelage ?                      | Ad 19 |             | Page 254 |
| TPLU:      | Tempo Lumière automatique ?                        | Ad 0C |             | Page 179 |
| TPO1:      | Temporisation de la PORte 1 ?                      | Ad 41 |             | Page 189 |
| TPO2:      | Temporisation de la PORte 2 ?                      | Ad 61 |             | Page 194 |
| TPRAL:     | Temporisation de Porte RALLongée ?                 | Ad 63 | bât 0       | Page 195 |
| TPRAU:     | Temporisation de Rappel Automatique ?              | Ad 1F |             | Page 185 |
| TPV:       | Temporisation de Petite Vitesse ?                  | Ad 0B |             | Page 178 |
| TREP1:     | Temporisation sur REouverture de la Porte 1 ?      | Ad 42 |             | Page 189 |
| TREP2:     | Temporisation sur REouverture de la Porte 2 ?      | Ad 62 |             | Page 194 |
| TSCMT:     | Temporisation de SCMT portes ?                     | Ad 46 |             | Page 190 |
| TYPOMP:    | Type de POMPIer ?                                  | Ad 09 |             | Page 177 |
|            |  |       | bât 1 et 0. |          |
| VERSTF1:   | VERrouillage Sur TemoIn Fermeture de la porte 1 ?  | Ad 40 | bât 6       | Page 188 |
| VERSTF2:   | VERrouillage Sur TemoIn Fermeture de la porte 2 ?  | Ad 60 | bât 6       | Page 193 |

| AD | bât7   | bât6   | bât5                                 | bât4   | bât3                 | bât2   | bât1   | bât0 |  |
|----|--|--------|--------------------------------------|--------|----------------------|--------|--------|------|--|
| 00 | CDDEF CODE DU DERNIER DEFAULT.                                 |        |                                      |        |                      |        |        |      |  |
| 01 | CADDEF CODE DE L'AVANT DERNIER DEFAULT.                        |        |                                      |        |                      |        |        |      |  |
| 02 | MPLX   |        | NIVFEU                               |        | DSERVS               |        |        |      |  |
| 03 | NBOPER   |        |                                      |        | NOMBRE D'OPERATEURS. |        |        |      |  |
| 04 | NIVSUP NIVEAU SUPERIEUR.                                       |        |                                      |        |                      |        |        |      |  |
| 05 | NIVINF NIVEAU INFERIEUR.                                       |        |                                      |        |                      |        |        |      |  |
| 06 | NVPRIN NIVEAU PRINCIPAL.                                       |        |                                      |        |                      |        |        |      |  |
| 07 | BLOCAG   | DCOPRO | OPTSP                                | OPTMAN | OPREVM               | MPVHZ  | OUPPRE |      |  |
| 08 | RECAV1   | APCL   | FLCLIG                               | FLPDP  | EFFNSEL              | MASHFX | IPF    | IPD  |  |
| 09 | GONGAR   | IGPRO  | IGV                                  | PFLSGV | OPTPOM               | MHSPF  | TYPOMP |      |  |
| 0A | TIG TEMPO D'INTEGRATEUR ( 2 à 45 S, EN SECONDES ).             |        |                                      |        |                      |        |        |      |  |
| 0B | TPV TEMPO PETITE VITESSE ( 3 à 255 S, EN SECONDES ).           |        |                                      |        |                      |        |        |      |  |
| 0C | TPLU TEMPO DE LUMIERE AUTO ( 2 à 255 S, EN SECONDES ).         |        |                                      |        |                      |        |        |      |  |
| 0D | TINS TEMPO D'INSPECTION ( 1 à 255 S, EN SECONDES ).            |        |                                      |        |                      |        |        |      |  |
| 0E | TCAPGV TEMPO CAPTEUR GV ( 2 à 25,5 S, EN 0,1 SECONDES ).       |        |                                      |        |                      |        |        |      |  |
| 0F | TCAPPV TEMPO CAPTEUR PV ( 3 à 25,5 S, EN 0,1 SECONDES ).       |        |                                      |        |                      |        |        |      |  |
| 10 | MASQUES DES ENVOIS CABINES DE 7 à 0.                           |        |                                      |        |                      |        |        |      |  |
| 11 | MASQUES DES ENVOIS CABINES DE 15 à 8.                          |        |                                      |        |                      |        |        |      |  |
| 12 | MASQUES DES ENVOIS CABINES DE 22 à 16.                         |        |                                      |        |                      |        |        |      |  |
| 13 | MASQUES DES APPELS PALIERS POUR MONTER DES NIVEAUX 7 à 1.      |        |                                      |        |                      |        |        |      |  |
| 14 | MASQUES DES APPELS PALIERS POUR MONTER DES NIVEAUX 15 à 8.     |        |                                      |        |                      |        |        |      |  |
| 15 | MASQUES DES APPELS PALIERS POUR MONTER DES NIVEAUX 22 à 16.    |        |                                      |        |                      |        |        |      |  |
| 16 | MASQUES DES APPELS PALIERS POUR DESCENDRE DES NIVEAUX 7 à 0.   |        |                                      |        |                      |        |        |      |  |
| 17 | MASQUES DES APPELS PALIERS POUR DESCENDRE DES NIVEAUX 15 à 8.  |        |                                      |        |                      |        |        |      |  |
| 18 | MASQUES DES APPELS PALIERS POUR DESCENDRE DES NIVEAUX 23 à 16. |        |                                      |        |                      |        |        |      |  |
| 19 | TPISO TEMPORISATION D'ISO ( 2 à 10 S, EN SECONDES ).           |        |                                      |        |                      |        |        |      |  |
| 1A |  |        |                                      |        |                      |        |        |      |  |
| 1B |  |        |                                      |        |                      |        |        |      |  |
| 1C |  |        |                                      |        |                      |        |        |      |  |
| 1D | NUSPLX NUMERO DE SIMPLEX EN MULTIPLEX (00, 01, 02, 03).        |        |                                      |        |                      |        |        |      |  |
| 1E | TFR10. TEMPO FILTRAGE SUR LE10. (0 à 0,5 S, EN 0,01 SEC)       |        |                                      |        |                      |        |        |      |  |
| 1F | TPRAU TEMPO DE RAPPEL AUTO ( 1 à 255 S, EN SECONDES ).         |        |                                      |        |                      |        |        |      |  |
| 20 | FACE1  | FACE2  | NIVRAU NIVEAU DE RAPPEL AUTOMATIQUE. |        |                      |        |        |      |  |
| 21 | TGONG TEMPO DU GONG ( 0,1 à 10 S, EN 0,1 SECONDES ).           |        |                                      |        |                      |        |        |      |  |
| 22 | COMDEM COMPTEUR DE DEMARRAGES: LES DEUX CHIFFRES DE DROITE.    |        |                                      |        |                      |        |        |      |  |
| 23 | COMDEM COMPTEUR DE DEMARRAGES: LES DEUX CHIFFRES DU MILIEU.    |        |                                      |        |                      |        |        |      |  |
| 24 | COMDEM COMPTEUR DE DEMARRAGES: LES DEUX CHIFFRES DE GAUCHE.    |        |                                      |        |                      |        |        |      |  |
| 25 | NUMARO NUMERO DE POSITION D'ARMOIRE (UNITE/DIZAINE).           |        |                                      |        |                      |        |        |      |  |
| 26 | NUMAR1 MOIS DE PRODUCTION EN HEXA- CENTAINE DU NUMERO DE POS.  |        |                                      |        |                      |        |        |      |  |
| 27 | NUMAR2 ANNEE DE PRODUCTION D'ARMOIRE.                          |        |                                      |        |                      |        |        |      |  |
| 28 | REPT00 REPETITEUR AU NIVEAU 00.                                |        |                                      |        |                      |        |        |      |  |
| -  | REPTXX REPETITEUR AU NIVEAU XX.                                |        |                                      |        |                      |        |        |      |  |
| 3F | REPT23 REPETITEUR AU NIVEAU 23.                                |        |                                      |        |                      |        |        |      |  |

| AD | bât7   | bât6    | bât5                                  | bât4          | bât3         | bât2        | bât1         | bât0    |  |
|----|--|---------|---------------------------------------|---------------|--------------|-------------|--------------|---------|--|
| 40 | RGPT   | VERSTF1 | P1SFCOUP                              | P1SFCFE       | PMAFCP       | MSTPMP      | AMPSEC       | MSTPRP1 |  |
| 41 | TPO1 TEMPO DE PORTE 1 ( 2 à 255 S, EN SECONDES ).              |         |                                       |               |              |             |              |         |  |
| 42 | TREP1 TEMPO DE REQUV PORTE1 ( 1 à 255 S, EN SECONDES ).        |         |                                       |               |              |             |              |         |  |
| 43 | FACE1  | FACE2   | NIVMHS : NIVEAU DE MISE HORS SERVICE. |               |              |             |              |         |  |
| 44 | TIRP1 TEMPO D'INVER DES RELAIS P1 ( 0 à 2,55 S, EN 0,01 SEC ). |         |                                       |               |              |             |              |         |  |
| 45 | TFR8 TEMPO FILTRAGE SUR LE " 8 " ( 0 à 2,55 S, EN 0,01 SEC ).  |         |                                       |               |              |             |              |         |  |
| 46 | TVP1/2 TEMPO DE VERRUILL PORTE 1/2 ( 0 à 255 S, EN SECONDES ). |         |                                       |               |              |             |              |         |  |
| 47 | TIGP01 TEMPO D'INTEGRATEUR PORTE 1 ( 1 à 255 S, EN SECONDES ). |         |                                       |               |              |             |              |         |  |
| 48 | RCAM 00.   |         | POR - CAB1NO                          | OUAVA - P1NO  | STP1 - OUNO  | SER1 - INO  | OUN - SIMNO  |         |  |
| XX | RCAM XX.   |         | POR - CAB1NXX                         | OUAVA - P1NXX | STP1 - OUNXX | SER1 - INXX | OUN - SIMNXX |         |  |
| 5F | RCAM 23.   |         | POR - CAB1N23                         | OUAVA - P1N23 | STP1 - OUN23 | SER1 - IN23 | OUN - SIMN23 |         |  |

