dido.dmg.it

Startseite > Elektrische Systeme > Pitagora 4.0



Pitagora 4.0

Inhalt Sicherheits- und Gebrauchshinweise Beschreibung der PB 4.0 Grundplatine Hauptfunktionen Spezifikationen und Beschreibungen der Eingänge und Ausgänge Integriertes Programmiermodul **Fernprogrammiermodul Fusion APP** Hauptplatine 4.0 Manöver der Feuerwehren Öl-/Motortemperaturregelung Gewicht Laststeuerung Positions-/Drehzahlregelung mit DMG-Geber Aufzugskabinen-Positions-/Geschwindigkeitsregelung mit Motor-Encoder Türbefehl Schutz gegen elektrische Interferenzen Hauptanschlüsse und temporärer Betrieb Lernverfahren von etagen Normaler Betriebsmodus schacht: Zugriff EN81-20 Konfiguration EN81-21 Installation mit bistabilen Kontakten der Tür Installation mit monostabilen Kontakten der Tür Ändern der Systemparameter V3 Bildschirm Menüplan "Menü "Systemstatus Menü "Störungen" "Menü "E/A-Status "Menü "Konfiguration <u>"Menü "Türen</u> "Menü "Signalisierung "Menü "Besondere Merkmale "Menü "Systempositionierung Menü "VVVF" "Menü "Aufnahmeparameter Menü "Uhr" **Fehlersuche** Aufzugskabinen-Positionierungssystem und Anhaltegenauigkeit ELGO LIMAX 33 CP Absolutes Wegmess-System Zählsystem

DMG Geber-basiertes Zählsystem

Hubgeschwindigkeit und Verzögerungsweg

Anhänge

Anhang 1 - Einstellung der Multiplex-Parameter

Anhang 2 - Prüfung und Maßnahmen

Anhang 3 - Anleitung zum Software-Update

Anhang 4 - VVVF Frenic Lift Einstellung

Anhang 5 - Rückrollkontrolle und Fahrkomfort

Anhang 6 - Ungleichgewichtige Rettungsaktionen

Anhang 7 - Bedienfeld

Anhang 8 - UCM-Schaltung

<u>Anhang 9 - Installationstyp</u>

Anhang 10 - schacht Schutz

Anhang 11 - Verfahren zur Programmierung des Brandeinsatzes

<u>Anhang 12 - Timing-Diagramme</u>

Download





 Sie können die PDF-Schnellstartanleitung bei der unter folgendem Link herunterladen: Schnellstartanleitung
 Um die komplette Anleitung zu lesen, scrollen Sie weiter auf der Seite.

Sicherheits- und Gebrauchshinweise

Bevor Sie unsere Produkte installieren, empfehlen wir Ihnen, den Abschnitt über Sicherheits- und Gebrauchshinweise bei der Link unten zu lesen.



INSTALLATION

Das Bedienfeld muss in Innenräumen mit einem Verschmutzungsgrad von nicht mehr als 2 installiert werden.

Das Gehäuse des Bedienfelds hat die Schutzart IP2X.

Die Installation und Wartung des Schaltschranks muss von qualifiziertem und erfahrenem Personal nach sorgfältiger Lektüre der mit dem Schaltschrank gelieferten Handbücher und elektrischen Schaltpläne durchgeführt werden.

Der elektrische Schutz muss durch einen Sicherungsautomaten und einen mit der Erdungsanlage koordinierten Fehlerstromschutz erfolgen, die in der Verantwortung des Kunden liegen, sofern nicht ausdrücklich anders gefordert.

Die folgenden Schutzschaltungen entnehmen Sie bitte dem elektrischen Schaltplan, der dem Schaltschrank beiliegt:

- magnetothermischer Schutz des Motorstromkreises
- magnetothermische Absicherung des Sicherheitskreises
- Absicherung aller anderen Stromkreise durch Sicherungen

Maßnahmen zum Schutz gegen elektrischen Schlag:

- Das Gehäuse der Steuertafel ist metallisch und muss gemäß dem mit der Steuertafel gelieferten Schaltplan an ERDE angeschlossen werden.
- Die Befehls- und Steuerstromkreise (24 V) sind galvanisch vom elektrischen Netz getrennt, wie im elektrischen Schaltplan angegeben, der mit dem Bedienfeld geliefert wird.
- Der Sicherheitskreis ist galvanisch vom elektrischen Netz getrennt, wie im elektrischen Schaltplan angegeben, der mit dem Schaltschrank geliefert wird.

WARTUNG

Beziehen Sie sich für die Wartung der Zentrale auf die mit der Zentrale gelieferten Handbücher und überprüfen Sie den Zustand der Batterien der Alarmkreise und des Rücklaufs zu etage (falls vorhanden) bei den regelmäßigen Inspektionen des Systems.

Für den Transport und die Handhabung des Control Panels beachten Sie die Hinweise auf der Verpackung.

Beschreibung der PB 4.0 Grundplatine

Die Steuerplatine des Pitagora 4.0 Systems basiert auf 32-Bit-Elektroniktechnologie und bedient alle Arten von elektrischen und hydraulischen Aufzügen. Es können serielle und/oder parallele Verbindungen zu Drucktastertafeln (Kabine und etage) hinzugefügt werden. Es ist besonders geeignet für elektrische VVVF-Anlagen, auch solche, die mit dem System der ungesteuerten Bewegung der Aufzugskabine ausgestattet sind (Änderung A3 oder EN81-20 / 50).

Hauptfunktionen

- Steuerung von elektrischen und hydraulischen Systemen aller Art
- Bis zu 28 etagen bei serieller Steuerung und bis zu 12 etagen bei paralleler Steuerung
- CAN-Bus serielle Leitung zur Verbindung von Display und serieller Ansteuerung Bedienfelder
- CAN Bus serielle Leitung für die serielle Aufzugskabinenkommunikation
- APB; Down-Kollektiv, Voll-Kollektiv
- Multiplex (max. 6) Systemsteuerung
- Alternative oder selektive Türsteuerung an Durchgangs- oder Nebeneingangssystemen
- Hublageregelung über Magnetkontakte, Inkrementalgeber DMG schacht, Motorgeber oder absolutes Positioniersystem ELGO LIMAX 33 CP
- Programmier-/Diagnoseschnittstelle, on board und/oder remote.

- · Statusdiagnose, Fehler, Ausfälle und E/A-Status
- Handhabung der VVVF-Parameter und Diagnose (nur FUJI FRENIC LIFT LM2)
- · Erweiterte Steuerung des VVVF mit Geschwindigkeit, Komfort und präziser Stoppsteuerung
- Software-Upgrade über USB-Gerät
- · Serielle RS232-Leitung für PC- und GPRS-Modem-Anschluss
- Kompatibilität mit allen DMG-Produkten
- · Kompatibilität mit allen +A3-Lösungen für elektrische und hydraulische Systeme
- · Schutz des schacht Zugriffs (Unautorisierter schacht Zugriff)

Spezifikationen und Beschreibungen der Eingänge und Ausgänge

Die Hauptplatine 4.0 enthält Hardware und Software, die die Steuerung des Aufzugs und aller seiner Peripheriegeräte ermöglicht. Über die integrierten und/oder ferngesteuerten Programmiermodule ermöglicht es den Zugriff auf alle verfügbaren Funktionen. Eingänge und Ausgänge sind mit allen elektronischen und elektromechanischen Geräten im steuerung und im Aufzug verbunden.

Integriertes Programmiermodul

Die Hauptplatine verfügt über ein abnehmbares Programmiermodul, das die Anzeige und Bearbeitung aller grundlegenden Parameter für die Verwaltung und Konfiguration des Bedienfelds ermöglicht. In der Version von VVVF können auch die FUJI-Parameter der grundlegenden (Menü VVVF BASE) und erweiterten (Menü VVVF ADVANCED) Konfiguration eingesehen und bearbeitet werden.

Einzelheiten zur Bedienung des Programmiermoduls und ein umfangreiches Menü des Managementsystems finden Sie im Abschnitt Ändern von Systemparametern.

Fernprogrammiermodul

Eine alternative Möglichkeit, im Ansichts-/Änderungsmodus auf das Konfigurationsmenü des steuerung zuzugreifen, besteht darin, die abnehmbare Tastatur des DMG V3 Playboards (PlayPad) mit dem Anschluss PLP V3 zu verbinden, der auf dem Lift Control Board montiert ist.

Dieses Modul kann auf verschiedene Arten angeschlossen werden:

- Direkt angeschlossen
- · Anschluss über ein spezielles Verlängerungskabel direkt an der Platine (im Maschinenraum)
- Anschluss an die Platine auf dem Kabinendach (TOC) bei Aufzügen mit DMG vorverdrahteten Seriengeräten.

Fusion APP

Eine alternative Möglichkeit, auf die steuerung zuzugreifen, basiert auf der Fusion App.



Hauptplatine 4.0



Auf der Hauptplatine befinden sich 6 Leds für eine einfache Diagnose:

LED1: (Grüne LED) CAN-Multiplex-Terminierung aktiv: Die LED erlischt, wenn die MULX-Platine angeschlossen ist (die Terminierung erfolgt automatisch auf der MULX-Platine des ersten und letzten Multiplex steuerung).

LED2: (Grüne LED) CAN-Kabinenterminierung aktiv: Die LED erlischt, wenn eine optionale Karte (PIT8 / 16IO / 16RL) innerhalb von steuerung angeschlossen ist (die Terminierung geht automatisch auf die letzte optionale Karte).

LED3: (RGB-LED) Die Farbe dieser LED gibt Auskunft über den internen Status des Lifts gemäß der folgenden Tabelle:

Farbe	Status
Abgeleitet	Das System führt den Reset-Vorgang durch
Grün	Das System befindet sich im normalen Betriebsmodus
Gelb	Das System befindet sich im Inspektionsmodus
Rosa	Das System befindet sich im temporären Betriebsmodus
Lila	Das System ist außer Betrieb (Parken der Kabine)
Cyan	Das System läuft im Prioritätsmodus (LOP / KABINE)
Rot	Das System arbeitet im Modus "Feuerwehr".
Weiß	Das System führt das Notverfahren durch
Blau	Das System führt das Verfahren zur Steuerung der Aufzugskabinendrift durch

LED4: (Gelbe LED) Die LED blinkt, wenn die Karte in Betrieb ist.

LED5: (Grüne LED) leuchtet und zeigt den Status der SE5-Sicherheitskette an

LED6: (Rote LED):

Led Aus	Kein Fehler aktiv
Led Blinken	Ein (oder mehrere) Fehler aktiv
Eingeschaltet	Verriegelungsfehler aktiv



FJ1	FUJI-Schnittstelle
J4	FUJI Analog / Seriell
J6	Parallel Anzeigen
J8	UCM-Schaltung
J9	Ausgleichskreis
J10	Lichtvorhang / > <
J11	Sicherheitskette
J12	Multiplex-CAN
J13	Kabine unter Etage
J14	Hydro-Befehl
J15	EN81-21 Schaltung
J16	Geber Position
J18	Umgebungstemperatur
J19	PME-Panel
J20	Aus Ersatz
J21	Notstromkreis
J22	Motor-Relais
J23	Bremsenrelais
J25	Batterien Test
J26	Optionale Boards
M1	Spannungsversorgung

steuerung stromversorgung

Stromversorgung durch einen kommerziellen stabilisierten Stromversorger.

Der Minuspol schraube der Stromkreise und des Batterieladegeräts muss mit der Masse verbunden sein.

Interne Stromversorgung für die Uhr: Superkondensator (Autonomie von 5 Tagen ohne Spannungsversorgung).

Geber Position

Positioniersystem auf Basis eines Inkrementalgebers:

- DMG schacht Geber oder
- Motor Encoder (nur für VVVF Gearless Motor Lift)

Im Falle eines Absolutwertgeber-Positionierungssystems wird dieser Anschluss nicht verwendet.

Ausgleichskreis

Schaltung zur Überbrückung des Türsicherheitskontakts für:

- Vor dem Öffnen und/oder
- Nachnivellierung

Im Falle eines Absolutwertgeber-Positionierungssystems wird dieser Anschluss nicht verwendet.

Die Schaltung zur Verwaltung des Wiedereinschaltvorgangs besteht aus einem Sicherheitsmodul und einem Sicherheitsrelais.

Diese Schaltung ermöglicht die Überbrückung der Sicherheitskontakte der Türen und dadurch die Bewegung der Kabine mit geöffneten Türen mit reduzierter Geschwindigkeit im erlaubten Bereich (Bereich der Entriegelung der Türen) im Falle des Absenkens des Niveaus der Aufzugskabine, des nicht genauen Anhaltens der Aufzugskabine oder der Voröffnung der Türen. Der ISO-Ausgang schließt gegen GND.

- ISO-Ausgang (Sicherheitsrelaiskontakt Bypass-Türen) offener Kollektor Max. 24V 100mA
- Eingang CCISO (Monitor ISO-Sicherheitsrelais) Schließung gegen GND (NC) I = 5mA
- Eingang TISO (Monitor Safty Modul) Schließung gegen GND (NC) I = 5mA
- S11-S12 (freier Kontakt) schließen, wenn ISO1 geschlossen ist

Die zweite Freigabe anzeige für das Safety-Modul kommt direkt von einem zweiten Sensor (ISO2) und muss auf GND schließen.

Optionale Karte

DMG Optionskarte für:

- Parallel vorverdrahtete Taster (PIT8)
- 16 Relais-Ausgangskarte (16RL): Die Erweiterungskarte ist insbesondere erforderlich, um parallele Anzeigen (1 Draht / Etage, 1 Draht / Segment, Gray Code, binär) als Direktausgänge anzusteuern
- 16 Eingangs-/Ausgangsplatine (16IO)

Notstromkreis

Schaltung für kompletten Notbetrieb oder Evakuierung mit Bremsöffnung.

PME-Panel

Anschluss an das Control Panel im Inneren des Schaltschranks.

Parallel Anzeige

Anschluss an die APPO-Platine. Sie umfasst alle parallelen anzeigen , die auf dem schraube -Block im Inneren des Bedienfelds verfügbar sind

Umgebungstemperatur

Anschluss an den Umgebungstemperatursensor.

Zur Nutzung der Funktion Umgebungstemperaturregelung das DMG Temperatursensormodul (Cod. Q40.SND). Diese Funktion stoppt das System, wenn die Temperatur des Motorraums unter den minimalen oder über den maximalen eingestellten Schwellenwert steigt.

Multiplex-CAN

Anschluss an das MULX-Board. Sie enthält die CAN-Leitung für Multiplex-Installationen.

Weitere Informationen zu Anschlüssen und Parametern siehe ANHANG I.

Lichtgitter und Türtaste schließen

Nur in vollständig paralleler Konfiguration verwenden. Anschluss an die Schraube schraube des Schaltschranks.

UCM-Schaltung

Anschluss an den Stromkreis für die UCM-Lösung.

Für weitere Informationen zu Anschlüssen und Parametern siehe ANHANG VIII

Batterien Test

Anschluss an das CHAR-Board. Sie enthält die anzeigen für:

- Niedriger Batteriestand
- Phasenfolge (nur Hydro)
- Backup-Modus

Ausgang Ersatz

Generischer Ausgang, der für spezielle Funktionen verwendet wird.

Sicherheitskette

Anschluss an das SECU-Board. Es umfasst die 7 Punkte, die von der Sicherheitskette gelesen werden. Das System basiert auf einem optoisolierten Stromkreis, der mit der Erde verbunden ist (innerhalb des SEC-Boards):

• Eingang SE0 <-> SE6 opto-isoliert 48 Vdc

Oberhalb des Sicherheitskreises muss ein entsprechend dimensionierter magnetischer Schutzschalter (Imax = 0,5 A) vorgesehen werden.

- SE0 ist der Startpunkt der Sicherheitskette (nach dem DIS-Schutz innerhalb der steuerung)
- SE1 steuert schacht STOP-Zone und PIT-Inspektionsbox
- SE2 steuert Aufzugskabinenoberseite STOP und TOC Inspection Box
- SE3 steuert Endschalter, Fangvorrichtung, Geschwindigkeitsbegrenzer
- SE4 steuert ETAGE VORLÄUFIGE SCHLÜSSE
- SE5 steuert ETAGE LOCKS
- SE6 steuert KABINE DOORS und Pre-triggered's Kontaktsysteme

Wenn der Endschalter, der Geschwindigkeitsbegrenzer oder die Fangvorrichtung aktiviert wird (Sicherheitskettenpunkt SE3 öffnet), wird das System außer Betrieb gesetzt.

Um ihn wieder in Betrieb zu nehmen, müssen Sie den SE3-Fehler über das Programmiermodul zurücksetzen. Natürlich muss vorher der Sicherheitskontakt des Überlauf-Endschalters zurückgesetzt werden.

FUJI Analoge und serielle Leitung

Anschluss an den FUJI, der im Falle eines abgesetzten Wechselrichters verwendet wird.

81-21 Schaltung

Anschluss an den Stromkreis zur Verwaltung des Schutzes bei Installation mit reduziertem Platzangebot in der PIT. Sie umfasst die Verwaltung des bistabilen Stromkreises an den Türen und den Schutzvorrichtungen (vorausgelöstes System oder manueller Schutz in der Grube). Weitere Informationen zu den Anschlüssen und Parametern finden Sie in ANHANG IX.

Kabine unter etage

Anzeige Ausgang vom Türzonensensor für leuchtende anzeige am Schrank.

Hydro-Befehl

Anschluss an die COIL-Platine. Es enthält die Fahrbefehle für Hydro-Installationen. Sie kann auch bei Installationen mit Fernumrichter verwendet werden.

Motorrelais

Anschluss an das Relais für Motorschütze (oder Freigabe von anzeigen im Falle einer schützlosen Installation). Es umfasst auch den Monitoreingang der Hauptschütze.

Bremsenrelais

Anschluss an das Relais für Bremsschütze (oder Ventile im Falle einer Hydro-Installation). Es beinhaltet auch den Monitoreingang der Bremsschütze.

FUJI-Schnittstelle

Anschluss an die FUJI-Schnittstelle im Umrichter.

Manöver der Feuerwehren

Das System verfügt über die folgenden Eingänge für Feuerwehrmanöver:

- Eingang POM (Taste von etage): Schließen gegen GND (NC / NO) I = 5mA
- Eingang CPOM (Aufzugskabinenschlüssel): Schließen gegen GND (NC / NO) I = 5mA

Für weitere Informationen zu Anschlüssen und Parametern siehe ANHANG XI

Öl-/Motortemperaturregelung

Im Falle einer Überhitzung des Motors öffnet sich der Kontakt und der Lift wird außer Betrieb gesetzt.

Die Sperrung des Aufzugs kann je nach Einstellung sofort oder bei Rufende erfolgen.

Gewicht Laststeuerung

Wenn der COM-Eingang aktiv ist, werden etage Reservierungsanrufe weder aufgezeichnet noch verwaltet.

Wenn der SUR-Eingang aktiv ist, fährt die Aufzugskabine nicht an und die Akustik anzeige in der Aufzugskabine ist aktiviert. Der SUR anzeige wird während der Fahrt ignoriert.

Positions-/Drehzahlregelung mit DMG-Geber

Wenn die etage Zählung durch den DMG-Inkrementalgeber erfolgt, werden Position, Verzögerung und Stopp durch Zählen der vom DMG-Geber kommenden Impulse gesteuert. Die Zählung der Impulse wird von der anzeigen bei der oben und unten (AGB / AGH) und von der anzeige der Türzone (ISO1) entsprechend korrigiert (zurückgesetzt).

