

(7561)

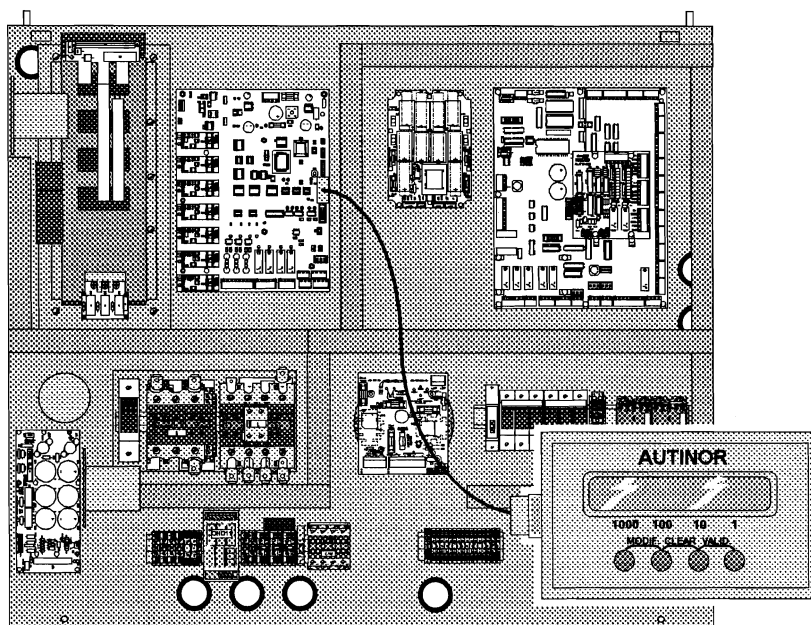
Nom du client:

N° Armoire :



AUTINOR

Manuel de chantier



Variation de fréquence VECTORIELLE + B32

MANUEL MB32-14. VEC. B4. P.A. CAB + PAL. TRI. DIR. SP

Programme VEC - V02 - 12/05/98
B-HB32 - V16A - 05/12/96

Edition n°1 du 25 novembre 1998



AVERTISSEMENTS

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

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

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

Société AUTINOR
Z.A. Les Marlières
59710 AVELIN
 [33] 03-20-62-56-00
 [33] 03-20-62-56-41

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

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

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

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

COMPATIBILITE ELECTROMAGNETIQUE

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

L'équipement Vectorielle B32 n'est qu'un composant de l'installation ; il n'est donc pas soumis à l'obligation du marquage  prévu par cette directive. Cependant, pour vous permettre de rédiger en toute tranquillité la **déclaration de conformité prévue par la directive**, et conformément aux règles professionnelles, tous les équipements AUTINOR sont livrés avec un ***engagement de conformité***.

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

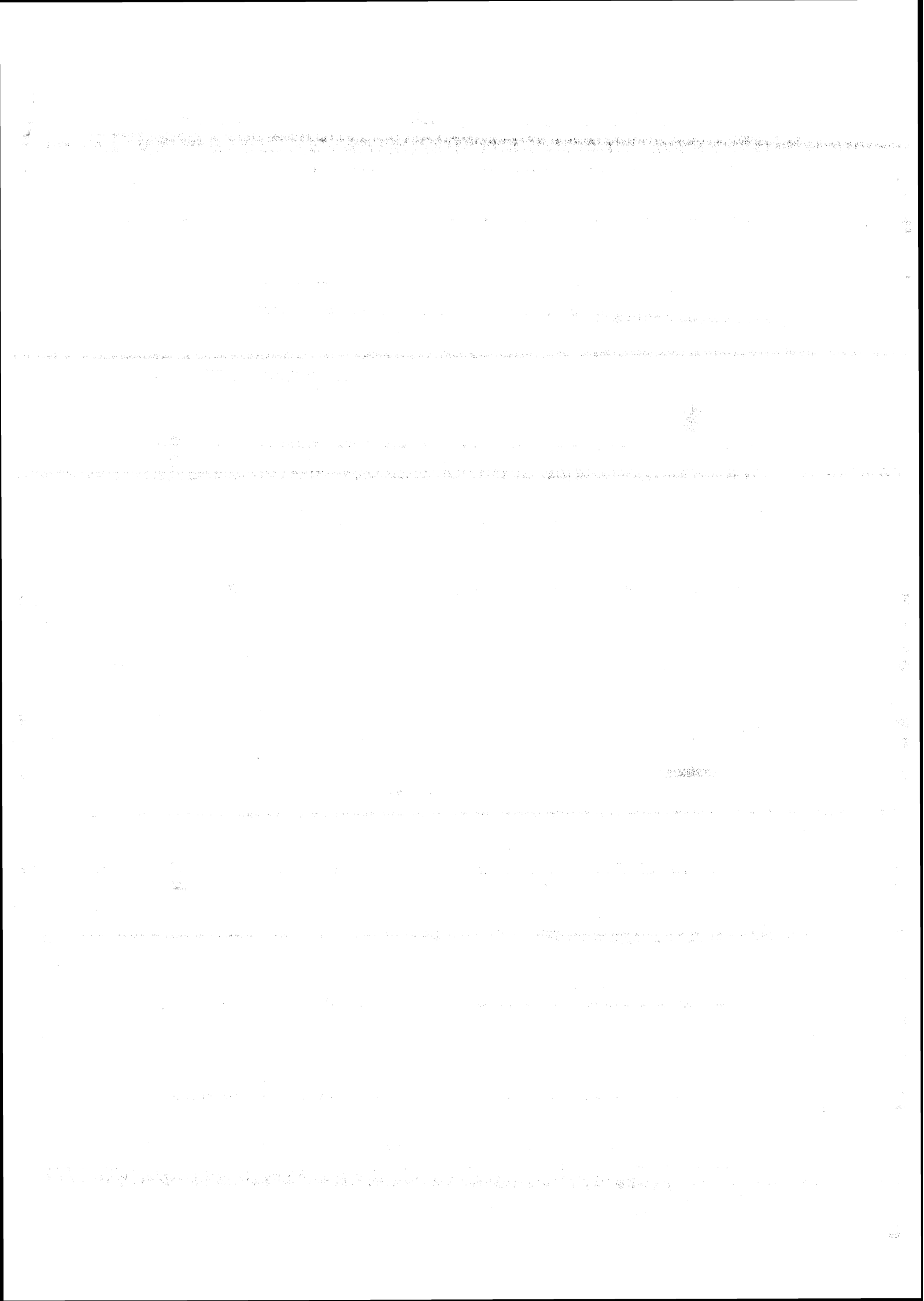
que si l'équipement Vectorielle B32 est installé en suivant intégralement les consignes données dans la présente documentation.

© Copyright 1998 AUTINOR Tous droits réservés.

14

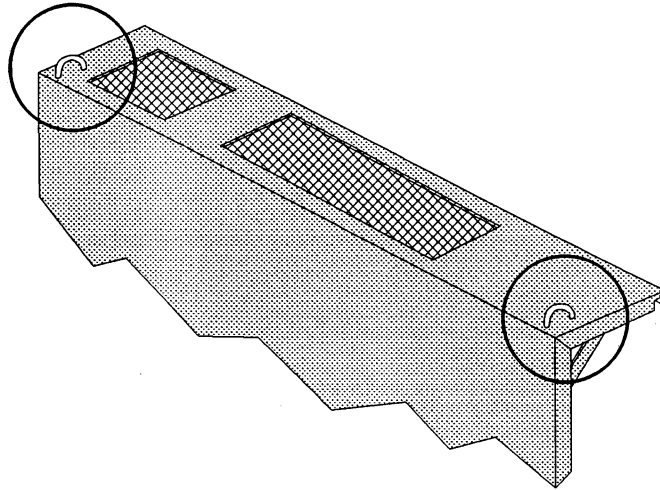
TABLE DES MATIERES

1) Fixation du coffret	7
2) Raccordement minimal pour les premiers déplacements	12
– Mise sous tension lors des premiers déplacements	14
3) Le dispositif de paramétrage/diagnostic du variateur de fréquence	17
4) Le dispositif de paramétrage/diagnostic de l'armoire de manoeuvre	21
5) Raccordement des sécurités	27
6) Raccordement des éléments en machinerie	28
7) Raccordement des éléments aux paliers	29
8) Raccordement des éléments en cabine	30
9) Opérateur de porte triphasé direct, un ou deux accès	31
10) Vérification des raccordements	32
11) Montage des supports de bande de comptage	33
12) Le relevé automatique des niveaux	34
13) Ce qu'il faut savoir avant de partir en GV	38
14) Réglage des paramètres en grande vitesse	42
– Réglage de la vitesse synchrone	42
– Réglage automatique de la précision d'arrêt en montée	42
– Réglage automatique de la précision d'arrêt en descente	42
– Réglage de la précision d'arrêt en approche direct	43
– Réglage automatique de la zone d'hystérésis	43
– Positionnement des aimants EM sur la bande de comptage	43
15) Les paramètres à ajuster sur le site	45
16) Tableau des paramètres	
– Les paramètres du contrôleur	46
– Les paramètres liés à la bande	49
– Les paramètres de la régulation	50
17) Tableau des entrées / sorties	
– Les entrées / sorties du contrôleur	52
– Les entrées / sorties de la régulation	54
18) Liste des codes de défauts	55
19) Localisation des borniers et rôle des fusibles	59
20) Schémas électriques	61
21) Additifs externes	65
– Signalisation	
– Hors standards	
– Evolution ultérieure	



1) INFORMATIONS NECESSAIRE A LA MANUTENTION DES EQUIPEMENTS AUTINOR ET FIXATION DE L'ARMOIRE (1/5)

- Poids de l'équipement : approximativement 60 Kg.
- Utilisation des anneaux de manutention :



• Conseils pour la manutention des équipements AUTINOR.

Quel que soit la nature de la charge, les opérations de manutention sont sources de risques (heurt, chute, écrasement,...). Chaque fois que cela est possible, préférez la manutention mécanique à la manutention manuelle. Lorsque le recours à la manutention manuelle est inévitable, respectez la réglementation qui la régit.

Au niveau européen, cette réglementation est constituée des textes transposant la Directive 90/269/CEE, Directive du Conseil du 19 Mai 1990 « concernant les prescriptions minimales de santé et de sécurité relatives à la manutention manuelle des charges comportant des risques, notamment dorsaux-lombaires, pour les travailleurs. »

En France, la réglementation de la manutention manuelle est constituée des textes suivants :

- Code du travail article R 231-72 (Décret n° 92-958 du 3 Septembre 1992 transposant en droit français la directive européenne 92/269/CEE)

« Lorsque le recours à la manutention manuelle est inévitable... un travailleur ne peut être admis à porter d'une façon habituelle des charges supérieures à 55 kilogrammes qu'à condition d'y avoir été reconnu apte par le médecin du travail, sans que ces charges puissent être supérieures à 105 kilogrammes. »

- Décret n° 95-826 du 30 Juin 1995, Titre 1^{er} - article 8 « fixant les prescriptions particulières de sécurité applicables aux travaux effectués sur les ascenseurs »
+ Circulaire de mise en oeuvre DRT 96/3 du 25 Mars 1996

« ... Les travaux comportant le port manuel d'une masse supérieure à 30 kilogrammes, ou comportant la pose ou la dépose manuelle d'éléments d'appareils d'une masse supérieure à 50 kilogrammes, ... doivent être effectués par au moins deux travailleurs ; »

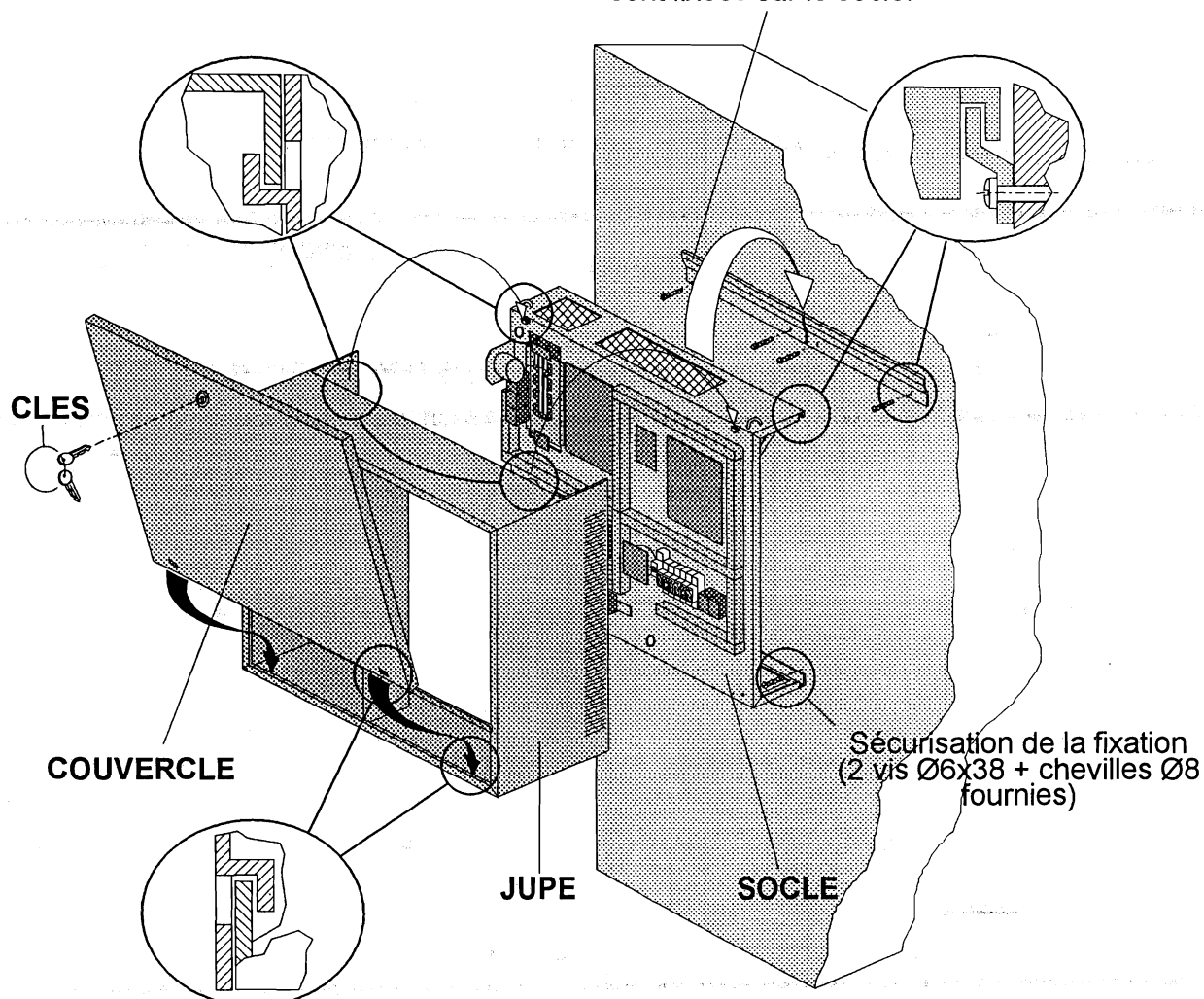
complétée par la norme française NF X 35-109 qui donne des recommandations plus précises qui prennent en compte les paramètres suivants : âge du travailleur, nature de la tâche (occasionnelle ou répétitive), charge unitaire, distance parcourue :

	Port de charge occasionnel	Port de charge répétitif
Homme 18 / 45 ans	30 kg	25 kg
Homme 45 / 60 ans	25 kg	20 kg

FIXATION DE L'ARMOIRE (2/5)

2 BARRES DE SOUTIEN.

(fixées par 4 vis Ø6x38 + chevilles Ø8 fournies).
Lors de la livraison, les barres de soutien
sont fixées sur le socle.



Dimensions de l'armoire : L = 930 mm, H = 860 mm, P = 430 mm

Degrés de protection des personnes vis à vis des chocs électriques : IP 20

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

6.3 Construction et équipement des locaux de machine

6.3.2 Dimensions

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

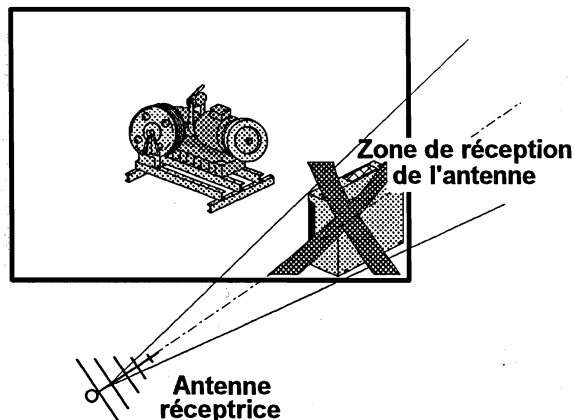
En particulier, les exigences suivantes doivent être satisfaites,

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

POSITION DE L'ARMOIRE ET SYNTHÈSE DES PRÉCAUTIONS EN MATIÈRE DE COMPATIBILITÉ ÉLECTROMAGNÉTIQUE (3/5)

Lorsque la machinerie supporte ou se situe à proximité d'une antenne de réception de Radio ou de Télévision, veillez à ne pas placer le coffret dans la zone de réception de l'antenne (figure 1).

MAUVAIS !



BON !

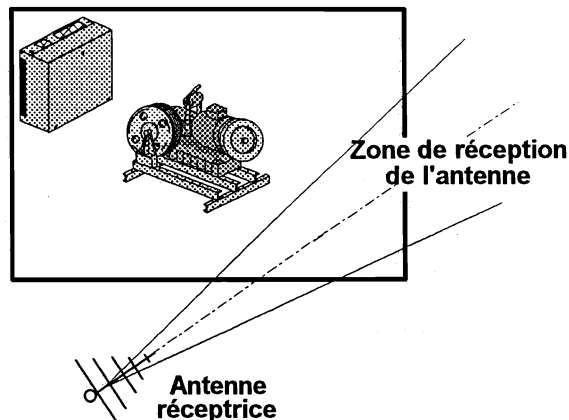
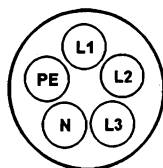


Figure 1 Emplacement du variateur de fréquence à l'extérieur de la zone de réception de l'antenne

Si vous ne pouvez trouver, pour le coffret de la Variation de Fréquence, un emplacement satisfaisant, **faites déplacer les antennes !** Si ce n'est pas possible, contactez **AUTINOR** qui envisagera, avec le propriétaire, des mesures à prendre, conformément à ce que prévoit la future *Norme famille de produit Ascenseurs, Escaliers mécaniques et Trottoirs roulants* :

PRECAUTIONS A PRENDRE.

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



2. La liaison Force de la Vectorielle **B32 - MOTEUR (11, 12, 13 + Terre)** doit passer dans un même câble multiconducteurs. 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.

SYNTHÈSE DES PRÉCAUTIONS EN MATIÈRE DE COMPATIBILITÉ ÉLECTROMAGNÉTIQUE (4/5)

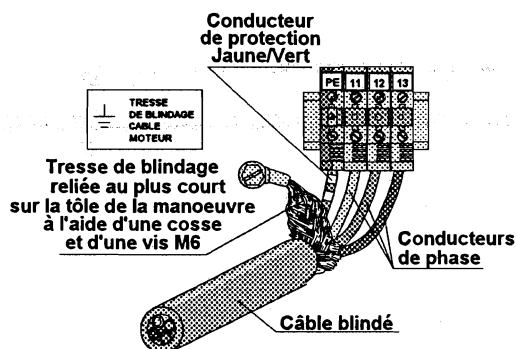
En aucun cas, la tresse de blindage ne remplace le conducteur de protection Jaune-Vert.

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.

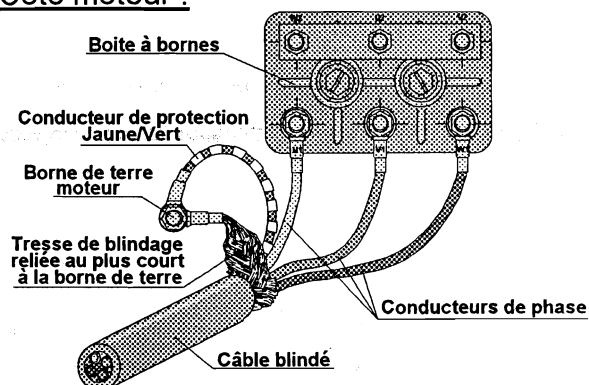
• Raccordement conventionnel :

Coté armoire :



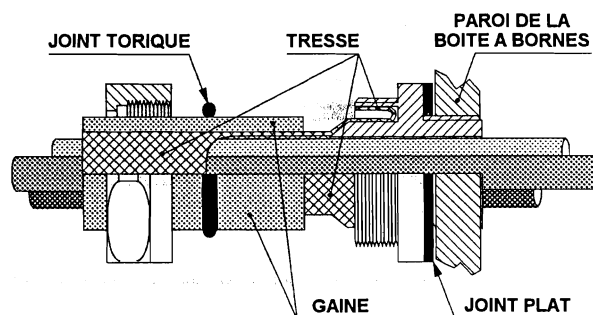
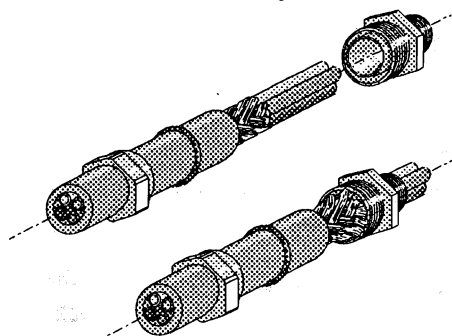
Remarque : Espacer au maximum le câble moteur du câble secteur à l'intérieur comme à l'extérieur de l'armoire.

Coté moteur :



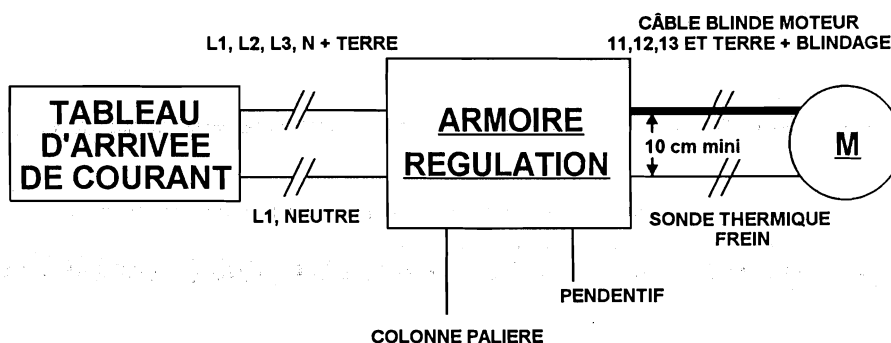
Remarque : Les conducteurs ne doivent être dégagés de la tresse de blindage qu'à l'intérieur de la boîte à bornes.