### MINIBLOC A L'ADRESSE FF.



| AD       | bât7   | bât6  | bât5          | bât4          | bât3         | bât2        | bât1         | bât0  |
|----------|--|-------|---------------|---------------|--------------|-------------|--------------|-------|
| 60       | VERSTF2 P2SFCOUP P2SFCFE PMAFCP2 MSTPMP2 AMPSEC2 MSTPRP2       |       |               |               |              |             |              |       |
| 61       | TPO2 TEMPO DE PORTE 2 ( 2 à 255 S, EN SECONDES ).              |       |               |               |              |             |              |       |
| 62       | TREP2 TEMPO DE REQUV PORTE2 ( 1 à 255 S, EN SECONDES ).        |       |               |               |              |             |              |       |
| 63       | CABVID   | SHTCS | ISO           | RMLIFT        |              |             | OUAVAR       | TPRAL |
| 64       | TIRP2 TEMPO D'INVER DES RELAIS P2 ( 0 à 2,55 S, EN 0,01 SEC ). |       |               |               |              |             |              |       |
| 67       | TIGP02 TEMPO D'INTEGRATEUR PORTE 2 ( 1 à 255 S, EN SECONDES ). |       |               |               |              |             |              |       |
| 68       |  |       | POR - CAB2NO  | OUAVA - P2NO  | STP2 - OUNO  | SER2 - INO  | OUN - SIMNO  |       |
| XX       |  |       | POR - CAB2NXX | OUAVA - P2NXX | STP2 - OUNXX | SER2 - INXX | OUN - SIMNXX |       |
| 7F       |  |       | POR - CAB2N23 | OUAVA - P2N23 | STP2 - OUN23 | SER2 - IN23 | OUN - SIMN23 |       |
| 7E       | DEFAULT 3 SI MOINS DE 23 NIVEAUX.                              |       |               |               |              |             |              |       |
| 7F       | DEFAULT 4 SI MOINS DE 23 NIVEAUX.                              |       |               |               |              |             |              |       |
| MINIBLOC |  |       |               |               |              |             |              |       |
|          | bât7   | bât6  | bât5          | bât4          | bât3         | bât2        | bât1         | bât0  |
| FF       | CA   | CB    | INS           | POMP          | NIV          | 10          | 8            | 6     |

## 23) Liste des Entrées et des Sorties du MLIFT.

| Ad | AD  | ENTREES   |      | ENTREES |       | ENTREES |         | ENTREES |        | PAGE  |
|----|-----|---|------|---------|-------|---------|---------|---------|--------|-------|
|    |     | bât7  | bât6 | bât5    | bât4  | bât3    | bât2    | bât1    | bât0   |       |
| 00 | En  | V2  | V1   | V0      | D     | M       | V $\mu$ | Vr      | DISJON | 58/59 |
|    |     | SORTIES   |      | SORTIES |       | SORTIES |         | SORTIES |        |       |
|    | AD  | bât7  | bât6 | bât5    | bât4  | bât3    | bât2    | bât1    | bât0   |       |
| 01 | So  | L   | SECU | VENT    | STOPR | DEFDEF  | DEFPRO  |         |        | 59/60 |
| 02 | t°  | TEMPERATURE DU RADIATEUR ( DEGRES ).                      |      |         |       |         |         |         |        | 60    |
| 03 | CS  | COURANT SECTEUR   |      |         |       |         |         |         |        | 60    |
| 04 | CM  | COURANT MOTEUR  |      |         |       |         |         |         |        | 60    |
| 05 | tc  | TENSION CONDENSATEUR ( BOND DE 10 VOLTS ).                |      |         |       |         |         |         |        | 60    |
| 06 | Fr  | FREQUENCE ( HERTZ ).                                      |      |         |       |         |         |         |        | 60    |
| 07 | cA  | CAPTEUR.  |      |         |       |         |         | CAA     | CAB    | 61    |
| 08 | vi  | VITESSE INSTANTANEE ( M/S ).                              |      |         |       |         |         |         |        | 61    |
| 09 | vi  | VITESSE INSTANTANEE ( CM/S ).                             |      |         |       |         |         |         |        | 61    |
| 0A | DO  | INUTILISE   |      |         |       |         |         |         |        | 61    |
| 0b | Do  | DISTANCE DE RALENTISSEMENT POUR V0 ( MM, DIZAIN, UNIT ).  |      |         |       |         |         |         |        | 61    |
| 0C | DI  | DISTANCE DE RALENTISSEMENT POUR V1 ( MM, MILLIER, CENT ). |      |         |       |         |         |         |        | 62    |
| 0d | Di  | DISTANCE DE RALENTISSEMENT POUR V1 ( MM, DIZAIN, UNIT ).  |      |         |       |         |         |         |        | 62    |
| 0E | DII | DISTANCE DE RALENTISSEMENT POUR V2 ( MM, MILLIER, CENT ). |      |         |       |         |         |         |        | 62    |
| 0F | Dii | DISTANCE DE RALENTISSEMENT POUR V2 ( MM, DIZAIN, UNIT ).  |      |         |       |         |         |         |        | 62    |
| 90 |     | COUPLE REEL PRIS PAR LE MLIFT                             |      |         |       |         |         |         |        | 62    |

## Définition par adresses croissantes des Entrées, des Sorties et des Mesures effectuées par le " MLIFT ".

Ces informations se lisent en bâtonnet ou en décimal.

Petit switch rouge vers le haut.

### ADRESSE En (00):

#### **LE BATONNET 7: V2 ( Vitesse 2 ).**

Il nous indique l'état de l'entrée demande de vitesse **V2**.

Le bâtonnet **7** est **allumé** lorsqu'il y a **demande de déplacement** en vitesse **V2**.

Le bâtonnet **7** est **éteint** dans le cas contraire.

#### **LE BATONNET 6: V1 ( Vitesse 1 ).**

Il nous indique l'état de l'entrée demande de vitesse **V1**.

Le bâtonnet **6** est **allumé** lorsqu'il y a **demande de déplacement** en vitesse **V1**.

Le bâtonnet **6** est **éteint** dans le cas contraire.

#### **LE BATONNET 5: V0 ( Vitesse 0 ).**

Il nous indique l'état de l'entrée demande de vitesse **V0**.

Le bâtonnet **5** est **allumé** lorsqu'il y a **demande de déplacement** en vitesse **V0**.

Le bâtonnet **5** est **éteint** dans le cas contraire.

#### **LE BATONNET 4: D ( Descente ).**

Il nous indique l'état de l'entrée orientation **Descente**.

Le bâtonnet **4** est **allumé** lorsqu'il y a demande de mouvement en **Descente**.

Le bâtonnet **4** est **éteint** dans le cas contraire.

#### **LE BATONNET 3: M ( Montée ).**

Il nous indique l'état de l'entrée orientation **Montée**.

Le bâtonnet **3** est **allumé** lorsqu'il y a demande de mouvement en **Montée**.

Le bâtonnet **3** est **éteint** dans le cas contraire.

#### **LE BATONNET 2: Vμ ( Vitesse d'isonivelage avec OND07 )**

Il nous indique l'état de l'entrée isonivelage.

Le bâtonnet **2** est **allumé** lorsqu'il y a une demande de mouvement en isonivelage.

Le bâtonnet **2** est **éteint** dans le cas contraire.

## **LE BATONNET 1: Vr ( Vitesse de révision avec OND07)**

Il nous indique l'état de l'entrée INS.

Le bâtonnet **1** est **allumé** lorsqu'il y a une demande de mouvement en révision.

Le bâtonnet **1** est **éteint** dans le cas contraire.

## **LE BATONNET 0: DISJON ( DISJONction ).**

Il nous indique l'état de l'entrée de détection de **DISJONction**.

Le bâtonnet **0** est **allumé** si le " **MLIFT** " a détecté la **Disjonction**.

Le bâtonnet **0** est **éteint** dans le cas contraire. Le **MLIFT** " **Disjoncte** " si le courant instantané dépasse les caractéristiques du transistor.

## **ADRESSE So (01):**

### **LE BATONNET 7: L ( Relais Ligne ).**

Il nous indique l'état de la Sortie activant le **relais Ligne**.

Le bâtonnet **7** est **allumé** lorsque la sortie est **activée** pour coller le **relais Ligne**.

Le bâtonnet **7** est **éteint** dans le cas contraire.

### **LE BATONNET 6: S ( Relais Sécurité ).**

Il nous indique l'état de la Sortie activant le **relais Sécurité**.

Le bâtonnet **6** est **allumé** lorsque la sortie est **activée** pour coller le **relais Sécurité**.

Le bâtonnet **6** est **éteint** dans le cas contraire.

### **LE BATONNET 5: VENT ( Relais VENTilateur ).**

Il nous indique l'état de la Sortie activant le **relais Ventilateur**.

Le bâtonnet **5** est **allumé** lorsque la sortie est **activée** pour coller le **relais Ventilateur**.

Le bâtonnet **5** est **éteint** dans le cas contraire.

On rappelle que le ventilateur du refroidisseur des transistors, activé à chaque déplacement est maintenu **2 minutes** encore après l'arrêt du mouvement. Si le refroidisseur atteint la température de **30°C**, le ventilateur est alors activé en permanence.

### **LE BATONNET 4: STOPR ( STOP Régulation ).**

Il nous indique l'état de la Sortie **Stop Régulation**.