Aufzugskabinen-Positions-/Geschwindigkeitsregelung mit Motor-Encoder

Dieses Steuerungssystem kann nur bei Systemen mit Umrichter VVVF mit getriebelosem Motor verwendet werden.

Position, Stopp und Verzögerung werden durch Zählen der vom Encoder des Motors kommenden Impulse gesteuert. Die Zählung der Impulse wird durch den Reset anzeigen bei der oben und unten (AGB / AGH) und vom anzeige der Türzone (ISO1) entsprechend korrigiert (zurückgesetzt).

Der gleiche J16-Eingangsanschluss wird verwendet, um mit dem entsprechenden Kabel die Encoder-Schnittstellenkarte anzuschließen, die sich im FUJI-Umrichter befindet.

Der Parameter "Zählsystem" sollte auf "Motorgeber" eingestellt sein. Im Menü wählen Sie 2048 Anzahl der Impulse. Anschließend sollten die Abmessungsparameter der Motorriemenscheibe und die Art des Zugsystems eingegeben werden. Als nächstes fordert das System auf, die Länge schacht einzustellen, um die richtige Empfindlichkeit einzustellen. Erst wenn diese Schritte abgeschlossen sind, wird es möglich sein, den automatischen etage Nivelliervorgang auszuführen.

Türbefehl

Die Türbefehlskarte kann entweder eine oder zwei Türen mit alternativer, selektiver oder durchgehender Öffnung steuern. Ausgänge und Eingänge sind an den jst-Anschlüssen auf der TOC-Platine und auf der APPO-Platine (im steuerung) verfügbar.

Die Türen können automatisch, halbautomatisch oder manuell sein:

TÜR A

- ROA-Ausgang (Relais offene Tür A) offener Kollektor max. 24V 100mA
- RFA-Ausgang (Relais Schließung Tür A) offener Kollektor max. 24V 100mA
- Eingang BRA (A oder öffnendes Tasterrelais) geschlossen gegen GND (NA) I = 5mA
- Eingang CEA (Türlichtschranke A) geschlossen gegen GND (NA) I = 5mA
- Eingang FOA (A Türöffnungsgrenze) geschlossen gegen GND (NA) I = 5mA
- Eingang FFA (Türschließgrenze A) geschlossen gegen GND (NA) I = 5mA

TÜR B

- ROB-Ausgang (Relais öffnet Tür B) offener Kollektor max. 24V 100mA
- RFB-Ausgang (Relais Schließung Tür B) offener Kollektor max. 24V 100mA
- Eingang BRB (Relais der Türöffnungstaste B) schließt gegen GND (NA) I = 5mA
- Eingang CEB (B-Türlichtschranke) schließt gegen GND (NA) I = 5mA
- Eingang FOB (B-Tür-Öffnungsgrenze) schließt gegen GND (NA) I = 5mA
- Eingang FFB (B-Tür-Schließgrenze) schließt gegen GND (NA) I = 5mA

Schutz gegen elektrische Interferenzen

Die Karten wurden so konzipiert, dass sie gegen verschiedene Arten von Störungen geschützt sind, gemäß den Anforderungen der Norm, gegen versehentliche Fehler und Lokalisierung. Dennoch raten wir, die folgenden Regeln zu beachten:

- · Verbinden Sie alle Metallmassen mit Masse;
- Verbinden Sie alle nicht verwendeten Leiter mit der Erde (an der Seite des Schaltschranks);
- Schließen Sie die mit der steuerung gelieferten Entstörfilter (im Ersatzteilsatz eingelegt) parallel zur Bremsspule (max.
 230VDC) und so nah wie möglich an diese an;
- Wenn eine Rücklauframpe vorhanden ist, schließen Sie die mit dem steuerung (Ersatzteilset) gelieferte Entstördiode parallel zur Rücklauframpenspule und so nah wie möglich an diese an; achten Sie darauf, dass Sie die Kathode (mit einem weißen Streifen markierte Diodenseite) mit dem positiven gemeinsamen Anschluss "CAME+" der Stromversorgung und die Anode mit dem negativen Anschluss "CAME-" verbinden;
- Bei der Verdrahtung zur Aufzugskabine ist darauf zu achten, dass, wenn anzeigen und 24V-Stromversorgungsleitungen im selben Fahrkabel vorhanden sind, diese getrennt voneinander verlegt werden (Sicherheitskettenschaltung, Türen oder Rücklauframpenstromversorgung, 230V usw.).
- Bei Installationen mit VVVF müssen alle Anweisungen des Herstellers erfüllt werden, sowohl hinsichtlich der Filter als auch der Verkabelung. Für einen ordnungsgemäßen Betrieb des Systems ist es unerlässlich, ein abgeschirmtes Kabel für die Anschlüsse an den Motor und den Bremswiderstand zu verwenden;
- Vermeiden Sie immer, anzeige Kabel in der Nähe der Stromkabel und / oder der Stromversorgung zu platzieren.

Hauptanschlüsse und temporärer Betrieb

Gemäß der Seite "Temporäre Operationen" der Seite mit den elektrischen Schaltplänen schematisch:

- 1. Schließen Sie die Hauptstromversorgung an
- 2. Schließen Sie den Fahrmotor und den Bremswiderstand oder den Motor der Hydraulikpumpe an
- 3. Schließen Sie die Bremse oder Ventile an
- 4. Schließen Sie den Motortemperatursensor oder den Öltemperatursensor an
- 5. Schließen Sie die Inspektionsbox für temporäre Einsätze (mit dem temporären Kabel) an und verbinden Sie sie mit schrauben (Schraube)
- 6. Netzspannung einschalten
- 7. Führen Sie das Motortuning-Verfahren (nur Traktion) durch(Anhang IV)
- 8. Installieren des elektrischen Systems(Schnellstartanleitung)

Lernverfahren von etagen

Wenn die steuerung mit einem Absolutwertgeber oder DMG Encoder oder Motor Encoder ausgestattet ist, ist es möglich, die Vorteile der etage Positionslernfunktion zu nutzen, die eine schnellere Systemkonfiguration und Feineinstellung ermöglicht. Das Verfahren ist je nach Encodertyp unterschiedlich, wie in den folgenden Abschnitten beschrieben:

ELGO LIMAX 33CP: Manueller Teach-Vorgang

Wenn bei der Installation nicht genügend Freiraum vorhanden ist (Reduzierter Kopf), wird empfohlen, die manuelle Anlernung von außerhalb des Lifts schacht durchzuführen (zumindest die ersten 3 Stufen): In diesem Fall können Sie die Inspektionsbox im Inneren steuerung und nach dem Top of ar Inspektionsbox verwenden.

Der Vorgang muss durchgeführt werden, bevor das System in den Normalmodus versetzt wird.

Um den Vorgang zu starten, muss sich der Aufzug im temporären Betrieb befinden. Bis zum Ende des manuellen Teach-Vorgangs sind die Sicherheitskontakte an der Sicherheitskette angeschlossen, aber noch nicht funktionsfähig (Endschalter, Inspektionsendschalter, OSG, eSGC), da der ELGO die tatsächliche Position der Endpunkte des schacht nicht kennt. Die einzige Steuerung, die auf dem ELGO-Gerät basiert, ist das Teach over speed (0,4 m/s), d.h. wenn die Kabinengeschwindigkeit höher als 0,4 m/s ist, öffnet der ELGO den OC-Kontakt (und schließt den OC-Kontakt, nachdem die Kabine stillsteht).



1) - Setzen Sie den Aufzug Fahrkorb in der höchsten Position (Gegengewicht auf Puffern).

2) - Drücken Sie gleichzeitig 3 Mal die UP- und DOWN-Taste der Inspection BOX, um das ELGO-Gerät in den Teach-Modus zu versetzen. Auf dem Playpad wird eine blinkende WAIT-Meldung angezeigt (bei Problem bricht der Vorgang mit einem Fault ELGO ab, siehe **Fehlersuche**).

Das ELGO-Gerät schaltet die LED MODE ein und beginnt eine akustische Rückmeldung zu geben (ein Piepton alle 2 Sekunden). Diese akustische Rückmeldung anzeige bleibt während des gesamten manuellen Anlernvorgangs bestehen. Auf dem Playpad wird eine blinkende "TOP"-Meldung angezeigt.



3) – Drücken Sie erneut gleichzeitig die AUF- und AB-Taste der Inspektionsbox 3 Mal, um im ELGO den höchsten Punkt der schacht zu erfassen. Dieser Punkt wird der Referenzpunkt für die oberen Grenzwerte (oberer Endschalter, obere Inspektionsgrenze, TOP ETSL-Steuerung usw.) sein.

Die Das ELGO-Gerät gibt eine lange akustische Rückmeldung, um zu bestätigen, dass die Daten des oberen Grenzwerts aufgezeichnet wurden.

Auf dem Playpad wird eine blinkende Meldung "Etage n" angezeigt (n ist die etage , die Sie aufnehmen werden). 4) – Fahren Sie die Kabine auf die höchste Position etage.

Drücken Sie gleichzeitig 3 Mal die Tasten UP und DOWN der Inspection BOX, um im ELGO die Position etage zu erfassen.

Die Das ELGO-Gerät gibt eine kurze akustische Rückmeldung, um zu bestätigen, dass die Daten von etage aufgenommen wurden.

Auf dem Playpad blinkt die Meldung "Etage n-1" (n-1 ist die nächste etage , die Sie aufnehmen werden).



5) – Fahren Sie die Kabine nach unten bis zur nächsten etage.

Drücken Sie gleichzeitig 3 Mal die AUF- und AB-Taste der Inspektionsbox, um im ELGO die Position etage aufzunehmen.

Das ELGO-Gerät gibt eine kurze akustische Rückmeldung, um zu bestätigen, dass die Daten von etage aufgenommen wurden.

6) – Wiederholen Sie den vorherigen Punkt, bis die niedrigste etage erreicht ist.

7) – Nach der Aufnahme von die Untere etage Position auf dem Playpad zeigt eine blinkende Meldung "BOTTOM" an, verschieben Sie die Kabine an den tiefsten Punkt der schacht (Kabine auf den Puffern).

Drücken Sie die AUF- und AB-Taste der Inspektionsbox 3 Mal gleichzeitig, um im ELGO die unterste Position zu speichern. Dieser Punkt ist der Ursprung des Magnetbandes (0 mm angezeigt) und wird der Referenzpunkt für untere Grenzen (unterer Endschalter, untere Inspektionsgrenze, untere ETSL-Steuerung usw.) sein..

Das ELGO-Gerät gibt eine lange akustische Rückmeldung zur Bestätigung der Datenaufzeichnung.

In diesem Moment zeichnet steuerung automatisch auf:

- Position der erfassten etagen;

- Position der Türzone, die von steuerung verwendet wird, um die Umgehung der Türkontakte zu ermöglichen (Voröffnung / Niveauregulierung).

- Verzögerungsstrecke, entsprechend der Aufzugsgeschwindigkeit.



Auf dem Playpad wird eine blinkende Meldung "/\" angezeigt: Fahren Sie den Lift nach oben in die untere etage Position. Die steuerung wird den ELGO in den Normalmodus versetzen. (vorher nicht möglich, weil der ELGO an den Grenzen beim Öffnen von OC und Verriegeln der Kabine wäre).

Auf dem Playpad blinkt 10 Sekunden lang die Meldung "WAIT", warten Sie, bis Etage 0 angezeigt wird. Das ELGO-Gerät hört auf zu piepen und die LED MODE beginnt zu blinken (1 Blinken pro Sekunde). Jetzt ist das ELGO-Gerät für Sicherheitskontakte betriebsbereit:

- Elektronische Fangvorrichtung (falls vorhanden)
- Elektronisches OSG.
- Endschalter.

- Inspektionsendschalter werden noch nicht verwaltet, da sich der Aufzug im temporären Modus befindet..

Vor dem normalen Betriebsmodus ist es zwingend erforderlich, ein automatisches schacht Lernen durchzuführen, um die korrekten Anhaltewege in Aufwärts- und Abwärtsrichtung für jedes etage einzustellen.

Automatisches Lernverfahren (ELGO LIMAX33-CP)

9) - Der Elevator muss sich im temporären Betrieb befinden. Stellen Sie den Elevator auf der Unterseite etage mit der

Hälfte der maximalen Last.



10) - Gehen Sie in <Positioning>und setzen Sie den Parameter Autosetting auf "Ja".</Positioning>

EN	IT	FR	DE	
Floor 0 12:30:50	Piano 0 12:30:56	Etage 0 12:30:56	Etage 0 12:30:56	
<positioning></positioning>	<conteggio></conteggio>	<encodeur></encodeur>	<kopierung></kopierung>	
Autosetting	Autosetting	Autoaprentissage gaine	Schachtlernfahrt	
YES	SI	OUI	JA	

Drehen Sie den Inspektionswahlschalter auf Normal

Der Lift setzt sich automatisch in Bewegung:

- Aufwärtsfahrten mit Abbremsung und Stopp an jeder etage.

- Abwärtsfahrten mit Verzögerung und Stopps an jeder etage.

Wenn die Kabine auf den niedrigsten Wert etage zurückkehrt, ist das System bereit, in den Normalbetrieb überzugehen.

Nach dem automatischen Lernvorgang in <Positioning>,</Positioning> Monitor Geber können Sie einstellen:

- Verzögerungswege im Normalbetrieb für Verzögerungskomfort

- R1S (Pag. 3) Verzögerungsweg nach oben

- R1D (Pag. 2) Verzögerungsweg abwärts

Diese Werte werden nach dem automatischen Lernen entsprechend der Geschwindigkeit des Aufzugs automatisch eingestellt (siehe Hubgeschwindigkeit und Verzögerungsweg).

- Stoppabstände in schacht's Inspektion

- I_LIM_S Anschlagabstand nach oben vor der oberen etage Position

- I_LIM_D Anschlagabstand abwärts vor unterer etage Position

Bei Reduced Head/Pit müssen diese Werte entsprechend dem Pre-Triggered Sicherheitssystem berücksichtigt werden.

- Stoppabstände im Normalbetrieb

- N_LIM_S Anschlagabstand nach oben nach der oberen etage Position

- N_LIM_D Anschlagabstand abwärts nach unten etage position

Diese Werte werden nach dem automatischen Lernen automatisch in einem Abstand von 30 mm von den extremen etagen eingestellt (bei geringerem Abstand von den Referenzpunkten wird der mittlere Punkt zwischen den extremen etage und den extremen Referenzpositionen betrachtet).

- ELGO+eSGC Vor-Trigger-Position

- TRIPS Abstand von der oberen Referenzposition, an der der elektrische Befehl eSGC die Kabine zum Anhalten zwingt (nur bei reduziertem Kopfhub).

- TRIPD-Abstand vom Boden Referenzposition, an der der elektrische Befehl eSGC die Kabine zum Anhalten zwingt (nur bei Installation mit reduzierter Grube)

Diese Werte sind Read Only-Werte und sind nur dann größer als 0 mm, wenn ELGO Teil des Safety Pre-Triggered-Systems ist (zusammen mit elektrischem Fanggerät / Geschwindigkeitsbegrenzer). Nach der Installation und während des TEMPORÄREN BETRIEBS führt die steuerung eine Reihe von Aufwärts-/Abwärts-Testfahrten durch (erst hohe Geschwindigkeit, dann niedrige Geschwindigkeit mit Stopps auf etagen), um die genaue Positionierung der etage zu erlernen.

Selbstlernverfahren:

1) – Stellen Sie sicher, dass sich die Anlage in der Betriebsart "Temporärer Betrieb" befindet
2) – Achten Sie darauf, dass der Geber die richtige Laufrichtung nachführt (zunehmender Weg bei Aufwärtsfahrt, abnehmender Weg bei Abwärtsfahrt); stellen Sie ggf. im Menü "Positionierung" den Parameter Positioniersystem von Rechts- auf Linkslauf (oder umgekehrt) und speichern Sie die neue Einstellung.

EN	IT	FR	DE	
Floor 0 12:30:56	Piano 0 12:30:56	Etage 0 12:30:56	Etage 0 12:30:56	
Positioning system	Sistema Conteggio	Selection	Typ	
Encoder clockwise	Encoder orario	Encodeur montee rotation a droit	Encoder cw	

3) – Überprüfen Sie die korrekte Anzeige des ZP-Eingangs (Türzone) (die ZP-LED am PLAYPAD-Modul muss leuchten, wenn es sich in der Türzone befindet)

4) – Prüfen Sie die korrekte Ablesung der Eingänge AGB/AGH (Verzögerungsendschalter) (AGB/AGH müssen in den Verzögerungsendlagen offen sein)

5) - Stellen Sie sicher, dass die Kabine bei der unten etage ist (AGB offen, ZP-LED leuchtet)

6) – Rufen Sie das Menü "Positionierung" auf, wählen Sie den Parameter "Automatische Einstellung" und bestätigen Sie:

- Am DMG-Geber: die Geberauflösung (64er-Impulszahl), dann die Länge von etage Magneten. (Länge der Türzone). Bestätigen Sie die Gesamtzahl von etage, dann drücken Sie "Ja", um den Vorgang zu starten.

- Am Motorgeber: die Geberauflösung, das Motorverhältnis, die Zugscheibe und das Seilen. Bestätigen Sie die Gesamtzahl von etage, und drücken Sie dann "Ja", um den Vorgang zu starten.

EN		IT		FR		DE	
Floor 0 <positioning> Autosetting YES</positioning>	12:30:56	Piano 0 <conteggio> Autosetting SI</conteggio>	12:30:56	Etage 0 <encodeur> Autoaprentiss OUI</encodeur>	12:30:56 age gaine	Etage 0 <kopierung> Schachtlernfah JA</kopierung>	12:30:56 ht

7) – Stellen Sie den Wahlschalter des Inspektionspanels auf NORMAL (falls vorhanden), ansonsten stellen Sie sicher, dass die Sicherheitskette geschlossen ist.

Das System führt den folgenden automatischen Vorgang durch:

- Nach oben fahren, bis die anzeige ZP der unteren etage deaktiviert ist

- Nach unten fahren, bis die anzeige ZP der unteren etage aktiviert ist

- Auffahren mit hoher Geschwindigkeit und Positionserkennung für jede etage (Unterkante der Türzonenmagnete); die genaue Position der Unterkante des Magneten wird im Speicher steuerung abgelegt.

- Bei Erreichen des oberen Verzögerungspunkts (AGH) schaltet das System auf niedrige Geschwindigkeit und bei Erreichen der oberen etage Türzone (ZP) stoppt es.

- Abwärtsfahrt mit hoher Geschwindigkeit und Positionserfassung für jede etage (Oberkante der Türzonenmagnete); die genaue Position der Oberkante des Magneten wird im Speicher steuerung abgelegt.

- Bei Erreichen des unteren Verzögerungspunkts (AGB) schaltet das System auf niedrige Geschwindigkeit und bei

Erreichen der unteren etage Türzone (ZP) stoppt es.