• Raccordement avec presse-étoupe :



3. Les autres liaisons de la Vectorielle B32 - MOTEUR, à savoir le frein (+FR et -FR), la sonde thermique (0V, STH) peuvent passer ensemble mais éloignées d'au moins **10 cm** du câble d'alimentation force.

EXEMPLE D'IMPLANTATION :



Bien évidemment, on vérifiera que l'arrivée au tableau d'arrivée de courant ne passe pas près de la liaison Vectorielle B32 - MOTEUR.

UTILISATION DES DISJONCTEURS DIFFÉRENTIELS AVEC DES VARIATEURS DE FRÉQUENCE AUTINOR (5/5)

Tout d'abord, il convient de rappeler que :

- la Directive Basse tension indique explicitement que les installations électriques des ascenseurs sont exclues de son champ d'application, et que donc la norme relative aux installations électriques (norme NF C 15-100 en France), ne s'applique que jusqu'aux bornes d'entrée de l'interrupteur principal de l'installation d'ascenseur (cf EN 81 § 13.1.1.2) ;
- néanmoins, la sécurité des personnes doit évidemment être assurée et que, pour ce faire, on s'appuie, autant que possible sur les prescriptions de norme C 15-100 compte tenu des impératifs propres aux ascenseurs.

La norme C 15-100 § 532.2.1.3 indique que :

« Les dispositifs de protection à courant différentiel-résiduel doivent être choisis et les circuits électriques divisés de telle manière que tout courant de fuite à la terre susceptible de circuler durant le fonctionnement normal des appareils ne puisse provoquer la coupure intempestive du dispositif. »

Les variateurs de fréquence AUTINOR ont un courant de fuite normal d'environ 60 mA à l'arrêt ou à vide et d'environ 300 mA en charge. Il est donc recommandé d'alimenter le moteur par un disjoncteur différentiel de courant différentiel assigné (= « sensibilité ») $I_{\Delta n} = 500$ mA.

Par ailleurs, la norme C 15-100 indique que dans le cas d'installations électriques câblées conformément au schéma TT (installations alimentées par le réseau électrique public), la protection des personnes contre les contacts indirects par disjoncteurs à courant différentiel résiduel implique le respect d'une relation qui lie le courant différentiel assigné $I_{\Delta n}$ du disjoncteur à la tension limite conventionnelle de contact U_L et à la résistance de la prise de terre :

$$I_{\Delta n} * R_A \leq U_L \text{ (NF C 15-100 § 532.2.4.2)}$$

La protection des personnes peut donc être assurée par un disjoncteur différentiel de sensibilité égale à 500 mA, à condition que la résistance de la prise de terre du bâtiment soit au plus égale à 100Ω dans le cas d'une installation d'ascenseur, pour laquelle la tension limite conventionnelle de contact U_L est de 50 V. Il appartient au propriétaire de fournir à son électricien la valeur de la résistance de cette prise de terre, de façon que cet électricien puisse s'assurer que la sensibilité du différentiel assure une protection correcte des personnes contre les contacts indirects.

Si la résistance de la prise de terre est supérieure à 100Ω , l'électricien pourrait utiliser un disjoncteur différentiel de type S ayant un courant différentiel assigné de 300 mA, qui permettra d'assurer la protection des personnes contre les contacts indirects pour une résistance de prise de terre pouvant s'élever jusqu'à 167Ω . Il conviendra néanmoins de s'assurer, dans ce cas, que le déplacement à pleine charge de l'ascenseur ne provoque pas de déclenchement intempestif du disjoncteur.

A titre indicatif : Il est possible d'obtenir une résistance de prise de terre de l'ordre de 25Ω avec un piquet de terre de 2 m de long enfoncé dans un sol de type argileux (résistivité moyenne $50 \Omega.m$) :

$$R_A = \frac{\rho}{L} = \frac{50}{2} = 25 \Omega$$

Il est donc vraisemblable que la résistance de la prise de terre du bâtiment est suffisamment faible pour permettre l'utilisation d'un disjoncteur différentiel de 500 mA.

2) RACCORDEMENT MINIMAL POUR LES PREMIERS DEPLACEMENTS (1/5)

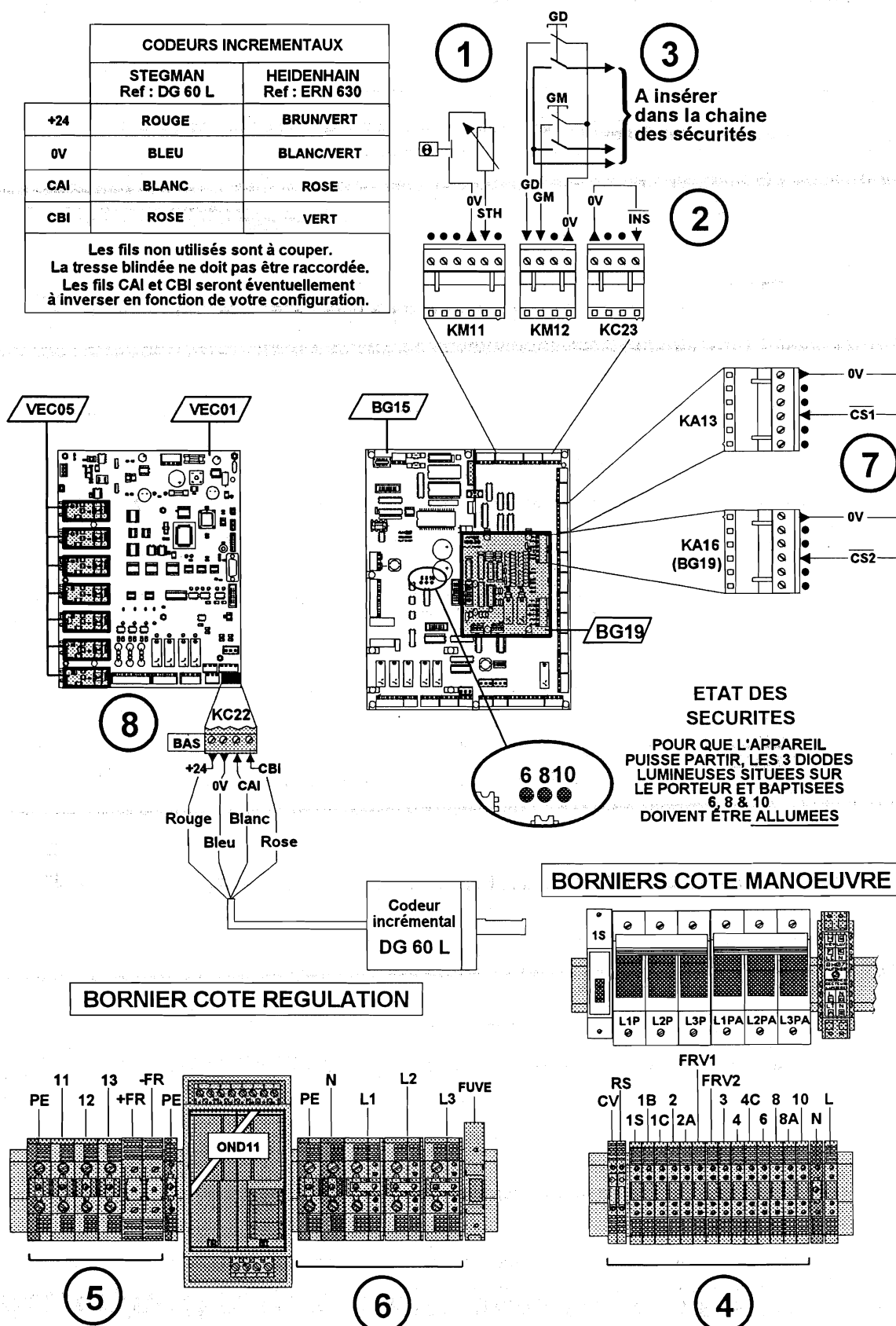


Figure 2 Raccordement minimal pour les premiers déplacements - Traction à bande + Vectorielle

RACCORDEMENT MINIMAL POUR LES PREMIERS DEPLACEMENTS (2/5)

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

REALISEZ LES CONNEXIONS SUIVANTES :

(voir figure 2 page 12 où réaliser ces connexions)

- ① La sonde thermique et/ou le thermocontact de sécurité du moteur de traction entre les bornes **STH** et **0V** du connecteur **KM11**.
- ② Pontez temporairement les bornes **0V** et **INS** du connecteur **KC23**.
- ③ Les boutons poussoir « montée » et « descente » de la boîte d'inspection sur le toit de cabine aux bornes **GM**, **GD** et **0V** du connecteur **KM12**, ainsi que les contacts dans la chaîne des sécurités.
- ④ Les circuits de sécurité **1S**, **6**, **8** et **10** sur le **bornier électromécanique**.
- ⑤ Le moteur de traction à **11**, **12**, **13** sur le bornier électromécanique et la **TERRE** sur **la barre collectrice de terre**, ainsi que l'alimentation du frein **+FR** & **-FR**.
- ⑥ L'alimentation par le réseau électrique à **L1**, **L2**, **L3** ainsi que le **NEUTRE** s'il est disponible et la **TERRE** sur **la barre collectrice de terre**.



**ATTENTION ! NE PAS RACCORDER L'ARRIVEE FORCE L1, L2, L3 SUR 11, 12, 13
SOUS PEINE DE DETRUIRE LES TRANSISTORS DE SORTIE.**

**RACCORDER LES POINTS ①, ⑤, ⑥ EN SUIVANT LES RECOMMANDATIONS
DE COMPATIBILITE ELECTROMAGNETIQUE DE LA PAGE 10.**

- ⑦ Pontez temporairement **CS1** et **0V** sur **KA13** et éventuellement **CS2** et **0V** du connecteur **KA16** de la carte **BG19** (dans le cas de 2 opérateurs de portes automatiques).
- ⑧ Raccordez les quatre fils du **codeur incrémental** sur le connecteur **KC22(Bas)** de la carte **VEC01**.

MISE SOUS TENSION LORS DES PREMIERS DEPLACEMENTS (3/5)

Mettez sous tension :

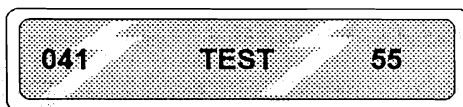
- Les LEDs visualisant les transistors sont allumées en vert.

COUPEZ LA CHAÎNE DES SECURITES !

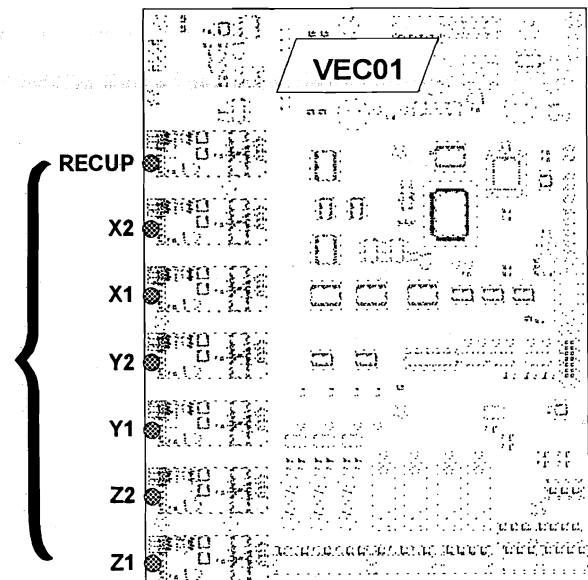
Pour utiliser le module de paramétrage/diagnostic, reportez vous page 17.

Contrôle de la commande des transistors :

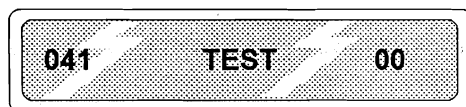
1) A l'adresse 041, écrivez 55



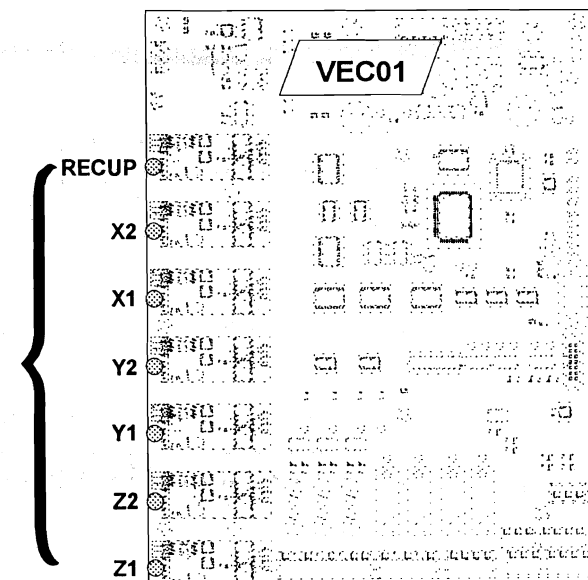
LES LEDS DEVIENNENT ROUGE.



2) A l'adresse 041, écrivez 00



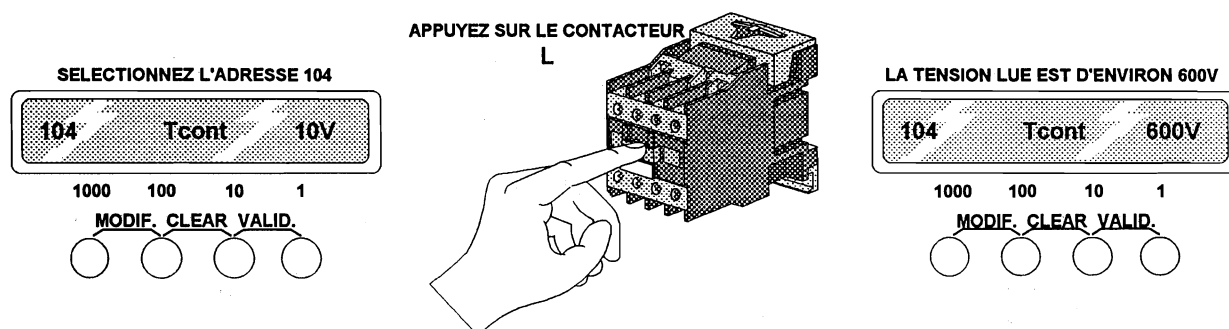
LES LEDS REDEVIENNENT VERTE.



MISE SOUS TENSION LORS DES PREMIERS DEPLACEMENTS (4/5)

Contrôle de la tension des condensateurs :

COUPEZ LA CHAÎNE DES SECURITES !



Contrôle des capteurs de courant VEC02M :

- Vérifiez aux adresses **12A**, **12C**, and **12E** que les valeurs se situent entre **500** and **524**. Si ces dernières ne semblent pas cohérentes, contrôlez le raccordement du connecteur **K8** de la carte **VEC01**.

Contrôle du raccordement du codeur incrémental :

- Vérifiez à l'adresse **116**, grâce au module de paramétrage/diagnostic (voir page 19) que le nombre d'impulsion **augmente** lorsque le rotor tourne dans le sens correspondant à la **montée** et **diminue** lorsque le rotor tourne dans le sens correspondant à la **descente**. Manoeuvrez le rotor **lentement** à la main.

Si les impulsions évoluent dans le mauvais sens, **inversez** les fils **CAI** et **CBI** situés sur le connecteur **KC22(bas)** de la carte **VEC01**.

Contrôlez la cohérence des paramètres (voir page 38) :

RETABLIR LA CHAÎNE DES SECURITES !

Essayez de faire un mouvement en **Montée** puis en **Descente**,
et vérifiez que l'appareil démarre dans le sens souhaité.

Défauts éventuels :

Il se peut que le système vous indique le ou les codes de défaut suivant :

- **17** : **Manque** ou **inversion** de phases sur l'armoire.
- **102** : **Ecart** entre la **consigne** et la **vitesse réelle** de plus de **15%** en **PV**.
- **100** : **Surintensité** du moteur :.
 - ♦ **Inversez** deux phases du moteur.
 - ♦ Vérifiez que votre codeur est bien **raccordé**.
- **62** : **Défaut** capteur **O03**

MISE SOUS TENSION LORS DES PREMIERS DEPLACEMENTS (5/5)

3) LE DISPOSITIF DE PARAMETRAGE / DIAGNOSTIC DU VARIATEUR DE FREQUENCE

Ce chapitre contient les informations qui vous permettront d'adapter le fonctionnement de la variation de fréquence VECTORIELLE aux conditions spécifiques de l'ascenseur sur lequel elle est installée.

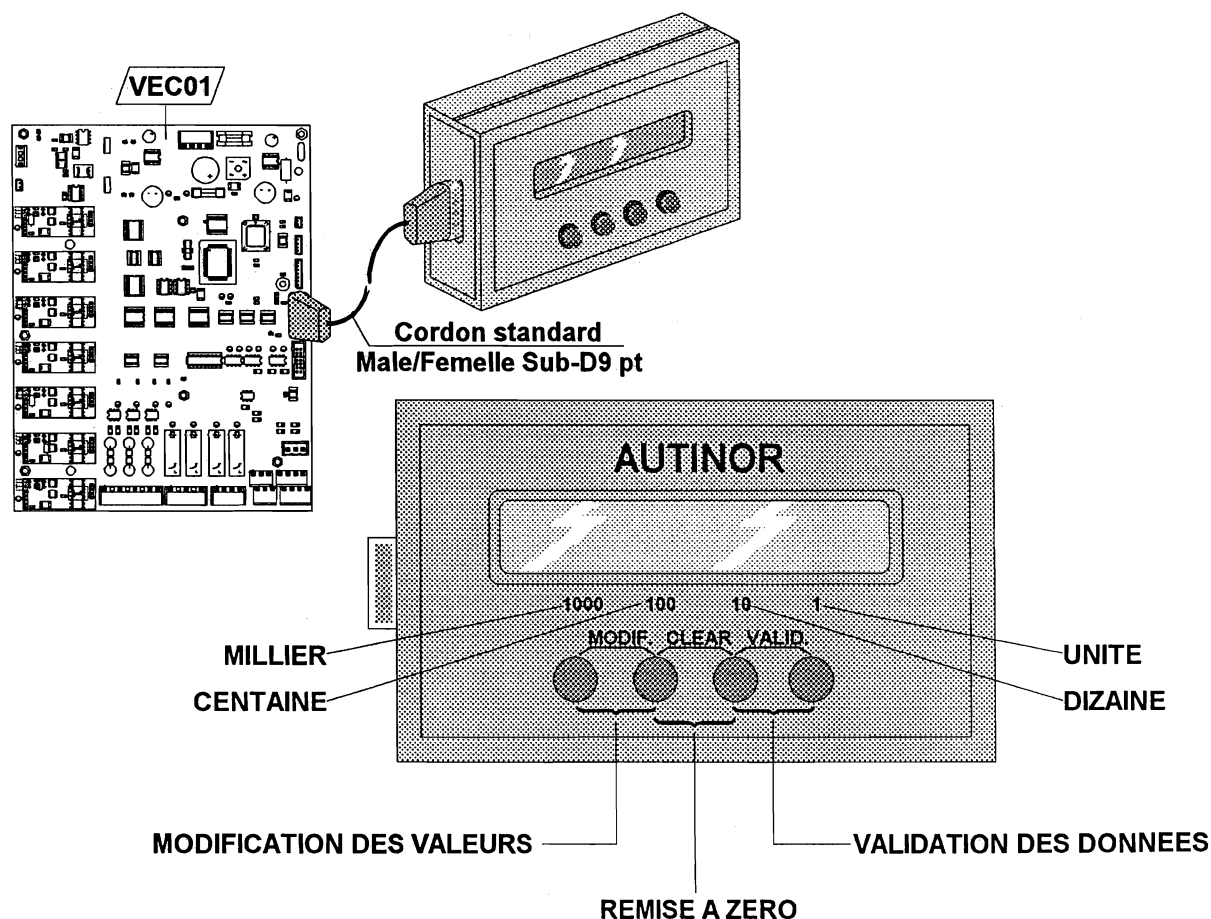
Cette adaptation est contrôlée par des **paramètres**, que vous pouvez modifier en fonction de vos besoins par l'intermédiaire du module de paramétrage/diagnostic décrit plus bas au paragraphe *L'accès aux paramètres*.

Les paramètres sont mémorisés dans une mémoire de type particulier appelée **EEPROM**¹ (ou E2PROM) qui **conserve les informations même lorsque l'équipement est mis hors tension**.

Chaque paramètre est repéré par un **nom abrégé** et une **adresse** qui correspond à la position à laquelle il est mémorisé dans la mémoire EEPROM.

L'accès aux paramètres

Comme indiqué plus haut, vous pouvez visualiser et modifier les paramètres par l'intermédiaire du module de paramétrage/diagnostic ; ce dernier, est constitué d'un boîtier comportant un afficheur à cristaux liquides de 16 caractères et de quatre boutons poussoirs, il est raccordé sur la carte **VEC01** par l'intermédiaire d'un cordon standard Male/Femelle Sub-D 9 pt.

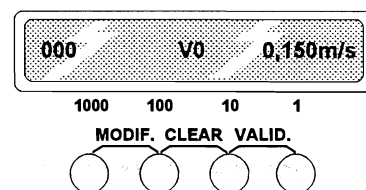
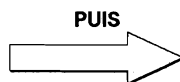
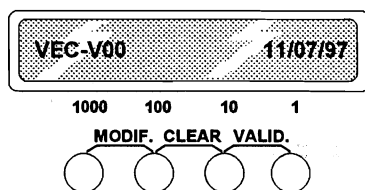


¹ EEPROM est l'abréviation de *Electrically Erasable Programmable Read Only Memory* qui signifie *Mémoire programmable à lecture seule, effaçable électriquement*.

POUR ACCEDER AUX PARAMETRES ET AUX INFORMATIONS ENTREES-SORTIES

1

Mettez l'équipement sous tension, le module affiche :



Chaque impulsion sur le bouton **1** augmente de **1** la valeur visualisée.

Chaque impulsion sur le bouton **10** augmente de **10** la valeur visualisée.

Chaque impulsion sur le bouton **100** augmente de **100** la valeur visualisée.

Choix de la langue

2

Le module de paramétrage/Diagnostic est préréglé dans la langue du pays de destination de l'équipement.

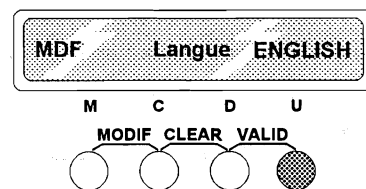
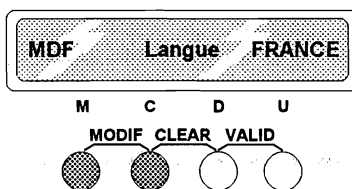
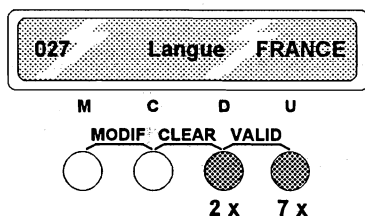
Quatre possibilités vous sont offertes pour dialoguer dans votre langue, elles apparaissent à l'adresse **027** sous cette forme :

FRANCE, ENGLISH, DEUTSCH, ESPAGNOL.