Le bâtonnet **4** est **allumé** lorsque l'appareil est à l'arrêt.

Le bâtonnet **4** est **éteint** quand l'appareil est en mouvement.

**LE BATONNET 3: DEFDEF ( DEFaut DEFinitif ).**

Il nous indique le **type du défaut** affiché sur l'outil de communication.

Le bâtonnet **3** est **allumé** lorsque le **défaut est définitif**.

Le bâtonnet **3** est **éteint** dans le cas contraire.

**LE BATONNET 2: DEFPRO ( DEFaut PROvisoire ).**

Il nous indique le **type du défaut** affiché sur l'outil de communication.

Le bâtonnet **2** est **allumé** lorsque le **défaut est provisoire**.

Le bâtonnet **2** est **éteint** dans le cas contraire.

**LE BATONNET 1: NON UTILISE.**

**LE BATONNET 0: NON UTILISE.**

**ADRESSE t° (02):** température.

A cette adresse, on peut lire la température du radiateur de refroidissement des transistors de puissance. Cette température est exprimée en **degrés Celsius** à + ou - 2 degrés près.

**ADRESSE CS (03):** Courant Secteur.

A cette adresse, on peut lire le **courant** que l'on mesurerait avec un ampèremètre placé en série **sur l'arrivée du Secteur**.

Ce courant est exprimé en **Ampères**.

**ADRESSE CM (04):** Courant Moteur.

A cette adresse, on peut lire le **courant** que l'on mesurerait avec un ampèremètre placé en série **sur une des phases Moteur**.

Ce courant est exprimé en **Ampères**.

**ADRESSE tc (05):** tension condensateurs.

A cette adresse, on peut lire la **tension aux bornes des condensateurs**.

La lecture est exprimée en dizaines de Volts.

La tension de récupération est à vérifier avant de quitter le site.

**ADRESSE Fr (06):** Fréquence.

A cette adresse, on peut lire la **fréquence instantannée** appliquée au **moteur**.

Cette fréquence est exprimée en **Hertz**.

**ADRESSE cA (07):      CAPTEUR.**

**LE BATONNET 7:    NON UTILISE.**

**LE BATONNET 6:    NON UTILISE.**

**LE BATONNET 5:    NON UTILISE.**

**LE BATONNET 4:    NON UTILISE.**

**LE BATONNET 3:    NON UTILISE.**

**LE BATONNET 2:    NON UTILISE.**

**LE BATONNET 1:    CAA ( CAPteur faisceau A ).**

Il nous indique l'état du **faisceau A** du capteur **003**.

Le bâtonnet **1** est **allumé** lorsque le **faisceau A** est **coupé**.

Le bâtonnet **1** est **éteint** lorsque le **faisceau A** est **établi**.

**LE BATONNET 0:    CAB ( CAPteur faisceau B ).**

Il nous indique l'état du **faisceau B** du capteur **003**.

Le bâtonnet **0** est **allumé** lorsque le **faisceau B** est **coupé**.

Le bâtonnet **0** est **éteint** lorsque le **faisceau B** est **établi**.

**ADRESSE vi (08):    Vitesse instantannée.**

A cette adresse, on peut lire la vitesse instantannée de la cabine.

la vitesse est exprimée en **Mètres par seconde**.

**ADRESSE vi (09):    vitesse instantannée.**

A cette adresse, on peut lire la vitesse instantannée de la cabine.

Cette vitesse à ajouter à **vi** s'exprime en **Centimètres par seconde**.

**ADRESSE DO (0A):    NON UTILISE**

**ADRESSE Do (0B):    Distance de ralentissement pour la vitesse **0** (**VO**).**

A cette adresse, on peut lire la distance de ralentissement associée à **VO**.

Cette distance s'exprime en **millimètres**.

**ADRESSE DI (OC):** Distance de ralentissement pour la vitesse 1 (V1).

A cette adresse, on peut lire la distance de ralentissement associée à V1 qui est exprimée en **millimètres** et en **décimal** sur 4 chiffres. En DI on lit les **milliers** et les **centaines**. Voir Di pour les dizaines et les unités.

**ADRESSE Di (Od):** Distance de ralentissement pour la vitesse 1 (V1).

A cette adresse, on peut lire la distance de ralentissement associée à V1 qui est exprimée en **millimètres** et en **décimal** sur 4 chiffres. En Di on lit les **dizaines** et les **unités**. Voir DI pour les milliers et les centaines. (Distance parcourue en VO non incluse).

**ADRESSE DII (OE):** Distance de ralentissement pour la vitesse 2 (V2).

A cette adresse, on peut lire la distance de ralentissement associée à V2 qui est exprimée en **millimètres** et en **décimal** sur 4 chiffres. En DII on lit les **milliers** et les **centaines**. Voir Dii pour les dizaines et les unités.

**ADRESSE Dii (OF):** Distance de ralentissement pour la vitesse 2 (V2).

A cette adresse, on peut lire la distance de ralentissement associée à V2 qui est exprimée en **millimètres** et en **décimal** sur 4 chiffres. En Dii on lit les **dizaines** et les **unités**. Voir DII pour les milliers et les centaines. (Distance parcourue en VO non incluse).

**ADRESSE 90:**

A cette adresse on peut lire le couple réellement pris lors du démarrage par le MLift. Cette valeur est mémorisée.

# Liste des Entrées et des Sorties de la B191 par ordre alphabétique, avec la signification des abréviations.

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

**BPA1:** Blocage Porte Automatique 1. Ad FD bât7  
**BPA2:** Blocage Porte Automatique 2. Ad FD bât7  
**CAA:** Entrée CAPteur A. Ad 11 bât0 Page208  
**CAB:** Entrée CAPteur B. Ad 11 bât1 Page208  
**CAM:** Sortie relais de CAME Mobile. Ad 13 bât3 Page210  
**COI.1:** Entrée COIncement porte 1. Ad 0F bât3 Page205  
**COI.2:** Entrée COIncement porte 2. Ad 10 bât3 Page206  
**CREP:** Sortie Commun REPétiteur de Position. Ad 13 bât7 Page210  
**CS1:** Entrée Cellule de porte 1. Ad 0F bât2 Page206  
**CS2:** Entrée Cellule de porte 2. Ad 10 bât2 Page207  
**C0-C7:** Entrées Envois Cabines 0 à 7. Ad 00 Page200  
 bât 0 à 7  
**C8-C15:** Entrées Envois Cabines 8 à 15. Ad 01 Page200  
 bât 7 à 0  
**C16-C23:** Entrées Envois Cabines 16 à 23. Ad 02 Page200  
 bât 7 à 0  
**DE:** Sortie relais contacteur DEscente. Ad 13 bât1 Page211  
**DEF:** Sortie DEFaut. Ad 15 bât7 Page212  
**DIX:** Entrée " 10 " de la chaîne de sécurité. Ad 12 bât2 Page208  
**D1-D7:** Entrées Appels Paliers pour Descendre, niveau 1 à 7. Ad 06 Page201  
 bât 1 à 7  
**D8-D15:** Entrées Appels Paliers pour Descendre, niveau 8 à 15. Ad 07 Page201  
 bât 0 à 7  
**D16-D23:** Entrées Appels Paliers pour Descendre, niveau 16 à 23. Ad 08 Page201  
 bât 0 à 7  
**EXD:** Entrée EXtrême Descente. Ad 11 bât3 Page207  
**EXM:** Entrée EXtrême Montée. Ad 11 bât2 Page207  
**FCFE1:** Entrée Fin de Course FERmeture porte1. Ad 0F bât1 Page206  
**FCFE2:** Entrée Fin de Course FERmeture porte2. Ad 10 bât1 Page207  
**FCOU1:** Entrée Fin de Course OUverture porte1. Ad 0F bât0 Page206  
**FCOU2:** Entrée Fin de Course OUverture porte2. Ad 10 bât0 Page207  
**FD:** Sortie Flèche Descente. Ad 15 bât5 Page212  
**FE1:** Sortie relais FERmeture porte 1. Ad 13 bât5 Page210  
**FE2:** Sortie relais FERmeture porte 2. Ad 14 bât1 Page211  
**FF1:** Entrée Fermeture Forcée porte 1. Ad 0F bât4 Page205  
**FF2:** Entrée Fermeture Forcée porte 2. Ad 10 bât4 Page206  
**FM:** Sortie Flèche Montée. Ad 15 bât4 Page212  
**FREV:** Entrée Fin de course REVison Haut. Ad 0C bât6 Page202  
**GD:** Entrée Graissage Descente. Ad 0C bât1 Page203  
**GM:** Entrée Graissage Montée. Ad 0C bât2 Page203  
**GONG:** Sortie GONG. Ad 15 bât6 Page212  
**GV:** Sortie relais GV/PV. Ad 13 bât2 Page210  
**HUIT:** Entrée " 8 " de la chaîne de sécurité. Ad 12 bât1 Page208  
**INH1:** Ad 14 bât2 Page211  
**INH2:** Ad 14 bât3 Page211  
**INS:** Entrée INSpection. Ad 0C bât3 Page203  
**LU:** Sortie relais LUMière cabine. Ad 13 bât6 Page210  
**MAN:** Entrée MANoeuvre de rappel. Ad 0C bât4 Page203  
**MASS:** Entrée relais de MASSe. Ad 0C bât0 Page203  
**MHS:** Entrée Mise Hors Service. Ad 0E bât1 Page205  
**MO:** Sortie relais contacteur Montée. Ad 13 bât0 Page211  
**M0:** Entrée Appel Palier pour Monter niveau 0. Ad 06 bât0 Page201  
**M1-M7:** Entrées Appels Paliers pour Monter, niveaux 1 à 7. Ad 03 Page200  
 bât 1 à 7  
**M8-M15:** Entrées Appels Paliers pour Monter, niveaux 8 à 15. Ad 04 Page201  
 bât 0 à 7  
**M16-M22:** Entrées Appels Paliers pour Monter, niveaux 16 à 22. Ad 05 Page201  
 bât 0 à 6  
**NS:** Entrée Non-Stop. Ad 0E bât3 Page205  
**NF0-NF7:** Entrées Niveaux en FEU 0 à 7. Ad 09 Page202  
 bât 0 à 7  
**NF8-NF15:** Entrées Niveaux en FEU 8 à 15. Ad 0A Page202  
 bât 0 à  
**NF16-NF23:** Entrées Niveaux en FEU 16 à 23. Ad 0B Page202  
 bât 0 à 7  
**OU1:** Sortie relais OUverture porte 1. Ad 13 bât4 Page210  
**OU2:** Sortie relais OUverture porte 2. Ad 14 bât0 Page212  
**PH:** Entrée relais de PHase. Ad 0D bât5 Page203  
**POM:** Entrée POMpier. Ad 0E bât0 Page205  
**POS0-POS7:** Sorties POSItionnement niveaux 0 à 7. Ad 1F Page215  
 bât 0 à 7  
**POS8-POS15:** Sorties POSItionnement niveaux 8 à 15. Ad 20 Page215  
 bât 0 à 7  
**POS16-POS23:** Sorties POSItionnement niveaux 16 à 23. Ad 21 Page215  
 bât 0 à 7  
**PRIC:** Sortie PRIorité Cabine. Ad 0E bât4 Page204  
**QC0-QC7:** Sorties Quittances Cabines niveaux 0 à 7. Ad 16 Page213  
 bât 0 à 7