- Aufwärtsfahren, Verlangsamen und Anhalten auf jeder etage (auf ZP-Magnetebene)

- Abwärtsfahren, Verlangsamen und Anhalten an jedem etage (auf ZP-Magnetebene)

Nach dem zweiten Satz von Durchläufen (der mit bei der am niedrigsten etage endet), ist die Anlage bereit, in den SERVICE-Modus zu gehen.

bei der Ende der Prozedur, gehen Sie zum Menü <Positioning>Monitor Encoder und überprüfen Sie, ob die Abstände von AGB und AGH (4/5) für Ihre Installation in Ordnung sind (vergleichen Sie die Abstände in den mitgelieferten Diagrammen). Es ist immer möglich, die Verzögerungsabstände R1D (2/5) und R1S (3/5) einzustellen, um den Verzögerungskomfort zu verbessern, ohne die Position der Endschalter zu ändern und ohne den Selbstlernvorgang zu wiederholen.</Positioning>

<u>HINWEIS</u>: Die Selbstlernprozedur muss jedes Mal durchgeführt werden, wenn entweder AGB/AGH-Endschalter und/oder Türzonenmagnete aus ihrer ursprünglichen Position bewegt werden.

Nach dem automatischen Lernvorgang in <Positioning>, Monitor Encoder prüfen, ob AGB/AGH</Positioning> Abstände für die Aufzugsgeschwindigkeit ausreichend sind. Ist es möglich, die Verzögerungsabstände im Normalbetrieb R1S und R1D zu erhöhen/verringern, ohne die automatische Lernprozedur wiederholen zu müssen.

Für AGB/AGH-Positionen und Verzögerungsstrecken verwenden Sie Tabelle entsprechend der Geschwindigkeit des Aufzugs.

In Systemen, in denen die erforderlichen Mindestmaße im oberen und unteren Bereich der schacht gemäß den Anforderungen der Vorschrift EN 81 gewährleistet sind, ist es möglich, zwei Parameter zu verwenden, um den Aufzug in der Inspektion zu stoppen.

In <Positioning>,</Positioning> Monitor Geber

- I_LIM_S Anschlagabstand nach oben vor der oberen etage Position

- I_LIM_D Anschlagabstand abwärts vor unterer etage Position

Diese Anhaltewege gelten für die Inspektion vom schacht aus (sind nicht aktiv im Falle der Inspektion vom Maschinenraum aus) und können verwendet werden, um das Risiko zu vermeiden, dass der Techniker im Inneren des Aufzugs eingeklemmt wird schacht.

Beachten Sie, dass diese Anschlagpositionen keine Sicherheitskontakte sind.

Normaler Betriebsmodus

Wenn alle oben genannten Vorgänge abgeschlossen sind, können Sie das System in den normalen Betriebsmodus versetzen.

Für Verbesserungen des Fahrkomforts siehe ANHANG 5.

Das System führt einen Reset-Lauf durch und stoppt bei der niedrigsten etage. Wenn kein Fehler aufgetreten ist, ist es möglich, eine manuelle Feinabstimmung der Stoppgenauigkeit an jedem etage wie in Seil- und Riemenscheiben-Positionierungssystem oder Optisch/Magnetisches Positionierungssystem angegeben.

Zur Erleichterung der Überprüfung und Inbetriebnahme der Installation beachten Sie bitte das Menü "Konfiguration" => "Test" und den Anhang II.

Feinabstimmung der Anhaltegenauigkeit etage

Sobald der Selbstlernvorgang abgeschlossen ist, ist es möglich, die Feineinstellung der Stoppgenauigkeit auf jeder etage mit Hilfe des PLAYPAD-Programmiermoduls manuell vorzunehmen, ohne auf die schacht zugreifen zu müssen.

Regelung der Anhaltegenauigkeit:

1. Stellen Sie sicher, dass sich die Anlage im Modus "NORMALER BETRIEB" befindet

- 2. Verwenden Sie das PLAYPAD-Modul direkt mit der steuerung oder entfernen Sie es und schließen Sie es mit dem Kabel an die TOC-Platine auf der Oberseite der Kabine an (optional).
- 3. Rufen Sie das <Positioning>Menü</Positioning> auf <Positioning>, wählen Sie den Parameter "Etage Position" für den etage, der angepasst werden soll (verwenden Sie die Tasten Links / Rechts, um die gewünschte etage auszuwählen). Der Wert, der bei der unten im Playpad-Bildschirm angezeigt wird, gibt die aktuelle etage Position (in mm) für das ausgewählte etage an; drücken Sie [ENTER], um die Einstellung zu ändern.
- 4. Erhöhen oder verringern Sie die angezeigte Position mit den Tasten UP/DOWN am PLAYPAD-Modul.
- 5. Drücken Sie [ENTER], um den aktualisierten Wert zu speichern.
- 6. Überprüfen Sie die tatsächliche Stoppgenauigkeit, indem Sie den Lift auf die ausgewählte etage aufrufen. Wiederholen Sie bei Bedarf die Schritte 3, 4 und 5.
- 7. Wiederholen Sie den Vorgang für jeden etage

schacht: Zugriff

Tipp: Bei Anlagen mit Encoderzählung ist es möglich, den Zutrittsvorgang in der schacht zu aktivieren, ohne dass die Anlage durch die Unterbrechung der Sicherheitskette (Öffnen der Schachttüren) angehalten wird. Dies ist auch bei der EN81-1-Installation hilfreich.

Mit dem Lift im Normalbetrieb:

- Halten Sie die Türen offen, indem Sie die Tür BRA oder BRB-Taste gedrückt halten
- Drücken Sie auf dem Bedienfeld der Aufzugskabine 3 Mal die aktuelle Taste etage .
- Die Zentrale warnt mit einem Dauerton vor der Aktivierung der Prozedur, die vorübergehend alle Rufe ausschließt. (Prozedur kann durch erneutes Drücken der Türöffnungstaste gelöscht werden)
- Verlassen Sie die Kabine;
- Die steuerung schlie
 ßt die T
 üren und f
 ährt den Lift 2 Meter nach unten mit Verlangsamung und Standardstopp. Der Techniker kann die T
 üren
 öffnen und bequem auf das Kabinendach zugreifen. Wenn die Kabine nicht genug Platz zum Absenken hat, f
 ährt sie um 2,5 Meter nach oben (Grubenzugang und / oder Kontrolle des Kabinenbodens).
- Wenn Sie den Schacht nicht betreten, bleibt die Kabine in diesem Zustand für maximal 10 Sekunden stehen, bevor sie in den Normalbetrieb zurückkehrt (in dieser Zeit sind keine neuen Rufe möglich).

Der Zugang zu schacht für Systeme, die der Norm EN81-20 / EN81-21 entsprechen, erfordert, dass nach einem Zugang und anschließendem Verlassen des Aufzugs schacht durch eine autorisierte Person ein Rückstellungsverfahren erfolgt, das die Rückkehr zum automatischen Betrieb des Aufzugs ausschließt. Nachfolgend finden Sie die Anweisungen zum Betreten und Verlassen des schacht bei 81-20 oder 81-21 Systemen.

EN81-20 Konfiguration

Parameter: Siehe Anhang X.

Zugang zur Grube

Wird durch Betätigen des Boxenstoppschalters oder durch Einschalten des Boxenbedienfeldes auf 'Inspektion' erkannt. (beide Zustände öffnen die Sicherheitskette am Punkt SE1).

Diese Bedingung aktiviert den Fehler RSP (Code 20) und verhindert die Bewegung der Aufzugskabine im Normalbetrieb (Bewegung ist nur noch im Inspektionsmodus möglich).

Nach Beendigung des Inspektionsmanövers muss das Personal:

- Stellen Sie den Wahlschalter und eventuelle STOPP-Tasten auf 'Normal' und verlassen Sie die schacht des Aufzugs.
- Schließen Sie die Schachttüren (überprüfen Sie die Sicherheitskette) und führen Sie den Reset mit einer der folgenden Methoden durch:
 - Von der niedrigsten etage mit dreimaligem schnellen Öffnen / Schließen der Entriegelungstaste oder.
 - Vom Bedienfeld aus mit drei kurzen Tastendrücken



· Vom PlayPad mit spezifischem Reset (RSP-Reset).

Eigenschaften des Hilfskontakts an der Tür (s) bei der niedrigste etage:

• Monostabiler Öffnerkontakt (öffnet nicht bei normalem Türbetrieb).

Der Hilfskontakt ist elektrisch mit dem Türeingang der BDU oder mit der schraube (Schraube) der steuerung am E511-Eingang verbunden (Öffnerkontakte in Reihe, wenn es mehrere schacht Zugangstüren gibt, z. B. Pit Access Hatch).

Nein Zugriff auf das Dach Kabine

Für den Zugang zum Kabinendach ist keine Steuerung erforderlich.

EN81-21 Installation mit bistabilen Kontakten der Tür

Kopffreiheit und reduzierter Schacht (Einhaltung von Artikel 2.2 des Anhangs 1 der Richtlinie 95/16 / EG der Europäischen Gemeinschaft)

Bei Anlagen, bei denen die geforderten Mindestmaße im oberen und unteren Bereich der schacht nicht gewährleistet werden können, müssen gemäß den Anforderungen der Vorschrift EN 81 spezielle Änderungen an der Anlage und der steuerung vorgenommen werden, um die Verletzungsgefahr für Arbeiter, die Wartungsarbeiten in der schacht durchführen, zu vermeiden.

Es folgt ein relevanter Abschnitt aus der Verordnung:

"Der Aufzug muss so konstruiert und gefertigt sein, dass die Gefahr des Quetschens vermieden wird, wenn sich der Fahrkorb in einer Extremposition befindet. Um dies zu erreichen, muss ein Freiraum oder ein Schutzraum jenseits der Extrempositionen vorgesehen werden. In Ausnahmefällen, in denen die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, eine vorherige Genehmigung zu erteilen, insbesondere bei bestehenden Gebäuden, können die zuständigen Behörden jedoch andere geeignete Mittel vorsehen, um diese Gefahr zu vermeiden, wenn die vorherige Lösung nicht möglich ist".

Der steuerung des Aufzugs ist in der Lage, die etage Türöffnungskontrolle in Anlagen mit begrenztem Platzangebot in den Endpunkten des schacht automatisch zu verwalten. Wie in der nachstehenden Abbildung schematisch dargestellt, muss der steuerung mit einem Steuerkreis bei der oben/unten des schacht ausgestattet sein, so dass, wenn der Wartungsarbeiter die Schachttür öffnet, um in den schacht zu gelangen, ein Kontakt mit dem dedizierten Eingang verbunden wird, der die Überwachung des schacht Zugangs zum Aufzug steuerung ermöglicht.

Das spezifische Verfahren richtet sich nach der Art der Installation, wie in den folgenden Abschnitten beschrieben.

Die Reset-Prozedur ist nur möglich, wenn die bistabilen Kontakte geöffnet sind, andernfalls prüft die steuerung einen automatischen Reset der bistabilen Kontakte (ohne Reset-Prozedur): so gibt die steuerung einen RSP-Fehler (Cod 121) aus und es ist notwendig, den bistabilen Kreis zu öffnen und danach eine Reset-Prozedur durchzuführen.



Parameter: Siehe Anhang X

Zugang zur Grube

Wird durch Betätigen des Boxenstoppschalters oder durch Einschalten des Boxenbedienfeldes auf "Inspektion" erkannt.

(beide Bedingungen öffnen die Sicherheitskette am Punkt SE1).

Dieser Zustand aktiviert den Fehler RSP (Code 20) und verhindert die Bewegung der Aufzugskabine im Normalbetrieb.

Nach Beendigung des Inspektionsmanövers muss das Personal:

- Entfernen Sie die Schutzvorrichtungen (bei manuellen Schutzvorrichtungen in der PIT), stellen Sie den Wahlschalter und eventuelle STOP-Tasten auf 'Normal' und verlassen Sie die schacht des Aufzugs.

- Schließen Sie die Schachttüren (überprüfen Sie die Sicherheitskette) und führen Sie den Reset mit einer der folgenden Methoden durch:

- Von der niedrigsten etage mit dreimaligem schnellen Öffnen / Schließen der Entriegelungstaste.

- Vom Bedienfeld aus mit drei kurzen Tastendrücken.



- Vom PlayPad mit spezifischem Reset (RSP-Reset).

Merkmale des Hilfskontakts an der Tür (den Türen) der untersten etage:

- Monostabiler Öffnerkontakt (öffnet nicht bei normalem Türbetrieb).

Der Hilfskontakt ist elektrisch mit dem Eingang DOOR Contact der BDU der untersten etage verbunden.

Zugang auf dem Dach Kabine

Der Zugriff auf die schacht wird durch das Öffnen eines Kontakts mit dem Entriegelungsschlüssel erkannt, der die RSP-Störung (Code 21) aktiviert, wodurch die Aufzugskabine im Normalbetrieb nicht fahren kann (eine Fahrt ist nur im Modus 'Inspektion' möglich). Bevor Sie die schacht des Aufzugs betreten, warten Sie, bis die Ampel den sicheren Zustand anzeigt (grünes Licht).

Nach Beendigung des Inspektionsmanövers muss das Personal:

- Entfernen Sie die Schutzvorrichtungen (bei manuellen Schutzvorrichtungen), stellen Sie den Wahlschalter und eventuelle STOP-Tasten auf "Normal" und verlassen Sie den Schacht.

- Schließen Sie die Schachttüren (überprüfen Sie die Sicherheitskette) und führen Sie den Reset mit einer der folgenden Methoden durch:

- Von etage mit dreimaligem schnellen Öffnen / Schließen des Reset-Tasters (optional).

- Vom Bedienfeld aus mit drei kurzen Tastendrücken.



- Vom PlayPad mit spezifischem Reset (RSP-Reset).

Fehler RSP am Lift zurücksetzen steuerung und Spulenrückstellung an den bistabilen Kontakten der Haltestellen vornehmen

Wenn die steuerung einen automatischen Kontakt-Reset erkennt (Kontakt schließen vor Reset-Vorgang), gibt sie erneut einen Fehler RSP (Cod 121) als Fehler am Reset-Kreis der Spule aus.

Eigenschaften des Hilfskontakts (Typ BERNSTEIN) an allen Türen außer an der untersten etage:

- Bistabiler Öffnerkontakt (öffnet nicht während des normalen Türbetriebs), der an einen dedizierten Eingang angeschlossen ist.

- 230 Vac Rücksetzspule.

Optionale Reset-Schlüsselschalter werden elektrisch mit dem Eingang DOOR Contact der BDU verbunden.

Reduzierte Grubenkonfiguration



Parameter: Siehe Anhang X

Zugang in der Grube

Der Zugriff auf die schacht wird durch das Öffnen eines Kontakts mit dem Freigabeschlüssel erkannt, der die RSP-Störung (Code 21) aktiviert, wodurch die Aufzugskabine im Normalbetrieb nicht fahren kann (eine Fahrt ist nur im Modus 'Inspektion' möglich). Bevor Sie die schacht betreten, warten Sie, bis die Ampel den sicheren Zustand anzeigt (grünes Licht).

Nach Beendigung des Inspektionsmanövers muss das Personal:

- Entfernen Sie die Schutzvorrichtungen (bei manuellen Schutzvorrichtungen), stellen Sie den Wahlschalter und eventuelle STOP-Tasten auf "Normal" und verlassen Sie den Schacht.

- Schließen Sie die Schachttüren (überprüfen Sie die Sicherheitskette) und führen Sie den Reset mit einer der folgenden Methoden durch:

- Von der etage mit dreimaligem schnellen Öffnen / Schließen des Reset-Tasters (optional).

- Vom Bedienfeld aus mit drei kurzen Tastendrücken



- Vom PlayPad mit spezifischem Reset (RSP-Reset).

Wenn steuerung einen automatischen Kontakt-Reset erkennt (Kontakt schließen vor Reset-Vorgang), gibt es wieder einen Fehler RSP (Cod 121) als Fehler am Reset-Kreis der Spule.

Eigenschaften des Hilfskontakts (Typ BERNSTEIN) nur auf der untersten etage:

- Bistabiler Öffnerkontakt (öffnet nicht während des normalen Türbetriebs). an einen dedizierten Eingang angeschlossen.

- 230 Vac Rücksetzspule

Optionale Reset-Schlüsselschalter werden elektrisch mit dem Eingang DOOR Contact der BDU verbunden.

Zugang auf dem Dach Kabine

Für den Zugang zum Kabinendach ist keine Steuerung erforderlich.

Reduzierte Kopf- und Grubenkonfiguration



Zugang in der Grube oder Zugang auf dem Dach Kabine

Der Zugriff auf die schacht wird durch das Öffnen eines Kontakts mit dem Entriegelungsschlüssel erkannt, der die RSP-Störung (Code 21) aktiviert, wodurch die Aufzugskabine im Normalbetrieb nicht fahren kann (eine Fahrt ist nur im Modus 'Inspektion' möglich). Bevor Sie den Aufzug schacht betreten, warten Sie, bis die Ampel den sicheren Zustand anzeigt (grünes Licht).

Nach Beendigung des Inspektionsmanövers muss das Personal:

- Entfernen Sie die Schutzvorrichtungen (bei manuellen Schutzvorrichtungen), stellen Sie den Wahlschalter und eventuelle STOP-Tasten auf "Normal" und verlassen Sie den Schacht.

- Schließen Sie die Schachttüren (überprüfen Sie die Sicherheitskette) und führen Sie den Reset mit einer der folgenden Methoden durch:

- Von etage mit dreimaligem schnellen Öffnen / Schließen des Reset-Tasters (optional).
- Vom Bedienfeld aus mit drei kurzen Tastendrücken.



- Vom PlayPad mit spezifischem Reset (RSP-Reset).

Wenn steuerung einen automatischen Kontakt-Reset erkennt (Kontakt schließen vor Reset-Vorgang), gibt es wieder einen Fehler RSP (Cod 121) als Fehler am Reset-Kreis der Spule.

Eigenschaften des Hilfskontakts (Typ BERNSTEIN) an allen Türen:

- Bistabiler Öffnerkontakt (öffnet nicht während des normalen Türbetriebs). an dedizierten Eingang angeschlossen.
- 230 Vac Rücksetzspule

Optionale Reset-Schlüsselschalter werden elektrisch mit dem Eingang DOOR Contact der BDU verbunden.

Installation mit monostabilen Kontakten der Tür

Kopffreiheit und reduzierter Schacht (Einhaltung von Artikel 2.2 des Anhangs 1 der Richtlinie 95/16 / EG der Europäischen Gemeinschaft)

Mit den gleichen Überlegungen aus dem vorherigen Kapitel ist es möglich, die Installation mit monostabilen Kontakten an den Schachttüren zu verwalten, um den schacht Zugang zu überwachen.

Wenn monostabile Türkontakte verwendet werden, ist auf steuerung ein bistabiler Stromkreis vorhanden. Der Reset-Vorgang ist nur möglich, wenn die bistabile Schaltung offen ist, andernfalls gibt die steuerung einen spezifischen Fehler RSP (§ 6) aus: Es ist notwendig, die bistabile Schaltung zu öffnen und danach den Reset-Vorgang durchzuführen.

Das spezifische Verfahren richtet sich nach der Art der Installation, wie in den folgenden Abschnitten beschrieben.

Konfiguration mit reduziertem Kopf



Parameter: Siehe Anhang X

Zugang in der Grube Der Zugang zur Grube wird durch Betätigen des Grubenstoppschalters oder durch Einschalten des

Grubenbedienfeldes auf "Inspektion" erkannt. (beide Bedingungen öffnen die Sicherheitskette am Punkt SE1). Diese Bedingung setzt den Fehler RSP (Code 20), indem die Bewegung der Aufzugskabine im Normalbetrieb verhindert wird.

Nach Beendigung des Inspektionsmanövers muss das Personal:

- Entfernen Sie die Schutzvorrichtungen (bei manuellen Schutzvorrichtungen in der PIT), stellen Sie den Wahlschalter und eventuelle STOP-Tasten auf 'Normal' und verlassen Sie den Lift schacht.