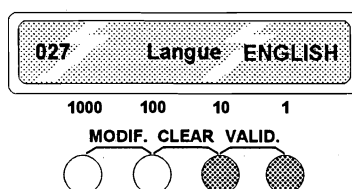
Appuyez 2 fois sur le bouton **10**, puis 7 fois sur le bouton **1**.

Appuyez sur les boutons **MODIF.** simultanément

Appuyez sur le bouton **1** et choisissez la langue désirée.



Mémorez la langue désirée dans le module en appuyant sur les boutons **VALID** simultanément

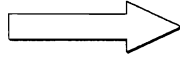
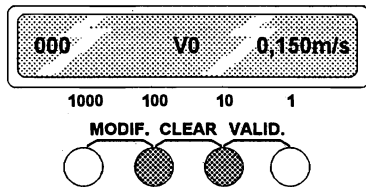


Le langage utilisé dans notre exemple par le module sera l'anglais

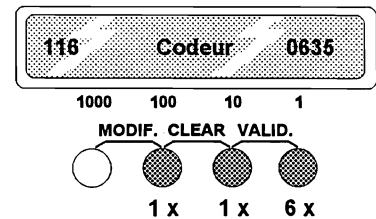
Autre exemple :

Visualisation des impulsions du codeur incrémental (Voir page 15).

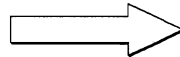
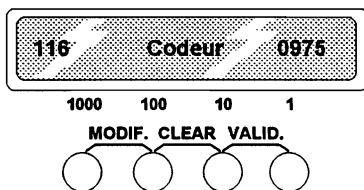
Remettez l'affichage à l'adresse 000 en appuyant simultanément sur les boutons **CLEAR**



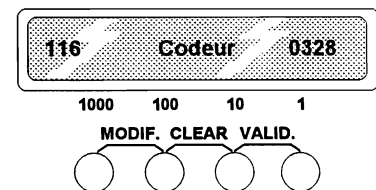
Affichez l'adresse 116 à l'aide des boutons 100, 10 et 1



La valeur affichée à l'adresse 116 augmente lorsque le rotor tourne dans le sens correspondant à la montée

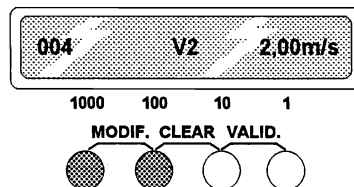


La valeur affichée à l'adresse 116 diminue lorsque le rotor tourne dans le sens correspondant à la descente



RAPPEL D'UNE ADRESSE

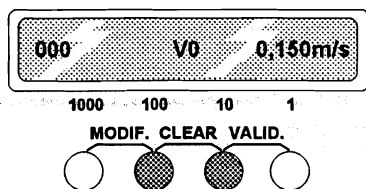
- ③ Lorsqu'en cours de modification vous avez oublié l'adresse et la valeur précédemment visualisée, le module de Paramétrage/Diagnostic de la variation de fréquence VECTORIELLE met à votre disposition un moyen pour retrouver cette adresse : il suffit d'appuyer sur les touches **MODIF**.



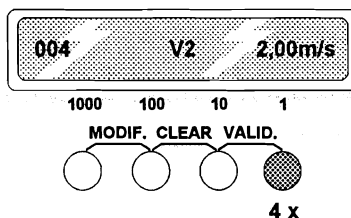
MODIFICATION DES PARAMETRES

- ④ Après avoir sélectionné la langue souhaitée (voir page précédente) vous pouvez accéder aux paramètres et si vous le désirez les modifier.

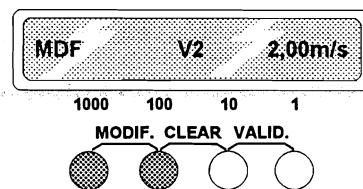
Remettez l'affichage à l'adresse 000 en appuyant simultanément sur les boutons **CLEAR**



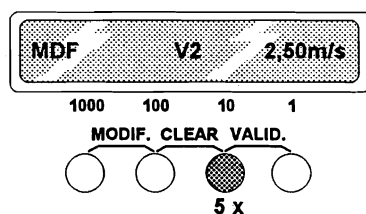
Vous désirez modifier la vitesse V2, affichez l'adresse 04 à l'aide du bouton 1



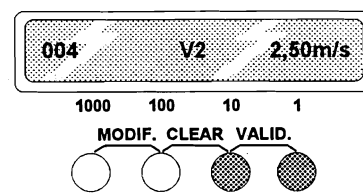
Appuyez sur les boutons **MODIF** simultanément



Appuyez 5 fois sur le bouton 10 pour obtenir la vitesse souhaitée.



Mémo-risez la nouvelle vitesse dans le module en appuyant sur les boutons **VALID** simultanément



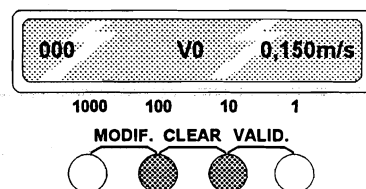
EN MODE BATONNETS

- ⑤ Vous pouvez accéder aux options grâce aux bâtonnets et si vous le désirez les modifier.

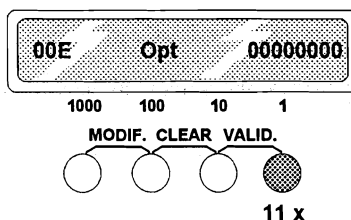
Bât0 : Intégrateur, **Bât3** : MLI, **Bât5** : Approche direct,

Bât6 : Défaut température 65°, **Bât7** : Mlift 220V

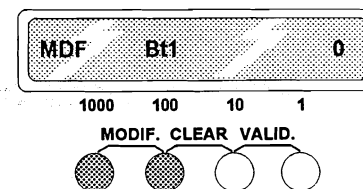
Remettez l'affichage à l'adresse 000 en appuyant simultanément sur les boutons **CLEAR**



Affichez l'adresse 00E à l'aide du bouton 1

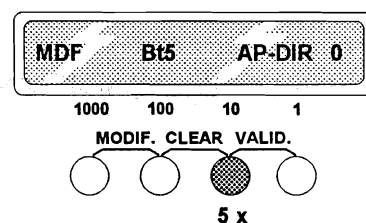


Appuyez sur les boutons **MODIF** simultanément

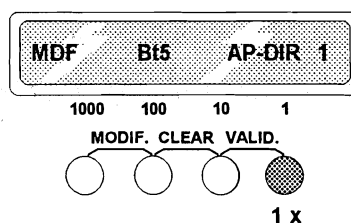


Appuyez sur le bouton 10 pour obtenir le bâtonnet souhaité.

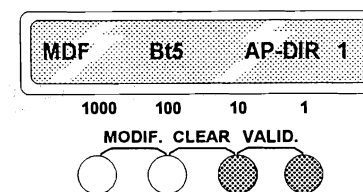
Par exemple : l'approche direct.



Appuyez sur le bouton 1 pour activer le bâtonnet 5.



Mémo-risez la nouvelle donnée dans le module en appuyant sur les boutons **VALID** simultanément.



4) LE DISPOSITIF DE PARAMETRAGE / DIAGNOSTIC DE L'ARMOIRE DE MANOEUVRE

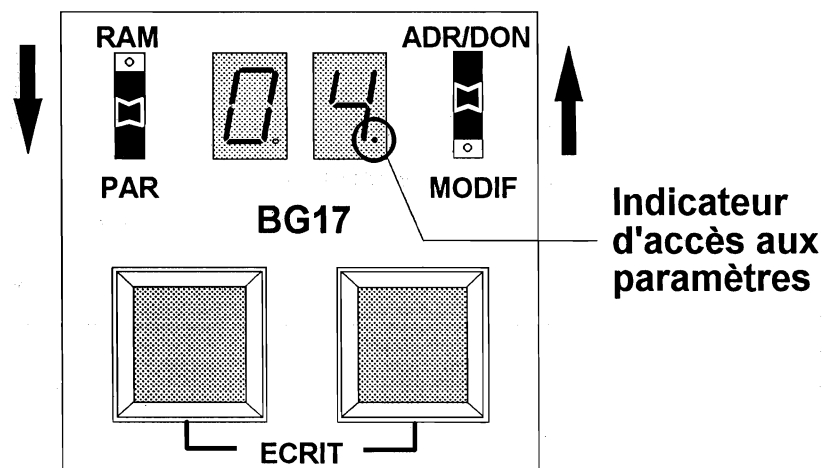


Figure 3 Position des interrupteurs à glissière pour accéder aux paramètres

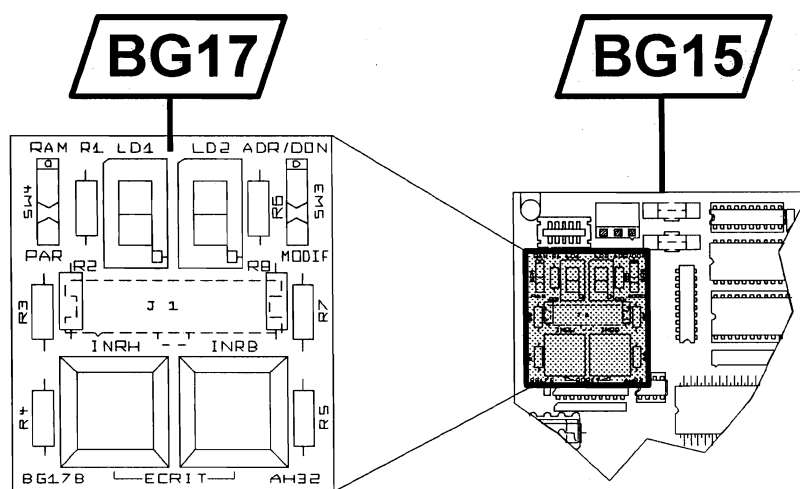


Figure 4 Positionnement de l'outil de communication

LES PARAMETRES ET LEURS MYSTERES

Ce chapitre contient les informations qui vous permettront d'adapter le fonctionnement de l'équipement B32 aux conditions spécifiques de l'ascenseur sur lequel il est installé.

Cette adaptation est contrôlée par des paramètres, que vous pouvez modifier en fonction de vos besoins par l'intermédiaire d'un dispositif de paramétrage/diagnostic² amovible décrit plus bas au paragraphe *L'accès aux paramètres*.

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

L'accès aux paramètres

Comme indiqué plus haut, vous pouvez visualiser et modifier les paramètres par l'intermédiaire du dispositif de paramétrage/diagnostic ; ce dernier est constitué de la carte électronique BG17 qui s'enfiche sur la **BG15**, (figure 4, page 21).

La carte BG17 comporte 2 afficheurs à 7 segments, 2 boutons poussoirs et 2 interrupteurs à glissière (figure 3, page 21).

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

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

2 Note aux habitués des documentations précédentes :

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

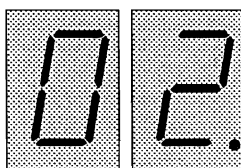
MODES D’AFFICHAGE

En fonction des informations à afficher, l'équipement B32 utilise le mode de représentation le plus approprié à la nature de l'information.

Mode Chiffres

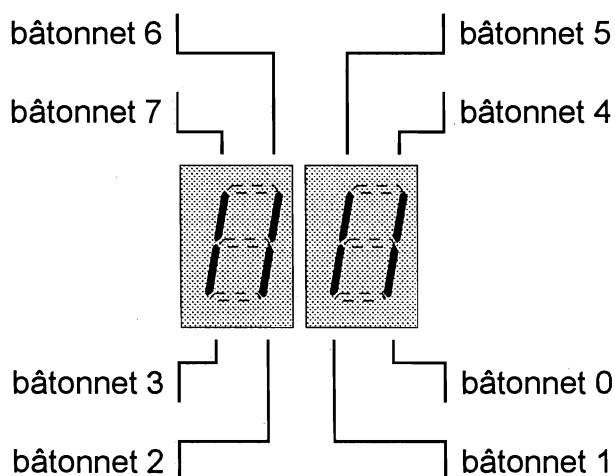
Le mode « **chiffre** » est pratique lorsqu'on a des temporisations ou le nombre de niveaux ou le nombre de porte, par exemple ... , à lire et à programmer.

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



Mode Bâtonnets

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



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

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

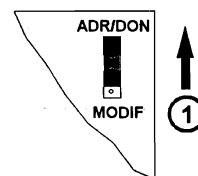
Le mode bâtonnet est également pratique pour visualiser l'état des entrées et des sorties :

Exemple : Si on souhaite vérifier que l'entrée **C0** (envoi cabine au niveau 0) est bien vue de l'équipement B32, on s'intéressera au bâtonnet **0** de l'adresse **00**.

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

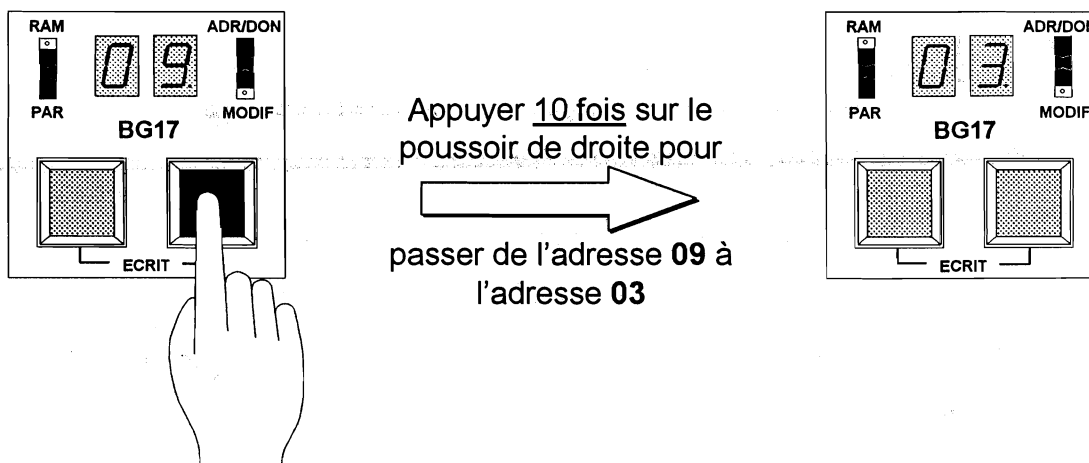
Sélection de l'adresse / visualisation des Entrées-Sorties et des Paramètres

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

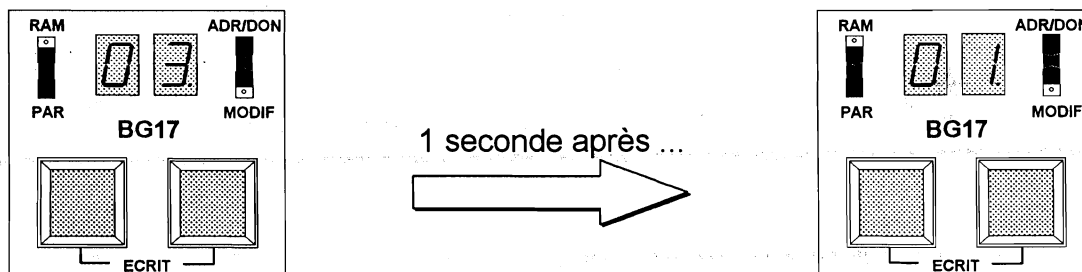


- 2 Affichez l'adresse souhaitée (exemple : 03) sur les 2 digits en appuyant sur le bouton poussoir situé en dessous de l'afficheur.

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



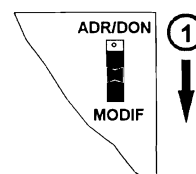
1 seconde après le relâchement des boutons poussoirs, apparaît de façon permanente le contenu de l'adresse précédemment sélectionnée



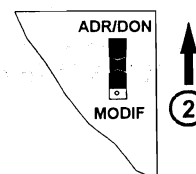
Rappel de l'adresse «courante»

Lorsque vous avez oublié l'adresse de la valeur visualisée, l'outil de diagnostic de l'équipement B32 met à votre disposition un moyen pour retrouver cette adresse sans la modifier :

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

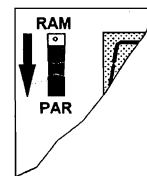


- 2 Revenez en position «ADR/DON», vous visualisez alors l'adresse courante durant 1 seconde puis son contenu de façon permanente.



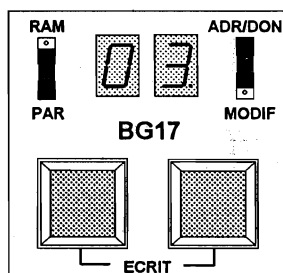
MODIFICATION DES PARAMETRES

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

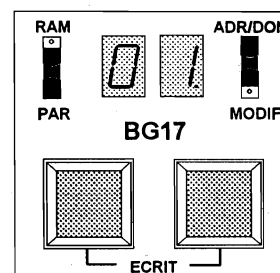
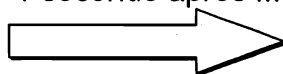


A) En mode « chiffres »

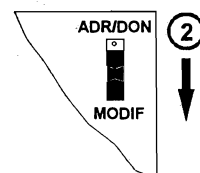
- ❶ Sélectionner l'adresse du paramètre comme expliqué à la page précédente (exemple : 03)



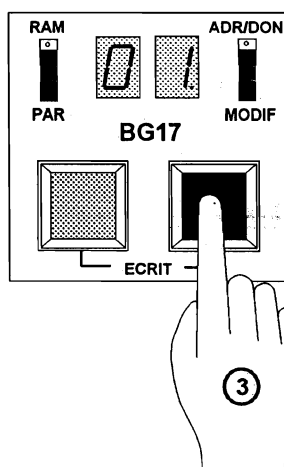
1 seconde après ...



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

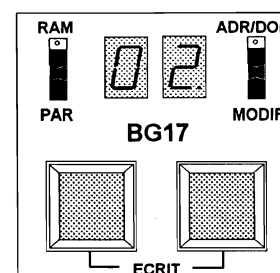
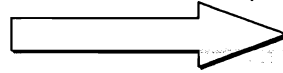


- ❸ Utilisez les boutons poussoirs pour afficher la nouvelle valeur désirée (exemple : 02)

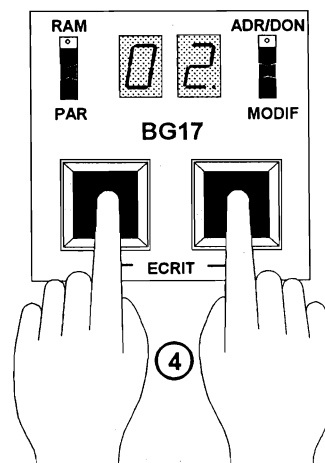


Appuyer 1 fois sur le poussoir de droite pour

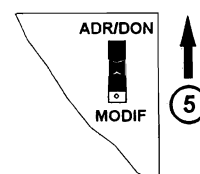
passer de la valeur 01 à la valeur 02



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



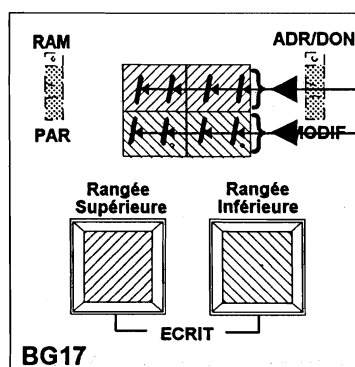
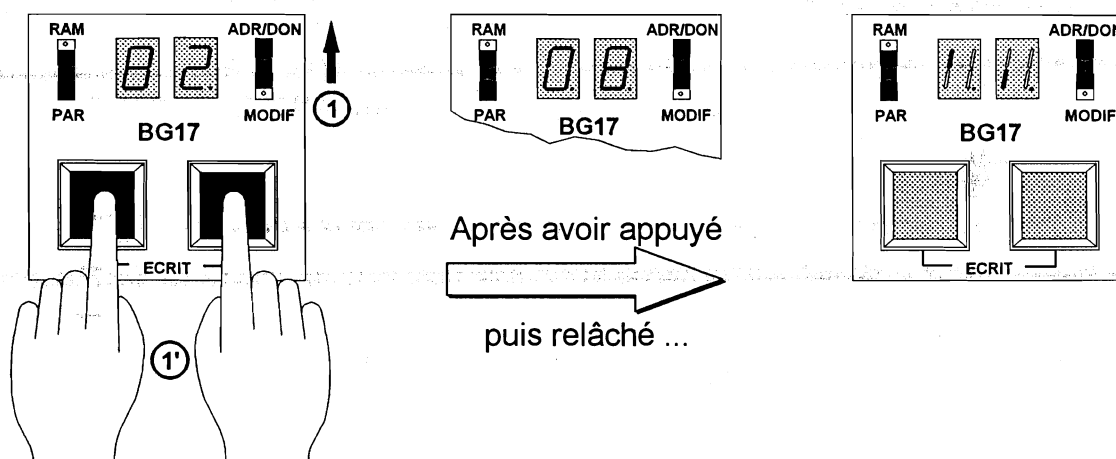
- ❺ Rebasculez l'interrupteur «ADR/DON-MODIF» en position «ADR/DON». L'adresse 03 apparaît suivi de sa valeur 02 de façon permanente



B) En mode « bâtonnets »

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

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

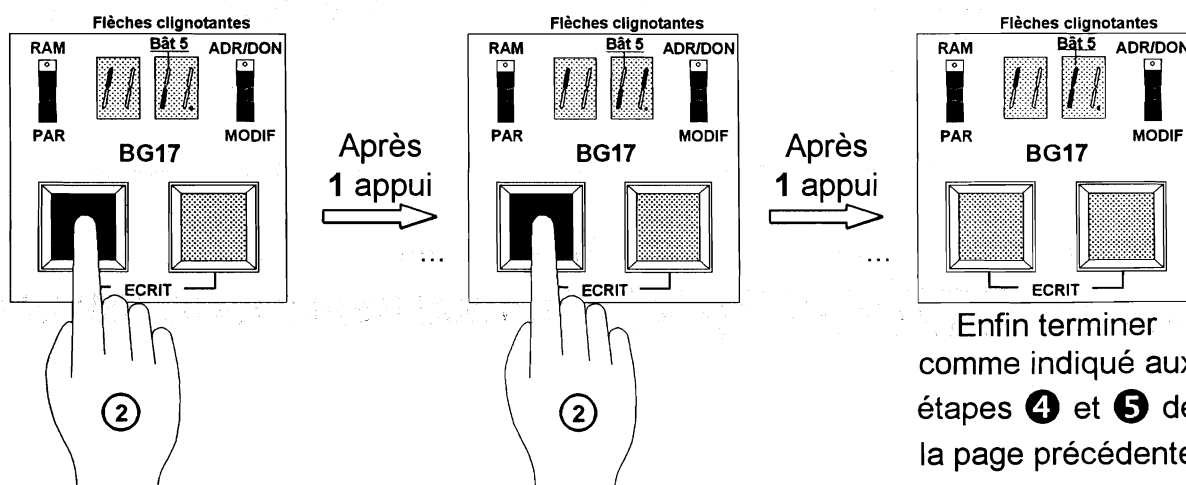
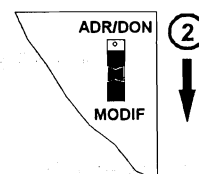


- le poussoir de gauche agit sur les bâtonnets de la **RANGÉE SUPERIEURE** (bâtonnets de 4 à 7),
- le poussoir de droite agit sur les bâtonnets de la **RANGÉE INFERIEURE** (bâtonnets de 0 à 3).