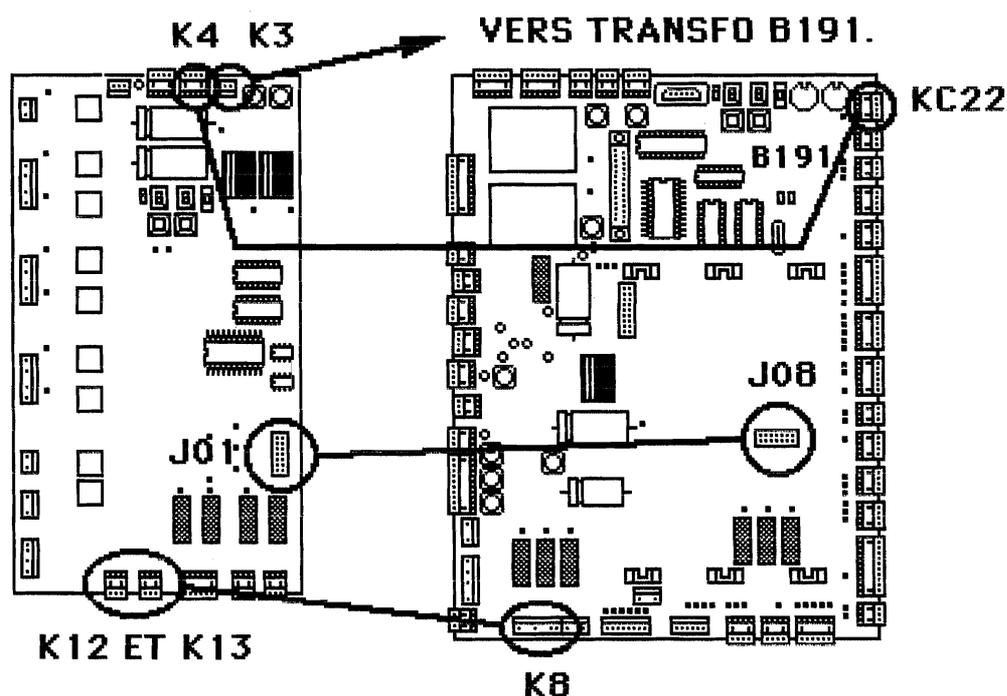
**QC8-QC15:** Sorties Quittances Cabines niveaux 8 à 15. Ad 17 Page213  
 bât 0 à 7  
**QC16-QC23:** Sorties Quittances Cabines niveaux 16 à 23. Ad 18 Page213  
 bât 0 à 7  
**QD1-QD7:** Sorties Quittances palières pour Descendre, niveaux 1 à 7. Ad 1C Page214  
 bât 1 à 7  
**QD8-QD15:** Sorties Quittances palières pour Descendre, niveaux 8 à 15. Ad 1D Page215  
 bât 0 à 7  
**QD16-QD23:** Sorties Quittances palières pour Descendre, niveaux 16 à 23. Ad 1E Page215  
 bât 0 à 7  
**QM0-QM7:** Sorties Quittances palières pour Monter, niveaux 0 à 7. Ad 19 Page214  
 bât 0 à 7  
**QM8-QM15:** Sorties Quittances palières pour Monter, niveaux 8 à 15. Ad 1A Page214  
 bât 0 à 7  
**QM16-QM22:** Sorties Quittances palières pour Monter, niveaux 16 à 22. Ad 1B Page214  
 bât 0 à 6  
**RD:** Entrée contrôle contacteur Descente. Ad 0D bât0 Page204  
**RF:** Sortie RonFleur de surcharge. Ad 15 bât2 Page212  
**RG:** Entrée contrôle contacteur Grande vitesse. Ad 0D bât2 Page204  
**RKISO:** Entrée contrôle du contacteur d'ISO. Ad 0E bât7 Page204  
**RM:** Entrée contrôle contacteur Montée. Ad 0D bât1 Page204  
**RP:** Entrée contrôle contacteur Petite vitesse. Ad 0D bât3 Page204  
**RZONE:** Entrée Relais de ZONE donnée par le capteur PO1. Ad 0E bât6 Page204  
**SH8:** Sortie SHuntage du " 8 ". Ad 14 bât4 Page211  
**SIX:** Entrée " 6 " de la chaîne de sécurité. Ad 12 bât0 Page208  
**STH:** Entrée Sonde THermique ou thermocontact de sécurité. Ad 12 bât3 Page208  
**STOPR:** Entrée STOP Régulation. Ad 0D Page  
**SU:** Entrée SURcharge. Ad 0C bât7 Page202  
**SUSD:** Entrée SUSpension Départ. Ad 0E bât2 Page205  
**THV:** Entrée THermique Ventilation. Ad 0D bât4 Page204  
**VHS:** Sortie Voyant Hors Service. Ad 15 bât1 Page213  
**VPMP:** Sortie Voyant PomPier. Ad 15 bât0 Page213  
**VSU:** Sortie Voyant SURcharge. Ad 15 bât3 Page212  
**ZOMI:** Sortie ZONE de Mouvement Isonivelage. Ad 14 bât5 Page211

## ADRESSES DES ENTREES ET DES SORTIES EN B191

|    | ENTREES |       | ENTREES |       | ENTREES |       | ENTREES |       |
|----|---------|-------|---------|-------|---------|-------|---------|-------|
|    | bât7    | bât6  | bât5    | bât4  | bât3    | bât2  | bât1    | bât0  |
| 00 | C7      | C6    | C5      | C4    | C3      | C2    | C1      | C0    |
| 01 | C15     | C14   | C13     | C12   | C11     | C10   | C9      | C8    |
| 02 | C23     | C22   | C21     | C20   | C19     | C18   | C17     | C16   |
| 03 | M7      | M6    | M5      | M4    | M3      | M2    | M1      |       |
| 04 | M15     | M14   | M13     | M12   | M11     | M10   | M9      | M8    |
| 05 |         | M22   | M21     | M20   | M19     | M18   | M17     | M16   |
| 06 | D7      | D6    | D5      | D4    | D3      | D2    | D1      | M0    |
| 07 | D15     | D14   | D13     | D12   | D11     | D10   | D9      | D8    |
| 08 | D23     | D22   | D21     | D20   | D19     | D18   | D17     | D16   |
| 09 | NF7     | NF6   | NF5     | NF4   | NF3     | NF2   | NF1     | NF0   |
| 0A | NF15    | NF14  | NF13    | NF12  | NF11    | NF10  | NF9     | NF8   |
| 0B | NF23    | NF22  | NF21    | NF20  | NF19    | NF18  | NF17    | NF16  |
| 0C | SU      | FREV  |         | MAN   | INS     | GM    | GD      | MASS  |
| 0D | STOPR   |       | PH      | THV   | RP      | RG    | RM      | RD    |
| 0E | RKISO   | RZONE |         | PRIC  | NS      | SUSD  | MHS     | POM   |
| 0F |         |       |         | FF1   | COI1    | CS1   | FCFE1   | FCOU1 |
| 10 |         |       |         | FF2   | COI2    | CS2   | FCFE2   | FCOU2 |
| 11 |         |       |         |       | EXD     | EXM   | CAB     | CAA   |
| 12 |         |       |         |       | STH     | DIX   | HUIT    | SIX   |
|    | SORTIES |       | SORTIES |       | SORTIES |       | SORTIES |       |
|    | bât7    | bât6  | bât5    | bât4  | bât3    | bât2  | bât1    | bât0  |
| 13 | CREP    | LU    | FE1     | OU1   | CAM     | GV    | DE      | MO    |
| 14 | V1      | VO    | ZOMI    | SH8   | INH2    | INH1  | FE2     | OU2   |
| 15 | DEF     | GONG  | FD      | FM    | VSU     | RF    | VHS     | VPMP  |
| 16 | QC7     | QC6   | QC5     | QC4   | QC3     | QC2   | QC1     | QC0   |
| 17 | QC15    | QC14  | QC13    | QC12  | QC11    | QC10  | QC9     | QC8   |
| 18 | QC23    | QC22  | QC21    | QC20  | QC19    | QC18  | QC17    | QC16  |
| 19 | QM7     | QM6   | QM5     | QM4   | QM3     | QM2   | QM1     | QM0   |
| 1A | QM15    | QM14  | QM13    | QM12  | QM11    | QM10  | QM9     | QM8   |
| 1B | QM23    | QM22  | QM21    | QM20  | QM19    | QM18  | QM17    | QM16  |
| 1C | QD7     | QD6   | QD5     | QD4   | QD3     | QD2   | QD1     |       |
| 1D | QD15    | QD14  | QD13    | QD12  | QD11    | QD10  | QD9     | QD8   |
| 1E | QD23    | QD22  | QD21    | QD20  | QD19    | QD18  | QD17    | QD16  |
| 1F | POS7    | POS6  | POS5    | POS4  | POS3    | POS2  | POS1    | ISO   |
| 20 | POS15   | POS14 | POS13   | POS12 | POS11   | POS10 | POS9    | DSB   |
| 21 | POS23   | POS22 | POS21   | POS20 | POS19   | POS18 | POS17   | POS16 |