- Schließen Sie die Schachttüren (überprüfen Sie die Sicherheitskette) und führen Sie den Reset mit einer der folgenden Methoden durch:

- Von der niedrigsten etage mit dreimaligem schnellen Öffnen / Schließen der Entriegelungstaste.

- Vom Bedienfeld aus mit drei kurzen Tastendrücken.



- Vom PlayPad mit spezifischem Reset (RSP-Reset).

Merkmale des Hilfskontakts an der Tür (den Türen) der untersten etage:

- Monostabiler Öffnerkontakt (öffnet nicht bei normalem Türbetrieb).

Der Hilfskontakt ist elektrisch mit dem Eingang DOOR Contact der BDU der untersten etage verbunden.

Zugang auf dem Dach Kabine

Der Zugriff auf die schacht wird durch das Öffnen eines Kontakts mit dem Entriegelungsschlüssel erkannt, der die RSP-Störung (Code 21) aktiviert, wodurch die Aufzugskabine im Normalbetrieb nicht fahren kann (eine Fahrt ist nur im Modus 'Inspektion' möglich). Bevor Sie den Aufzug schacht betreten, warten Sie, bis die Ampel den sicheren Zustand anzeigt (grünes Licht).

Nach Beendigung des Manövers muss das Personal:

- Entfernen Sie die Schutzvorrichtungen (bei manuellen Schutzvorrichtungen), stellen Sie den Wahlschalter und eventuelle STOP-Tasten auf "Normal" und verlassen Sie den Schacht.

- Schließen Sie die Schachttüren (überprüfen Sie die Sicherheitskette) und führen Sie den Reset mit einer der folgenden Methoden durch:

- Von etage mit dreimaligem schnellen Öffnen / Schließen des Entriegelungsschlüssels.

- Vom Bedienfeld aus mit drei kurzen Tastendrücken.



- Vom PlayPad mit spezifischem Reset (RSP-Reset).

Eigenschaften des Hilfskontakts an allen Türen außer denen auf der untersten etage:

- Monostabiler Öffnerkontakt (öffnet nicht bei normalem Türbetrieb).

Die Tasten sind elektrisch in Reihe mit der Schraube schraube der steuerung verbunden.

Reduzierte Grubenkonfiguration



Parameter: Siehe Anhang X

Zugang in der Grube

Der Zugriff auf die schacht wird durch das Öffnen eines Kontakts mit dem Entriegelungsschlüssel erkannt, der die RSP-Störung (Code 21) aktiviert, wodurch die Aufzugskabine im Normalbetrieb nicht fahren kann (eine Fahrt ist nur im Modus 'Inspektion' möglich). Vor dem Betreten der schacht warten Sie, bis die Ampel den sicheren Zustand (grünes Licht) anzeigt.

Nach Beendigung des Inspektionsmanövers muss das Personal:

- Entfernen Sie die Schutzvorrichtungen (bei manuellen Schutzvorrichtungen), stellen Sie den Wahlschalter und eventuelle STOP-Tasten auf "Normal" und verlassen Sie den Schacht.

- Schließen Sie die Schachttüren (überprüfen Sie die Sicherheitskette) und führen Sie den Reset mit einer der folgenden Methoden durch:

- Von etage mit dreimaligem schnellen Öffnen / Schließen des Entriegelungsschlüssels.

- Vom Bedienfeld aus mit drei kurzen Tastendrücken.



- Vom PlayPad mit spezifischem Reset (RSP-Reset).

Eigenschaften des Hilfskontakts an allen Türen außer denen auf der untersten etage: - Monostabiler Öffnerkontakt (öffnet nicht bei normalem Türbetrieb).

Schlüssel sind elektrisch in Reihe mit der Schraube schraube der steuerung verbunden.

Zugang auf dem Dach Kabine

Für den Zugang zum Kabinendach ist keine Steuerung erforderlich.

Reduzierte Kopf- und Grubenkonfiguration



Parameter: Siehe Anhang X

Zugang in der Grube oder Zugang auf dem Dach Kabine

eim Betreten der schacht wird durch das Öffnen eines Kontakts mit dem Entriegelungsschlüssel die RSP-Störung (Code 21) aktiviert, wodurch die Aufzugskabine im Normalbetrieb nicht fahren kann (eine Fahrt ist nur im Modus 'Inspektion' möglich). Bevor Sie den Aufzug schacht betreten, warten Sie, bis die Ampel den sicheren Zustand anzeigt (grünes Licht).

Nach Beendigung des Inspektionsmanövers muss das Personal:

- Entfernen Sie die Schutzvorrichtungen (bei manuellen Schutzvorrichtungen), stellen Sie den Wahlschalter und eventuelle STOP-Tasten auf "Normal" und verlassen Sie den Schacht.

- Schließen Sie die Schachttüren (überprüfen Sie die Sicherheitskette) und führen Sie den Reset mit einer der folgenden Methoden durch:

- Von etage mit dreimaligem schnellen Öffnen / Schließen des Entriegelungsschlüssels.

- Vom Bedienfeld aus mit drei kurzen Tastendrücken.



- Vom PlayPad mit spezifischem Reset (RSP-Reset).

Eigenschaften des Hilfskontakts an allen Türen:

- Monostabiler Öffnerkontakt (öffnet nicht bei normalem Türbetrieb).

Schlüssel sind elektrisch in Reihe mit der Schraube schraube der steuerung verbunden.

Ändern der Systemparameter

V3 Bildschirm Menüplan

V3 Bildschirm Menüplan

AUFZUG- STEUERTAFEL DMG S.p.A.		Sprache? Französisch, Englisch, Portugiesisch, Italienisch, Russisch, Deutsch, Niederländisch ENTER: Bestätigen / ESC: Beenden
▲ ▼		
Code? ** Passwort **	ENTER >	Systemstatus
		Störungen
		A V
		E/A-Status
		▲ ▼
		Konfiguration
		▲ ▼
		Türen
		▲ ▼
		Anzeigen
		▲ ▼
		Besondere Funktionen
		A V
		Positionierung
		▲ ▼
		VVVF
		▲ ▼
		Aufn.Parameter
		A V
		Uhr

Nach der Auswahl der gewünschten Sprache ist es notwendig, das Software-Upgrade durchzuführen (Anhang III)

"Menü "Systemstatus

Es kann einfach vom Hauptfenster des PlayPads aus aufgerufen werden, indem Sie einmal die ENTER-Taste drücken.

Systemstatus	Beschreibung	Visualisierung auf Serielle Anzeige
Zurücksetzen	Das System führt den Reset-Vorgang durch	O -
Im Einsatz	Das System befindet sich im normalen Betriebsmodus	
Inspektion	Das System befindet sich im Inspektionsmodus	OR
Temp. Operat	Das System befindet sich im temporären Betriebsmodus	Ρ
Außer Betrieb	Das System ist außer Betrieb	
Kabine Vorrangig	Das System läuft im Aufzugskabinen-Prioritätsmodus (Prioritätsschlüsselschalter aktiviert)	
Feuerwehrleute	Das System arbeitet im Modus "Feuerwehr" (verschiedene Vorgänge)	
Notfall	Das System führt das Notverfahren durch	E
Drift-Steuerung	Das System führt das Verfahren zur Steuerung der Aufzugskabinendrift durch	
Aufwärtsbetrieb	Das System läuft aufwärts	
Abwärtslauf	Das System läuft abwärts	
Nachnivellierung	Die Aufzugskabine befindet sich auf etage und nivelliert sich neu	
Noch bei etage	Die Aufzugskabine befindet sich auf der Ebene etage , ohne registrierte Rufe	
Hohe Geschwindigkeit	Das System läuft im Hochgeschwindigkeitsmodus	
Niedrige Drehzahl	Das System läuft im Modus mit niedriger Geschwindigkeit	
Tür schließen	Die Tür ist vollständig geschlossen	
Tür offen	Die Tür wird geöffnet (oder geöffnet/geschlossen)	
Kabine Volllast	Die Aufzugskabine ist voll beladen	
Fotozelle A	Der für den Eingang der Lichtschranke A relevante Eingang ist aktiv	
Fotozelle B	Der für den Lichtschrankeingang B relevante Eingang ist aktiv	
Lichtvorhang A	Der für die Türöffnertaste des Eingangs A relevante Eingang ist aktiv	
Lichtvorhang B	Der für die Türöffnertaste des Eingangs B relevante Eingang ist aktiv	

Menü "Störungen"

Dieses Menü listet die letzten 60 Fehler auf, die im internen Speicher des steuerung gespeichert wurden. Alle Fehler werden im Abschnitt "Fehlerbehebung" beschrieben.

WARNUNG: Bei einem Stromausfall wird der interne Speicher nur gespeichert, wenn die Batterie angeschlossen ist.

0	Referenztabelle
_	

Etage 0 12:30:56		Etage 0	
< Fehler >	LINTER>	Keine Fehler	

	ENTER>	Etage 0 Störungen: 4 Anzeige ?	ENTER >	< Störungen > 3/4 43 = Inspektion Pos.: 0 # 1 Cod. 0 17/03/09 10:10 * (siehe unten für Details)
		▲ ▼		
Alle aufgezeichneten (ENTER zur Bestätigu HINWEIS: Störungen wenn die Aufzugskabi	Fehler zurücksetzen ıng drücken) werden gelöscht ine stoppt	Etage 0 Störungen: 4 Zurücksetzen ?		
		▲ ▼		
Löschen Sie den erkannten Fehler am Endschalter (drücken Sie ENTER zur Bestätigung) HINWEIS: Die eigentliche Löschung erfolgt nur wenn das Speichersystem gestoppt ist		Etage 0 Störungen: 4 Reset XXX? (siehe Tabelle unten)		

Störung	Beschreibung
SE3 zurücksetzen	Endschalterfehler; Sie können ihn erst nach Schließen der Sicherheitskette löschen.
Reset 82212	Drift-Steuerung
RSP zurücksetzen	RSP-Fehler; für reduzierte Grube und Bauhöhe.
UCM zurücksetzen	UCM-Fehler; für A3-Änderung
ISO zurücksetzen	ISO-Fehler; Problemerkennung in der Betriebsüberwachung des Sicherheitsmoduls für die erweiterte Türöffnung / Nachregelung.
SCS zurücksetzen	SCS-Störung; Installation 81-20.
UAS zurücksetzen	UAS-Fehler; Sonderfunktion.
•	•

"Menü "E/A-Status

PB	>>>>>			
OR				
	>>>>>	> _	>>>>>	Etage 0 - 12:30:56 < E/A-Status >

Tabelle der Parameter

Tabelle der Parameter:

Feld	Beschreibung	Navigation	Werte (Grupp	e von 12	2)		
Kabine anrufen	Simulation eines Aufzugskabinenrufs	▲ ▼ (etage auswählen) ENTER (Bestätigen) ESC (Beenden)					
			GRUPPEN				
			1/9	REM VHS SUR	ROT TH1 COM	REV TH2 LE	REV1 REV2 LTMP
			2/9	RMO BRK RDE	RGV RMV RPV	MTR YBRK CCF	CCO CCOB
			3/9	BRA FOA ROA	CEA FFA RFA	BRB FOB ROB	CEB FFB RFB
Spielbrett IN-OUT	System-Eingänge/- Ausgang = Offener Kontakt = Geschlossener Kontakt	▲ ▼ (Gruppe ändern) ENTER (Beenden) ESC (Beenden)	4/9	HS BFR OTM	PCA	POM RPH J20	CPOM IEME OEME
			5/9	FLM FLD	BIP GNGM GNGD	511B 511L	DSA 212B E511
			6/9	PWR ENAB	IN_A IN_D	BR1 BYPL	BR2 BYPC
			7/9	FAI ZP	FAS TISO	CAM ISO	AGH AGB CISO
			8/9	REM REM1 REM2	ROT ROT1 ROT2	PME OVS	REV REV1 REV2
			9/9	L-ROT L-GRÜN SUMMER		GPIO1 GPIO2 GPIO3	
	VVVF	▲ ▼ (Gruppe	GRUPPEN				
VVVF IN-OUT	Eingänge/Ausgang = Offener Kontakt = Geschlossener	ändern) ENTER (Beenden) ESC (Beenden)	1/7	DE FWD REV	X1 X2 X3	X4 X5 X6	X7 X8 0,0 V
	ποπακι		2/7	Y1 Y5A/C	Y2 RST	Y3 30 A/B/C	Y4
			3/7	BUSY ACC DEC	ALM INT BRK	EXT NUV RL	TL VL IL

Feld	Beschreibung	Navigation	Werte (Gruppe von 12)				
			Fout = 0,00 Hz 4/7 Uout = 0,00 A Vout = 0,00 V				
			5/7	Fref = 0 EDC NST),00 Hz ∙V	Fref = (TRQ NST	0,00 Hz % -h
			6/7	Imax = Geber (kW N	0,00 A) P/s MAIN =		
			7/7	Störung 0 = 2 =	g VVVF	Störung 1 = 3 =	g VVVF
			GRUPPEN				
			Kabinenseite A	7 3	6 2	5 1	4 0
	Status der Ruftasten □ = Taste nicht aktiviert ■ = Taste aktiviert	▲ ▼ (Gruppe	Kabinenseite B	7 3	6 2	5 1	4 0
taster		wechseln) ◀► (Kabine/ab/auf) ENTER (Beenden) ESC (Beenden)	taster unten Seite A	7 3	6 2	5 1	4 0
			taster unten Seite B	7 3	6 2	5 1	4 0
			Aufwärts Seite A	7 3	6 2	5 1	4 0
			Aufwärts Seite B	7 3	6 2	5 1	4 0
Feuer-Sensoren	Status der Feuereingänge □ = Feuereingänge aus ■ = Feuereingänge ein	▲ ▼ (Gruppe ändern) ENTER (Beenden) ESC (Beenden)					
Registrierungsliste aufrufen	Rufregistrierungsliste □ = Anruf nicht registriert ■ = Anruf registriert	▲ ▼ (Gruppe wechseln) ◀► (Kabine/ab/auf) ENTER (Beenden) ESC (Beenden)	Dieselben Gruppen wie PUSHBUTTONS			3	
[0] Start = [1] Start = [2] Start =	Ausführungszähler 0] Teilweise (rücksetzbar) [1] Gesamt [2] Zukünftige Verwendung	 ↓ (Ändern) ENTER (Zurücksetzen und Beenden) ESC (Beenden) 	Angezeigtes Datum bezieht sich auf das letzte Zurücksetzen des Teilzählers [0]			letzte	

Feld	Beschreibung	Navigation	Werte (Gruppe von 12)		
Analog	Analoge Maßnahmen	▲ ▼ (Seite wechseln) ESC (Beenden)	24 V = Spannungsversorgung VCAB = Schrank- und Kabinenabsorptionen VMR = BDU-Absorptionen 24VB = Batterien Spannung +5,0 V = Platineninterne Spannungsversorgung TAMB = Umgebungstemperatursensor PWM = Analoger Drehzahlausgang		
TOC-Maßnahmen	Analoge Maßnahmen	▲ ▼ (Seite wechseln) ESC (Beenden)	T_SHA = schacht Temperatur MAIN = TOC-Stromversorgung COP_A = COP-Seite A Absorptionen COP_B = COP-Seite B-Absorptionen		
COP-Maßnahmen	Analoge Maßnahmen	▲ ▼ (Seite wechseln) ESC (Beenden)	MAIN_A = COP A Spannungsversorgung MAIN_B = COP B-Stromversorgung T_CAR = Kabinentemperatur		
ETAGEN Linie	BDU Kommunikation Linie	ENTER (Zurücksetzen) ESC (Beenden)	Fehler: Nummer des Kommunikationsfehlers FER: Rahmenfehlerrate Datum und Uhrzeit des letzten Resets		
KABINE Linie	TOC / COP Kommunikation Linie	ENTER (Zurücksetzen) ESC (Beenden)	Fehler: Nummer des Kommunikationsfehlers FER: Rahmenfehlerrate Datum und Uhrzeit des letzten Resets		
MTPX-Linie	MULTIPLEX Kommunikationsleitung	▲ ▼ (Seite wechseln) ENTER (Zurücksetzen) ESC (Beenden)	Fehler: Nummer des Kommunikationsfehlers FER: Rahmenfehlerrate Datum und Uhrzeit des letzten Resets		
ELGO-Modell:	ELGOs Diagnose				

PLAYBOARD IN-OUT Tabelle Beschreibung Parameter

Eingang	Beschreibung
SE0	Sicherheitskette Start
SE1	Sicherheitskette Grubensicherheitskontakte
SE2	Sicherheitskette oben am Fahrkorb Inspektion Box/Stop
SE3	Sicherheitskette Endschalter, Fangvorrichtung, Geschwindigkeitsbegrenzer
SE4	Sicherheitskette Hallentore Vorkontakte
SE5	Sicherheitskette Hallentore inerlocks
SE6	Sicherheitskette Fahrkorbtürkontakte und Vorauslöseeinrichtung (81-21)
CCO CCOB	Leistungsschütze steuern
CISO	ISO-Relais überwachen
TISO	Sicherheitsmodul SM1-Steuerung
LE	Notlicht (Stromversorgung für Autolicht)
BFR	Tür-Zu-Taster
PCA	Aufzugskabinen-Prioritätsfunktion