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

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

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

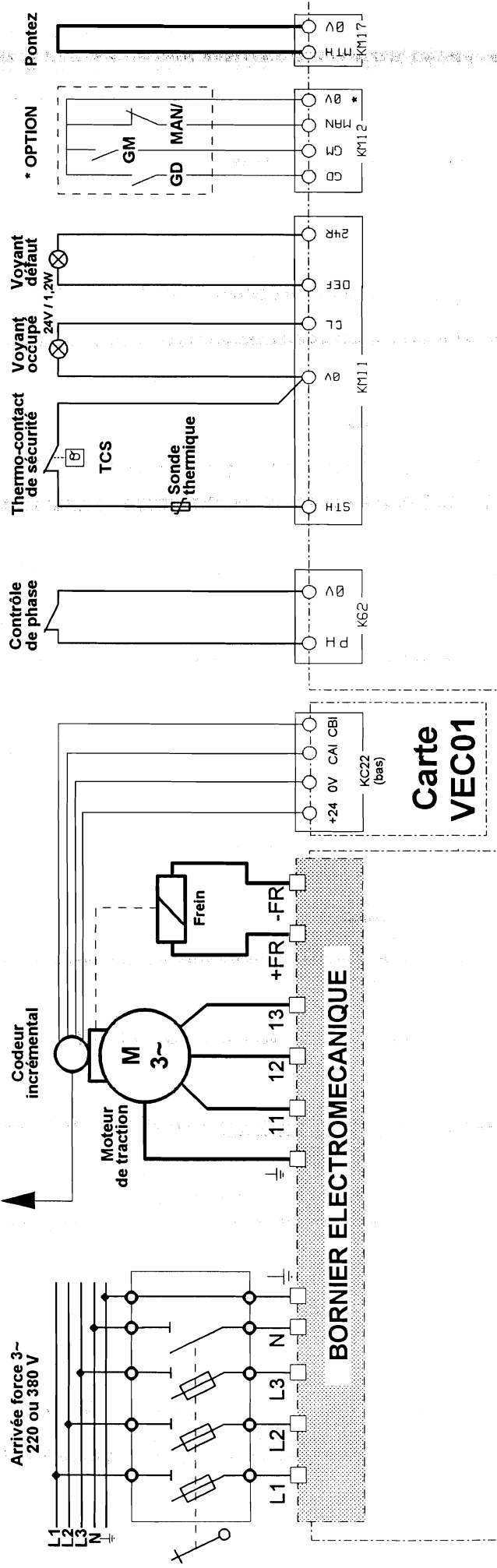
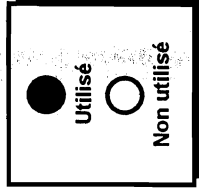


[illegible]

6) RACCORDEMENTS DES ELEMENTS EN MACHINERIE

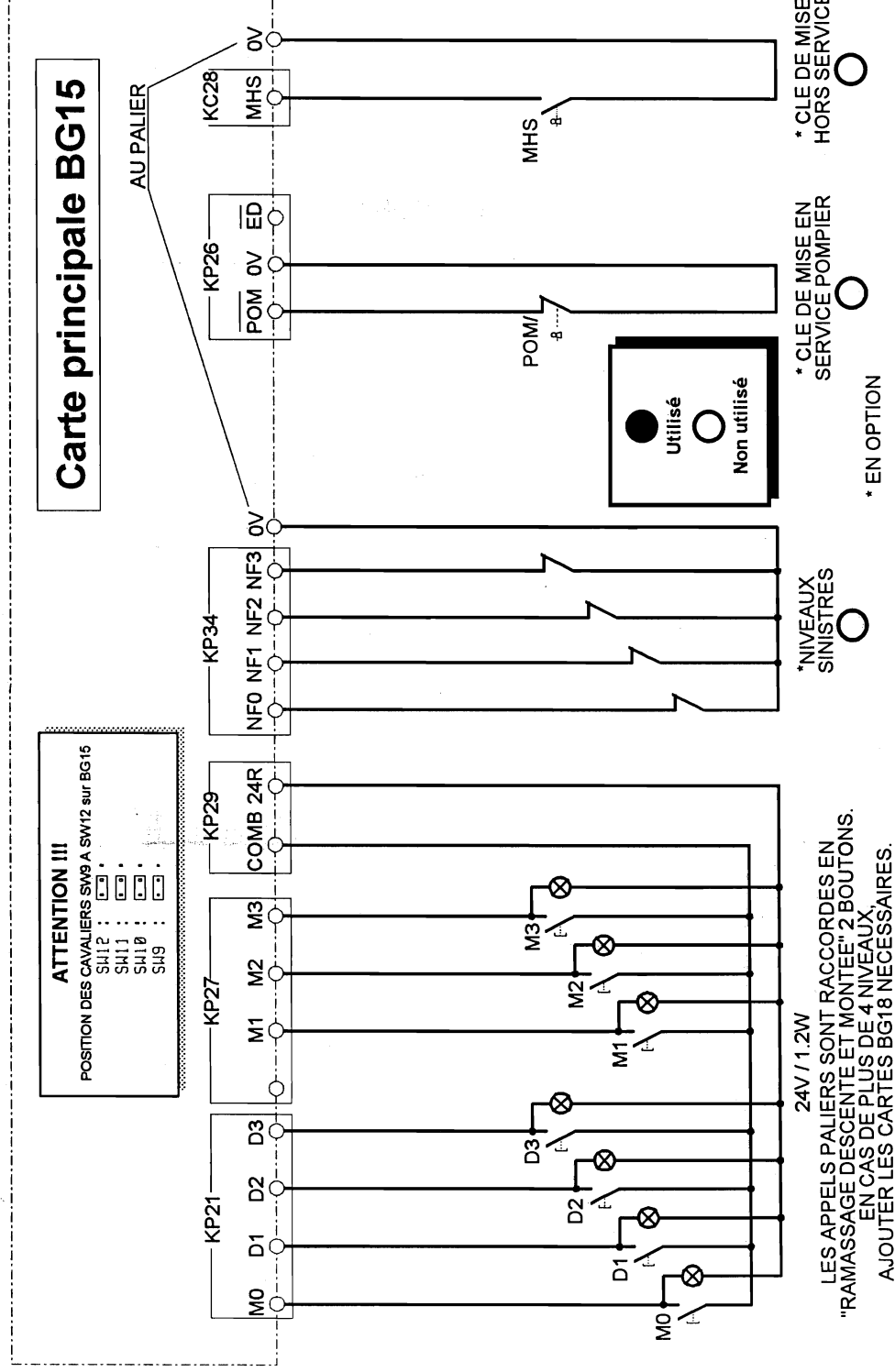
CODEURS INCREMENTAUX			
	STEGMAN Ref : DG 60 L	HEIDENHAIN Ref : ERN 630	
+24	ROUGE	BRUN/VERT	
0V	BLEU	BLANC/VERT	
CAI	BLANC	ROSE	
CBI	ROSE	VERT	

Les fils non utilisés sont à couper.
La tresse blindée ne doit pas être raccordée.
Les fils CAI et CBI seront éventuellement à inverser en fonction de votre configuration.

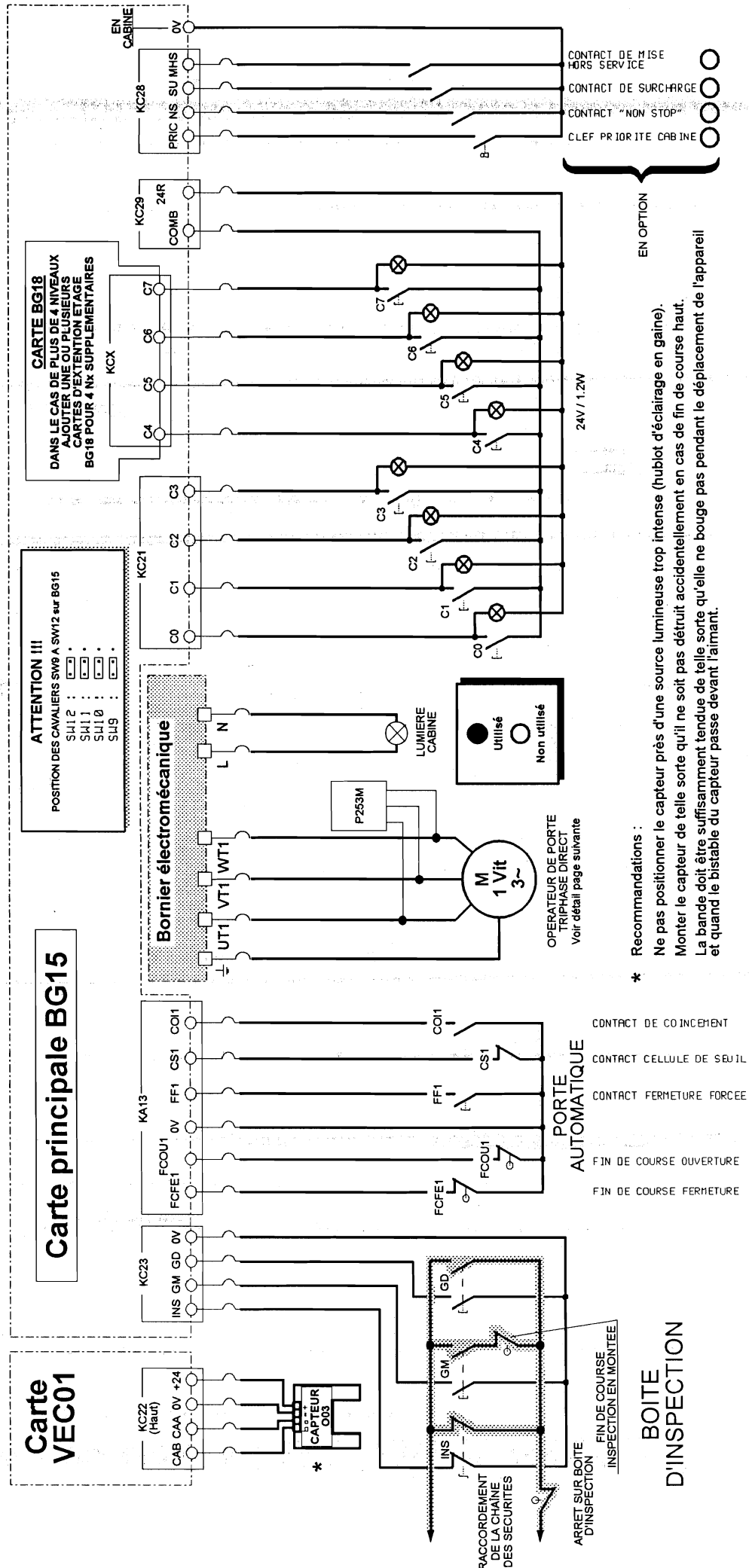


Carte principale BG15

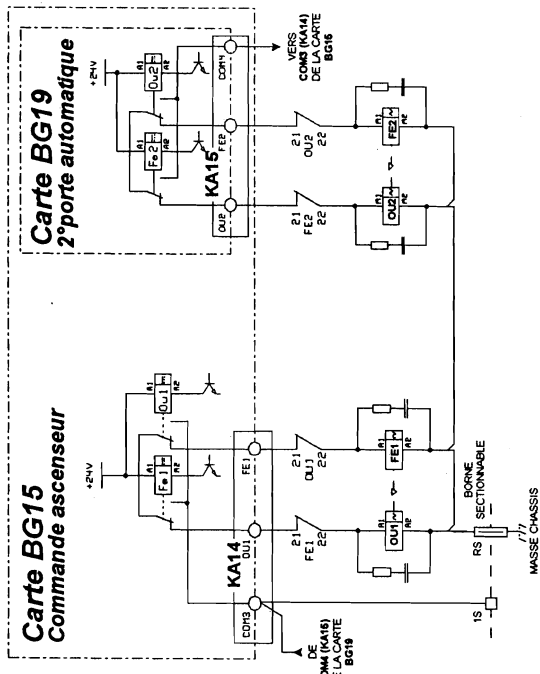
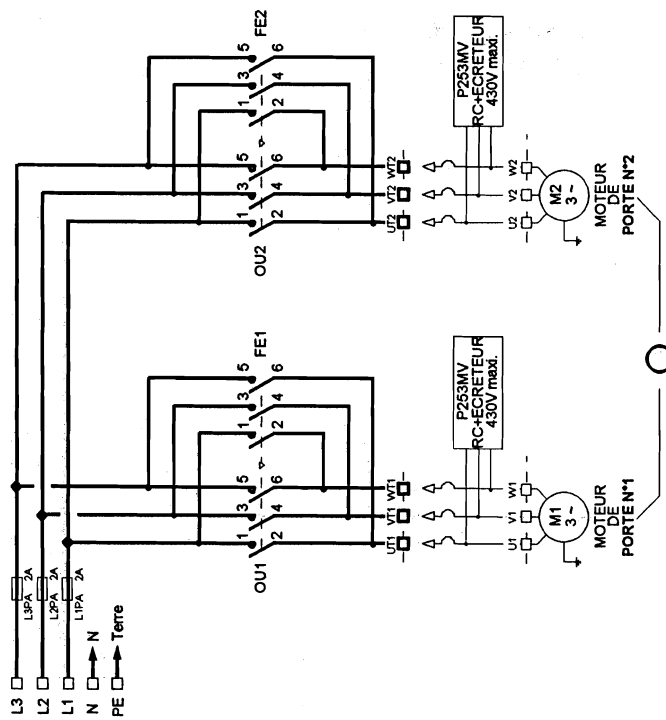
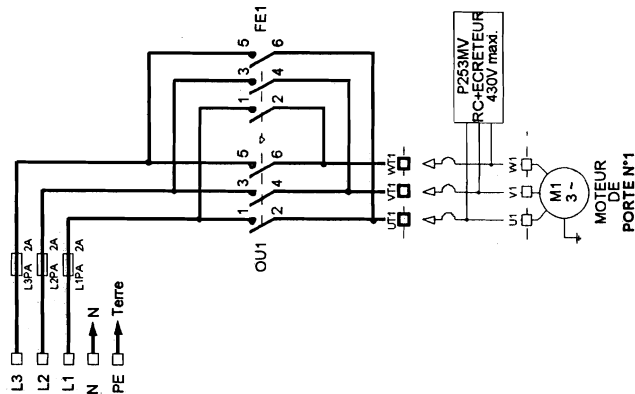
7) RACCORDEMENTS DES ELEMENTS AUX PALIERS EN MANOEUVRE COLLECTIVE COMPLETE DE 2 A 16 NIVEAUX



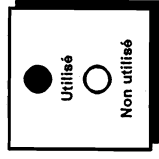
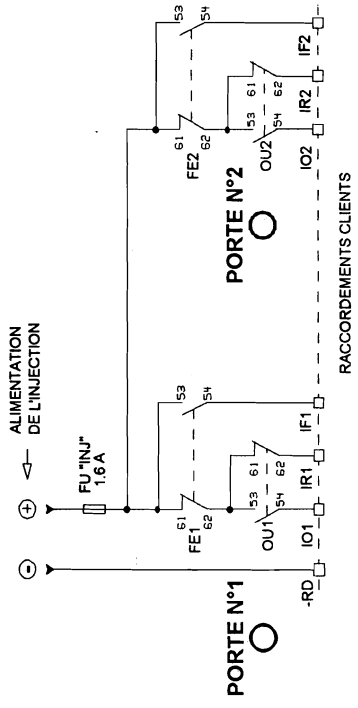
8) RACCORDEMENTS DES ELEMENTS EN CABINE BASE 4 NIVEAUX, MOTEUR TRIPHASE, DEMARRAGE DIRECT



9) OPERATEUR DE PORTE TRIPHASÉ DIRECT, UN OU DEUX ACCÈS



INJECTION DE COURANT 48V CONTINU POUR PORTE AUTOMATIQUE



10) VERIFICATION DES RACCORDEMENTS

A l'aide du trou **TEST** situé en haut à droite de la carte **BG15**, il vous est possible de contrôler chaque entrée logique raccordée sur l'équipement. Pour se faire, placez la fiche banane dans le trou **TEST** et mettez en contact l'extrémité du fil avec l'entrée à vérifier.

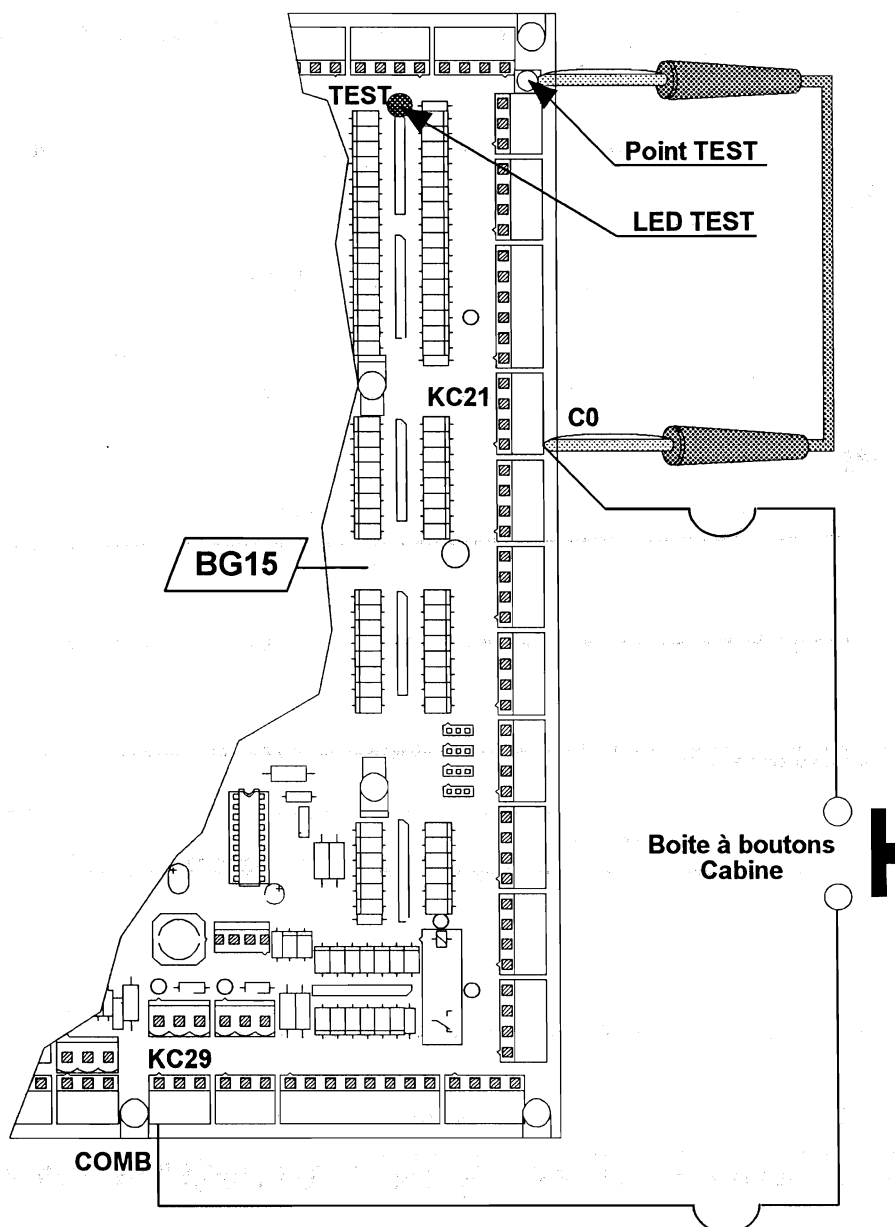
La led **TEST** située à gauche du trou **TEST** s'allume lorsque le contact est établi entre l'entrée testée et le point 0V ou **COMB**.

Exemple : Contrôle du bon raccordement des envois cabine.