## 24) INTERCONNECTIONS ENTRE LE MLIFT ET LA B191.

- 1) L'alimentation de la partie électronique du **MLIFT** se fait à partir du **0**, **9V** et **18V alternatif**. Ces tensions sont prises au secondaire du transformateur de la **B191** et arrivent sur le connecteur **K3** du **MLIFT**.
- 2) Les informations de demande de vitesse **V0**, **V1** et **V2** se font par l'intermédiaire de la tresse plate **14** points. Cette tresse est raccordée en **J08** sur la **B191** et arrive en **J01** sur le **MLIFT**. La tresse plate **14** points véhicule **3** informations complémentaires en provenance du **MLIFT** et donc à destination de la **B191**.  
L'information **STOPR**: Cette information **STOP REGULATION** indique à la **B191** que le mouvement est terminé.  
L'information **DEFDEF**: Cette information **DEFAULT DEFINITIF** indique à la **B191** que le **MLIFT** a détecté une anomalie impliquant un arrêt définitif. Le code de ce défaut clignote sur le **MLIFT**.  
La **B191** fera simultanément clignoter le code de défaut **65**.  
L'information **DEFPRO**: Cette information **DEFAULT PROVISOIRE** indique à la **B191** que le **MLIFT** a détecté une anomalie impliquant un arrêt provisoire. Le code de ce défaut clignote sur le **MLIFT**.  
La **B191** fera simultanément clignoter le code de défaut **66**.
- 3) L'orientation **Montée** ou **Descente**, donnée par la **B191**, se fait à partir des relais correspondant. Au lieu d'attaquer les contacteurs, ces relais attaquent des coupleurs opto-électroniques placés sur le **MLIFT**. Chaque coupleur est donc relié à une extrémité au **10** de la chaîne de sécurité et voit son autre extrémité reliée à la sortie des relais **M0** et **DE (K8)**.
- 4) Le capteur **003** étant raccordé sur la carte **ONDO4** en **KC22**, les informations **CAA** et **CAB** sont retransmises à la **B191** en **KC22** à partir du connecteur **K4**.



## LA PORTE AUTO DEUXIEME SERVICE ( N68 ).

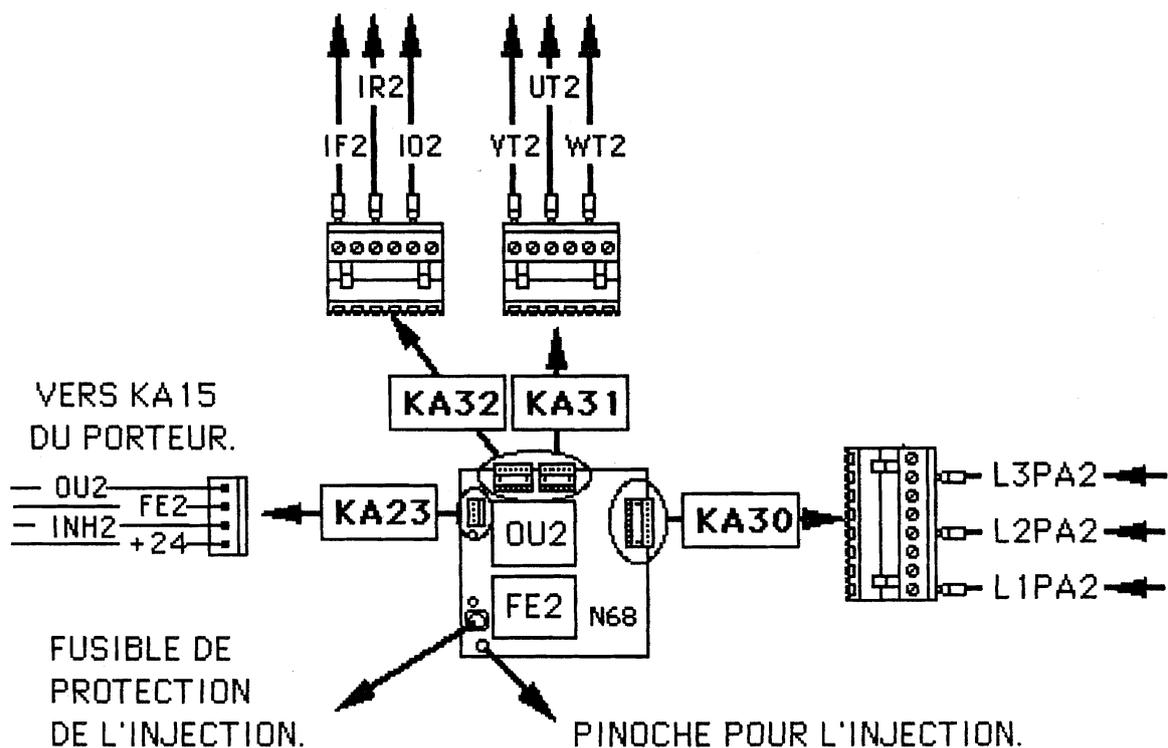
### Fonction:

La carte porte Automatique deuxième service ( Réf **N68** ) est nécessaire en cas de double service à gérer.

Les relais de porte pour gérer le premier service sont implantés sur le porteur.

Les raccordements " **FORCE** " se font sur la carte **N68** alors que les connexions pour la " **GESTION** " de la **porte 2** telles que **FCOU2**, **FCFE2**, **COI2**, **FF2**, ou **CS2** sont réalisées sur le porteur.

### Raccordement:



### Remarques:

Les fils de raccordement " **FORCE** " doivent être insérés dans le **pendentif " force "** (tensions supérieures à 24V) alors que les fils de raccordement pour la " **gestion** " de la porte seront insérés dans le **pendentif " basses tensions "**.

## L'ISONIVELAGE PORTES OUVERTES OU PORTES FERMEES.

### Fonction:

La fonction " ISONIVELAGE " consiste à remettre la cabine à niveau lorsque celle-ci s'en écarte pour une raison ou pour une autre.

La mise en service de cette fonction nécessite, par rapport à la base, une modification **MATERIELLE** ainsi qu'une **PROGRAMMATION** spécifique.

### Au niveau du MATERIEL:

Il est impératif d'utiliser la **bande crantée** associée à son **capteur 003 avec les aimants**.

## ATTENTION !

**Dans ce cas, le programme " B 191 " doit être utilisé.**

Il est également impératif de monter le dispositif de shuntage de la chaîne de sécurité au niveau de la zone d'ouverture des portes ( **N66 + P01 + contacteur** ).

### Au niveau de la PROGRAMMATION:

En plus des paramètres nécessaires à l'utilisation de la bande crantée, **AUTINOR** aura programmé les paramètres:

**ISO:** ( **ISO**nivelage ) Adresse **63**, Bâtonner **5**.

Indique que la **A191** est destinée à gérer la fonction " **Isonivelage** " en programmant à **1** le bâtonner **5** à l'adresse **63**.

**ZONARI:** ( **ZON**e d'**ARR**êt **Isonivelage** ) Adresse **7B**.

Indique, en nombre d'impulsions de comptage exprimé en hexadécimal, la distance du niveau à partir de laquelle la **A191** doit faire son mouvement d'isonivelage.

**BNDISO:** ( **BOND** d'**ISO**nivelage ) Adresse **1C**.

Indique, en nombre d'impulsions de comptage exprimé en hexadécimal, la distance que peut parcourir la cabine en un seul mouvement d'isonivelage.

Il se peut que la cabine ait plusieurs " **bonds** " à faire pour atteindre la zone d'arrêt d'isonivelage définie plus haut.

Les adresses indiquées correspondent à l'utilisation du programme **12 Niveaux**.

**Remarque:**

La zone d'arrêt isonivelage est la même de part et d'autre du niveau.

**TPISO:** ( TemPorisation d'ISOnivelage ) Adresse **19**.

Indique en secondes, la temps maximum que peut durer le mouvement d'isonivelage.

**DEFAUTS EVENTUELS.**

La **A191** surveille si la cabine ne sort pas de la zone de shuntage en mouvement d'isonivelage.

Si c'est le cas, la **A191** affiche le code **57** du défaut "**Dépassement de la zone ISO en ISO**".

La **A191** surveille si le dispositif d'isonivelage n'est pas en train de "**Pomper**" c'est-à-dire que que la cabine n'arrive pas à se stabiliser dans la zone d'arrêt d'isonivelage.

Si la **A191** compte trois mouvements de "**Pompage**" en suivant et au même niveau, elle stoppe alors le mouvement et affiche le code **58** du défaut "**Plus de 3 pompages ISO au même niveau**".

Ce défaut ne met pas l'appareil en panne.