POMFeurCPOMFeurSURÜberSURÜberCOMVolleHSFundZPTürzRPHSteuREVInspectorREV1InspectorREM1InspectorREM2InspectorROTInspectorROT1InspectorROT2InspectorTH1MotorIEMENotfar	euerwehreinsätze (Hall-Schlüsselschalter) euerwehreinsätze (Kabine Schlüsselschalter) berlastkontrolle olle Lastkontrolle unktion außer Betrieb ürzone anzeige teuerung der Phasenfolge ispektionsfunktion (Maschinenraum) ispektionsfunktion (oben auf Kabine) ispektionsfunktion (PIT) ispektion oben (Maschinenraum) ispektion nach oben (oben auf Kabine)
CPOMFeurSURÜberSURÜberCOMVolleHSFundZPTürzRPHSteuREVInspectorREV1InspectorREV2InspectorREM1InspectorREM2InspectorROTInspectorROT1InspectorROT2InspectorTH1MotorIEMENotifier	euerwehreinsätze (Kabine Schlüsselschalter) berlastkontrolle olle Lastkontrolle unktion außer Betrieb ürzone anzeige teuerung der Phasenfolge ispektionsfunktion (Maschinenraum) ispektionsfunktion (oben auf Kabine) ispektionsfunktion (PIT)
SURÜberCOMVolleHSFundZPTürzRPHSteuREVInspectorREV1InspectorREV2InspectorREM1InspectorREM2InspectorROTInspectorROT1InspectorROT2InspectorTH1MotorIEMENotar	berlastkontrolle olle Lastkontrolle unktion außer Betrieb ürzone anzeige teuerung der Phasenfolge ispektionsfunktion (Maschinenraum) ispektionsfunktion (oben auf Kabine) ispektionsfunktion (PIT)
COMVolteHSFundZPTürzRPHSteuREVInspectorREV1InspectorREV2InspectorREM1InspectorREM2InspectorROTInspectorROT1InspectorROT2InspectorTH1MotorIEMENotifier	olle Lastkontrolle unktion außer Betrieb ürzone anzeige teuerung der Phasenfolge ispektionsfunktion (Maschinenraum) ispektionsfunktion (oben auf Kabine) ispektionsfunktion (PIT) ispektion oben (Maschinenraum) ispektion oben (Maschinenraum) ispektion nach oben (Oben auf Kabine) ispektion nach oben (PIT)
HSFundZPTürzRPHSteuREVInspectorREV1InspectorREV2InspectorREM1InspectorREM2InspectorROTInspectorROT1InspectorROT2InspectorTH1MotorIEMENotifier	unktion außer Betrieb ürzone anzeige teuerung der Phasenfolge ispektionsfunktion (Maschinenraum) ispektionsfunktion (oben auf Kabine) ispektion oben (Maschinenraum) ispektion oben (Maschinenraum) ispektion nach oben (oben auf Kabine) ispektion nach oben (PIT)
ZPTürzRPHSteuREVInspectorREV1InspectorREV2InspectorREM1InspectorREM2InspectorROTInspectorROT1InspectorROT2InspectorTH1MotorIEMENotifier	ürzone anzeige teuerung der Phasenfolge ispektionsfunktion (Maschinenraum) ispektionsfunktion (oben auf Kabine) ispektionsfunktion (PIT) ispektion oben (Maschinenraum) ispektion nach oben (oben auf Kabine)
RPHSteuREVInspREV1InspREV2InspREM2InspREM1InspREM2InspROTInspROT1InspROT2InspTH1MotoIEMENotfa	teuerung der Phasenfolge Ispektionsfunktion (Maschinenraum) Ispektionsfunktion (oben auf Kabine) Ispektionsfunktion (PIT) Ispektion oben (Maschinenraum) Ispektion nach oben (oben auf Kabine)
REV REV1 REV2Insp< Insp< InspREM REM1 REM2Insp< Insp< Insp< Insp< Insp< Insp< Insp< Insp< Insp< Insp< Insp< Insp< Insp< Insp< Insp< Insp< Insp< Insp< Insp< Insp< Insp< Insp< Insp< Insp< Insp< Insp< Insp< Insp< Insp< Insp< Insp< Insp< Insp< Insp< Insp< Insp< Insp< Insp< Insp< Insp< Insp< Insp< Insp<	nspektionsfunktion (Maschinenraum) nspektionsfunktion (oben auf Kabine) nspektionsfunktion (PIT) nspektion oben (Maschinenraum) nspektion nach oben (oben auf Kabine)
REM Inspective REM1 Inspective REM2 Inspective ROT Inspective ROT1 Inspective ROT2 Inspective Inspe	ispektion oben (Maschinenraum) ispektion nach oben (oben auf Kabine) ispektion nach oben (PIT)
ROT Inspective ROT1 Inspective ROT2 Inspective Inspectin Inspective Inspective Inspectin	
TH1 TH2 Moto IEME Notfa	ispektion unten (Maschinenraum) ispektion unten (oben Kabine) ispektion unten (PIT)
IEME Notfa	lotor-(Öl-)Temperatursensorsteuerung
	otfall (Ausfall der Spannungsversorgung)
PME PME	ME-Selektor (Notfall-Evakuierung)
AGH Verz AGB Unte	erzögerungsschalter oben nterer Verzögerungsschalter
FAS FAI Posit	ositionssensoren (kein Geberpositioniersystem)
E511 Optio	ptionaler Eingang für schacht Zugriff
BYPL BYPC Sich	icherheit der Tür Bypass-Wahlschalter
BRA Taste	aster Tür öffnen (Eingang A)
CEA Foto	otozelle Eingang A
FOA Tür-0	ür-Offen-Endschalter Eingang A
FFA Türs	ürschließ-Endschalter Eingang A
BRB Taste	aster Tür öffnen (Eingang B)
CEB Foto	otozelle Eingang B
FOB Tür-0	ür-Offen-Endschalter Eingang B
FFB Fein	
BR1 Mon	einer Korsarschluss (Porta B)
BR2 Mon	einer Korsarschluss (Porta B) Ionitorschalter Bremse 1
IN_A IN_D	einer Korsarschluss (Porta B) Ionitorschalter Bremse 1 Ionitorschalter Bremse 2

Ausgang	Beschreibung
VHS	Ausgang - Außerordentliche Beleuchtung
RMV	Ausgang - Zwischendrehzahl-Befehl
BRK	Ausgang - Befehl Bremse
MTR	Ausgang - Motorbefehl
YBRK	Ausgang - Bremsenbefehl (VVVF)
ISO	Ausgang - Befehl Nivellierung
RGV	Ausgang - High-Speed-Befehl
RPV	Ausgang - Befehl für niedrige Geschwindigkeit
RMO	Ausgang - Fahrbefehl aufwärts
RDE	Ausgang - Abwärtsfahrbefehl
LTMP	Ausgang - zeitlich begrenzter Kabinenlichtbefehl
CAM	Ausgang - Rücklauframpenbefehl
OEM	Ausgang - Notbefehl
CCF	Ausgang - Motorphasenkurzschluss
J20	Ausgang - programmierbar (Stecker J20)
DSA	Ausgang - Deaktivierung von Alarmen
511B	Ausgang - Norm 511 Buzzer
511L	Ausgang - Norm 511 Licht
212B	Ausgang - Norm 212 Buzzer
FLD	Ausgang - Befehl Pfeile nach unten
FLM	Ausgang - Befehl Pfeile nach oben
GNGD	Ausgang - Gong-Befehl nach oben
GNGM	Ausgang - Gong-Befehl abwärts
BIP	Ausgang - BIP-Signalisierung in der Kabine
PWR	UCM-Modul Leistungsbefehl
ENAB	Befehl zur Freigabe des UCM-Moduls
ROA	Ausgang - Befehl Tür öffnen (Eingang A)
RFA	Ausgang - Türschließbefehl (Eingang A)
ROB	Ausgang - Befehl Tür öffnen (Eingang B)
RFB	Ausgang - Türschließbefehl (Eingang B)
L-ROT	Ampel anzeige 81-20/21
L-GRÜN	Ampel anzeige 81-20/21
SUMMER	Buzzer anzeige für Bypass 81-20

VVVF IN-OUT Tabelle Beschreibung Parameter

Anzeige	Beschreibung
DE	Freigabe des digitalen Eingangs (Schraube schraube EN)

Allzeige	Beschreibung
FWD	Digitaler Eingang aufwärts (Schraube schraube FWD)
REV	Abwärtsgerichteter digitaler Eingang (Schraube schraube REV)
X1	High-Speed-Digitaleingang (Schraube schraube X1)
X2	Digitaleingang Drehzahl REV (Schraube schraube X2)
X3	Digitaleingang für niedrige Drehzahl (Schraube schraube X3)
X4	Ingresso digital (morsetto X4)
X5	Digitaleingang (Schraube schraube X4)
X6	Ingresso digital (morsetto X6)
X7	Ingresso digital (morsetto X7)
X8	Digitaler Notrufeingang (Schraube schraube X8)
0,0 V	VVVF Analogeingang (schrauben 11-12)
Geber	Encoder VVVF-Eingang (geschlossener Regelkreis)
MAIN	VVVF-Firmware-Version
Y1	Digitaler Ausgang (schraube Y1)
Y2	Digitaler Ausgang (schraube Y2)
Y3	Digitaler Ausgang (schraube Y3)
Y4	Digitaler Ausgang (schraube Y4)
Y5A/C	Bremsenbefehlsrelais (schraube Y5)
30 A/B/C	Relè (schraube 30 A/B/C)
ALM	Alarm VVVF-Signalisierung
RST	VVVF zurücksetzen
ACC	Beschleunigung
DEC	Verzögerung
Fout	Ausgangsfrequenz
Vout	Ausgangsspannung
lout	Ausgangsstrom
Imax	Maximaler Ausgangsstrom

"Menü "Konfiguration

PB	>>>>>		>>>>>	
OR				
PB	>>>>>	>_	>>>>>	Etage 0 - 12:30:56 < Konfiguration >

Tabelle der Parameter

	Tabelle	der	Param	eter:
--	---------	-----	-------	-------

Parameter	Beschreibung	Navigation	Werte	Standardwert
Vorübergehender Betrieb	Temporärer Betriebsmodus des Systems	◄► (Auswahl)	Nein; Ja	Nein
Test	Zur Erleichterung der Überprüfung und Inbetriebnahme der Installation. Die Beschreibung finden Sie in Anhang II.			
Code ?	Passwortschutz für den Zugriff auf die Programmierung	 ↓ (Zeichen ändern) ▲ ▼ (Zeichen auswählen) 	8 Zeichen (0 - 9; A - Z; a - z)	kein Passwort
Konfiguration	Art der Verdrahtungskonfiguration: -) Standardleitung schrauben (Kabine und etagen); -) Serielle Komm. in der Aufzugskabine, 1 Leitung/etage Anschlüsse bei etagen; -) Leitung schrauben in der Kabine, Serielle Kommunikation an etagen (BDU-Module); -) Serielle Kommunikation in der Kabine und etagen	 (Auswahl) 	Kabine & Fl. STD; Kabine SER. / Fl. RJ45; Kabine STD. / Fl. BDU; Kabine SER. / Fl. BDU	Kabine SER / Fl. RJ45
Art der Steuerung	Art der Steuerung für den Aufzug	▲► (Auswahl)	-SAPB; -SAPB Aufzeichnung -SAPB konstanter Druck -Kollektiv abwärts; -Volles Kollektiv;	SAPB;
Antrieb	Traktionsart: -) Traktion VVVF -) Hydraulisch - Motor Direkt (Dir): -) Hydraulik - Motor Sanftanlasser (S-S): -) Hydraulisch - Motor Stern- Dreieck (Y-D): -) Hydraulisch - Motor mit Umrichter (VVF):	▲► (Auswahl)	Traktion Hydraulisch Dir Hydraulisch S-S Hydraulisch Y-D Hydraulisch VVF	Traktion
Nr. von etagen	Anzahl der etagen der Installation	▲ ▼ (Erhöhung/Verringerung)	2 <-> 16 (std.) 2 <-> 32 (nur BDU)	2

Parameter	Beschreibung	Navigation	Werte	Standardwert
Nachnivellierung	Nicht vorhanden: Kein Nachnivellieren Typ 1: (Tür öffnen oder schließen). Diese Einstellung ist bei Traktionsanlagen für eine gute Haltegenauigkeit angezeigt. Die Nachnivellierung wird ausgelöst, wenn die Aufzugskabine ihre Position "perfekt etage" verlässt, d.h. wenn einer der beiden Träger unterbrochen ist. Die Nachnivellierung endet, wenn beide Balken frei sind. ACHTUNG: diese Einstellung ist nicht für hydraulische Anlagen geeignet, da die Gefahr des "Pump"-Effekts besteht (Aufzugskabine driftet nach dem Anhalten nach unten) Typ 2: (Tür öffnen oder schließen). Diese Einstellung ist für hydraulische Anlagen geeignet und funktioniert wie bei Typ 1, mit dem Unterschied, dass die beiden Balken unterbrochen werden müssen, bevor die Nachnivellierung beginnt. Die Niveauregulierung endet, wenn die beiden Strahlen frei sind. WARNUNG: Es wird die Verwendung von Sensoren mit reduziertem Strahlenabstand (TMS03 = 20 mm) empfohlen. Typ 3: Nivellierung 1 Strahl offene Tür 2 Strahlen geschlossene Tür. Diese Einstellung ermöglicht die Nivellierung 2 Strahlen, etage Tür geschlossen (Aufzugskabinenlicht an) und Nivellierung 2 Strahlen, etage Tür geschlossen (Aufzugskabinenlicht aus). WARNUNG: um die Nivelliertür offen zu betreiben, egal welche Option Sie gewählt haben, ist es notwendig, die Tür mit einem zugelassenen System zu rangieren. Hinweis: mit dem Positionierungssystem Encoder wird der Abstand der Aktivierung der Nachnivellierung angezeigt	(Auswahl)	Nicht vorhanden Typ 1 Typ 2 Typ 3	Nicht vorhanden

Parameter	Beschreibung	Navigation	Werte	Standardwert
Haupt etage	Position der Hauptseite etage (alle Aufrufe unterhalb dieser etage werden nur nach oben bedient (nur Abwärtssammelrufe)	▲ ▼ (Erhöhung/Verringerung)	0 <-> Etage Nein.	0
Low Speed Fehlerzeit	Zeit vor Aktivierung des Low Speed-Fehlers (niedrige Drehzahl zu lang)	▲ ▼ (Erhöhung/Verringerung)	7 s <-> 40 s	7 s
Laufzeit	Zeit vor Aktivierung der Laufzeitstörung	▲ ▼ (Erhöhung/Verringerung)	20 s <-> 45 s	20 s
Art der Installation	Art der Installation (Simplex / Multiplex)	◄► (Auswahl)	Simplex; Multiplex	Simplex
Multiplex- Konfiguration	Multiplex-Konfiguration: Lift No. (LN); taster Line (PBL); Etagen im Multiplex; Offset. Eine Beschreibung finden Sie in Anhang I.	 ♦► (Parameter auswählen) ▲ ♥ (Wert ändern) 	- Lift Nr. (LN): 1<->4 - PushButtons Line (PBL): 0(1 Zeile)<- >3(4 Zeilen) - Etagen: 2 <- > 16 [32] - Ofst 0 <->	(LN).(PBL): 1.0 Flst. : 2 Ofst : 0
Multiplex Aufruf	In Multiplex-Anlagen kann ein etage Ruf mit einem langen taster Druck (mehr als 3 Sekunden) unterschieden werden: a) Die Anlage mit dem niedrigeren Parameter "Lift No (LN)" (z. B. bei einer Duplex-Anlage mit einer großen Kabine für behinderte Fahrgäste und einer kleineren, muss die größere als "1" und die andere als "2" eingestellt werden; b) In einem "asymmetrischen etage Verteilungssystem" die Anlage, die die niedrigste/höchste Ebene erreichen kann.	 (Auswahl) 	N° etagen Nein; Ja	Nein

"Menü "Türen



Etage 0 - 12:30:56 < Türen >




Tabelle der Parameter

Tabelle der Parameter:

Parameter	Beschreibung	Navigation	Werte	Standardwert
Ret. Rampe an	Zeit vor Aktivierung der Auslauframpe	▲ ▼ (Erhöhung/Verringerung)	0,1 s <-> 9,9 s	0,1 s
Ret. Rampe aus	Zeit bis zur Deaktivierung der Ausstiegsrampe	▲ ▼ (Erhöhung/Verringerung)	0,1 s <-> 9,9 s	0,1 s
Störungszeit sperren	Zeit vor der Aktivierung der Sperrstörung	▲▼ (Erhöhung/Verringerung)	2 s <-> 60 s	15 s
Verzögerung beim Öffnen der Tür	Zeit vor Türöffnung - für automatische Tür	▲ ▼ (Erhöhung/Verringerung)	0,1 s <-> 9,9 s	0,5 s
Parkzeit bei offener Tür	Parkzeit der Aufzugskabine bei geöffneter Tür (in Sek.)	▲▼ (Erhöhung/Verringerung)	1 s <-> 30 s	7 s
Feierabend mit Rufen	Zeit (in Sek.) bis zum Schließen der Tür bei registrierten Rufen	▲▼ (Erhöhung/Verringerung)	1 s <-> 60 s	2 s
Türen Nb.	Anzahl und Typ der Türen	▲► (Auswahl)	1 Tür -2 Türen sel. -2 Türen sel. -2 Türen sel+through	1 Zugang
Typ Tür A	Auswahl des Türtyps für Eingang A: 1) Manuell / nicht vorhanden: manuelle Türen auf etagen, Aufzugskabinentüren manuell oder nicht vorhanden; 2) Kabine unabhängig: manuelle Türen bei etagen, Aufzugskabinentüren unabhängig; 3) Kabine automatisch: manuelle Türen auf etagen, Aufzugskabinentüren automatisch; 4) Kombiniert auto: automatische Türen in der Aufzugskabine und auf etagen	(Auswahl)	Handbuch / nicht vorhanden; Kabine unabhängig; Kabine automatisch; Kombiniert Auto	Kombiniertes Auto
Tür A mit Endschalter	Vorhandensein eines Endschalters für Tür A (nicht vorhanden bei manuellen und unabhängigen Türen)	▲► (Auswahl)	Nein; Ja	Nein

Parameter	Beschreibung	Navigation	Werte	Standardwert
Wählen Sie Tür A bei etage	Konfiguration der Tür A für jede etage: Zugang zu jeder etage einstellen und Türparken unter etage öffnen oder schließen (für automatische Türen)	 (Auswahl) ▲ ▼ (Ändern etage) 	Nr; Pkg. Tür schließen; Pkg. Tür offen	Pkg. Tür schließen;
Tür A Öffnungs-/Schließzeit	Tür A ohne Endschalter: Türöffnungs-/-schließzeit	▲ ▼ (Erhöhung/Verringerung)	1 s <-> 60 s	10 s
Tür A Startverzögerung	Tür A manuell: Zeit vor Start	▲ ▼ (Erhöhung/Verringerung)	0,1 s <-> 9,9 s	2,0 s
Schiebetür A	Tür A mit Endschalter: Zeit vor Schlupfstörung	▲ ▼ (Erhöhung/Verringerung)	1 s <-> 60 s	10 s
Tür A angetrieben	Tür A wird während des Laufs mit Strom versorgt. Nicht berücksichtigt für manuelle oder unabhängige Türen	▲► (Auswahl)	Nein Ja Ja AT40	Nein
Typ Tür B	Auswahl des Türtyps für Eingang B (siehe Typ Tür A):	(Auswahl)	Handbuch / nicht vorhanden; Kabine unabhängig; Kabine automatisch; Kombiniert Auto	Kombiniertes Auto
Tür B mit Endschalter	Vorhandensein eines Endschalters für Tür A (nicht vorhanden bei manuellen und unabhängigen Türen)	<► (Auswahl)	Nein; Ja	Nein
Wählen Sie Tür B bei etage	Konfiguration der Tür A für jede etage: Zugang zu jeder etage einstellen und Türparken unter etage öffnen oder schließen (für automatische Türen)	 (Auswahl) ▲ ▼ (Ändern etage) 	Nr; Pkg. Tür schließen; Pkg. Tür offen	Pkg. Tür schließen
Tür B Öffnungs-/Schließzeit	Tür B ohne Endschalter: Türöffnungs-/-schließzeit	▲ ▼ (Erhöhung/Verringerung)	1 s <-> 60 s	10 s
Startverzögerung Tür B	Tür B manuell: Zeit vor Start	▲ ▼ (Erhöhung/Verringerung)	0,1 s <-> 9,9 s	2,0 s
Schiebetür B	Tür B mit Endschalter: Zeit vor Schlupfstörung	▲ ▼ (Erhöhung/Verringerung)	1 s <-> 60 s	10 s
Tür B gespeist	Tür B wird während des Laufs mit Strom versorgt. Nicht berücksichtigt für manuelle oder unabhängige Türen	▲► (Auswahl)	Nein Ja Ja AT40	Nein
Erweitertes Öffnen	Parameter für vorzeitiges Öffnen der Tür (Öffnen beginnt vor dem Anhalten des Fahrkorbs).	▲► (Auswahl)	Nein; Ja	Nein

Parameter	Beschreibung	Navigation	Werte	Standardwert
Lichtschranke Typ	Parameter zur Auswahl des Fotozellentyps: Schließer-Fotozelle: Kontakt öffnet, wenn der Strahl frei ist. Der Kontakt schließt, wenn der Strahl unterbrochen ist. Die Kontakte Schock, Fotozelle und offene Tür müssen parallel verdrahtet werden. Lichtschranke NC: Gegenteil der Lichtschranke NO. Die Schock-, Fotozellen- und Türöffnerkontakte müssen in Reihe verdrahtet werden. HINWEIS: Die Schock-, Fotozellen- und Türöffnerkontakte müssen alle von der gleichen Art sein (NO oder NC)	 (Auswahl) 	NEIN; NC	Nein