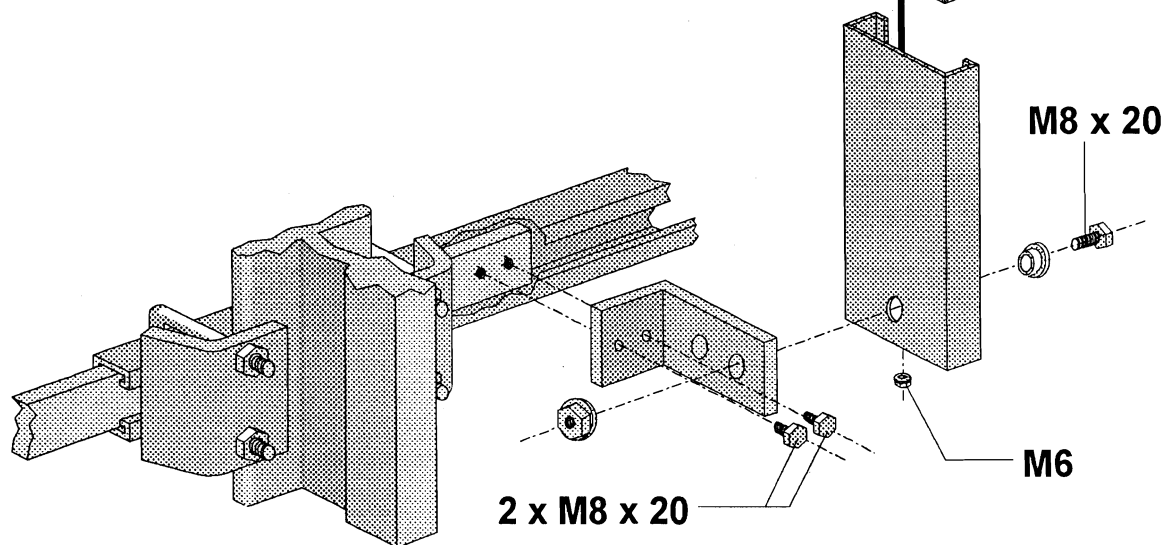
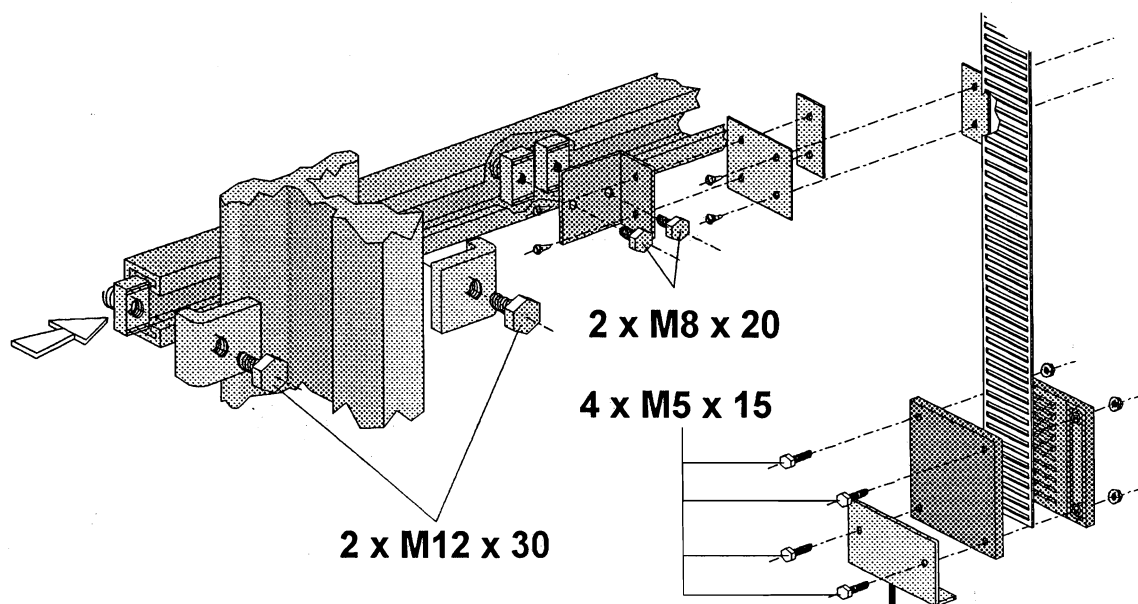
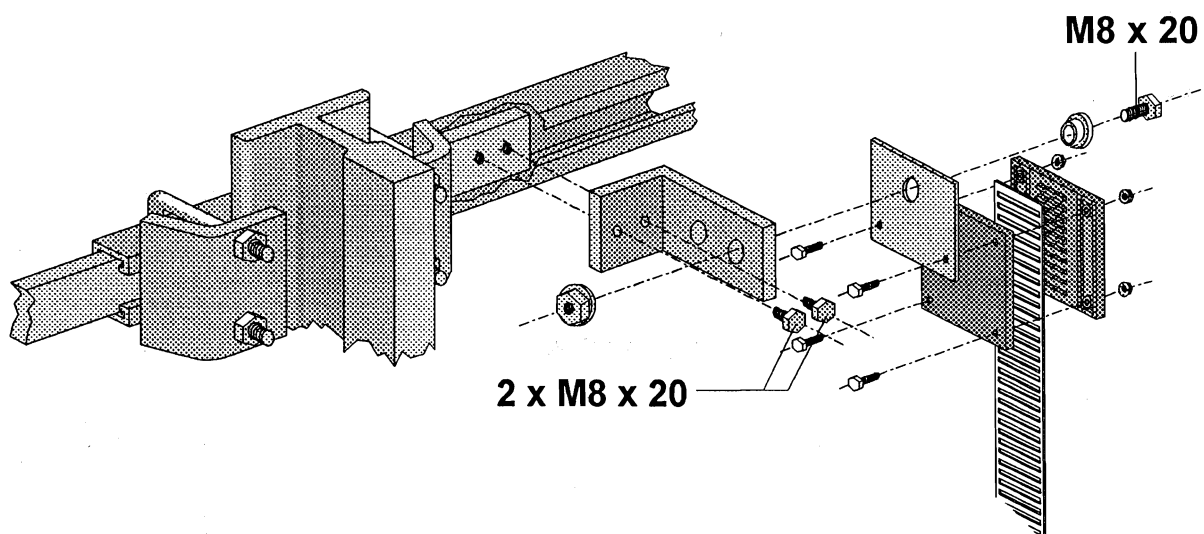
Lorsque le bouton envoi cabine **C0** est enfoncé, la led **TEST** s'allume, lorsque l'on relâche le bouton, la led s'éteint.

Le bouton est bien raccordé.

De la même façon il vous est possible de tester les sorties.



11) MONTAGE DES SUPPORTS DE BANDE DE COMPTAGE



12) PROCEDURE A SUIVRE POUR EFFECTUER LE RELEVÉ AUTOMATIQUE DES NIVEAUX (1/4)

AVANT DE COMMENCER :

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

Ne pas positionner les aimants sur la bande mais les emmener avec soi, ainsi que le manuel de chantier.

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

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

PROCEDURE A SUIVRE :

- 1) Enclencher l'interrupteur d'inspection **INS**.
- 2) Couper puis remettre l'alimentation de l'équipement **B-32**.
- 3) Écrire **80** à l'adresse **E0** sur l'outil de paramétrage / diagnostique coté manoeuvre, petit interrupteur de gauche en bas sur **PAR**. Adapter éventuellement une vitesse d'inspection plus lente en ajustant le paramètre **V1** (Ad 003) sur le module de paramétrage/diagnostique de la carte Vectorielle **VEC01** afin de faciliter le positionnement à niveau de la cabine.
- 4) Monter sur le toit de cabine et descendre en inspection jusqu'au niveau le plus bas **Pile à niveau !**
- 5) Enclencher le « **STOP** » sur le toit de cabine.
- 6) Appuyer simultanément sur **GM** et **GD** durant **5 secondes**.
Il est toujours possible de corriger l'enregistrement tant que l'on ne s'est pas déplacé de plus de 20 centimètres au dessus de la dernière altitude enregistrée.
- 7) Positionner l'aimant **ED** au dessus du capteur **O03-1** à la distance (**D**) correspondant à la distance de ralentissement conseillée lue sur le graphique (voir page suivante); dans le cas d'un capteur **O03-2** positionner l'aimant **EM** à la même distance de ralentissement (**D**) que celle conseillée pour le ED.

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

D : Distance de ralentissement en mètre.

Exemple : Si la vitesse de votre appareil est **1,60 m/s**, le graphique page 35 vous conseille de prendre une distance de ralentissement (**D**) comprise entre **2 m 00** et **3 m 00** soit dans notre exemple : **2,50 m**.

PROCEDURE A SUIVRE POUR EFFECTUER LE RELEVÉ AUTOMATIQUE DES NIVEAUX (2/4)

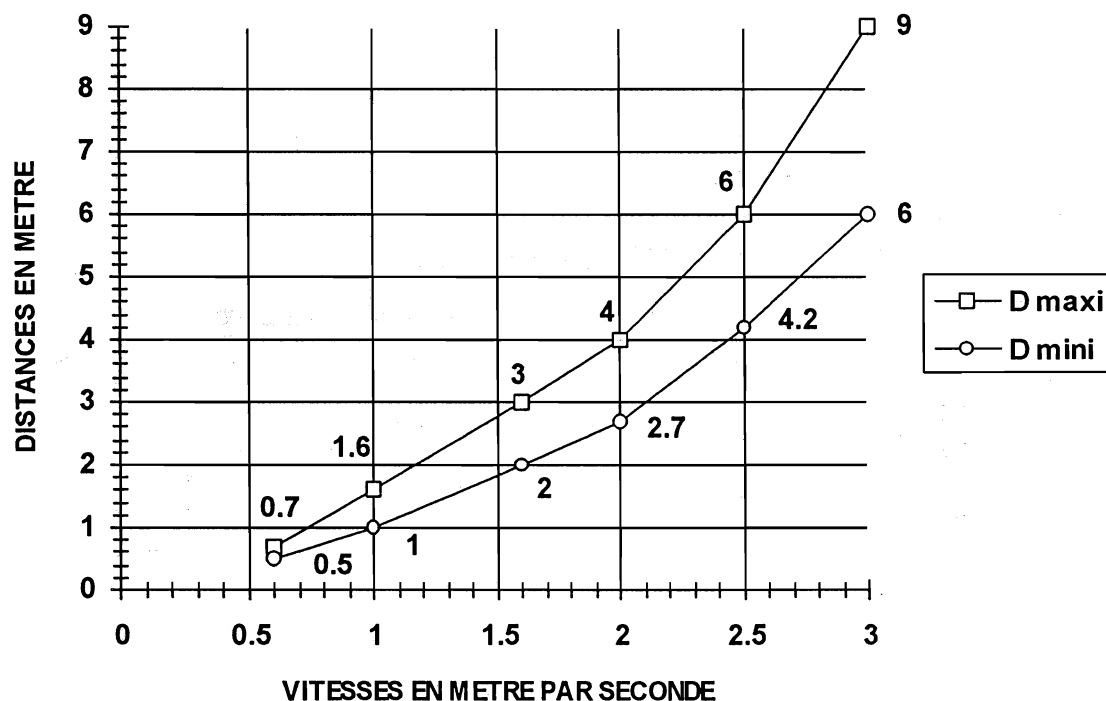


Figure 1 Valeurs de la distance de ralentissement D en fonction de la Vitesse nominale

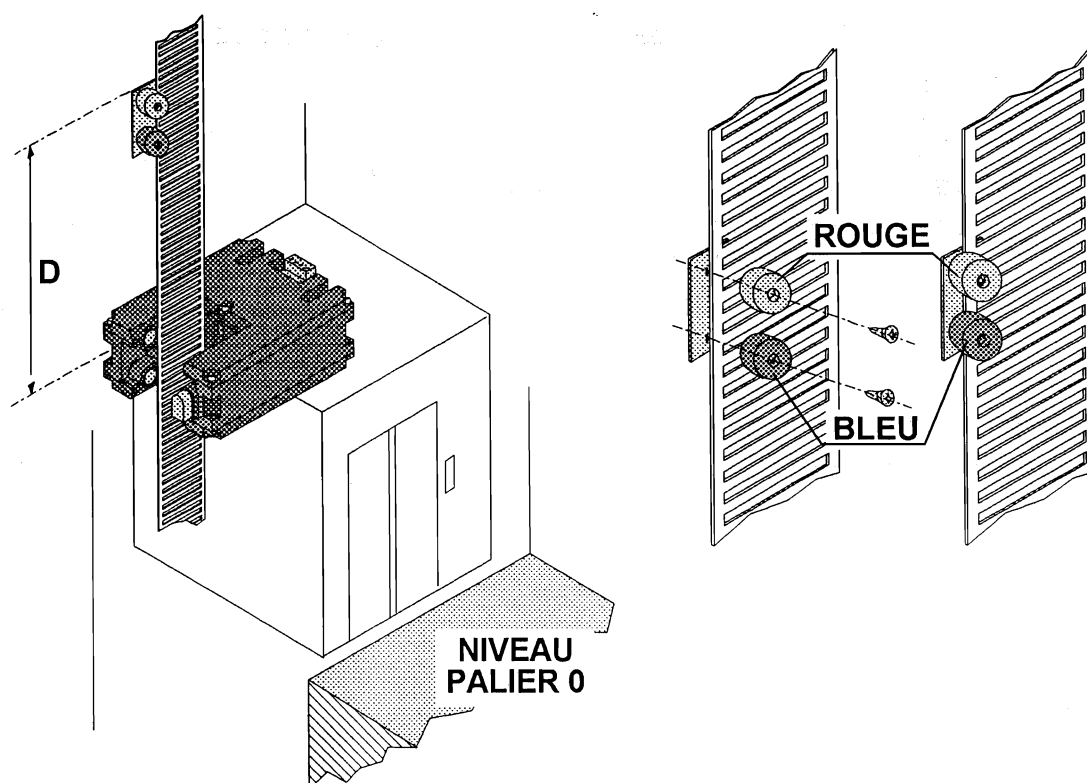


Figure 2 Positionnement de l'aimant "ED"

PROCEDURE A SUIVRE POUR EFFECTUER LE RELEVÉ AUTOMATIQUE DES NIVEAUX (3/4)

- 8) Enlever le « **STOP** » sur le toit de cabine et monter en Inspection jusqu'au niveau **1 Pile à niveau !**
- 9) Enclencher le « **STOP** » sur le toit de cabine.
- 10) Appuyer simultanément sur **GM** et **GD** durant **5 secondes**.

Le logiciel mémorise l'altitude correspondant au niveau **1**.

- 11) Répéter les opérations **7) à 9)** jusqu'au niveau le plus haut.
- 12) Descendre jusqu'au niveau le plus bas.

Le fait de rencontrer les aimants « **ED** » en descendant chargera automatiquement la distance de ralentissement utilisée pour tous les niveaux en montée comme en descente. De plus, la valeur **80** programmée en **E0** passera à **00** afin de quitter la procédure de relevé automatique des niveaux.

- 13) Déplacer l'appareil vers la machinerie en Inspection, quitter le toit de cabine en laissant le commutateur sur inspection.
- 14) Couper puis remettre l'alimentation de l'équipement **B-32**.

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

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

Recopier chaque altitude lue aux adresses **80** à **9F** dans le tableau page **37** afin de permettre, plus tard, une vérification de la précision d'arrêt de l'appareil (**tableau 1**), ainsi que la distance de ralentissement lue aux adresses **d0** et **d1** (**tableau 2**).

- 16) Mettre en position **Normal** l'interrupteur d'inspection situé sur le toit de cabine.
- 17) Revenir en machinerie.
- 18) Lire le chapitre « **Ce qu'il faut savoir avant de partir en Grande Vitesse (G.V.)** » avant de rétablir la chaîne des sécurités afin de surveiller que l'appareil effectue son recalage correctement.

PROCEDURE A SUIVRE POUR EFFECTUER LE RELEVÉ AUTOMATIQUE DES NIVEAUX (4/4)

Tableau 1 Relevé des altitudes

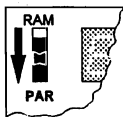
	ADRESSES POUR LES 16 NIVEAUX		ALTITUDES DES NIVEAUX	
Niveau 0 :	81	80		
Niveau 1 :	83	82		
Niveau 2 :	85	84		
Niveau 3 :	87	86		
Niveau 4 :	89	88		
Niveau 5 :	8b	8A		
Niveau 6 :	8d	8C		
Niveau 7 :	8F	8E		
Niveau 8 :	91	90		
Niveau 9 :	93	92		
Niveau 10 :	95	94		
Niveau 11 :	97	96		
Niveau 12 :	99	98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

Tableau 2 Relevé de la distance de ralentissement

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

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

13) CE QU'IL FAUT SAVOIR AVANT DE PARTIR EN GV (1/4)

MÉCANIQUEMENT IL FAUT QUE L'APPAREIL SOIT EQUILIBRE A 50%

CONCERNANT LA RÉGULATION :

Vérifiez la cohérence des paramètres pré-programmés.

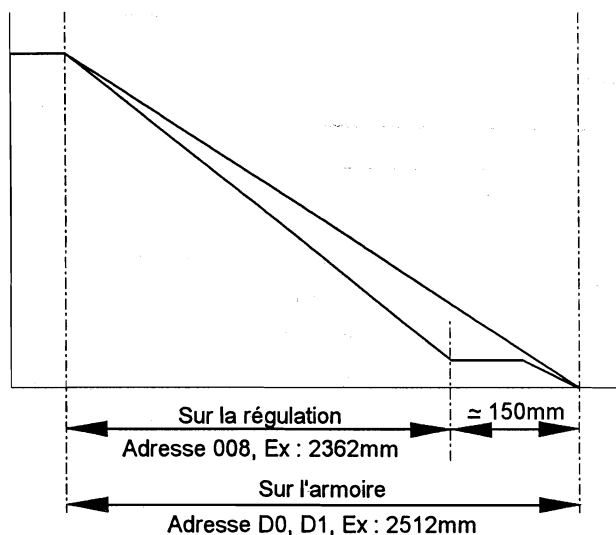
Adresse	Nom	Désignation	Valeurs mini	Valeurs maxi	Valeurs usine	Valeurs Finales	Page
000	V0	Vitesse traînante	0,001	0,199	0,150 m/s		
001	Iso	Vitesse d'isonivelage	0,000	0,199	0,020 m/s		
002	Ins	Vitesse d'inspection	0,20	0,60	0,50 m/s		
003	V1	Vitesse intermédiaire	0,61	2,49	Spécificité client (m/s)		
004	V2	Grande vitesse	> V1	04,00	Spécificité client (m/s)		
006	VSy	Vitesse synchrone	0,000	9,999	Spécificité client (m/s)		p 42
008	DV2	Distance de ralentissement en V2	0,000	9,999	Spécificité client (m)		p 39
00A	Acce	Accélération	02,0	25,5	3,0 s		
00B	FrArr	Tempo Frein Arrêt	0,30	0,80	0,5 s		
00C	FrDem	Tempo Frein Démarrage	0,00	0,60	0,6 s		
00D	Thermi	Thermique moteur (A)			Spécificité client (A)		p 40
00E	Opt	Option			Spécificités client (m/s)		p 40
010	Modèle	Modèle de vectorielle	1	9	Spécificités client		
012	IFlux	Courant de flux maxi	000,0	999,9	Nombre de chevaux (A)		
014	IFmin	Courant de flux mini	000,0	999,9	IFlux / 2 = (A)		
016	Gliss	Glissement Moteur	02,0	20,0	$\frac{1500 - \text{RPM}}{1500} \times 100 = \%$		
024	NCode	Nb de dents du Codeur	0500	2500	500 (500 < x < 2500)		
026	NPole	Nb de Pole Moteur	004	006	4 ou 6 pôles (si 6 pôles, NCode=750mini)		
027	LANGUE	Langue associée au Pays			F , GB , D , SP		
041	Test	Test I.G.B.T.			00		

CE QU'IL FAUT SAVOIR AVANT DE PARTIR EN GV (2/4)

1) Programmation de la distance de ralentissement sur la régulation.

a) Ralentissement avec vitesse de nivelage V0.

Exemple : vous avez positionné votre aimant à **2,5m**, pendant la phase du relevé automatique des niveaux et l'armoire vous indique en **D0** et **D1** : **2512**.



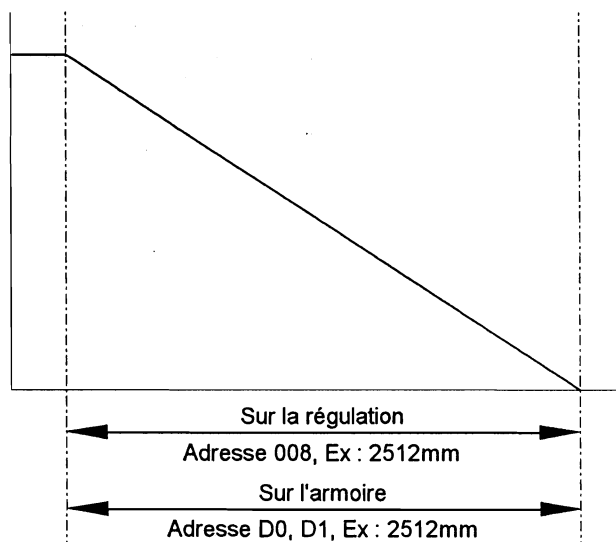
Programmez sur la régulation, à l'adresse **008**, la distance **D0 D1** diminuée d'environ **150mm**.

Ces **150mm** représentent la distance parcourue en **V0** et l'**arrondi final** réglé en **D2 D3** dans la manoeuvre.

b) Ralentissement en approche directe

A l'adresse **00E**, le batonnet **6** doit être allumé.

Exemple : vous avez positionné votre aimant à **2,5m**, pendant la phase du relevé automatique des niveaux et l'armoire vous indique en **D0 D1** : **2512**.



Programmez sur la régulation, à l'adresse **008**, la même valeur.

CE QU'IL FAUT SAVOIR AVANT DE PARTIR EN GV (3/4)

2) Programmation de la protection thermique du moteur.

Reportez sur la régulation, à l'adresse **00D**, la valeur du courant nominal inscrite sur la plaque d'identification du moteur.

3) Détail de l'adresse 00E (Option Hardware)

Bâtonnet 0 : Intégrateur.

Bâtonnet 3 : MLI.

Bâtonnet 5 : Approche direct.

Bâtonnet 6 : Défaut température 65°.

Bâtonnet 7 : Mlift 220V.

CE QU'IL FAUT SAVOIR AVANT DE PARTIR EN GV (4/4)

CONCERNANT LA MANOEUVRE :

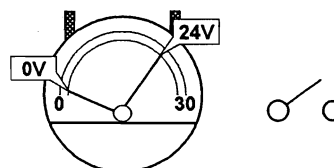
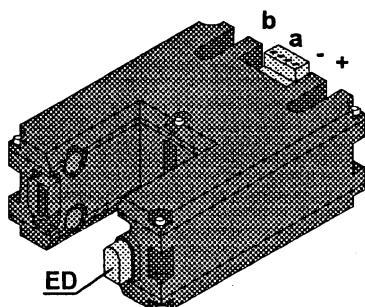
Il faut savoir à l'avance dans quel sens la cabine va partir après une remise sous tension !!!

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

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

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

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

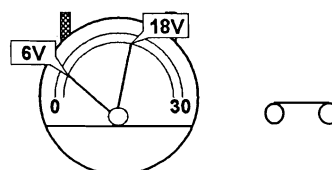
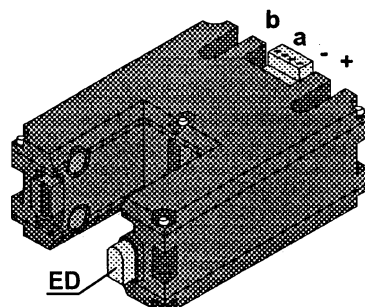


Le contact ED est ouvert quand la tension mesurée entre le " - " et le " b ", en continu, est égale à 0 ou 24 volts.

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

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

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



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

Si toutes les valeurs semblent cohérentes, vous pouvez effectuer vos premiers essais en GV en rétablissant la chaîne des sécurités.

14) REGLAGE DES PARAMETRES EN GRANDE VITESSE (1/3)

I. Réglage de la vitesse synchrone

Actuellement la vitesse **V2** et la vitesse synchrone **Vsy** ont une valeur identique.

- 1) Sélectionnez l'adresse **114** sur le module de paramétrage/diagnostic de la Vectorielle.
- 2) Faite un déplacement en grande vitesse, lisez la valeur affichée, et reportez la au paramètre **Vsy**, à l'adresse **006**.

II. Réglage automatique de la précision d'arrêt en montée

Cette procédure ne peut être utilisée que dans le cas ou le ralentissement s'effectue en phase de nivelage **V0**.