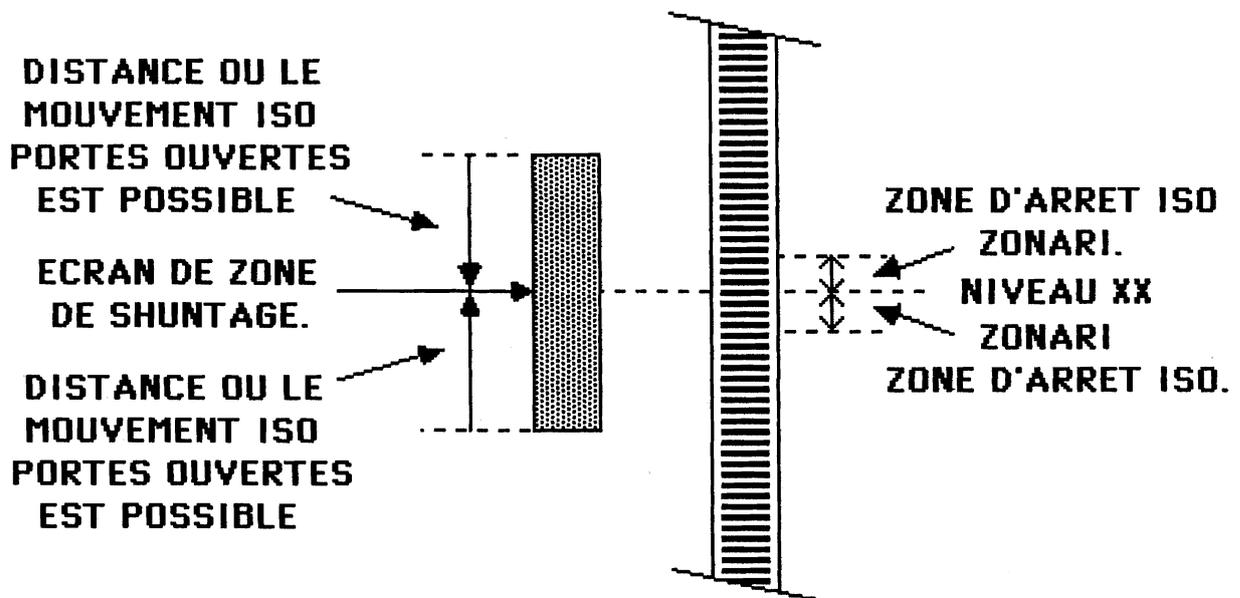
La **A191** surveille si le mouvement d'isonivelage ne dure pas plus longtemps que la durée autorisée dans le paramètre "**TPISO**" à l'adresse **19**.

Si c'est le cas, la **A191** affiche le code **59** du défaut "**Dépassement de la tempo petite vitesse en isonivelage**".

## 1) ISONIVELAGE PORTES OUVERTES.

**IPO:** ( Isonivelage Portes Ouverte ) Adresse **08**, bâtonner **0**.

Précise que la **A191** est destinée à gérer la fonction Isonivelage Portes Ouvertes, en programmant à **1** le bâtonner **0** à l'adresse **08**.

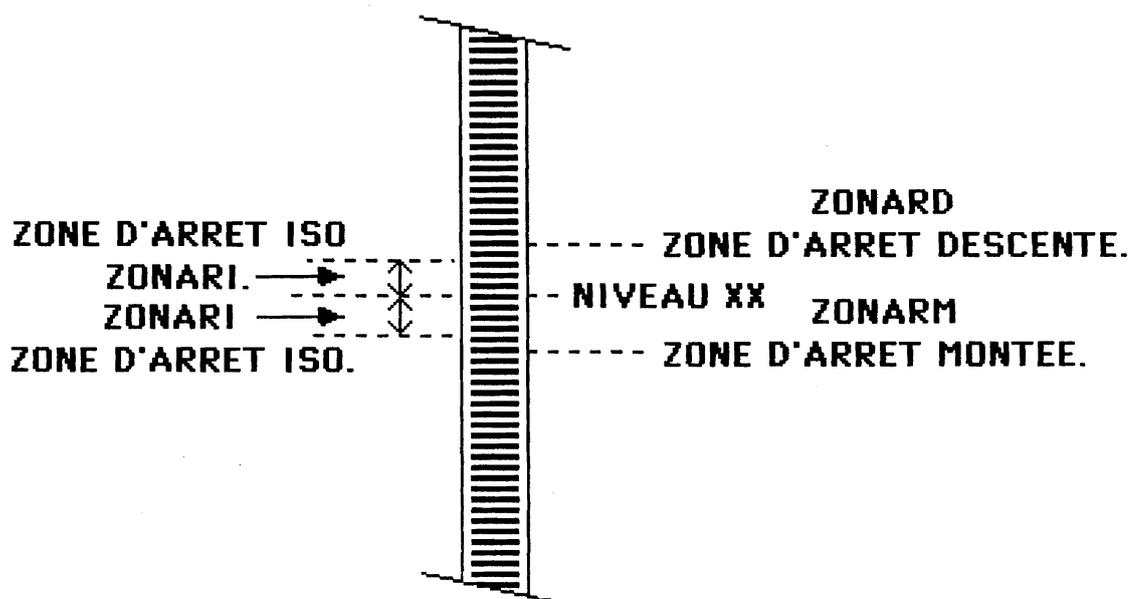


VOIR SCHEMA DE LA RACCORDEMENT DE LA N66.

## 2) ISONIVELAGE PORTES FERMEES.

**IPF:** ( Isonivelage Portes Fermées ) Adresse **08**, bâtonner **1**.

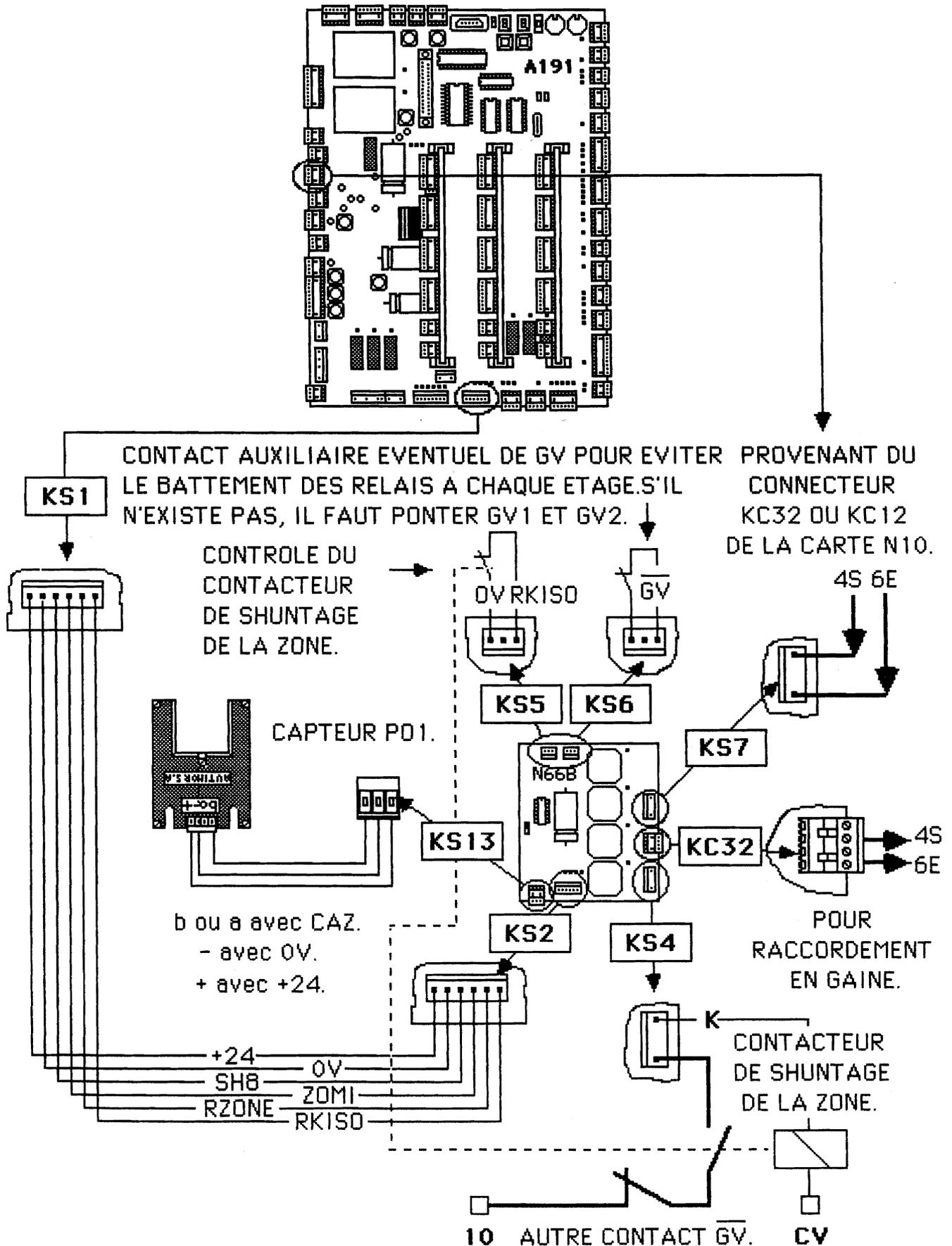
Précise que la **A191** est destinée à gérer la fonction Isonivelage Portes Fermées seulement, en programmant à **1** le bâtonner **1** à l'adresse **08**.



VOIR SCHEMA DE LA RACCORDEMENT DE LA N66.

## RACCORDEMENT DE LA CARTE N66.

Si l'option a été commandée en même temps que l'armoire, il suffit de raccorder le capteur de zone P01 ainsi que la chaîne de sécurité.



## L'OUVERTURE AVANT ARRÊT.

### Fonction:

La fonction " Ouverture Avant Arrêt " a pour but d'augmenter le trafic en démarrant l'ouverture des portes avant que la cabine soit totalement arrêtée.