"Menü "Signalisierung



Tabelle der Parameter

Tabelle der Parameter:

Parameter	Beschreibung	Navigation	Werte	Standardwert
Kabine Priorität	Zeit der Aufzugskabine auf etage ohne Richtung vor dem Absetzen von Außenrufen. Bei kombinierten automatischen Türen beginnt die Zeitmessung, wenn die Türen geschlossen sind und die Schock-, Fotozellen- und Wiederöffnungskontakte nicht aktiviert sind	▲ ▼ (Erhöhung/Verringerung)	2 s <-> 30 s	10 s

Parameter	Beschreibung	Navigation	Werte	Standardwert
Etage Anrufregistrierung	Einstellen des Blinkens für etage Tasten bei der Registrierung	◄► (Auswahl)	Dauerhaft; Blinken unter etagen	Dauerhaft
AUX-Ausgang	Auswahl des Ausgangstyps auf den 16 Relaiskarten und für dynamische Ausgänge auf LOP: Typ 0 = Kabine auf etage und Außer Betrieb Typ 1 = Pfeile Typ 2 = Kabine bei etage und Kabine kommt Typ 3 = 3-Draht-Anzeige	(Auswahl)	1 Draht pro etage; Kabine an etage; Etage leuchtet; Graue Anzeige; 9 Segm. Anzeige; Heben kommt; 1 Draht pro etage HYD	1 Draht pro etage
Automatische etage Bezeichnung	Automatische Einstellung von numerischen Zeichen für serielle Positionsanzeigen. Der Wert erhöht/verringert sich automatisch bei jeder etage beginnend mit Lowest etage	▲ ▼ (Erhöhung/Verringerung)	-9 <-> 30	Niedrigste FI.: 0
Handbuch etage Bezeichnung	Manuelle Einstellung von alphanumerischen Zeichen für serielle Positionsanzeigen. Die Einstellung muss für jede etage	 (Auswahl) ▼ (Wert ändern) 	- ; 0 <-> 9 ; A <-> Z	
Auslöser auf PV	Es ist möglich, den Trigger (Sprachsynthesizer / weiterfahrtspfeile) auf den Verzögerungspunkt (Ja) oder auf etage Ankunft (Nein) zu starten.	▲► (Auswahl)	Nein ja	Nein
weiterfahrtspfeile	Im Falle der Parameteraktivierung werden die Pfeilausgänge nur aktiviert, wenn der Aufzug auf etage stoppt (oder beim Abbremsen, wenn der Triggerparameter auf PV aktiv ist).	▲► (Auswahl)	Nein ja	Nein
LTMP- Verzögerung	Diese Funktion handhabt die Verzögerung zwischen einem etage/car-Ruf und dem Einschalten des Lichts. Der Ausgang wird XX Sekunden, nachdem der Ruf bedient worden ist, deaktiviert. 0 Sekunden bedeutet, dass kein Timer aktiv ist (Licht EIN)	▲ ▼ (Erhöhung/Verringerung)	0 s <-> 240 s	1 sec.

Parameter	Beschreibung	Navigation	Werte	Standardwert
EME- Verzögerung	Diese Funktion verwaltet die Verzögerung zwischen dem Blackout anzeige (IEME) und dem Ausgangsbefehl (OEME) vor der Systemumschaltung im automatischen Notverfahren.	▲ ▼ (Erhöhung/Verringerung)	0 s <-> 30 s	0 sec.
Summer 81-21	Für die 81-21-Installation: Verwenden Sie den akustischen Summer des 81- 20 (Bypass-Tür) auf der Kabinendecke als akustischen Alarm, wenn die Schutzvorrichtungen nicht in aktiver Position sind.	<► (Auswahl)	Nein ja	Nein

"Menü "Besondere Merkmale

>>>>>		>>>>>	
>>>>>	> _	>>>>>	Etage 0 - 12:30:56 < Besondere Merkmale >

Tabelle der Parameter

Tabelle der Parameter:

Parameter	Beschreibung	Navigation	Werte	Standardwert
Zurücksetzen in	Fahrtrichtung beim Reset- Vorgang	(Auswahl)	2 s <-> 30 s	10 s
Verfahrgrenzen bei der Inspektion	Gültig nur für FAI/FAS- Positionierungssystem. Einstellungen für die Verfahrgrenzen im Inspektionsbetrieb. Wenn das Verfahren über die Grenzen hinaus programmiert wird, lässt steuerung keine Bewegung über die Ober-/Unterkante hinaus zu etagen.	▲► (Auswahl)	Dauerhaft; Blinken unter etagen	Dauerhaft

Parameter	Beschreibung	Navigation	Werte	Standardwert
Feuerwehrleute	(Siehe Anhang XI - Verfahren zur Programmierung des Brandeinsatzes) Art des Feuerwehreinsatzes (falls vorhanden) und relevante Parameter (Feuerwehrzugangsebene und -seite, POM- und CPOM-Tastenkontakttyp); Auswahl der jeweils gültigen Norm: -) Norm NF P82-207 (Frankreich); -) EN 81-72 (a): kein Schlüsselschalter der Kabine FF; -) EN 81-72 (b): mit Kabinen-FF-	 ♦ (Feld auswählen) ▲ ♥ (Wert ändern) 	Nicht vorhanden; NF P82-207; EN 81-72 (a); EN 81-72 (b)	Nicht vorhanden
Branderkennung	Parameter für die Branderkennung unter etagen. Wenn ein Feuer erkannt wird: - wenn sich der Aufzug an einem anderen etage befindet als dem, an dem Feuer erkannt wurde, werden alle registrierten Rufe von/zu diesem etage gelöscht; - wenn der Aufzug bei der etage ist, wo das Feuer erkannt wurde, blockiert steuerung die Türöffnung, schließt die Türen (falls sie bei der Branderkennung offen waren) und schickt den Fahrkorb in einen sicheren etage	 (Auswahl) 	Nein; Ja	Nein

Parameter	Beschreibung	Navigation	Werte	Standardwert
Registrierung der Stopptaste	Das System registriert die Außerbetriebsetzung (Druck der STOP-Taste). Es ist auch möglich, die Verzögerung einzustellen, um eine gleichzeitige Bewegung in Installationen, die mit einem Generator betrieben werden, zu vermeiden.	 (Auswahl) 	Nein; Ja	Nein
Temperatursensor während des Betriebs	Zeigt an, ob der Fahrkorb auch während der Fahrt durch den Motortemperatursensor blockiert werden kann	▲► (Auswahl)	Nein; Ja	Nein
Anti-Störungs-Fehler	Parameter für die Erkennung des Störungsschutzes (Anzahl der Stopps ohne Lichtschrankenaktivierung, nach denen alle Innenrufe gelöscht werden)	 (Auswahl) (Keine Anrufe) 	Nein; Ja 2 <-> 10	Nein 3
Außer Betrieb etage	Etage für "Außer Betrieb". Parken etage wenn der HS-Eingang aktiviert ist.	▲ ▼ (Erhöhung/Verringerung)	0 <-> Etage Nr.:	0
Automatische Rückkehr	Parameter für die automatische Rückkehr der Aufzugskabine unter etage: Rückkehr etage und Mindestwartezeit vor der automatischen Rückkehr	 ♦► (Parameter auswählen) ▲ ♥ (Wert ändern) 	Nein 0 <-> Etage Nr.: 1 min <-> 60 min	Nein 0 15 min.
Rücklaufzonen	Erweiterte Einstellungen für die Rückkehr auf etage zu geplanten Stunden / Tagen: -) Tag (0 = täglich, 1 = montags 7 = sonntags); -) Gewähltes Zeitintervall (4 Intervalle pro Tag); -) Rückgabe etage; -) Startzeit; -) Endzeit (max. Zeit: 7h 45 min);	 ♦ (Parameter auswählen) ▲ ♥ (Wert ändern) 		
R. zone timing	Timing für ausgewählte Rücklaufzonen	↓ (Auswahl)↓ (Wert ändern)	Nein; Ja 1 s <-> 120 s	Nein 60 s

Parameter	Beschreibung	Navigation	Werte	Standardwert
Aufruf des Löschens unter etage	Löschen aller Rufe auf etage , wo die Aufzugskabine anhält, ohne Kontrolle der Richtung (nur bei Vollsammelanlagen)	▲► (Auswahl)	Nein; Ja	Nein
Driftkontrolle (FR)	Driftkontrolle (Frankreich)	◄► (Auswahl)	Keine; Fahrantrieb; Trommelmaschine	Keine
taster code	Sie ermöglicht die Programmierung eines 4- stelligen Codes für Aufzugskabinenrufe. Jedem BCx- Aufzugstasteneingang kann ein 4-stelliger Code zugewiesen werden, der den Aufzugstasteneingängen entspricht. Beispiel: wenn der Taster BC0 mit dem Code 0123 verbunden ist, können Sie, um etage 0 von der Kabine zu reservieren a) Halten Sie die Taste etage 0 für 3 Sekunden gedrückt. b) Alle COP-Tasten blinken c) Drücken Sie nacheinander die Drucktasten, die dem BC0, BC1, BC2, BC3 entsprechen; Hinweis: Geben Sie einen Code zwischen 0 und 9 ein, der den Eingängen BC0 ÷ BC9 entspricht	 (Feld auswählen) ▼ (Wert ändern) 		

Parameter	Beschreibung	Navigation	Werte	Standardwert
Kontrolle der Umgebungstemperatur	Prüfen Sie die Temperatur im Motorraum über den Sensor (falls vorhanden). Wenn die Temperatur die eingestellten Schwellenwerte für mehr als 30 Sekunden überschreitet, stoppt das System bei der etage und der Fehler wird aufgezeichnet. Die Steuerung ist nur während des Normalbetriebs oder der Kabinenpriorität aktiv. Nachdem Sie die beiden Schwellenwerte eingestellt haben, können Sie durch Drücken von Enter die Sensorkalibrierung durchführen (drücken Sie sofort Enter, um die aktuelle Kalibrierung beizubehalten, andernfalls stellen Sie den Raumtemperaturwert ein und drücken dann Enter). Die erste Schwelle kann zwischen -10 ° C und +5 ° C eingestellt werden, während die zweite Schwelle zwischen +40 °	 (Feld auswählen) ▼ (Wert ändern) 	Ohne; +5°C <=> +40°C	Ohne

Parameter	Beschreibung	Navigation	Werte	Standardwert
Automatisch Anrufe	Wenn sich der Aufzug im Normalbetrieb befindet, kann "Automatische Rufe" aktiviert werden, um eine bestimmte Rufnummer (bis zu 120 Rufe oder unbegrenzt) in Schritten von einer Minute auszuführen. Es ist jedoch möglich, die Funktion an den Türen zu aktivieren oder nicht (das System nimmt auch weiterhin etage Rufe an, die programmierte Rufe simulieren, falls aktiviert). Die Funktion endet automatisch, wenn die Maschinen ausgeschaltet werden oder wenn das System in den Inspektionsmodus versetzt wird.	▲▼ (Erhöhen/Verringern ◀▶ (Türen auswählen)	0 <-> 120 ∞ Ja - Nein	0 Ja
Monitor UCM	A3 Änderung. Konfigurieren Sie den Typ des Monitors. Die Beschreibung ist in Anhang VIII zu finden.	▲▼ (Erhöhen/Verringern) ◀► (Auswahl)		
UCM	Installationsart 81-1 / 81- 20 / 81-21 schacht Zugriffsverfahren und Schutzmaßnahmen. Die Beschreibung finden Sie in Anhang IX.	▲ ▼ (Erhöhen/Verringern) ◀▶ (Auswahl)		
Erzwungener Halt	Wenn programmiert, hält die Anlage bei jeder Kreuzung an einer bestimmten etage an (einige Hotels nutzen diese Funktion).	▲ ▼ (Erhöhen/Verringern) ◀▶ (Auswahl)		

Parameter	Beschreibung	Navigation	Werte	Standardwert
Schützen Sie etage	Wenn eine geschützte etage programmiert ist, öffnet sich die Tür nicht, wenn die Aufzugskabine die etage erreicht; stattdessen zeigt der Monitor Bilder, die von der Kamera kommen, die dieser etage entspricht. Die Türen können nur durch Drücken der Taste TÜR ÖFFNEN geöffnet werden; wenn dies nicht geschieht, fährt der Aufzug zum vorherigen etage und beendet dann den geschützten etage Modus (diese Betriebsart ist nur mit dem Überwachungssystem der DMG möglich).	 ▼ (Erhöhen/Verringern) ■ (Auswahl) 		
Lop-Priorität	Aktivieren der Prioritätsruf- Funktion etage . Kopplung mit 16 IN-Karte (oder Tasteneingängen von BDU)	▲ ▼(Erhöhen/Verringern)◄ ► (Auswahl)		
Etage Habilitation	Freigabe der Ruffreigabefunktion (z. B. CARD Reader). In Kombination mit 16 IN- Karte. Typ 1: LOP-Freigabe: Um Rufe freizugeben, muss der entsprechende Eingang der 16 IN-Karte geschlossen sein. Typ 2: COP-Freigabe: zur Freigabe von Rufen muss der entsprechende Eingang der 16 IN-Karte geschlossen sein Typ 3: COP-Freigabe + LOP: um Rufe freizugeben, muss der entsprechende Eingang der 16 IN-Karte geschlossen sein (Deaktivierung der etage)	 ▼ (Erhöhen/Verringern) ► (Auswahl) 		

Parameter	Beschreibung	Navigation	Werte	Standardwert
schacht Schutz	Schutz von Fach und Türen. Die Beschreibung ist in <mark>Anhang X</mark> zu finden.	▲ ▼ (Erhöhung/Verringerung		

"Menü "Systempositionierung

PB	>>>>>		>>>>>	
OR				
PB	>>>>>	>	>>>>>	Etage 0 - 12:30:56 < Positionierung >

Tabelle der Parameter

Tabelle der Parameter: (FAI/FAS-Positioniersystem):

Parameter	Beschreibung	Navigation	Werte	Standardwert
Positioniersystem	Typ des Positioniersystems: mit Encoder oder traditionell. Kann nur in der Betriebsart "Temporär" geändert werden. Modus Hinweis: Bei absoluten Encodern und schacht Längen über 65 Meter ändern Sie die Auflösung des Encoders = 2 im Autosetting-Menü, bevor Sie den manuellen Lernvorgang starten.	▲► (Auswahl)	FAI/FAS; Encoder Im Uhrzeigersinn; Encoder Gegen den Uhrzeigersinn Absolutwertgeber	FAI/FAS
Obere PV	Position der Verzögerung (Durchgang in Low Speed) und Anzahl der Eingänge	▲ ▼ (Erhöhung/Verringerung)	2 <-> 6	5

Parameter	Beschreibung	Navigation	Werte	Standardwert
PV bei etagen	Position der spezifischen Verzögerung für jede etage	 ♦ (Top PV) ♦ (Etage Wahl) 	Kurz etage oder 2<->6 0 <-> Nein. Etage	5 alle etagen
Kurze Pegelverzögerung	Zeit vor kurzer Pegelverzögerung (nur wenn ein kurzer Pegel programmiert ist)	▲ ▼ (Erhöhung/Verringerung)	0,00 s <-> 2,50 s	0,00s
Top PV 2 Verzögerung	Verzögerung vor dem Übergang zur Zwischendrehzahl	▲ ▼ (Erhöhung/Verringerung)	0,00 s <-> 2,50 s	0,00s
Verzägerung Dir PPK	VVVF: Verzögerung zwischen Aktivierung der Fahrtrichtung und Fahrbefehl (BRK)	▲ ▼ (Erhöhung/Verringerung)	0,0 s <-> 3,0 s	0,5 s - VVVF 0,0 s - Andere
Verzögerung DirBRK	OLEO: Star / Delta Verzögerung	▲ ▼ (Erhöhung/Verringerung)	0,0 s <-> 3,0 s	0,5 s - VVVF 0,5 s - Stern/Dreieck 0,0 s - Andere
Verzögerung BRK-S	Verzögerung zwischen Aktivierung des BRK- Befehls und des Drehzahlbefehls	▲ ▼ (Erhöhung/Verringerung)	0,0 s <-> 3,0 s	0,00 s
Verzögerung BRK-Dir.	Verzögerung zwischen Deaktivierung des Fahrbefehls und Deaktivierung der Fahrtrichtung (Ankunft al piano)	▲ ▼ (Erhöhung/Verringerung)	0,0 s <-> 3,0 s	1,5 s - VVVF 0,0 s - Andere
Inspektionsgeschwindigkeit	Legt die Verfahrgeschwindigkeit bei der Inspektion fest	▲► (Auswahl)	Niedrige Geschwindigkeit; Hohe Geschwindigkeit	Niedrige Drehzahl
Notfall BRK Ein	Parameter für die Notbremsmodulation (nur ändern, wenn keine EME-Karte vorhanden ist)	▲ ▼ (Erhöhung/Verringerung)	0,0 s <-> 5,0 s	0,0s
Notfall BRK Aus	Parameter für die Notbremsmodulation (nur ändern, wenn keine EME-Karte vorhanden ist)	▲ ▼ (Erhöhung/Verringerung)	0,0 s <-> 5,0 s	0,0s

Tabelle der Parameter: (Encoder-Positionierungssystem):

Parameter	Beschreibung	Navigation	Werte	Standardwert
-----------	--------------	------------	-------	--------------

Parameter	Beschreibung	Navigation	Werte	Standardwert
Positioniersystem	Typ des Positionierungssystems: mit Encoder oder traditionell. Hinweis: Kann nur im Modus "Temporärer Betrieb" geändert werden.	▲► (Auswahl)	 Geber im Uhrzeigersinn; Geber gegen den Uhrzeigersinn 	
Automatische Einstellung	Start des Selbstlernverfahrens der Position etage . Kann nur im Modus "Temporärer Betrieb" geändert werden.	<► (Auswahl)	Nein; Ja	Nein
Etage Position	Positionswert für jede etage	▲ ▼(Erhöhen/Verringern)▲ ► (Auswahl)		
Beschleunigen. Zeit	Beschleunigungszeit. Zeit, die benötigt wird, um von der Startgeschwindigkeit auf die Fahrgeschwindigkeit zu wechseln.	▲ ▼ (Erhöhung/Verringerung)	1,0 s <-> 5,0 s	3,0 s
Startverstärkung	Startdrehzahl	▲ ▼ (Erhöhung/Verringerung)	0 s <-> 10 s	3 %
Anhaltende Verstärkung	Endgeschwindigkeit (Anhalten)	▲ ▼ (Erhöhung/Verringerung)	0 s <-> 10 s	4 %
Maximale Geschwindigkeit	Maximale Geschwindigkeit während der Fahrt	▲ ▼ (Erhöhung/Verringerung)	5 s <-> 100 s	100 %
Inspektionsgeschwindigkeit	Verfahrgeschwindigkeit im Inspektionsmodus	▲ ▼ (Erhöhung/Verringerung)	5 s <-> 100 s	50 %
AGB/AGH-Geschwindigkeit	Fahrgeschwindigkeit an AGB/AGH- Grenzpunkten. Dieselbe Geschwindigkeit, die bei Notfalleinsätzen angenommen wird	▲ ▼ (Erhöhung/Verringerung)	1 s <-> 15 s	10 %
	VVVF: Verzögerung zwischen Aktivierung der Fahrtrichtung und BRK-Befehl (Start)	▲ ▼ (Erhöhung/Verringerung)	0,0 s <-> 3,0 s	0,5 s - VVVF 0,0 s - Andere
verzogerung DitDKK	OLEO: Star / Delta Verzögerung	▲ ▼ (Erhöhung/Verringerung)	0,0 s <-> 3,0 s	0,5 s - VVVF 0,5 s - Stern/Dreieck 0,0 s - Andere

Parameter	Beschreibung	Navigation	Werte	Standardwert
Verzögerung BRK-S	Verzögerung zwischen Aktivierung des BRK- Befehls und Beginn der analogen Drehzahlrampe	▲ ▼ (Erhöhung/Verringerung)	0,0 s <-> 3,0 s	0,3 s - VVVF 0,0 s - Andere
Verzögerung BRK-Dir.	Verzögerung zwischen Deaktivierung des Fahrbefehls und Deaktivierung der Fahrtrichtung (Stopp auf etage)	▲ ▼ (Erhöhung/Verringerung)	0,0 s <-> 3,0 s	1,5 s - VVVF 0,0 s - Andere
Notfall BRK Ein	Parameter für die Notbremsmodulation	▲ ▼ (Erhöhung/Verringerung)	0,0 s <-> 5,0 s	0,0s
Notfall BRK Aus	Parameter für die Notbremsmodulation	▲ ▼ (Erhöhung/Verringerung)	0,0 s <-> 5,0 s	0,0s
Monitor Geber	Enthält Informationen über: Geberfunktionen, Ablesen der Abbremshöhen (R1D / R1S), Nachnivellierung (RRIPD / RRIPS) und Stopp der Kabine (RLD / RLS), wobei D für abwärts und S für aufwärts steht; schließlich enthält es Informationen zum Ablesen von AGB / AGH und ZP-Höhen. Hinweis: Die Höhen R1D und R1S können durch Drücken der Eingabetaste geändert werden, ohne dass die Selbstlernprozedur wiederholt werden muss (damit der Abbremsweg im Auf- und Abstieg gleich ist).			
Türbereich	Länge der Türzone ZP in mm			

HINWEIS: Bitte konsultieren Sie das Zeitdiagramm bei der am Ende dieses Handbuchs, um die Bedeutung einiger Parameter besser zu verstehen.