- 1) Placer l'ascenseur au niveau le plus bas.
- 2) Écrire **40** à l'adresse **E0** sur l'outil de paramétrage / diagnostique coté manoeuvre, petit interrupteur de gauche en bas sur **PAR**.

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

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

III. Réglage automatique de la précision d'arrêt en descente

Cette procédure ne peut être utilisée que dans le cas ou le ralentissement s'effectue en phase de nivelage **V0**.

- 1) Placer l'ascenseur au niveau le plus haut.
- 2) Écrire **20** à l'adresse **E0** sur l'outil de paramétrage / diagnostique coté manoeuvre, petit interrupteur de gauche en bas sur **PAR**.

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

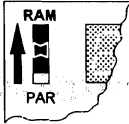
- 3) Faire un mouvement normal en descente à mi-course.

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

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

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

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



Compteur
d'altitude aux
adresses **23** et **22**

Ad 23 = 00	Ad 22 = 03
------------	------------

Exemple :

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

REGLAGE DES PARAMETRES EN GRANDE VITESSE (2/3)

IV. Réglage de la précision d'arrêt en approche directe

A l'adresse **00E**, le batonnet **6** doit être allumé.

- 1) Sélectionnez l'adresse **22** en **RAM** sur l'armoire et envoyez l'appareil tout en bas. Il se peut que le capteur d'altitude indique une valeur positive, exemple: 09, soit $9 \times 2 = 18\text{mm}$, la cabine est donc arrêtée avant le niveau.

Ajoutez ces **18mm** à la valeur déjà programmée sur la régulation, à l'adresse **008 (DV2)**.

Si l'appareil s'arrête après le niveau retirez ces **18mm** de la valeur déjà programmée sur la régulation, à l'adresse **008 (DV2)**.

V. Réglage automatique de la zone d'hystérésis

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

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

VI. Positionnement des aimants EM au niveau le plus haut

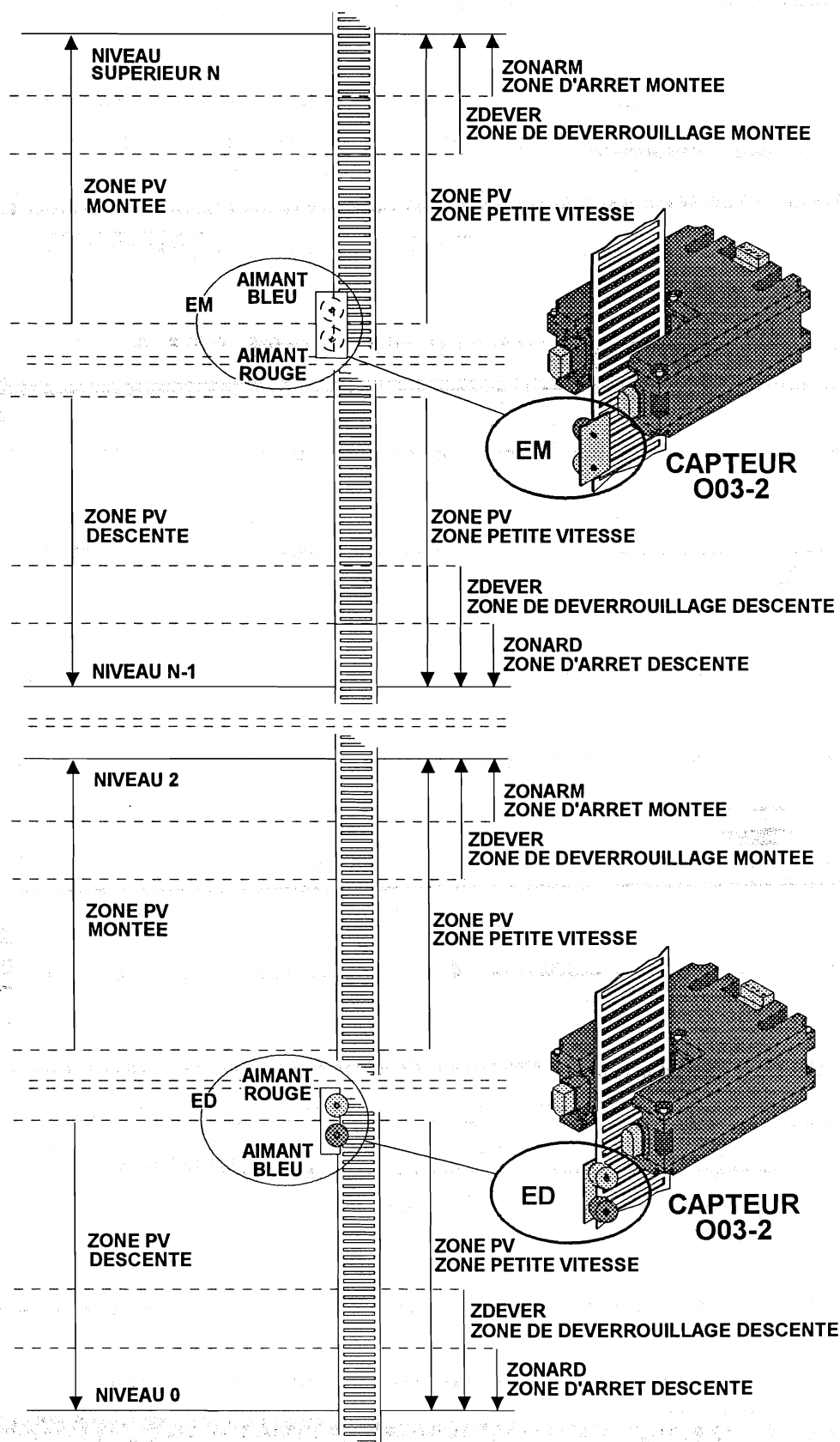
Vous pouvez positionner des aimants de calage **EM** au point de ralentissement du niveau haut, cette possibilité peut être intéressante lorsque l'appareil ne croise pas fréquemment les aimants du bas.

Pour réaliser cette opération il est nécessaire de disposer des éléments ci dessous :

- Un capteur **O03-2**.
- Une carte **N70** pour capteur O03-2.
- Une **paire d'aimant** à positionner comme indiqué page 44.

- 1) En fonctionnement normal, lorsque l'appareil s'arrête précisément au niveau souhaité, envoyez l'ascenseur au niveau le plus haut et positionnez les aimants **EM** pour obtenir la distance de ralentissement désirée (la distance de positionnement des aimants **EM** est pratiquement **semblable** à celle des aimants **ED**).
- 2) Si par la suite, en revenant au niveau le plus haut, l'ascenseur ne s'arrête pas à niveau, déplacez les aimants **EM** de la valeur correspondant au décalage.

POSITIONNEMENT DES AIMANTS EM SUR LA BANDE DE COMPTAGE (CAPTEUR O03-2) (3/3)



15) PARAMETRES A AJUSTER SUR LE SITE

Rappel des paramètres à affiner sur le site.

- **Temporisation de porte 1** : A l'adresse **41** pour la porte **1** (De 2 à 255 secondes).
- **Temporisation de réouverture** : A l'adresse **42** pour la porte **1** (De 1 à 255 secondes).
- **Temporisation de porte 2** : A l'adresse **61** pour la porte **2** (De 2 à 255 secondes).
- **Temporisation de réouverture** : A l'adresse **62** pour la porte **2** (De 1 à 255 secondes).

La Programmation de ces paramètres s'effectue en secondes et en hexadécimale, vous pouvez vous aider pour la conversion de la table ci dessous.

Table de conversion Hexadécimal ↔ Décimal

Chiffre de poids faible (chiffre de droite)

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

Utilisation de la table :

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

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

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

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

AD	bât 7	bât 6	bât 5	bât 4	bât 3	bât 2	bât 1	bât 0
00	DEF N (CDDEF) CODE DU DERNIER DEFAULT							
01	DEF N-1 (CADDEF) CODE DE L'AVANT DERNIER DEFAULT							
02	REGUL	DPLX	ISO	RMLIFT	NIVSIN	DSERVS	OUAVAR	USINE
03	NBOPER - NOMBRE D'OPERATEUR							
04	NIVSUP - NIVEAU SUPERIEUR							
05	NIVINF - NIVEAU INFÉRIEUR							
06	NVPRIN - NIVEAU PRINCIPAL							
07	BLOCAG	DCOPRO	OPTSP	OPTMAN	OPREVM	MPVHZ	OPED	OUVPRE
08	2V/RECAV1	APCL	FLCLIG	FLPDP	EFFNSEL	MASMPX	IPF	IPO
09	GONGAR	IGPPRO	IGV	PFLSGV	OPTPOM	MHSPF	TYPOMP	
0A	TIG - TEMPO D'INTÉGRATEUR (2 A 45 SECONDES [EN SECONDES])							
0B	TPV - TEMPO PETITE VITESSE (3 A 255 SECONDES [EN SECONDES])							
0C	TPLU - TEMPO DE LUMIÈRE AUTOMATIQUE (2 A 255 SECONDES [EN SECONDES])							
0D	TINS - TEMPO D'INSPECTION (1 A 255 SECONDES [EN SECONDES])							
0E	TCAPGV - TEMPO CAPTEUR EN G.V. (2 A 25,5 SECONDES [EN 1/10 SECONDES])							
0F	TCAPPV - TEMPO CAPTEUR EN P.V. (3 A 25,5 SECONDES [EN 1/10 SECONDES])							
10	MSQCAB - MASQUES DES ENVOIS CABINE DE 7 A 0							
11	MSQCAB - MASQUES DES ENVOIS CABINE DE 15 A 8							
12								
13	MSQMO - MASQUES DES APPELS PALIERS POUR MONTER DE 7 A 1							
14	MSQMO - MASQUES DES APPELS PALIERS POUR MONTER DE 15 A 8							
15								
16	MSQDE - MASQUES DES APPELS PALIERS POUR DESCENDRE DE 7 A 0							
17	MSQDE - MASQUES DES APPELS PALIERS POUR DESCENDRE DE 15 A 8							
18								
19							PVCRH	PVCRB
1A	PROGRAMMATION DES PV CROISEES POUR ENTRES-NIVEAUX 7-8 / 0-1							
1B	PROGRAMMATION DES PV CROISEES POUR ENTRES-NIVEAUX 15-16 / 8-9							
1C								
1D	NUSPLX - NUMERO DE SIMPLEX EN MULTIPLEX (00 ou 1)							
1E	TFR10 - TEMPO DE FILTRAGE SUR LE 10 (0 A 0,5 SECONDES [EN 1/100 SECONDES])							
1F	TPRAU - TEMPO DE RAPPEL AUTOMATIQUE (1 A 255 SECONDES [EN SECONDES])							
20	RAUFAC1	RAUFAC2	TRAPM	NIVRAU - NIVEAU DE RAPPEL AUTOMATIQUE				
21	TGONG - TEMPO DU GONG (0,1 A 10 SECONDES [EN 1/10 SECONDES])							
22	COMDEM - COMPTEUR DE DÉMARRAGES : 2 CHIFFRES DE DROITE							
23	COMDEM - COMPTEUR DE DÉMARRAGES : 2 CHIFFRES DU MILIEU							
24	COMDEM - COMPTEUR DE DÉMARRAGES : 2 CHIFFRES DE GAUCHE							
25	NUMAR0 - NUMERO D'ORDRE DANS LE MOIS DE PRODUCTION(UNITES/DIZAINES)							
26	NUMAR1 - MOIS DE PRODUCTION EN HEXADÉCIMAL (CENTAINES DU N° DE POSITION)							
27	NUMAR2 - ANNEE DE PRODUCTION DE L'ARMOIRE							
28	REPT00 - REPETITEUR DE POSITION AU NIVEAU 00							
29 à 36	REPTxx - REPETITEUR DE POSITION AU NIVEAU xx							
37	REPT15 - REPETITEUR DE POSITION AU NIVEAU 15							
	ADAPTATION A UNE CENTRALE HYDRAULIQUE SPECIFIQUE NON TYPÉE (CYHYD)							
38	V4	V3	V2	V1		LIGNE	TRIANGLE	ÉTOILE
39	V4	V3	V2	V1		LIGNE	TRIANGLE	ÉTOILE
3A	V4	V3	V2	V1		LIGNE	TRIANGLE	ÉTOILE
3B	V4	V3	V2	V1		LIGNE	TRIANGLE	ÉTOILE
3C	V4	V3	V2	V1		LIGNE	TRIANGLE	ÉTOILE
3D	V4	V3	V2	V1		LIGNE	TRIANGLE	ÉTOILE
3E	V4	V3	V2	V1		LIGNE	TRIANGLE	ÉTOILE
3F	V4	V3	V2	V1		LIGNE	TRIANGLE	ÉTOILE
40	RGPT	VERSTF1	P1SFCOU	P1SFCFE	PMAFCP1	MSTPMP1	AMPSEC1	MSTPRP1
41	TP01 - TEMPO DE PORTE 1 (2 A 255 SECONDES [EN SECONDES])							
42	TREP1 - TEMPO DE RÉOUVERTURE DE PORTE 1 (1 A 255 SECONDES [EN SECONDES])							
43	FACE1	FACE2	NIVMHS - NIVEAU DE MISE HORS SERVICE					
44	TIRP1 - TEMPO D'INVERSION DES RELAIS DE LA PORTE1 (0 A 2,55 S. [EN 1/100 SEC])							
45	TFR8 - TEMPO DE FILTRAGE DES REBONDS SUR LE '8' (0 A 2,55 S. [EN 1/100 SEC])							
46	TVP1/2 - TEMPORISATION DE VERROUILLAGE DE PORTES 1&2 (1 A 255 S. [EN SEC])							
47	TIGPO1 - TEMPO D'INTÉGRATEUR DE PORTE 1 (1 A 255 SECONDES [EN SECONDES])							

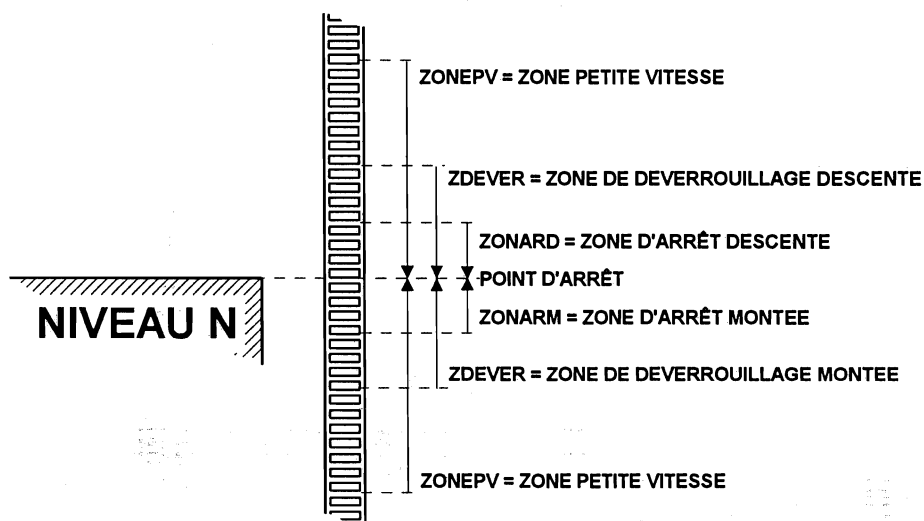
TABLEAU DES PARAMETRES DU CONTROLEUR (2/3)

AD	bât 7	bât 6	bât 5	bât 4	bât 3	bât 2	bât 1	bât 0
48	RCAME1 N00			PORCAB1N 00	OUAVAP1N 00	STP1OU N00	SER1I N00	OUNSIM1N 00
49 à 56	RCAME1 Nxx			PORCAB1N xx	OUAVAP1N xx	STP1OU Nxx	SER1I Nxx	OUNSIM1N xx
57	RCAME1 N15			PORCAB1N 15	OUAVAP1N 15	STP1OU N15	SER1I N15	OUNSIM1N 15
58	TDEMYD - TEMPO DE DEMARRAGE Y/D (0 A 6 SECONDES [EN 1/10 SECONDES])							
59	TARMT - TEMPO D'ARRET DU MOUVEMENT (0 A 2,55 S. [EN 1/100 SEC])							
5A	TPMPVM - TEMPO DE PROLONGATION DU MVT PETITE VITESSE (0 A 0,5 S. [EN 1/100 SEC])							
5B	TYPHYD - TYPE DE CENTRALE HYDRAULIQUE							
5C		RAMDES	BASE8N		DNH		DEMDIR	TAQUET
5D		DPLX			NIVSIN	DSERVS		
5E	TRAUN0 - TEMPO DE RAPPEL AUTOMATIQUE AU NIVEAU 0 (0 A 15 MINUTES. [EN MINUTE])							
5F				STPREG	DCTQET		REGDRAL	
60		VERSTF2	P2SFCOU	P2SFCFE	PMAFCP2	MSTPMP2	AMPSEC2	MSTPRP2
61	TP02 - TEMPO DE PORTE 2 (2 A 255 SECONDES [EN SECONDES])							
62	TREP2 - TEMPO DE RÉOUVERTURE DE PORTE 2 (1 A 255 SECONDES [EN SECONDES])							
63	CABVID	SHTCS/	ISOCLI	RMLIFT		REGUL	OuAvARClI	TPRAL
64	TIRP2 - TEMPO D'INVERSION DES RELAIS DE LA PORTE 2 (0 A 2,55 S. [EN 1/100 SEC])							
67	TIGPO2 - TEMPO D'INTEGRATEUR DE PORTE 2 (1 A 255 SECONDES [EN SECONDES])							
68	RCAME2 N00			PORCAB2N 00	OUAVAP2N 00	STP2OU N00	SER2I N00	OUNSIM2N 00
69 à 76	RCAME2 Nxx			PORCAB2N xx	OUAVAP2N xx	STP2OU Nxx	SER2I Nxx	OUNSIM2N xx
77	RCAME2 N15			PORCAB2N 15	OUAVAP2N 15	STP2OU N15	SER2I N15	OUNSIM2N 15
	SPG4	SPG3	SPG2	SPG1	SPG4	SPG3	SPG2	SPG1
78	RF - RONFLEUR DE SURCHARGE				VSU - VOYANT DE SURCHARGE			
79	VHS - VOYANT HORS SERVICE				GONG - SORTIE GONG			
7A	INH1 - SORTIE INHIBITION				VPMP - VOYANT POMPIER			
7B					LU - LUMIERE AUTOMATIQUE			
7E	DEF N-2 - CODE DE DEFAUT 3							
7F	DEF N-3 - CODE DE DEFAUT 4							
	OPTION DISTANCE DE RALENTISSEMENT EN FONCTION DE LA T° D'HUILE							
C0	TEMPERATURE JUSQUE LAQUELLE LA DISTANCE C8 EST CHOISIE							
C1	TEMPERATURE JUSQUE LAQUELLE LA DISTANCE C9 EST CHOISIE							
C2	TEMPERATURE JUSQUE LAQUELLE LA DISTANCE CA EST CHOISIE							
C3	TEMPERATURE JUSQUE LAQUELLE LA DISTANCE CB EST CHOISIE							
C4	TEMPERATURE JUSQUE LAQUELLE LA DISTANCE CC EST CHOISIE							
C5	TEMPERATURE JUSQUE LAQUELLE LA DISTANCE CD EST CHOISIE							
C6	TEMPERATURE JUSQUE LAQUELLE LA DISTANCE CE EST CHOISIE							
C7	TEMPERATURE JUSQUE LAQUELLE LA DISTANCE CF EST CHOISIE							
	OPTION DISTANCE DE RALENTISSEMENT EN FONCTION DE LA T° D'HUILE							
C8	DISTANCE DE RALENTISSEMENT 0 (EN %) CHOISIE JUSQUE LA TEMPERATURE C0							
C9	DISTANCE DE RALENTISSEMENT 0 (EN %) CHOISIE JUSQUE LA TEMPERATURE C1							
CA	DISTANCE DE RALENTISSEMENT 0 (EN %) CHOISIE JUSQUE LA TEMPERATURE C2							
CB	DISTANCE DE RALENTISSEMENT 0 (EN %) CHOISIE JUSQUE LA TEMPERATURE C3							
CC	DISTANCE DE RALENTISSEMENT 0 (EN %) CHOISIE JUSQUE LA TEMPERATURE C4							
CD	DISTANCE DE RALENTISSEMENT 0 (EN %) CHOISIE JUSQUE LA TEMPERATURE C5							
CE	DISTANCE DE RALENTISSEMENT 0 (EN %) CHOISIE JUSQUE LA TEMPERATURE C6							
CF	DISTANCE DE RALENTISSEMENT 0 (EN %) CHOISIE JUSQUE LA TEMPERATURE C7							
	OPTION DISTANCE DE RALENTISSEMENT EN FONCTION DE LA T° D'HUILE							
A8	DISTANCE DE RALENTISSEMENT 0 (EN %) CHOISIE JUSQUE LA TEMPERATURE C0							
A9	DISTANCE DE RALENTISSEMENT 0 (EN %) CHOISIE JUSQUE LA TEMPERATURE C1							
AA	DISTANCE DE RALENTISSEMENT 0 (EN %) CHOISIE JUSQUE LA TEMPERATURE C2							
AB	DISTANCE DE RALENTISSEMENT 0 (EN %) CHOISIE JUSQUE LA TEMPERATURE C3							
AC	DISTANCE DE RALENTISSEMENT 0 (EN %) CHOISIE JUSQUE LA TEMPERATURE C4							
AD	DISTANCE DE RALENTISSEMENT 0 (EN %) CHOISIE JUSQUE LA TEMPERATURE C5							
AE	DISTANCE DE RALENTISSEMENT 0 (EN %) CHOISIE JUSQUE LA TEMPERATURE C6							
AF	DISTANCE DE RALENTISSEMENT 0 (EN %) CHOISIE JUSQUE LA TEMPERATURE C7							
	MINIBLOC							
FF	CA	CB	INS	POMP	NIV	10	8	6

SIGNIFICATION DES ABREVIATIONS DES PARAMETRES DU CONTROLEUR (3/3)