### CAS OU LA A191 EST UTILISEE AVEC LE CAPTEUR P202.

La mise en service de cette fonction nécessite, par rapport à la base, un additif **MATERIEL** et une **PROGRAMMATION** spécifique.

### Au niveau du MATERIEL:

Il est impératif de monter le dispositif de shuntage de la chaîne de sécurité au niveau de la zone d'ouverture des portes ( **N66 + P01 + contacteur** ).

### Au niveau de la PROGRAMMATION:

**AUTINOR** aura programmé les paramètres:

**OUAVAR:** ( **OU**verture **AV**ant **ARR**êt ) Adresse **63**, Bâtonnet **1**.  
indique que la **A191** est destinée à piloter un système d'ouverture avant arrêt en programmant à **1** le bâtonnet **1** à l'adresse **63**.

**OUAVP01:** ( **OU**verture **AV**ant arrêt de la **PO**rte **1** ).  
Bâtonnet **3** des adresses      **48** pour le niveau **00**,  
   **49** pour le niveau **01**,  
   -----,  
   **5F** pour le niveau **23**.

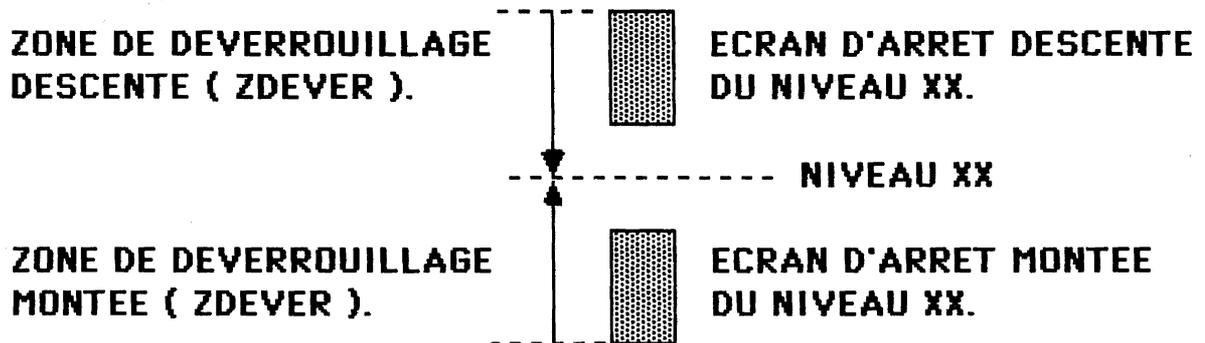
**OUAVP02:** ( **OU**verture **AV**ant arrêt de la **PO**rte **2** ).  
Bâtonnet **3** des adresses      **68** pour le niveau **00**,  
   **69** pour le niveau **01**,  
   -----,  
   **7F** pour le niveau **23**.

indique que l'on souhaite voir la **A191** effectuer une ouverture avant arrêt au niveau correspondant en programmant à **1** le bâtonnet **3** des adresses associées aux niveaux desservis.

**Remarque:** Il est possible d'empêcher l'ouverture avant arrêt à certains niveaux ( pour une raison où pour une autre ! ) en mettant à 0 le bâtonnet 3 du niveau et du service correspondant.

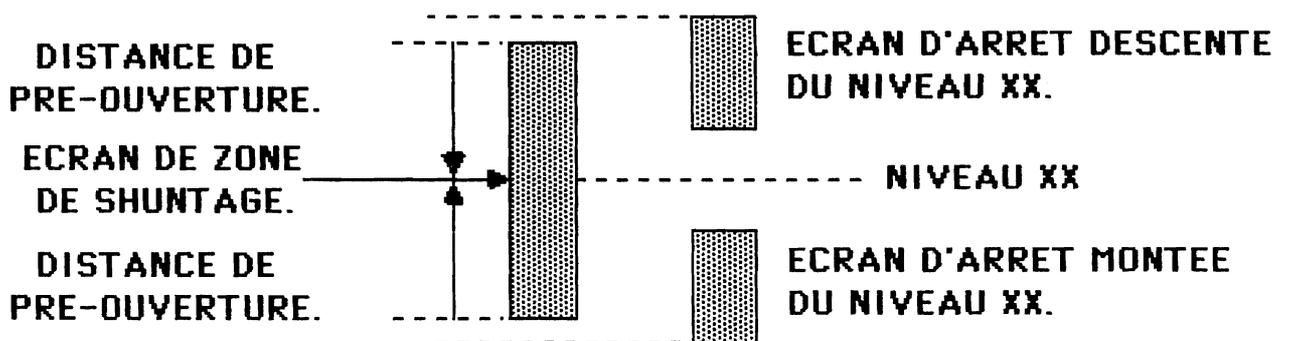
**RAPPEL:**

Avec l'utilisation du capteur **P202** associé aux écrans en gaines, la zone de déverrouillage est définie comme indiqué sur le dessin ci-dessous:



**La zone de déverrouillage globale est la somme des zones de déverrouillage Montée et Descente ( 2 fois ZDEVER ).**

L'utilisation du dispositif de shuntage de la chaîne de sécurité au niveau des portes nécessite **un écran de zone de shuntage** lu par le capteur **P01** de dimension **inférieure ou égale** à la zone décrite plus haut.



**C'est celui-ci qui détermine donc la distance à partir de laquelle la " pré-ouverture " débutera.**

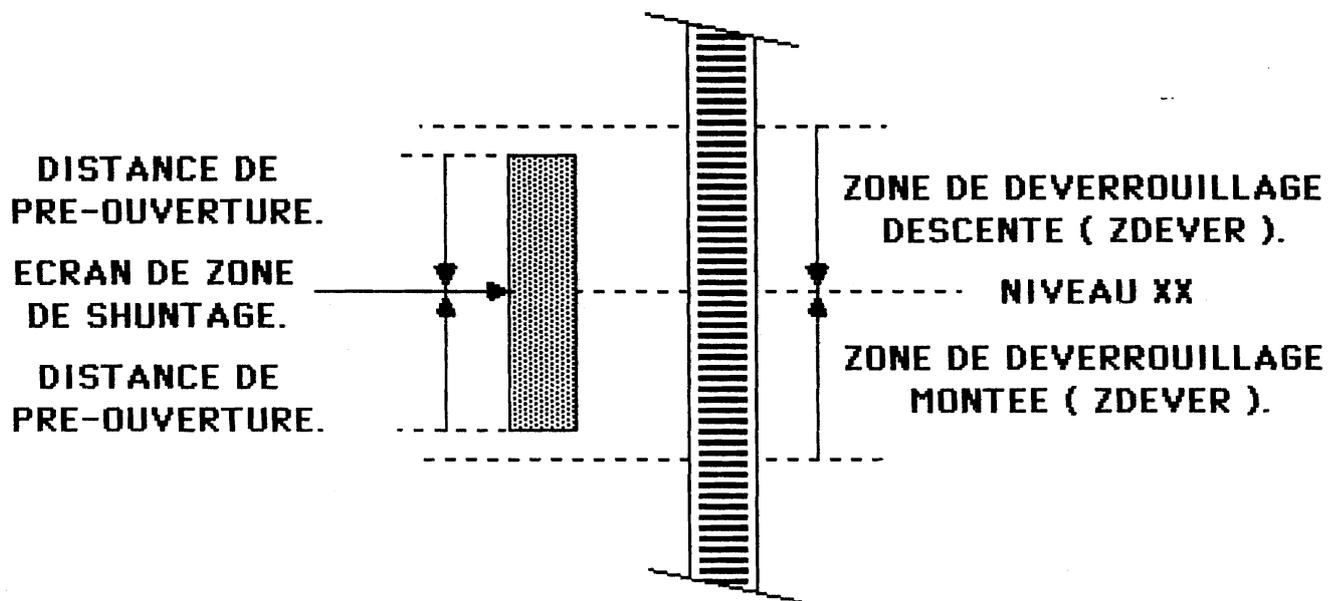
Si les écrans sont parfaitement centrés par rapport au niveau, la distance à laquelle débute l'ouverture est équivalente à la taille de cet écran divisée par 2.

## CAS OU LA A191 EST UTILISEE AVEC LE CAPTEUR 003 ET LA BANDE CRANTEE.

### ATTENTION !

Dans ce cas, le programme " B 191 " doit être utilisé.

Le capteur **003**, associé à la bande perforée, remplace le capteur **P202** associé aux écrans.



Parmi les paramètres nécessaires à l'utilisation de la bande et du capteur **003**, on aura pris soins de programmer particulièrement:

**ZDEVER:** ( Zone de **DEVER**rouillage ) Adresse **78**.

A cette adresse, on programme le nombre d'impulsions de comptage correspondant à la zone de déverrouillage pour Monter ou pour Descendre.

On rappelle qu'une impulsion de comptage correspond à environ **2** millimètres.

# LISTE DES CODES DE DEFAUTS EN A, B, H, HB 191+MLIFT.

## DEFAUTS VISUALISES SUR LE MLIFT.

La pile de défauts MLIFT se trouve aux adresses 20, 21, 22 et 23, petit switch vers le bas. A l'adresse 20 on trouve le dernier défaut et à l'adresse 23 le plus ancien enregistré.