Menü "VVVF"

Dieses Menü ist nur verfügbar, wenn ein FUJI FRENIC LIFT VVVF an eine Control Lift Board angeschlossen ist.



• VVVF Grundmenüliste Parameter

VVVF Grundmenüliste Parameter

Cod.	Parameter	Beschreibung	Navigation	Werte	Standardwert
F03	Maximale Geschwindigkeit	Maximale Drehzahl des Motors	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 	150- 3600 U/MIN	1500 RPM
F05	Nennspannung	Nennspannung des vom Umrichter angetriebenen Motors	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 	160- 500 V	380 V
F07	Acc T1	Beschleunigungsrampe (nur bei FAI/FAS-Positioniersystem)	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 	0,00- 99,9 sec	1,8 sec (FAI/FAS) 0,01 sec (Geber)
F08	Dez T2	Beschleunigungsrampe (nur bei FAI/FAS-Positioniersystem)	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 	0,00- 99,9 sec	1,8 sec (FAI/FAS) 0,01 sec (Geber)
F42	Steuerungsmodus	Steuerungsmodus	 (Auswahl) ▲ ♥ (Wert ändern) 	0-1-2	0 (Getriebeantriebe, geschlossener Kreislauf) 1 (Getriebelose Antriebe, geschlossener Kreislauf) 2 (Getriebeantriebe, offener Kreislauf)
E12	Acc/dec T5		 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 		1,8 sec (FAI/FAS) 0,0 sec (Geber)
E13	Acc/dec T6		 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 		1,8 sec (FAI/FAS) 0,0 sec (Geber)

Cod.	Parameter	Beschreibung	Navigation	Werte	Standardwert
E15	Acc/dec T8		 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 		1,8 sec (FAI/FAS) 0,0 sec (Geber)
E16	Acc/dec T9		 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 	0.00 - 99.9 sec	1,8 sec (FAI/FAS) 0,0 sec (Geber)
C07	Schleichgang Geschwindigkeit	Schleichfahrt (nur bei Positioniersystem FAI/FAS)	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 		4,0 Hz
C10	Mittlere Geschwindigkeit	Systemgeschwindigkeit im Inspektionsbetrieb (nur bei FAI/FAS- Positioniersystem)	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 		20 Hz
C11	Hohe Geschwindigkeit	Hohe Geschwindigkeit für mehrstufige Geschwindigkeitsänderung (nur mit FAI/FAS-Positioniersystem)	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 		50 Hz
P01	Motorpole	Anzahl der Pole des Motors	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 		4 (siehe Motordaten)
P02	Motor Nennleistung	Nennleistung des Motors	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 		Funktion der Umrichtergröße (siehe Motordaten)
P03	Motor Nennstrom	Nennstromstärke des Motors	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 		Funktion der Umrichtergröße (siehe Motordaten)
P04	Motor-Autotuning	Auto-Tuning der Motorparameter (nur bei Getriebeantrieben)	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 		0 (2 zum Auslösen des Auto-Tuning- Verfahrens für Zahnradantriebe)
P06	M-No-Load Curr.	Motor-Leerlaufstrom	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 		Automatisch eingestellt während der automatischen Abstimmung
P12	M-bewerteter Slip	Nennschlupffrequenz des Motors	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 	0- 15Hz	Automatisch eingestellt
L01	PG wählen	Siehe Anhang IV	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 	0-5	0 Antriebe mit Getriebe 4 Getriebelose Antriebe

Cod.	Parameter	Beschreibung	Navigation	Werte	Standardwert
L02	PG-Auflösung	Auflösung des Impulsgebers (Pulse/ Turn)	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 	360- 60000 P/R	1024 Antriebe mit Getriebe 2048 Getriebelose Antriebe
L19	S-Kurve 1	S-Kurve - 1	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 		30 % (FAI/FAS) 20 % (Geber)
L24	S-Kurve 6	S-Kurve - 6	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 		25 % (FAI/FAS) 20 % (Geber)
L25	S-Kurve 7	S-Kurve - 7	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 		30 % (FAI/FAS) 20 % (Geber)
L26	S-Kurve 8	S-Kurve - 8	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 		25 % (FAI/FAS) 20 % (Geber)
L27	S-Kurve 9	S-Kurve - 9	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 		30 % (FAI/FAS) 20 % (Geber)
L82	Bremse Ein- Verzögerung	Verzögerung ab Aktivierung des BRKS- Ausgangs	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 	0,00- 10,00 Sek.	0,1 (FAI/FAS) 0,3 (Geber)
L83	Bremse Aus- Verzögerung	Verzögerung ab Deaktivierung des BRKS-Ausgangs	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 	0,00- 10,00 Sek.	0,4 (FAI/FAS) 0,1 (Geber)

VVVF Erweiterte Menüliste Parameter (erster Teil)

Cod.	Parameter	Beschreibung	Navigation	Werte	Standardwert
F01	Geschwindigkeitsbefehl	Befehlsauswahl für Drehzahländerung	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 	0=MULTISPEED 1=NR Analogic (nicht polarisiert) nicht verfügbar	0 (mit FAI/FAS- Positioniersystem) 1 (mit Encoder)
F03	Maximale Geschwindigkeit	Maximale Drehzahl des Motors	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 	150-3600 U/MIN	1500 RPM

VVVF Erweiterte Menüliste Parameter (erster Teil)

Cod.	Parameter	Beschreibung	Navigation	Werte	Standardwert
F04	Nenndrehzahl	Nenndrehzahl des Motors (Frequenz)	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert andern) 		50 Hz
F05	Nennspannung	Nennspannung des vom Umrichter angetriebenen Motors	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 	160-500 V	380 V
F07	Acc T1	Beschleunigungsrampe (nur bei Positioniersystem FAI/FAS)	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 	0,00-99,9 sec	1,8 sec (FAI/FAS) 0,01 sec (Geber)
F08	Dez T2	Verzögerungsrampe (nur bei FAI/FAS- Positioniersystem)	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 	0,00-99,9 sec	1,8 sec (FAI/FAS) 0,01 sec (Geber)
F09	TRQ-Anhebung	Erhöhung des Drehmoments	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 	0,0-5,0	0,0
F10	Elektronisches OL	Elektrischer Überlastschutz	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 	1 - 2	2
F11	Überlast Level	Elektronischer thermischer Überlastschutz für den Motor (Wert in Ampere entsprechend der Umrichtergröße)	(Auswahl)▲ ▼ (Wert ändern)	1 bis 200 % des Nennstroms	100 % des Nennstroms
F12	Überlastzeit	Thermische Zeitkonstante	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 	0,5 - 75,0 min.	5.0 (bis zu 22 kW) 10.0 (bis zu 30 kW)
F20	DC Drehzahl der Bremse	Frequenzschwelle für DC INJECTION	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 		1,0 Hz
F21	DC-Bremspegel	Intensitätsschwelle für DC INJECTION	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 		45 %
F22	Gleichstrombremse T	DC-EINSPEISUNG Zeit	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 		0,8 sec

Cod.	Parameter	Beschreibung	Navigation	Werte	Standardwert
F23	Startgeschwindigkeit	Startdrehzahl (in Hz) für den Umrichter	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert andern) 	0,00-150	0,5 Hz (FAI/FAS) 0,1 Hz (Geber)
F24	Haltezeit	Haltezeit des Betriebs bei Startdrehzahl für den Umrichter	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 	0,00-10 Sec	0,0 sec (FAI/FAS) 0,3 sec (Geber)
F25	Anhaltegeschwindigkeit	Anhaltegeschwindigkeit (in Hz) für den Umrichter	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 		0,0 Hz (FAI/FAS) 0,1 Hz (Geber)
F26	Motorgeräusch	Trägerfrequenz	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 		15 KHz
F42	Steuerungsmodus	Steuerungsmodus	(Auswahl) ▲ ♥ (Wert ändern)	0-1-2	0 (Getriebeantriebe, geschlossener Kreislauf) 1 (Getriebelose Antriebe, geschlossener Kreislauf) 2 (Getriebeantriebe, offener Kreislauf)
F44	Strombegrenzer	Aktivierungsgrad des Strombegrenzers. Wenn 999, Wert bedeutet keine Strombegrenzung	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 	% auf den Nennstrom des Umrichters	200 %
E04	Befehl X4	Eingang X4 nicht benutzt	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 		8
E05	Befehl X5	Eingang X5 nicht benutzt	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 		60
E06	Befehl X6	Eingang X6 nicht benutzt	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 		61
E07	Befehl X7	Eingang X7 nicht benutzt	 (Auswahl) ▲ ♥ (Wert ändern) 		62

Cod.	Parameter	Beschreibung	Navigation	Werte	Standardwert
E08	Befehl X8	Eingang X8 nicht benutzt	↓(Auswahl)↓ (Wert andern)		63
E10	Acc/dec T3		 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 		1,8 sec (FAI/FAS) 0,0 sec (Geber)
E11	Acc/dec T4		 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert andern) 		1,8 sec (FAI/FAS) 0,0 sec (Geber)
E12	Acc/dec T5		 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 		1,8 sec (FAI/FAS) 0,0 sec (Geber)
E13	Acc/dec T6		 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 		1,8 sec (FAI/FAS) 0,0 sec (Geber)
E14	Acc/dec T7		 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 		1,8 sec (FAI/FAS) 0,0 sec (Geber)
E15	Acc/dec T8		 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 		1,8 sec (FAI/FAS) 0,0 sec (Geber)
E16	Acc/dec T9				1,8 sec (FAI/FAS) 0,0 sec (Geber)
E20	Anzeige Y1	Ausgang Y1 (Transistor) nicht benutzt	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 		10
E21	Anzeige Y2	Ausgang Y2 (Transistor) nicht benutzt	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 		25
E22	Anzeige Y3	Ausgang Y3 (Transistor) nicht benutzt	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 		2
E23	Anzeige Y4	Ausgang Y4 (Transistor) nicht benutzt	 (Auswahl) ▲ ▼ (Wert ändern) 		57

Cod.	Parameter	Beschreibung	Navigation	Werte	Standardwert
E30	Geschwindigkeit Arr. Hyst	Nicht verwendet	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 		0,5
E31	Geschwindigkeit Det.Lev	Nicht verwendet	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 		50,00
E32	Geschwindigkeit Det Hyst	Nicht verwendet	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 		0,51
E39	RRD-Pegel	Empfohlene Richtung im Notfall (nicht verwendet)	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 		0%
E61	Analogeingang 12	Funktion des Analogeingangs 12	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 	0-2	0 sec (FAI/FAS) 2 sec (Geber)
E98	Befehl FWD	Funktion für Schraube schraube FWD	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 		98
E99	Befehl REV	Funktion für Schraube schraube REV	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 		99

VVVF Erweiterte Menüliste Parameter (zweiter Teil)

VVVF Erweiterte Menüliste Parameter (zweiter Teil)

Cod.	Parameter	Beschreibung	Navigation	Werte	Standardwert
C01	BATRY TL I	Drehmomentbegrenzung im Notfall (Wert 999 bedeutet, dass der Grenzwert wie F44 ist)	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 		999
C02	BATRY TL T		 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 		0 Sek.
C03	Batterie Geschwindigkeit	Geschwindigkeit bei Notlauf	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 		

Cod.	Parameter	Beschreibung	Navigation	Werte	Standardwert
C07	Schleichgang Geschwindigkeit	Schleichfahrt (nur bei Positioniersystem FAI/FAS)	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 		
C10	Mittlere Geschwindigkeit	Systemgeschwindigkeit im Inspektionsbetrieb (nur bei FAI/FAS-Positioniersystem)	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 		
C11	Hohe Geschwindigkeit	Hohe Geschwindigkeit für mehrstufige Geschwindigkeitsänderung (FAI/FAS- Positioniersystem)	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 		
P01	Motorpole	Anzahl der Pole des Motors	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 		
P02	Motor Nennleistung	Nennleistung des Motors	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 		
P03	Motor Nennstrom	Nennstromstärke des Motors	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 		
P04	Motor- Autotuning	Auto-Tuning der Motorparameter (nur bei Getriebeantrieben)	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 		
P06	M-No-Load Curr.	Motor-Leerlaufstrom	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 		
P07	M-%R1	Motor (%R1)	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 		
P08	M-%X	Motor (%X)	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 		
P09	M-Schlupf Fahren	Schlupfkompensationsverstärkung in Prozent zum Nennschlupf (P12) bei der Fahrseiten			
P10	M-Schlupf- Bremsung	Schlupfkompensationsverstärkung in Prozent zum Nennschlupf (P12) bei der Bremsseiten	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 		

Cod.	Parameter	Beschreibung	Navigation	Werte	Standardwert
P11	M-Schlupf T	Schlupfkompensationszeitwert (fest)	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 		
P12	M-bewerteter Slip	Nennschlupffrequenz des Motors	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 		
H04	Auto-Reset Zeiten	Auto-Rückstellung (Anzahl der Male)	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 		
H05	Auto-Reset int	Auto-Rückstellung (Rückstellintervall)	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 		
H06	Kühlgebläse CTRL	Verzögerung beim Ausschalten des Kühlgebläses (Wert 999 bedeutet, dass es keine Begrenzung der Lüftersteuerung gibt; der Lüfter ist immer eingeschaltet)	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert andern) 		
H57	S-Kurve 11	Kurve zu S-11	 ↓ (Auswahl) ↓ ♥ (Wert ändern) 		
H58	S-Kurve 12	Kurve zu S-12	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 		
H64	Null-Haltezeit		 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 		
H65	Softstart-Zeit		 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 		
H67	Stopp-Haltezeit		 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 		
H96	Bremsenmonitor	Bremsenüberwachung einschalten	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 		
H190	Motor UVW Bestellung	Sequenza fasi uscita motore	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 		

VVVF Erweiterte Menüliste Parameter (dritter Teil)