Nom	Signification	Nom	Signification
2V	2 Vitesses ?	P1SFCOU	Porte 1 Sans Fin de Course OUverture
AMPSEC1	Arrêt du Mouvement de la Porte n°1 sur l'arrivée des SECurités	P2SFCFE	Porte 2 Sans Fin de Course FErmeture
AMPSEC2	Arrêt du Mouvement de la Porte n°2 sur l'arrivée des SECurités	P2SFCOU	Porte 2 Sans Fin de Course OUverture
APCL	Appel Palier CLignotant ?	PFLSGV	Pas de Flèches de Sens en GV ?
BASE 8N	BASE 8 Niveaux	PMAFCP1	Prolongation du Mouvement Après Fin de Course Porte n°1
BLOCAG	BLOCAGE ?	PMAFCP2	Prolongation du Mouvement Après Fin de Course Porte n°2
CABVID	Option Cabine vide	PorCab1Nx	PORTe CABine 1 au Niveau x
CARPO1	Gestion des caractéristiques mécaniques de la porte 1	PorCab2Nx	PORTe CABine 2 au Niveau x
CARPO2	Gestion des caractéristiques mécaniques de la porte 2	PVC 0 à 7	PV croisées pour entre niveau 0 à 7
COMDEM	COMpteur de DEMarrages	PVC 8 à 15	PV croisées pour entre niveau 8 à 15
COMDEM	COMpteur de DEMarrages	PVCRB	PV Croisées Bas ?
COMDEM	COMpteur de DEMarrages	PVCRH	PV Croisées Haut ?
CyHyd	Cycle hydraulique	Ramdes	RAMassage DEScente ?
DCOPRO	Défaut CONTACTeurs PROvisioires ?	RAuFAC1	Rappel Automatique Face 1
DCTQET	Doublment de la tempo Contrôle TaQuET ?	RAuFAC2	Rappel Automatique Face 2
Def n	Code du dernier défaut	RCame1Nx	Retard CAME porte 1 au niveau x
Def n-1	Code de l'avant dernier défaut	RCame2Nx	Retard CAME porte 2 au niveau x
Def n-2	Code du défaut N-2	RecaV1	RECAlage en vitesse V1 ?) EN B32
Def n-3	Code du défaut N-3	RegDRal	REGulation de la Distance de RALentissement ?
DemDir	DEMarrage DIRect ?	REGUL	REGULATION ?
DisRal	Distance de ralentissement choisies en fonction des températures programmées aux adresses C0-C8	REPTxx	REPétiteur au niveau xx
DNH	Défaut de Niveau d'Huile	RGPT	option RGPT
DPLX	DuPLex ?	RMLIFT	Régulation MLIFT ?
DSERVS	Double SERVICE Sélectifs ?	SER1INx	Service 1 interdit au niveau x
EFFNSEL	EFFacement Non Sélectif ?	Ser2INx	Service 2 interdit au niveau x
ETOILE	Contacteur ETOILE ?	SHTCS	Option Shuntage du CS
FLCLIG	FLèches CLignotantes ?	SPGw	Réglage des sorties programmables
FLPDP	FLèches Prochain DéPart ?	SPGx	Réglage des sorties programmables
FoncP1	Fonctionnement de la Porte 1 par niveau	SPGy	Réglage des sorties programmables
FoncP2	Fonctionnement de la Porte 2 par niveau	SPGz	Réglage des sorties programmables
GONGAR	GONG à l'Arrêt ?	STP1OUNx	STationnement Porte 1 OUvertes au Niveau x
IGPPRO	IntéGrateur Porte PROvisoire ?	STP2OUNx	STationnement Porte 2 OUvertes au Niveau x
IGV	Inspection en Grande Vitesse ?	STPREG	Sonde de Température pour REGulation ?
IPF	Isonivelage Portes Fermées ?	TAQUET	TAQUET ?
IPO	Isonivelage Portes Ouvertes ?	TARMVT	Temporisation d'ARrêt du MouVemenT
ISO	ISONivelage ?	TCAPGV	Temporisation du CAPteur en Grande Vitesse
ISOCli	ISONivelage CLient ?	TCAPPV	Temporisation du CAPteur en Petite Vitesse
LIGNE	Contacteur LIGNE ?	TDEMYD	Temporisation de DEMarrage ETOile-Triangle
MASMPX	MASse en MultiPLex ?	TemPr	Températures programmées en fonction des distances C8-CF choisies
MHSPP	Mise Hors Service Portes Fermées ?	TFR10	Temporisation de Filtrage des Rebonds sur le « 10 »
MPVHZ	Mouvement PV Hors Zone ?	TFR8	Temporisation de Filtrage des Rebonds sur le « 8 »
MsqCab	Masque des envois « Cabine »	TGONG	Temporisation du GONG
MsqDE	Masque des appels « pour DEscendre »	Tlg	Temporisation d'IntéGrateur
MsqMo	Masque des appels « pour Monter »	TIGPO1	Temporisation d'IntéGrateur de Porte 1
MSTPMP1	Maintien Sous Tension Pendant la Marche de la Porte n°1	TIGPO2	Temporisation d'IntéGrateur de Porte 2
MSTPMP2	Maintien Sous Tension Pendant la Marche de la Porte n°2	TINS	Temporisation d'INSpection
MSTPRP1	Maintien Sous Tension PeRmanente de la Porte n°1	TIRP1	Temporisation d'Inversion des Relais de Porte n°1
MSTPRP2	Maintien Sous Tension PeRmanente de la Porte n°2	TIRP2	Temporisation d'Inversion des Relais de Porte n°2
NBOPER	NomBre d'OPERateurs ?	TPLU	Temporisation LUMière automatique
NIVINF	NIVeau INFérieur ?	TPMPVM	Temporisation de Prolongation du Mouvement Petite Vitesse en montée
NIVMHS	NIVeau de Mise Hors Service	TPO1	Temporisation de la Porte n°1
NIVRAU	NIVeau de Rappel AUtomatique	TPO2	Temporisation de la Porte n°2
NIVSIN	NIVeaux SINistrés ?	TPRAL	Temporisation de Porte RALlongée
NIVSUP	NIVeau SUPérieur ?	TPRAU	Temporisation de Rappel AUtomatique
NUMARx	NUMéro d'ARmoire	TPV	Temporisation de Petite Vitesse
NUSPLX	Numéro de SimPLex	TPV1/2	Temporisation de Verrouillage temporisée
NVPRIN	NIVeau PRINcipal ?	TRAPM	Temporisation de RAPpel automatique en Minutes
OPED	OPTION ED ?	TRAUN0	Temporisation de Rappel AUtomatique au Niveau 0
OPREVM	OPTION REVisiOn Montée ?	TREP1	Temporisation de REouverture de la porte n°1
OPTMan	OPTION MANoeuvre de rappel ?	TREP2	Temporisation de REouverture de la porte n°2
OPTPOM	OPTION POMpier ?	TRIANGLE	Contacteur TRIANGLE ?
OPTSP	OPTION Suspension Palière ?	TYPHYD	TYPE de centrale HYdraulique
OUAvAP1Nx	OUverture Avant Arrêt de la porte n°1 au Niveau x	TYPOMP	TYpe de POMpier ?
OUAvAP2Nx	OUverture Avant Arrêt de la porte n°2 au Niveau x	USINE	Options USINE
OUAvAR	OUverture Avant ARrêt ?	V1	Vanne V1 ?
OUAvARCli	OUverture Avant ARrêt CLient ?	V2	Vanne V2 ?
OUNSim1Nx	OUverture Non Simultanée au Niveau x	V3	Vanne V3 ?
OUNSim2Nx	OUverture Non Simultanée au Niveau x	V4	Vanne V4 ?
OUVPRE	OUverture sur PREsence ?	VERSTF1	VERrouillage Sur Témoin de Fermeture de la porte 1
P1SFCFE	Porte 1 Sans Fin de Course FErmeture	VERSTF2	VERrouillage Sur Témoin de Fermeture de la porte 2

LES PARAMETRES LIES A LA BANDE



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

Paramètres liés à l'isonivelage		
BNDISO	BoND d'ISONivelage	10 bC
ZONARI	ZONE d'ARRêt Isonivelage	d7

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

Paramètres liés aux altitudes		
ALTNIV00 à ALTNIV15	ALTitude du NIVeau 00 à ALTitude du NIVeau 15 Pour les altitudes, voir page 37	81 et 80 à 9F et 9E

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

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

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

TABLEAU DES PARAMETRES DE LA REGULATION (1/2)

Adresse	Nom	Désignation	Valeurs mini	Valeurs maxi	Valeurs usine	Valeurs Finales	Page
000	V0	Vitesse traînante	0,001	0,199	0,150 m/s		
001	Iso	Vitesse d'isonivelage	0,000	0,199	0,020 m/s		
002	Ins	Vitesse d'inspection	0,20	0,60	0,50 m/s		
003	V1	Vitesse intermédiaire	0,61	2,49	Spécificité client (m/s)		
004	V2	Grande vitesse	> V1	04,00	Spécificité client (m/s)		
006	VSy	Vitesse synchrone	0,000	9,999	Spécificité client (m/s)		p 42
008	DV2	Distance de ralentissement en V2	0,000	9,999	Spécificité client (m)		p 39
00A	Acce	Accélération	02,0	25,5	3,0 s		
00B	FrArr	Tempo Frein Arrêt	0,30	0,80	0,5 s		
00C	FrDem	Tempo Frein Démarrage	0,00	0,60	0,6 s		
00D	Thermi	Thermique moteur (A)			Spécificités client (A)		p 40
00E	Opt *	Option			Spécificités client (m/s)		p 40
00F	RgT°	Etalonnage de la sonde de T°			4 °c		
010	Modèle	Modèle de vectorielle	1	9	Spécificités client		
011	Tmor	Temps mort Transistors			1,5 µs		
012	IFlux	Courant de flux maxi	000,0	999,9	Nombre de chevaux (A)		
014	IFmin	Courant de flux mini	000,0	999,9	IFlux / 2 = (A)		
016	Gliss	Glissement Moteur	02,0	20,0	$\frac{1500 - \text{RPM}}{1500} \times 100 = \%$		
018	Jreg	Inertia			005 %		
019	GP max	Gain Proportionnel max > 12 Hz			015		
01A	GP min	Gain Proportionnel min < 12 Hz			004		
01B	GI max	Gain Intégral maximal			010		
01C	GI min	Gain Intégral minimal			001		
01D	G Deri	Gain dérivé			000		
01E	GI Dep	Gain Intégral Départ (F=0Hz)			005		
01F	GP Dep	Gain Proportionnel Départ (F=0Hz)			005		
020	T Dema	Tension démarrage			006 %		
021	G Stabi	Gain Stabilisation			015		
022	FTmax	Fréquence pour Tension maxi			050 Hz		
023	FMinD	Fréquence Mini Démarrage			0,10 Hz		
024	NCode	Nb de dents du Codeur	0500	2500	500 (500 < x < 2500)		
026	NPole	Nb de Pole Moteur	004	006	4 ou 6 pôles (si 6 pôles, NCode=750mini)		
027	LANGUE	Langue associée au Pays			(F, GB, D, SP)		

* Détail du paramètre Opt - OPTion - Adresse 00E.

Adresse	Nom	bât 7	bât 6	bât 5	bât 4	bât 3	bât 2	bât 1	bât 0
00E	Opt	ML220V	D65°	APPDIR	RETSEC	MLI	SECBAT	CAPO03	IG
VALEURS USINE		0	0	0	0	1	0	1	0
VALEURS FINALES									

TABLEAU DES PARAMETRES DE LA REGULATION (2/2)

Adresse	Nom	Désignation	Valeurs mini	Valeurs maxi	Valeurs usine	Valeurs Finales
028	PileDef	Pile de défaut 1				
029	PileDef	Pile de défaut 2				
02A	PileDef	Pile de défaut 3				
02B	PileDef	Pile de défaut 4				
02C	PileDef	Pile de défaut 5				
02D	PileDef	Pile de défaut 6				
02E	PileDef	Pile de défaut 7				
02F	PileDef	Pile de défaut 8				
030	PileDef	Pile de défaut 9				
031	PileDef	Pile de défaut 10				
033	Rtvis				000	
034	Dem	Nombre de démarrage (modification poids fort)				
036	Dem	Nombre de démarrages (modification poids faible)				
038	Visu1 *	Adresse de la VISU n° 1			PROGRAMMATION DES COURBES VISUALISEES SUR LE P.C.	F912
039	Visu2 *	Adresse de la VISU n° 2				F910
03A	Visu3 *	Adresse de la VISU n° 3				F904
03B	Visu4 *	Adresse de la VISU n° 4				F908
041	Test	Test I.G.B.T.			00	

* Il est possible de visualiser les paramètres, les entrées / sorties, les variables ainsi que les courbes de fonctionnement sur un P.C. moyennant une carte d'interface P313 + un programme VISU P.C.

Il est possible de visualiser :

- La courbe théorique (consigne) : F912
- La courbe réelle : F910
- La tension condensateur sur le bus continu : F904
- Le courant moteur efficace : F908

17) TABLEAU DES ENTREES / SORTIES DU CONTROLEUR (1/2)

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

SIGNIFICATION DES ABREVIATIONS DES ENTREES / SORTIES DU CONTROLEUR (2/2)

Nom	Signification	Nom	Signification
«10»	Portes verrouillées	LU	LUMière automatique
«10»	Portes verrouillées	MAN	MANoeuvre de rappel
«6»	sécurités premières établies	MASS	Relais de MASse
«6»	sécurités premières établies	MHS	Mise Hors Service
«8»	Portes fermées	MO	relais MOnnée
«8»	Portes fermées	MTH	Mesure de la Température de l'Huile
APPALD	APpels « PaliERS » pour Descendre M0, D1 à D15	NHM	Niveau d'Huile Minimum
APPALD	APpels « PaliERS » pour Descendre M0, D1 à D15	NIVZDEVR	zones de NIVeau et de Déverrouillage
APPALM	APpels « PALiERS » pour Monter M0 à M15	NIVSIN	Niveaux sinistrés NF0 à NF15
APPALM	APpels « PALiERS » pour Monter M0 à M15	NIVSIN	Niveaux sinistrés NF0 à NF15
CA	Capteur A	NS	Non stop
CAA	CApteur, faisceau A	OU1	relais d'ouverture de porte n° 1
CAB	CApteur, faisceau B	OU2	relais d'ouverture de la porte n° 2
CAM	CAMe	PH	Relais de phase
CB	Capteur B	POMP	manoeuvre POMPIer
CL	Signalisation occupé (CLignotant)	POS0-7	Sorties de positionnement POS0 à POS15
COI1	Contact de COIncement de la porte 1	POS8-15	Sorties de positionnement POS0 à POS15
COI2	Contact de COIncement de la porte 2	PosLog	Position Logique de l'appareil
CREP	Commun REPétiteur de Position	PRIC	PRiorité Cabine
CS1	Cellule de Seuil de la porte 1	QCAB	Quittances « CABines » QC0 à QC15
CS2	Cellule de Seuil de la porte 2	QCAB	Quittances « CABines » QC0 à QC15
D	relais TRIANGLE -D-	QDPAL	Quittances PALières Descente QD1 à QD15
DE	relais Descente	QMPAL	Quittances PALières Montée QM0 à QM15
DEF	Voyant DEFaut	RD	Retour du contacteur Descente
DNH	Défaut de niveau d'huile	RD(RA)	Retour du contacteur Triangle -D-
ECOTAQ	ECOnomiseur de TAQuets	RF	RonFleur de surcharge
ED	Contact Extrême Descente	RG	Retour du contacteur Grande vitesse
ENVCAB	Envois « CABine » C0 à C15	RKISO	Retour (K)Contacteur ISOnivelage
ENVCAB	Envois « CABine » C0 à C15	RL	Retour du contacteur Ligne
EXD	Contact EXtrême Descente	RM	Retour du contacteur Montée
EXM	Contact EXtrême Montée	RP	Retour du contacteur Petite vitesse
FCFE1	Fin de Course FERmeture de la porte 1	RY	Retour du contacteur Etoile -Y-
FCFE2	Fin de course FERmeture de la porte 2	RZONE	Relais de ZONE des portes
FCOU1	Fin de Course OUverture de la porte 1	SH8	Shuntage du « 8 »
FCOU2	Fin de Course OUverture de la porte 2	STH	Sonde THermique
FD	Flèche Descente	SU	SURcharge
FE1	relais de FERmeture de porte n° 1	SUSD	SUSpension de Départ
FE2	relais de FERmeture de la porte n° 2	T°Huile	Température de l'Huile
FF1	Fermeture Forcée de la porte 1	TACQ1	TAQuet 1
FF2	Fermeture Forcée de la porte 2	TACQ2	TAQuet 2
FM	Flèche Montée	THV	THermique de Ventilation
GD	Graissage Descente	V0	Vitesse 0
GM	Graissage Montée	V1	Vitesse 1
GONG	GONG	V1	relais électroVanne n° 1
GV/PV	relais Grande vitesse / Petite vitesse	V2	relais électroVanne n° 2
IGV	Inspection Grande Vitesse	V3	relais électroVanne n° 3
INH1	INHibition de la porte n° 1	V4	relais électroVanne n° 4
INH2	INHibition de la cellule de la porte n° 2	VHS	Voyant hors service
INS	Manoeuvre d'inspection	VPMP	Voyant PoMPIer
INS	INSpection	VSU	Voyant de SURcharge
L	relais LIGNE -L-	Y	relais étoile -Y-

TABLEAU DES ENTREES / SORTIES DE LA REGULATION

Adresse	Nom	bât 7	bât 6	bât 5	bât 4	bât 3	bât 2	bât 1	bât 0
		ENTrées							
100	En1		V2	V1	V0	INS	VISO	DE	MO
		SORTies							
101	Sor		FR		DEF	RISO	VENT	S	L
		ENTrées2							
102	En2			CCL	CCS			CAA	CAB
103	T°	Température radiateur (°C)							
104	TCond	Tension CONDensateur (v)							
108	Imot	Intensité MOTeur (A)							
10A	DV0	Distance d'arrêt V0 (m)							
10B	Diso	Distance d'arrêt ISO (m)							
10C	DIns	Distance de ralentissement en vitesse INSpection (m)							
10E	DV1	Distance de ralentissement en vitesse V1 (m)							
110	Fre	FREquence envoyée au moteur (Hz)							
112	Con	CONsigne / référence (Hz)							
114	Vt	ViTesse ascenseur (m/s)							
116	Codeur	CODEUR incrémental							
118	Recup	RECUPération d'énergie (%)							
11A	TMot	Tension d'alimentation MOTeur (%)							
120	GD	Gradient de Décélération en vitesse V2 (m/s²)							
122	DRal	Distance de RALentissement (m)							
12A	I Cap1	Intensité CAPteur 1							
12C	I Cap2	Intensité CAPteur 2							
12E	I Cap3	Intensité CAPteur 3							

18) LISTE DES CODES DE DEFAUTS (1/4)

LES CODES DE DEFAUT DU VARIATEUR DE FREQUENCE (carte VEC01).

La pile de défauts du variateur de fréquence se trouve aux adresses **28, 29, 2A, 2B, 2C, 2D, 2E, 2F, 30 et 31**. A l'adresse **28** on trouve le dernier défaut et à l'adresse **31** le plus ancien enregistré.

**AVANT DE QUITTER LE CHANTIER, NOUS VOUS CONSEILLONS
DE METTRE LA PILE DE DEFAUT A 00 AFIN DE MIEUX SURVEILLER LES
PANNES.**

N°défaut	Signification	Visualisation
-00-	FONCTIONNEMENT CORRECT.	Pas de défaut
-10-	INVERSION DU SENS DE ROTATION. (DETECTION PAR CAPTEUR)	Inversion phase
-11-	CONSEQUENCE D'UN CHANGEMENT D'ETAT SIMULTANÉ DES SIGNAUX A ET B	Défaut capteur
-22-	PERTE DE LA REFERENCE V2 SANS RETOUR LECTURE CAPTEUR.	Intégrateur
-52-	COUPURE DU « 10 » EN MARCHE. (CHAÎNE DES SÉCURITÉS)	Coupure du 10 en marche
-62-	DEFAUT CAPTEUR O03.	Comptage capteur irrationalnel
-80-	ABSENCE DE TENSION CONDENSATEUR (tc) LORS DU DEPART OU TENSION < 450V AU DEMARRAGE	Tension < 450 v au démarrage
-81-	COURANT MOYEN SUPERIEUR A LA PUISSANCE AUTORISEE	Thermique
-82-	VITESSE REELLE SUPERIEURE DE 15% A LA VITESSE NOMINALE VN PROGRAMMEE.	Vitesse > 115% de la vitesse nominale
-83-	VITESSE D'INSPECTION SUPERIEURE A 0,60 M/S.	Vitesse > 0.6 ms en inspection
-84-	VITESSE D'ISONIVELAGE SUPERIEURE A 0,30 M/S.	Vitesse > 0.3 ms en isonivelage
-85-	TENSION DE RECUPERATION SUPERIEURE A 650 VOLT. (DEFAUT DU CIRCUIT DE FREINAGE).	Récupération
-86-	ABSENCE DE TENSION LORS DE LA COMMANDE DE MOUVEMENT. (FUSIBLE OU NON COLLAGE DES CONTACTEURS).	Absence de tension en marche
-87-	NON DECOLLAGE DU CONTACTEUR « LIGNE ».	Non décollage des contacteurs
-88-	COMMANDE « MONTEE » ET « DESCENTE » SIMULTANEE.	Montée descente Simultanée
-89-	TEMPERATURE DU RADIATEUR SUPERIEURE A 40 °.	T° Radiateur
-90-	COURANT ONDULEUR SUPERIEUR AU COURANT MAX. TRANSISTOR.	Surintensité secteur
-91-	DEFAUT DU TRANSISTOR N°1 DU HAUT.	I.G.B.T. N°1
-92-	DEFAUT DU TRANSISTOR N°2 DU HAUT.	I.G.B.T. N°2
-93-	DEFAUT DU TRANSISTOR N°1 DU MILIEU.	I.G.B.T. N°3
-94-	DEFAUT DU TRANSISTOR N°2 DU MILIEU.	I.G.B.T. N°4
-95-	DEFAUT DU TRANSISTOR N°1 DU BAS.	I.G.B.T. N°5
-96-	DEFAUT DU TRANSISTOR N°2 DU BAS.	I.G.B.T. N°6
-97-	DEFAUT DU TRANSISTOR DE RECUPERATION.	I.G.B.T. RECUP
-98-	PENTE (PT) NON ADAPTEE A VN - DEFAUT DE PARAMETRAGE.	Paramétrage
-99-	DEFAUT D'ECRITURE DANS L'E²ROM.	Ecriture Eerom
-100-	INTENSITE MOTEUR SUPERIEURE A L'INTENSITE MAXIMALE	I moteur > Max
-101-	DEFAUT CODEUR INCREMENTAL.	Défaut Codeur
-102-	VITESSE CODEUR +/-15% CONSIGNE.	Vitesse Codeur +/- 15% Consigne
-103-	DEFAUT ARMOIRE EN APPROCHE DIRECTE.	Arrêt MLIFT sur mouvement V0
AUTRE	DEFAUT NON PROGRAMME.	Non programme

LISTE DES CODES DE DEFAUTS (2/4)

LES CODES DE DEFAUTS DE LA SERIE 32 (carte BG15).

La lettre située entre parenthèses précise le type de Défaut.