**Avant de quitter le chantier, nous vous conseillons de mettre la pile de défaut à 00 pour mieux surveiller les pannes. Voir page 26.**

**Pour trouver une aide au dépannage se reporter au fascicule "AVANT D'APPELER LE SERVICE D'ASSISTANCE TECHNIQUE".**

- 10- INVERSION DU SENS DE ROTATION ( DETECTION PAR CAPTEUR )
- 22- INTEGRATEUR DE GLISSEMENT.
- 52- COUPURE DE LA CHAINE DE SECURITE
- 62- DEFAUT CAPTEUR 003.
- 81- COURANT MOYEN SUPERIEUR A LA PUISSANCE AUTORISEE.
- 82- VITESSE REELLE SUPERIEURE DE 20% A LA VITESSE NOMINALE YN PROGRAMMEE.
- 83- VITESSE D'INSPECTION SUPERIEURE A 0,63 M/S.
- 84- VITESSE D'ISONIVELAGE SUPERIEURE A 0,30 M/S.
- 85- TENSION DE RECUPERATION SUPERIEURE A 650 VOLT.  
( DEFAUT DU CIRCUIT DE FREINAGE ).
- 86- ABSENCE DE TENSION LORS DE LA COMMANDE DE MOUVEMENT.  
( FUSIBLE OU NON COLLAGE DES CONTACTEURS ).
- 87- NON DECOLLAGE DU CONTACTEUR LIGNE.
- 88- COMMANDE " MONTEE " ET " DESCENTE " SIMULTANNEE.
- 89- TEMPERATURE DU RADIATEUR TROP ELEVEE.
- 90- COURANT ONDULEUR SUPERIEUR AU COURANT MAX TRANSISTOR.
- 91- DEFAUT DU TRANSISTOR DU HAUT.
- 92- DEFAUT DU TRANSISTOR DU MILIEU.
- 93- DEFAUT DES TRANSISTORS DU HAUT ET DU MILIEU.
- 94- DEFAUT DU TRANSISTOR DU BAS.
- 95- DEFAUT DES TRANSISTORS DU HAUT ET DU BAS.
- 96- DEFAUT DES TRANSISTORS DU MILIEU ET DU BAS.
- 97- DEFAUT DES TRANSISTORS DU HAUT, DU MILIEU ET DU BAS.
- 98- PENTE (Pt) NON ADAPTEE à Yn.
- 99- DEFAUT D'ECRITURE DANS L'EEROM.

## DEFAUTS VISUALISES SUR LA B191.

La lettre située entre parenthèses précise le **type de Défaut**.

( **A** ) signifie que le défaut est définitif et qu'il faut couper puis remettre l'alimentation pour faire une réinitialisation ( **RESET** ).

( **B** ) signifie que le défaut est provisoire et donc que si la cause disparaît, la Manoeuvre retravaille normalement.

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

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

Le signe \* ( étoile ) signifie que le code du défaut n'est pas enregistré dans la pile de défauts. La pile de défauts B191 se trouve aux adresses **00, 01, 7E** et **7F**, petit switch vers le bas. A l'adresse **00** on trouve le **dernier défaut** et à l'adresse **7F** le **plus ancien** enregistré.

**Avant de quitter le chantier, nous vous conseillons de mettre la pile de défaut à 00 pour mieux surveiller les pannes. Voir page 26 .**

|      |  |         |
|------|--|---------|
| -01- | DEFAUT DE MASSE.   | ( B )   |
| -02- | TEMPO DE PETITE VITESSE.   | ( A )   |
| -03- | TEMPO DE REVISION.   | ( D )   |
| -04- | COUPURE DES SECURITES AVANT LE " 6 ".  | ( B )   |
| -05- | THERMIQUE DE VENTILATION (THY).  | ( B )   |
| -06- | ABSENCE REPETITIVE DU " 10 " AU RECALAGE.  | ( A )   |
| -08- | SUSPENSION DEPART (SUSD).  | ( B,* ) |
| -09- | SONDE THERMIQUE OU THERMOCONTACT DE SECURITE (STH).  | ( B )   |
| -10- | INVERSION DU SENS DE ROTATION (DETECTION PAR CAPTEUR).   | ( A )   |
| -11- | INTERPRETATION IMPOSSIBLE DU CAPTEUR OU FUSION<br>DU/DES FUSIBLES FU3, FU4.                    | ( A )   |
| -12- | UN DES CONTACTEURS NON DECOLLE A L'ARRIVEE.  | ( C )   |
| -13- | CONTACTEUR " GY " NON DECOLLE AU PASSAGE " PY ".   | ( C )   |
| -14- | CONTACTEUR " PY " NON COLLE LORS DE SA COMMANDE.   | ( C )   |
| -15- | CONTACTEUR " MQ " OU " DE " NON COLLE LORS DE LEUR<br>COMMANDE OU FUSION DU FUSIBLE FU9 (24R). | ( C )   |
| -16- | FIN DE COURSE HAUT POUR LA REVISION (FREY).  | ( B,* ) |
| -17- | MANQUE OU INVERSION DE PHASES (PH).  | ( B )   |
| -18- | RECALAGE IMPOSSIBLE PAR SUITE D'INFORMATIONS<br>ERRONEES DU CAPTEUR.                           | ( A )   |
| -19- | COUPURE DU " 8 " EN MARCHE.  | ( B )   |
| -21- | ABSENCE DU " 10 ".   | ( B )   |
| -22- | INTEGRATEUR DE GLISSEMENT.   | ( A )   |
| -23- | COUPURE DU " 6 " EN MARCHE OU VOIR SHUNT OY, CS<br>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 DECOLLE AU DEMARRAGE.   | ( C )   |
| -29- | CONTACTEUR " GY " NON COLLE LORS DE SA COMMANDE.   | ( C )   |
| -30- | CONTACTEUR " PY " COLLE LORS DE LA COMMANDE " GY ".  | ( C )   |

|      |   |         |
|------|---|---------|
| -31- | DEFAUT DE SURCHARGE (SU).   | ( B,* ) |
| -36- | LE NIVEAU DE PRINCIPAL EST SUPERIEUR AU NIVEAU LE PLUS HAUT.  | ( A )   |
| -37- | LA PROGRAMMATION DU NIVEAU SUPERIEUR EST PLUS GRANDE QUE 24 OU QUE 12 EN NIVEAUX SELECTIFS.                                   | ( A )   |
| -38- | NIVEAU DE RECALAGE, DE RAPPEL AUTOMATIQUE OU DE " MISE HORS SERVICE " PLUS ELEVÉE QUE LE NIVEAU SUPERIEUR.                    | ( 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'OPERATEURS DE PORTES ( SUPERIEUR A 2 ).   | ( A )   |
| -43- | FIN DE COURSE NECESSAIRE SUR OPERATEUR CABINE   | ( A )   |
| -44- | ABSENCE DU 10 (OPERATEUR NUMERO 1 OU 2).  | ( B )   |
| -46- | BLOCAGE PORTE EN OUVERTURE OPERATEUR NUMERO 1.  | ( C )   |
| -47- | BLOCAGE PORTE EN OUVERTURE OPERATEUR NUMERO 2.  | ( C )   |
| -48- | BLOCAGE PORTE EN FERMETURE OPERATEUR NUMERO 1.  | ( C )   |
| -49- | BLOCAGE PORTE EN FERMETURE OPERATEUR NUMERO 2.  | ( C )   |
| -50- | FONCTION " MISE HORS SERVICE " ENCLENCHEE (MHS).  | ( B,* ) |
| -51- | FONCTION " PRIORITE CABINE " EN COURS (PRIC).   | ( B,* ) |
| -52- | COUPURE DU " 10 " EN MARCHE.  | ( B )   |
| -53- | FONCTION " POMPIER " EN COURS (POM).  | ( B,* ) |
| -54- | FONCTION " NON STOP " OU " COMPLET " EN COURS (NS).   | ( B,* ) |
| -55- | NON DECOLLAGE DU CONTACTEUR " ISO ".  | ( A )   |
| -56- | NON COLLAGE DU CONTACTEUR " ISO "LORS DE SA COMMANDE.   | ( B )   |
| -57- | DEPASSEMENT DE LA " ZONE ISO " EN MOUVEMENT " ISO ".  | ( A )   |
| -58- | " POMPAGE ISO " SUPERIEURE A 6.   | ( B )   |
| -59- | MOUVEMENT D'ISO SUPERIEUR A LA TEMPO ISO.   | ( A )   |
| -60- | ALTITUDE MAXIMUM PROGRAMMÉE TROP ELEVÉE.  | ( A )   |
| -61- | ERREUR DE PROGRAMMATION DES NIVEAUX.  | ( A )   |
| -62- | DEFAUT CAPTEUR 003.   | ( A )   |
| -63- | CABINE SIMULTANEMENT PRESENTE EN HAUT ET EN BAS OU CAPTEUR 003 NON ALIMENTE.  | ( A )   |
| -64- | MANOEUVRES DE RAPPEL ET D'INSPECTION ENCLENCHEES SIMULTANEMENT.   | ( B )   |
| -65- | DEFAUT DEFINITIF DE REGULATION. ALLER LIRE LE CODE DU DEFAUT SUR LE MLIFT.  |         |
| -66- | DEFAUT PROVISOIRE DE REGULATION. ALLER LIRE LE CODE DU DEFAUT SUR LE MLIFT.   |         |
| -69- | DERIVE APRES COUPURE DU DISPOSITIF HORS-COURSE DE SECURITE.   | ( A )   |
| -70- | TAQUETS NON RETRACTES LORS DE LEUR COMMANDE.  | ( A )   |
| -71- | TAQUETS RELACHES EN MARCHE.   | ( B )   |
| -72- | TAQUETS NON RELACHES A L'ARRET.   | ( A )   |
| -73- | DEFAUT DE NIVEAU D'HUILE.   | ( A )   |
| -74- | NIVEAU D'HUILE MINIMUM.   | ( A )   |
| -75- | NON COLLAGE DU CONTACTEUR " ETOILE " 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 DECOLLAGE DU CONTACTEUR " ETOILE OU TRIANGLE ".   | ( C )   |
| -79- | TEMPERATURE DE L'HUILE TROP ELEVÉE.   | ( C )   |