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

**AVANT DE QUITTER LE CHANTIER, NOUS VOUS CONSEILLONS
DE METTRE LA PILE DE DEFAUT A 00 AFIN DE MIEUX SURVEILLER
LES PANNES.**

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

LISTE DES CODES DE DEFAUTS (3/4)

N°défaut	Signification	Type
-15-	CONTACTEUR « MO » OU « DE » NON COLLE LORS DE LEUR COMMANDE OU FUSION DU FUSIBLE FU9 (24R).	(C)
-16-	FIN DE COURSE HAUT POUR LA RÉVISION (FREV).	(B,*)
-17-	MANQUE OU INVERSION DE PHASES (PH).	(B)
-18-	RECALAGE IMPOSSIBLE PAR SUITE D'INFORMATIONS ERRONÉES DU CAPTEUR.	(A)
-19-	COUPURE DU « 8 » EN MARCHÉ.	(B)
-20-	TEMPÉRATURE DE L'HUILE SUPÉRIEURE A 100° OU SONDE NON RACCORDÉE.	(B)
-21-	ABSENCE DU « 10 ».	(B)
-22-	INTÉGRATEUR DE GLISSEMENT.	(A)
-23-	COUPURE DU « 6 » EN MARCHÉ OU VOIR SHUNT 0V, CS EN PAROI LISSE.	(B)
-26-	COUPURE ANORMALEMENT LONGUE DU FAISCEAU A.	(A)
-27-	COUPURE ANORMALEMENT LONGUE DU FAISCEAU B.	(A)
-28-	UN DES CONTACTEURS N'EST PAS DÉCOLLÉ AU DÉMARRAGE.	(C)
-29-	CONTACTEUR « GV » NON COLLE LORS DE SA COMMANDE.	(C)
-30-	CONTACTEUR « PV » COLLE LORS DE LA COMMANDE « GV ».	(C)
-31-	DÉFAUT DE SURCHARGE (SU).	(B,*)
-36-	LE NIVEAU DE PRINCIPAL EST SUPÉRIEUR AU NIVEAU LE PLUS HAUT.	(A)
-37-	LA PROGRAMMATION DU NIVEAU SUPÉRIEUR EST PLUS GRANDE QUE 24 OU QUE 12 EN NIVEAUX SÉLECTIFS.	(A)
-38-	NIVEAU DE RECALAGE, DE RAPPEL AUTOMATIQUE OU DE « MISE HORS SERVICE » PLUS ÉLEVÉ QUE LE NIVEAU SUPÉRIEUR.	(A)
-39-	LA TENSION SECTEUR EST TROP FAIBLE.	(B)
-40-	LA TENSION SECTEUR EST TROP IMPORTANTE.	(B)
-41-	« 8 » COUPE, PORTE AUTO FERMÉE SOUS ORIENTATION.	(B)
-42-	PROGRAMMATION ERRONÉE DU NOMBRE D'OPÉRATEURS DE PORTES (SUPÉRIEUR A 2).	(A)
-43-	FIN DE COURSE NÉCESSAIRE SUR OPÉRATEUR CABINE	(A)
-44-	ABSENCE DU « 10 » (OPÉRATEUR NUMÉRO 1 OU 2).	(B)
-46-	BLOCAGE PORTE EN « OUVERTURE » OPÉRATEUR NUMÉRO 1.	(C)
-47-	BLOCAGE PORTE EN « OUVERTURE » OPÉRATEUR NUMÉRO 2.	(C)
-48-	BLOCAGE PORTE EN « FERMETURE » OPÉRATEUR NUMÉRO 1.	(C)
-49-	BLOCAGE PORTE EN « FERMETURE » OPÉRATEUR NUMÉRO 2.	(C)

LISTE DES CODES DE DEFAUTS (4/4)

N°défaut	Signification	Type
-50-	FONCTION « MISE HORS SERVICE » ENCLENCHÉE (MHS).	(B,*)
-51-	FONCTION « PRIORITÉ CABINE » EN COURS (PRIC).	(B,*)
-52-	COUPURE DU « 10 » EN MARCHÉ.	(B)
-53-	FONCTION « POMPIER » EN COURS (POM).	(B,*)
-54-	FONCTION « NON STOP » OU « COMPLET » EN COURS (NS).	(B,*)
-55-	NON DÉCOLLAGE DU CONTACTEUR « ISO ».	(A)
-56-	NON COLLAGE DU CONTACTEUR « ISO » LORS DE SA COMMANDE.	(B)
-57-	DÉPASSEMENT DE LA « ZONE ISO » EN MOUVEMENT « ISO ».	(A)
-58-	« POMPAGE ISO » SUPÉRIEURE A 6.	(B)
-59-	MOUVEMENT D'ISO SUPÉRIEUR A LA TEMPO ISO.	(A)
-60-	ALTITUDE MAXIMUM PROGRAMMÉE TROP ÉLEVÉE.	(A)
-61-	ERREUR DE PROGRAMMATION DES NIVEAUX.	(A)
-62-	DÉFAUT CAPTEUR O03.	(A)
-63-	CABINE SIMULTANÉMENT PRÉSENTE EN HAUT ET EN BAS OU CAPTEUR O03 NON ALIMENTÉ.	(A)
-64-	MANOEUVRES DE RAPPEL ET D'INSPECTION ENCLENCHÉES SIMULTANÉMENT.	(B)
-65-	DÉFAUT DÉFINITIF DE RÉGULATION. ALLER LIRE LE CODE DU DÉFAUT SUR LE MLIFT.	
-66-	DÉFAUT PROVISOIRE DE RÉGULATION. ALLER LIRE LE CODE DU DÉFAUT SUR LE MLIFT.	
-69-	DÉRIVE APRÈS COUPURE DU DISPOSITIF HORS-COURSE DE SÉCURITÉ.	(A)
-70-	TAQUETS NON RÉTRACTÉS LORS DE LEUR COMMANDE.	(A)
-71-	TAQUETS RELÂCHÉS EN MARCHÉ.	(B)
-72-	TAQUETS NON RELÂCHÉS A L'ARRÊT.	(A)
-73-	DÉFAUT DE NIVEAU D'HUILE.	(A)
-74-	NIVEAU D'HUILE MINIMUM.	(A)
-75-	NON COLLAGE DU CONTACTEUR « ÉTOILE » LORS DE SA COMMANDE. FUSION DE FUSIBLE FU9 (24R) OU COUPURE DU CONTACT DE SURPRESSION.	(C)
-76-	NON COLLAGE DU CONTACTEUR « TRIANGLE » LORS DE SA COMMANDE. FUSION DE FUSIBLE FU9 (24R) OU COUPURE DU CONTACT DE SURPRESSION.	(C)
-77-	NON COLLAGE DU CONTACTEUR « LIGNE » LORS DE SA COMMANDE. FUSION DE FUSIBLE FU9 (24R) OU COUPURE DU CONTACT DE SURPRESSION.	(C)
-78-	NON DÉCOLLAGE DU CONTACTEUR « ÉTOILE » OU « TRIANGLE ».	(C)
-79-	TEMPÉRATURE DE L'HUILE TROP ÉLEVÉE.	(C)

1 4 NIVEAUX COLLECTIVE **2** JUSQU'À 8 NIVEAUX **3** NE RIEN RACCORDER

FU1 (2A)
PROTECTION DE L'ALIMENTATION ET DE LA SIGNALISATION
2A-250 V dim: 5 X 20 TEMPORISE

TR
TRANSISTOR DE RECUPERATION

FILTRE MOTEUR

T1, T2, T3
TRANSISTORS DE PUISSANCE (I.G.B.T.)

VEC02M
CAPTEUR DE COURANT

RT
REDRESSEUR TRI-PHASE

FILTRE CONTINU

OND05
CONDENSATEURS DE FILTRAGE

FILTRE SECTEUR

RD
RESISTANCE DE DECHARGE

FU+
PROTECTION DE LA TENSION CONTINUE PAR PROTISTOR® SUIVANT LE MODELE D'EQUIPEMENT (VOIR TABLEAU CI-DESSOUS)

FUve
PROTECTION DU VENTILATEUR DE REFOIDISSEMENT DES TRANSISTORS
0,5A-250 V dim: 5 X 20 RAPIDE

CONTACTEURS DE PUISSANCE

VEC01

FUSIBLE DE RECHANGE
pour FU2
2,5A-250V dim: 5x20 RAPIDE

FUSIBLE DE RECHANGE
pour FU1
5A-250V dim: 5x20 TEMPORISE

FU1
PROTECTION DE L'ALIMENTATION ET DE LA SIGNALISATION
5A-250V dim: 5 x 20 TEMPORIS

FU2
PROTECTION DU COMMUN DES BOUTONS COMB
2,5A-250V dim: 5 x 20 RAPIDE

FUSIBLE DE RECHANGE
pour FU1 & FU2
pour FU2 & FU3 si transformateur Type 1
5A-250V dim: 5x20 TEMPORISE

LED JAUNE
VISUALISATION DE LA PRESENCE DE LA TENSION REDRESSEE (frein, came, électrovannes, taquets anti-dérive ...)

FU7
PROTECTION DE LA TENSION REDRESSEE "TYPE A"
5A-250V dim: 5 x 20 TEMPORIS

FU1
PROTECTION DU BOITIER BH07
5A-250V dim: 5 x 20 TEMPORIS

L1PA-L2PA-L3PA
PORTE 1 ET PORTE 2
PROTECTION DE L'ARRIVEE DES PHASES POUR L'ALIMENTATION DE L'OPERATEUR DE PORTES AUTOMATIQUES
2A-380V dim: 8,5 x 31,5

L3P
PROTECTION DE LA 3ème PHASE POUR L'OPTION DU RELAIS DE PHASE
2A-380V dim: 8,5 x 31,5

L1P-L2P
PROTECTION DES PHASES DE L'EQUIPEMENT
4A-380V dim: 8,5 x 31,5

PROTECTION / SECTIONNEMENT DE LA CHAÎNE DES SECURITES

FUSIBLE DE RECHANGE
pour FU4
pour FU2 & FU3 si transformateur Type 2
2A-250V dim: 5x20 TEMPORISE

LED ROUGE
VISUALISATION DE LA PRESENCE DE LA TENSION REDRESSEE DE L'ELECTRONIQUE (CARTE PRINCIPALE)

FU4
PROTECTION DE L'ALIMENTATION DE LA CHAÎNE DES SECURITES
2A-250 V dim: 5 X 20 TEMPORISE

FU1
PROTECTION DE L'ALIMENTATION DE L'EQUIPEMENT
5A-250 V dim: 5 X 20 TEMPORISE

MODELE **PROTISTOR®**
N°1 16 A (10x38)

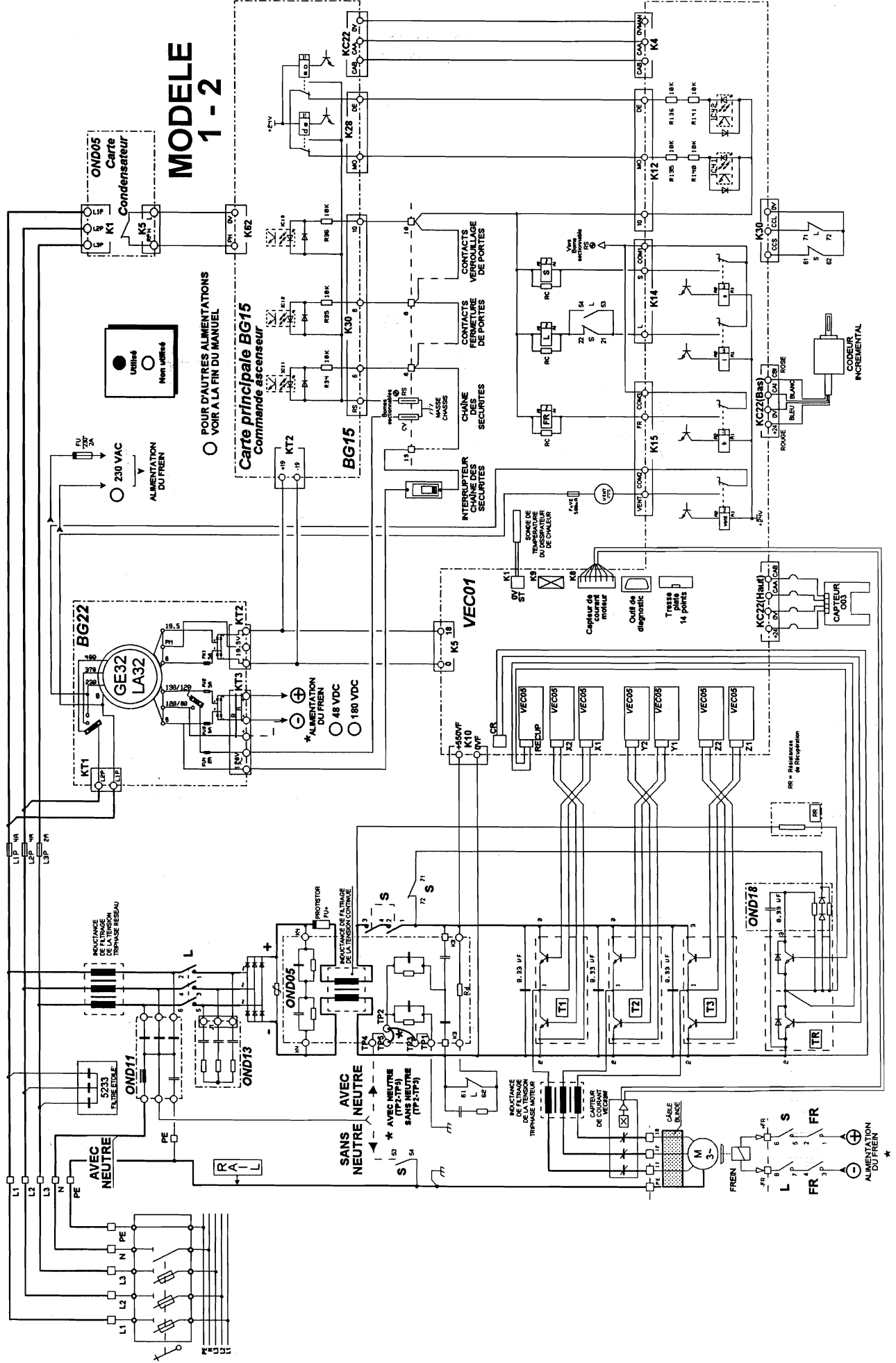
ATTENTION !!!

MODELE	PROTISTOR ®
N°1	16 A (10x38)
N°2	25 A (10x38)
N°3	40 A (14x51)
N°4	50 A (14x51)
N°5	63 A (22x58)
N°6	80 A (22x58)

ATTENTION !!!

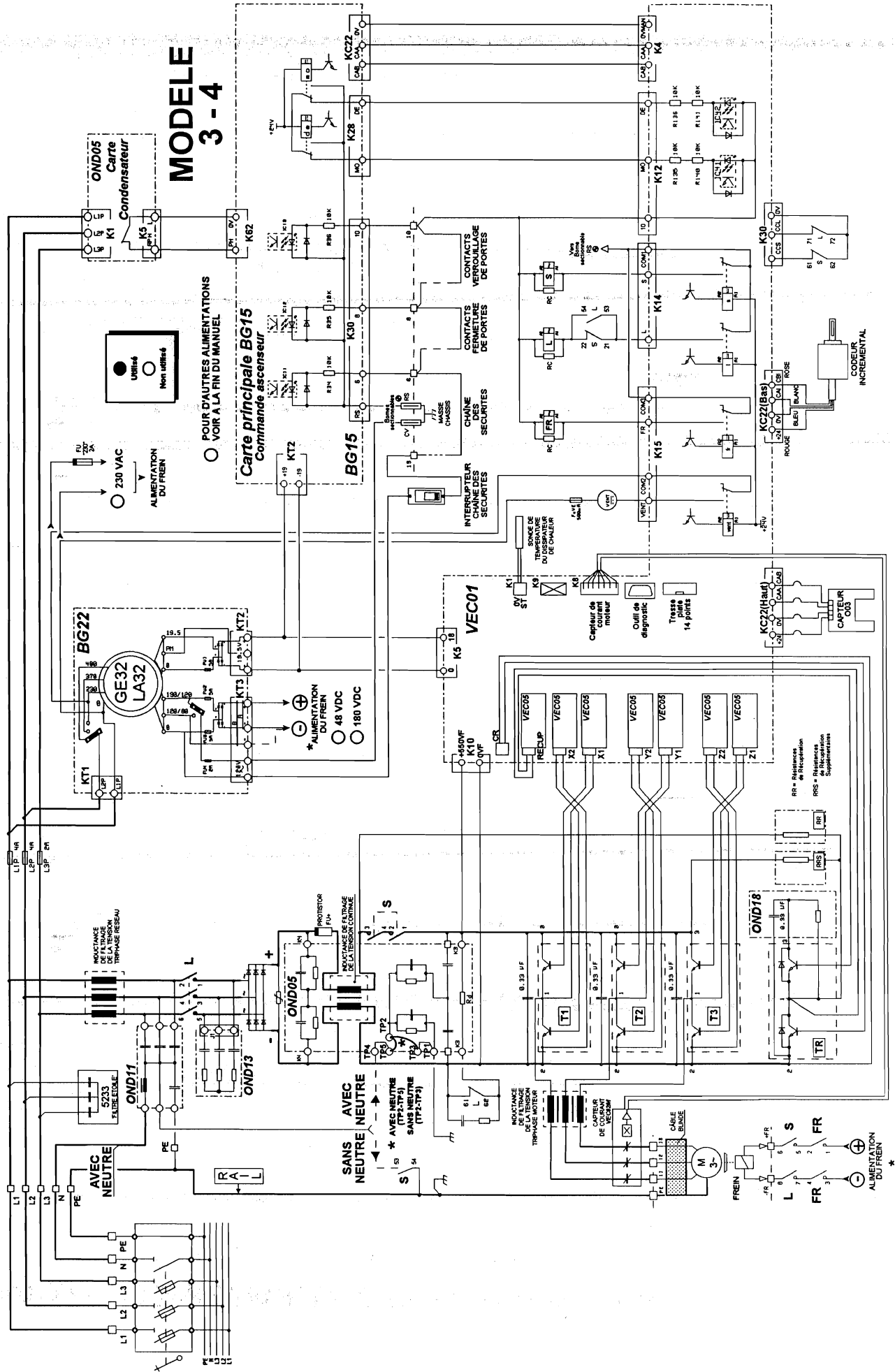
N'UTILISEZ QUE DES PROTISTORS[®] SUPPORTANT 600V
ET SPECIALEMENT CONÇUS POUR PROTEGER LES SEMI-CONDUCTEURS.
L'UTILISATION DE FUSIBLES DIFFERENTS EST DANGEREUSE
ET POURRAIT ENTRAINER LA DESTRUCTION DES TRANSISTORS DE PUISSANCE
EN CAS DE SURCHARGE ELECTRIQUE OU DE COURT-CIRCUIT !!!

20) SCHEMAS ELECTRIQUES (1/4)

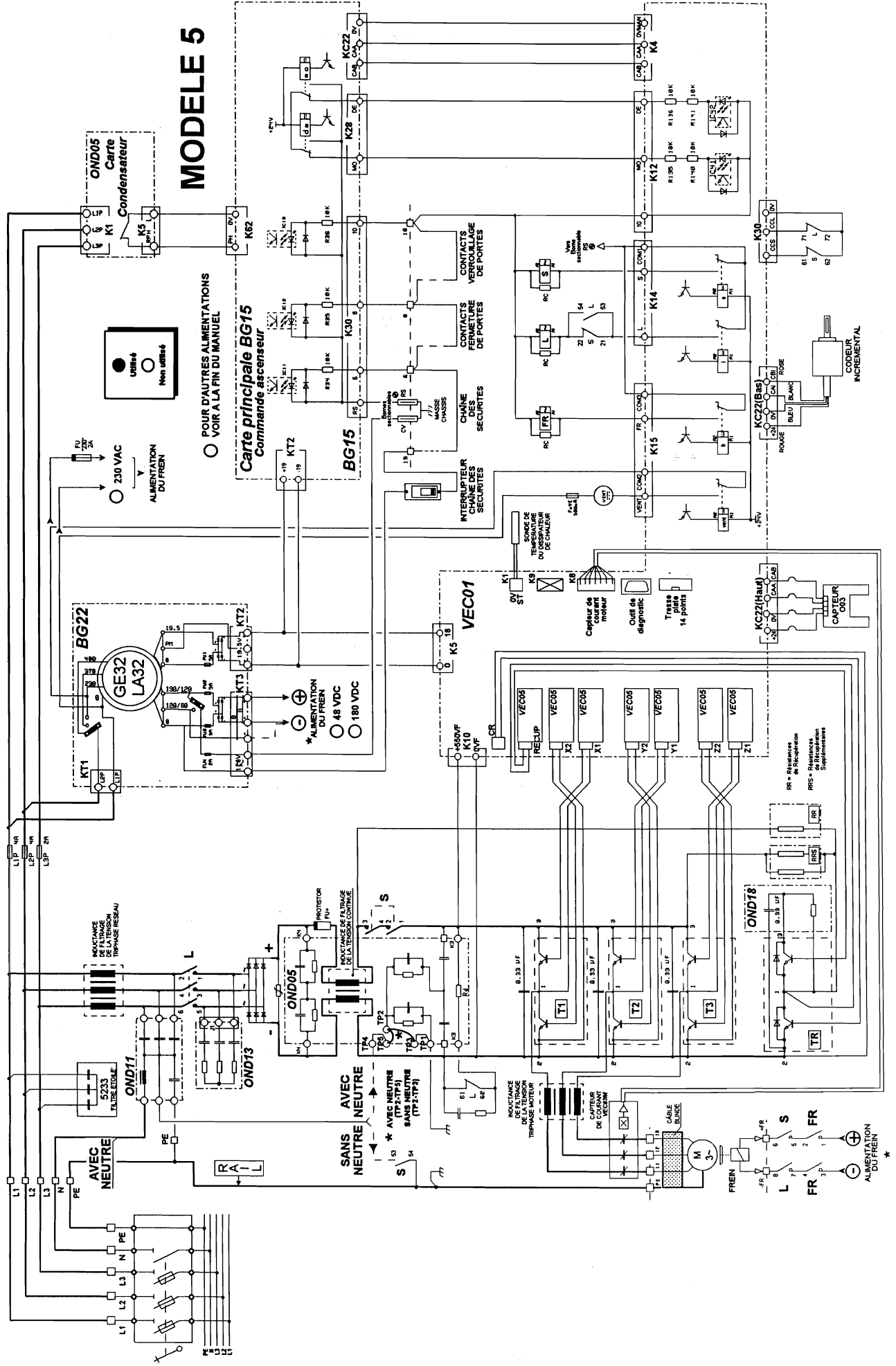


MODELE

3 - 4



SCHEMAS ELECTRIQUES (3/4)



MODELE 6