L01PG wahlenSiehe Anhang IVImage: Antriebe mit Guernabia and mit Generabe and Generabelose Antriebe mit Generabe and Generabelose AntriebeO Antriebe mit Generabe and Generabelose AntriebeL02PG-AutlosungAutlosung des Impulsgebers (Pulse/ Tum)Image: Antriebe mit Generabelose AntriebeImage: Antriebe mit Generabelose AntriebeL03P.P.TuningSiehe Anhang IVImage: Antriebe mit Generabelose AntriebeImage: Antriebe mit Generabelose AntriebeL04P.P.VersatzMagnetischer Polpositionsversatz (Magenetischer Polpositionsversatz (Versatzwinkel) für getriebelose AntriebeImage: Antriebe mit Generabelose AntriebeL05ACR P VersatzkungImage: Antriebe Polpositionsversatz (Magenetischer Polpositions versatz (Magenetischer Polpositischer Polpositischer Polpositions vers	Cod.	Parameter	Beschreibung	Navigation	Werte	Standardwert
L02PG-AuflösungAuflösung des Impulsgebers (Pulse/ Arribe andern)Image of Calification Arribe andern)1024 Antribe mit Getriebelose AntriebeL03P.P.TuningSiehe Anhang IVImage of Calification (Auswahl)Image of Calification (Auswahl)Image of Calification (Auswahl)L04P.P.TuningMagnetischer Polpositionsversatz (Versatzwinkel) für getriebelose AntriebImage of Calification (Auswahl)Image of Calification (Auswahl)L05ACR P- VerstarkungImage of Calification (Versatzwinkel) für getriebelose AntriebImage of Calification (Auswahl)Image of Calification (Auswahl)L06ACR P- VerstarkungImage of Calification (Versatzwinkel) für getriebelose AntriebImage of Calification (Auswahl)Image of Calification (Auswahl)L05S-Kurve 1Image of Calification (Palification)Image of Calification (Auswahl)Image of Calification (Auswahl)Image of Calification (Auswahl)L06S-Kurve 3Image of Calification (Palification)Image of Calification (Auswahl)Image of Calification (Auswahl)Image of Calification (Auswahl)L19S-Kurve 3Image of Calification (Palification)Image of Calification (Calification)Image of Calification (Calification)Image of Calification (Calification)L21S-Kurve 3S-Kurve 3Image of Calification (Calification)Image of Calification (Calification)Image of Calification (Calification)L22S-Kurve 3S-Kurve 3Image of Calification (Calification) <t< td=""><td>L01</td><td>PG wählen</td><td>Siehe Anhang IV</td><td> ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) </td><td>0-5</td><td>0 Antriebe mit Getriebe 4 Getriebelose Antriebe</td></t<>	L01	PG wählen	Siehe Anhang IV	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 	0-5	0 Antriebe mit Getriebe 4 Getriebelose Antriebe
L03P.P.TuningSehe Anhang IVImage: Ankang IVImage: Ankang IVL04P.P.VersatzMagnetischer Polpositionsversatz (Versatzwinkel) für getriebelose Antrieb (Versatzwinkel) für getriebelose Antrieb andern)Image: Ankang IVImage: Ankang IVL05ACR P- VersitärkungImage: Ankang IVImage: Ankang IVImage: Ankang IVL19S-Kurve 1L19 bis L28 spezifizieren S-Kurven- Zonen, die auf Operationen angewenden werden, die von Multistep- Geschwindigkeitsbefehlen mit S-Kurven- Beschleunigung/Verzögerung gesteuter werden, die von Multistep- 	L02	PG-Auflösung	Auflösung des Impulsgebers (Pulse/ Turn)	(Auswahl)▲ ▼ (Wert ändern)	360-60000 P/R	1024 Antriebe mit Getriebe 2048 Getriebelose Antriebe
L04P.P.VersatzMagnetischer Polpositionsversatz (Versatzwinkel) für getriebelose Antriebel (Versatzwinkel) für getriebelose Antriebel 	L03	P.P.Tuning	Siehe Anhang IV	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 		
L05ACR P- VerstärkungI.5L19S-Kurve 1L19 bis L28 spezifizieren S-Kurven- Zonen, die auf Operationen angewendet werden, die von Multistep- Geschwindigkeitsbefehlen mit S-Kurven werden.Image: Norman specificiteren S-Kurven- Auswahl) Image: Nerver Solution (KAI/FAS) 20% (Geber)L20S-Kurve 3Geschwindigkeitsbefehlen mit S-Kurven- 	L04	P.P.Versatz	Magnetischer Polpositionsversatz (Versatzwinkel) für getriebelose Antriebe	(Auswahl)▲ ♥ (Wert ändern)		Automatisch eingestellt während der automatischen Abstimmung (L03)
L19S-Kurve 1L19 bis L28 spezifizieren S-Kurven- Zonen, die auf Operationen angewendet werden, die von Multistep- Geschwindigkeitsbefehlen mit S-Kurven- Beschleunigung/Verzögerung gesteuert werden.▲(Auswahl) (Auswahl) ▲▼ (Wert andern)30 % (FAI/FAS) 20 % (Geber)L20S-Kurve 330 % (FAI/FAS) 20 % (Geber)30 % (FAI/FAS) 20 % (Geber)L21S-Kurve 3\$\$\$L22S-Kurve 4\$\$\$L23S-Kurve 5\$\$\$L24S-Kurve 6\$\$\$L24S-Kurve 6\$\$\$L24S-Kurve 6\$\$\$L24S-Kurve 6\$\$\$L24S-Kurve 6\$\$\$L25S-Kurve 6\$\$\$L26S-Kurve 6\$\$\$L27S-Kurve 6\$\$\$L28S-Kurve 5\$\$\$L29S-Kurve 5\$\$\$L20S-Kurve 6\$\$\$L21S-Kurve 6\$\$\$L22S-Kurve 5\$\$\$L23S-Kurve 5\$\$\$L24S-Kurve 6\$\$\$L24S-Kurve 6\$\$\$L24S-Kurve 6\$\$\$L24S-Kurve 6\$\$\$L25\$\$\$\$L24S-Kurve 6 <td< td=""><td>L05</td><td>ACR P- Verstärkung</td><td></td><td> ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) </td><td></td><td>1,5</td></td<>	L05	ACR P- Verstärkung		 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 		1,5
L20S-Kurve2Geschwindigkeitsbefehlen mit S-Kurven- Beschleunigung/Verzögerung gesteuert werden.ändern)30 % (FAI/FAS) 	L19	S-Kurve 1	L19 bis L28 spezifizieren S-Kurven- Zonen, die auf Operationen angewendet werden, die von Multistep-	▲ ►(Auswahl)▲ ▼ (Wert		30 % (FAI/FAS) 20 % (Geber)
L21S-Kurve 330 % (FAI/FAS) 20 % (Geber)L22S-Kurve 430 % (FAI/FAS) 20 % (Geber)L23S-Kurve 530 % (FAI/FAS) 20 % (Geber)L24S-Kurve 625 % (FAI/FAS) 20 % (Geber)	L20	S-Kurve2	Geschwindigkeitsbefehlen mit S-Kurven- Beschleunigung/Verzögerung gesteuert werden.	ändern)		30 % (FAI/FAS) 20 % (Geber)
L22S-Kurve 430 % (FAI/FAS) 20 % (Geber)L23S-Kurve 530 % (FAI/FAS) 20 % (Geber)L24S-Kurve 625 % (FAI/FAS) 20 % (Geber)	L21	S-Kurve 3				30 % (FAI/FAS) 20 % (Geber)
L23S-Kurve 530 % (FAI/FAS) 20 % (Geber)L24S-Kurve 625 % (FAI/FAS) 20 % (Geber)	L22	S-Kurve 4				30 % (FAI/FAS) 20 % (Geber)
L24 S-Kurve 6 25 % (FAI/FAS) 20 % (Geber)	L23	S-Kurve 5				30 % (FAI/FAS) 20 % (Geber)
	L24	S-Kurve 6				25 % (FAI/FAS) 20 % (Geber)

VVVF Erweiterte Menüliste Parameter (dritter Teil)

Cod.	Parameter	Beschreibung	Navigation	Werte	Standardwert
L25	S-Kurve 7				30 % (FAI/FAS) 20 % (Geber)
L26	S-Kurve 8				25 % (FAI/FAS) 20 % (Geber)
L27	S-Kurve 9				30 % (FAI/FAS) 20 % (Geber)
L28	S-Kurve 10				30 % (FAI/FAS) 20 % (Geber)
L29	SFO Halten T	Kurzer Etage Betrieb (Haltezeit) - NICHT VERWENDET	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 		0,00 sec
L30	SFO Geschwindigkeit	Kurzer Etage Betrieb (zulässige Geschwindigkeit) - NICHT VERWENDET	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 		0,00 sec
L36	ASR P- Verstärkung Hoch	Siehe Anhang V	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 		30 (FAI/FAS) 10 (Geber)
L37	ASR I Verstärkung Hoch	Siehe Anhang V	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 		0,1 (FAI/FAS) 0,1 (Geber)
L38	ASR P- Verstärkung Niedrig	Siehe Anhang V	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 		40 (FAI/FAS) 30 (Geber)
L39	ASR I Verstärkung Niedrig	Siehe Anhang V	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 		0,09 (FAI/FAS) 0,1 (Geber)
L40	Schalter Geschwindigkeit 1	Nicht verwendet	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 		5 (FAI/FAS) 5 (Geber)
L41	Schalter Geschwindigkeit 2	Nicht verwendet	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 		10 (FAI/FAS) 10 (Geber)

Cod.	Parameter	Beschreibung	Navigation	Werte	Standardwert
L42	ASR-FF Verstärkung		 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 	0.000 - 10.000 sec	0,000 sec
L55	TB Startzeit		 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 	0.00 - 1.00 sec	0.20 sec
L56	TB Endzeit		 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 	0.00 - 20.00 sec	0.20 sec
L64	TB Digital 3		 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 	-200 - +200 %	0 %
L65	ULC-Betrieb	Unsymmetrische Last Kompensation	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 	0-1	0 (FAI/FAS) 0 (Geber)
L66	ULC- Ansteuerung	Schieflastkompensation (Aktivierungszeit)	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 	0,01-2 Sec	0,5 (FAI/FAS) 0,5 (Geber)
L68	ULC ASR P- Verstärkung	Siehe Anhang V	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 		10 (FAI/FAS) 10 (Geber)
L69	ULC ASR I Verstärkung	Siehe Anhang V	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 		0,01 (FAI/FAS) 0,01 (Geber)
L73	APR P Verstärkung Null	Siehe Anhang V	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 		0 (FAI/FAS) 0 (Geber)
L74	APR D Verstärkung		 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 		0.0
L75	Filterzeit		 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 		0,000 sec
L76	ACR P- Konstante		 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 		0.00

Cod.	Parameter	Beschreibung	Navigation	Werte	Standardwert
L80	Modus Bremse	Ausgangsmodus Bremsensteuerung (BRKS)	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 	1-2	2
L81	Bremse auf Niveau	Ausgangsstrom, der den BRKS anzeige EIN schaltet, wenn L80 = 2.	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 	0,-200% des Motor- Leerlaufstroms	30 %
L82	Bremse Ein- Verzögerung	Verzögerung ab Aktivierung des BRKS- Ausgangs	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 	0,00-10,00 Sek.	0,1 (FAI/FAS) 0,3 (Geber)
L83	Bremse Aus- Verzögerung	Verzögerung ab Deaktivierung des BRKS-Ausgangs	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 	0,00-100 Sec	0,4 (FAI/FAS) 0,1 (Geber)
L84	BRKS prüfen t	Zulässige Zeit zwischen BRKS-Ausgang und BRKE-Eingang (Er6)	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 	0,00-10 sec	0,0 sec
L99	AKTION SEL	Nicht verwendet	 ↓ (Auswahl) ↓ (Wert ändern) 		0

"Menü "Aufnahmeparameter

Hinweis: Nur bei der Emulation von PBV3 steuerungen ist eine Datensicherung nicht erforderlich.

PB	>>>>>	>_	>>>>>	Etage 0 - 12:30:56 < Rec Parameter >
----	-------	----	-------	---

Referenztabelle

Etage 0 12:30:56 < Rec Parameter >	ENTER>	Etage 0 12:30:56 < Parameter aufnehmen > Parameter speichern	ENTER> < ESC	Etage 0 12:30:56 < Parameter aufnehmen > Parameter speichern Sind Sie sicher?
				ENTER ↓
		▲ ▼		Etage 0 12:30:56 < Parameter aufnehmen > Parameter speichern Ende reg.

Etage 0Etage 0 12:30:56 < Parameter aufnehmen > Parameter zurücksetzen	ENTER> < ESC	Etage 0Etage 0 12:30:56 < Parameter aufnehmen > Parameter zurücksetzen Sind Sie sicher?
		ENTER ↓
		Etage 0Etage 0 12:30:56 < Parameter aufnehmen > Parameter zurücksetzen Ende reg.

Menü "Uhr"



- ∘ Da = Tag
- Mo = Monat
- Yr = Jahr
- D = Wochentag (1=Mon)
- Hr = Stunden
- Mn = Minuten



<u>WARNUNG</u>: Im Falle einer Systemabschaltung wird die Zeit mit Hilfe eines Superkondensators gespeichert (bis zu 5 Tage ohne Stromversorgung).

Fehlersuche

Fehlersuche (erster Teil)

Ν.	Störung	Тур	Beschreibung	Abhilfe
1	Zurücksetzen		Ausfall der Spannungsversorgung: Die steuerung wird nicht mit Strom versorgt	

N.	Störung	Тур	Beschreibung	Abhilfe
2	Schütze blockiert		Ein oder mehrere Öffnerkontakte, die den Leistungsschützen zugeordnet und in Reihe am Eingang CCO und CCOB angeschlossen sind, bleiben nach dem Anhalten des Fahrkorbs geöffnet. Cod. 0 CCO offen Cod. 1 CCOB offen Cod. 2 CCO+CCOB offen	Prüfen Sie: 1- die Reihenschaltung der Hilfskontakte (NC) der Leistungsschütze und anderer Kabel in Reihe am Stromkreis CCO und CCOB 2- die Verdrahtung des CCO- und CCOB-Kreises 3- den Anschluss des CCO und CCOB auf der Platine
3	Niedrige Drehzahl zu lang		Kabine sich zu lange mit niedriger Geschwindigkeit bewegt. Im Falle von VVVF kann das Motordrehmoment in der Annäherungsphase etage zu niedrig sein.	Prüfen: 1- Parameter "Low Speed fault time" (§ 5.5) prüfen und ggf. Zeit erhöhen 2- die Höhenrudergeschwindigkeit auf eine niedrige Geschwindigkeit (im Falle von VVVF); erhöhen Sie sie, falls nötig 3a- der Verzögerungsabstand zur angezeigten Ebene (Magnete / Fahnen FAI / FAS) 3B- der Wert des Abstandes R1D / R1S, wenn Encoder verwendet wird (§ 5.9)
4	Überlast		Überlasteingang (SUR) aktiviert (Schließer)	Prüfen Sie 1- den SUR-Eingang (falls gesperrt) und die Verkabelung 2- die Einstellung der Lastwiegeeinrichtung
5	Fehler bei der Positionierung		Dieser Fehler zeigt eine Differenz zwischen der durchgeführten theoretischen Zählung und der tatsächlich erkannten Position an: FAI/FAS: bei der Aktivierung der AGB/AGH-Grenzkontakte; ENCODER: bei der Aktivierung der AGB/AGH-Grenzkontakte (cod 0) und bei der Aktivierung des ZP- Magneten etage (cod 100) oder des ZP-Magneten der Stoppebene etage (cod 200)	Prüfen Sie: 1- die korrekte Positionierung der Magnete (oder Fahnen) 2- die Funktion der magnetischen Zungen, des optischen Detektors oder des Encoders; überprüfen Sie die Ankunft des 24V-Stroms 3- den Abstand zwischen Extremkontakt und Magnet (oder Fahne)
6	Richtungsfehler	STOP	Die steuerung erkennt die falsche Fahrtrichtung	 Prüfen Sie: 1- die Fahrtrichtung des Motors (Steuerung UP vs. Kabine Bewegungsrichtung) 2- die Installation und den Anschluss der FAI / FAS-Sensoren 3- die Konfiguration des CW / CCW Encoders (§ 5.9) 4- die Eingänge AGH und AGB

Ν.	Störung	Тур	Beschreibung	Abhilfe
7	Sicherheit 3 offen bei Stopp		Sicherheitskette bei nicht laufendem Aufzug unterbrochen. Rufe werden gelöscht. Am PlayPad ist die Led SE3 ausgeschaltet.	Prüfen Sie alle Kontakte zwischen schrauben SC2 und SE3 (Fangvorrichtung, Endschalter, Geschwindigkeitsbegrenzer).
9	Störung der Türverriegelung		Sicherheitskette offen am Punkt SE6, wenn ein Ruf registriert wird. Bei Automatiktür: Tür öffnet wieder und schließt dann (3 Mal, danach werden alle Rufe gelöscht). Andere Türtypen: nach einigen Sekunden werden alle Rufe gelöscht Cod 5: etage schlösser Cod 6: Kabinentür	Prüfen Sie alle Kontakte zwischen schrauben SD2 und SD3 (etage locks) oder SC4 und SC5 (car doors) nach cod info, deren Verbindung und ob ein Gegenstand das Schließen der Tür zur angegebenen etage (POS) behindert. Bei 81-21-Geräten prüfen Sie deren Kontakte im Normalbetrieb.
10	Schlupf beim Öffnen der Tür A		Nur Türen mit Endschalter: Tür öffnet nicht innerhalb der geplanten Zeit. Bei Schlupf während der Türöffnung wird die Tür als offen betrachtet	 Prüfen: 1- Türöffnungsendschalter (FOA) und seine Verkabelung; 2- Stromversorgung des Türantriebs und Sicherungen; 3- Türöffnungsschütze (ROA)
11	Schlupf beim Öffnen der Tür B		Wie bei Tür A, für zweiten Eingang	Gleich wie A, aber anzeigen (FOB) und (ROB).
12	Sicherheitskette vor dem Eingang SE3 während der Autofahrt geöffnet. Kabine stoppt und Autoanrufe werden abgebrochen. Am PlayPad ist die Led SE3 ausgeschaltet.		Sicherheitskette vor dem Eingang SE3 während der Autofahrt geöffnet. Kabine stoppt und Autoanrufe werden abgebrochen. Am PlayPad ist die Led SE3 ausgeschaltet.	Prüfen Sie alle Kontakte zwischen den schrauben S35-S36 (oben auf Kabine) SC3-SM4 (steuerung) Sicherheitseinrichtungen: Fangvorrichtung, Endschalter, Geschwindigkeitsbegrenzer.
13	Motortemperatursensor		Eingänge TH1 oder TH2 der Motortemperatur werden aktiviert (Öffner) Cod 1: TH1 offen Cod 2: TH2 offen Cod 3: TH1 und TH2 offen	Überprüfen Sie die Eingänge (TH1, TH2), die Sensoranschlüsse und den Zustand des Temperatursensors des Motors.
14	Parameter Speicher	STOP	Fehler im Speicher der Eprom- Parameter	Alle Parameter zurücksetzen, neu eingeben und aufzeichnen

Ν.	Störung	Тур	Beschreibung	Abhilfe
15	Endlagenschalter	STOP	Bei Erreichen des Endschalters (oder Auslösung der Fangvorrichtung oder des Geschwindigkeitsbegrenzers) ist der Eingang SE3 aktiv (Öffner). Nach einer Verzögerung von 1,5 s bleibt der Fehler im Speicher, auch nach Deaktivierung der anzeige, und sperrt die Außenrufe und die Fahrkorbbewegungen, bis ein spezieller Reset Menü "Fehler" durchgeführt wird (Reset SE3).	 Lassen Sie den Endschalter (oder Fangvorrichtung oder OSG) los, der die Sicherheitskette (SE3) schließt, und löschen Sie den Fehler im Menü "Fehler" (§ 5.3). Überprüfen Sie die Verbindung des Öffnerkontakts zwischen SC2 und SE3. schrauben
16	Branderkennung.		Falls Feuersensoren installiert sind, zeigt dieser Fehler an, dass ein oder mehrere Sensoren aktiv sind	Feuersensoreingang(e) prüfen
17	Safety 4 geöffnet während der Fahrt		Sicherheitskette vor dem Eingang SE4 während der Kabinenfahrt geöffnet. Außenrufe und die Fahrkorbbewegungen werden abgebrochen Am PlayPad ist die Led SE4 ausgeschaltet.	Überprüfen Sie alle Kontakte zwischen den schrauben SD1 und SD2 (Preliminaries etage doors).
18	Sicherheit 6 geöffnet während der Fahrt		Sicherheitskette vor Eingang SE6 während der Kabinenfahrt geöffnet. Außenrufe und die Fahrkorbbewegungen werden abgebrochen Am PlayPad ist die Led SE6 ausgeschaltet. Cod 5: etage verriegelt Cod 6: Kabinentür	Prüfen Sie alle Kontakte zwischen dem schrauben SD2 und SD3 (etage Schlösser). Prüfen Sie alle Kontakte zwischen schrauben SC4 und SC5 (Kabinentür). Prüfen Sie alle Kontakte zwischen dem schrauben SC5 und SE6 (Schutzeinrichtung 81-21).
19	Geringe Spannung während der Bewegung		Hauptplatinenspannung unter 17V (dieser Fehler verschwindet, wenn die 24V wiederhergestellt sind) Cod 0: Hauptstromeingang Cod 1: Überstrom an VCAB Cod 2: Überstrom am VMR Cod 3: Kurzschluss am VCAB Cod 4: Kurzschluss am VMR	Überprüfen Sie das Netz, die Versorgungsspannung an der Primärseite des Transformators, das Vorhandensein von 24V und den Verbrauch des Stromkreises.

Ν.	Störung	Тур	Beschreibung	Abhilfe
20	Reisen unterbrochen		Bei Aufwärts- (oder Abwärts-) Bewegungen öffnen Schütze, während RMO- (oder RDE-) Befehle aktiv sind. Mögliche kurze Unterbrechung des Sicherheitskreises während der Fahrt. Cod 100: CCO anzeige fallend während der Fahrt Cod 200: CCOB anzeige fallend während der Fahrt	Prüfen: 1- Vorlaufkontakte und Türschlösser bei der angezeigt etage 2- die Kabinentürkontakte 3- die Versorgungsspannung des Sicherheitskreises



Dieses Symbol bedeutet einen Blockierfehler: Schalten Sie die Hauptstromversorgung aus und dann wieder ein, um den Lift wieder in Betrieb zu nehmen.

Fehlersuche (zweiter Teil)

Ν.	Störung	Тур	Beschreibung	Abhilfe
21	CCO-Eingang gesperrt	STOP	Der Steuerstromkreis der Schütze (Eingang CCO) bleibt nach dem Fahrbefehl geschlossen Cod. 100 CCO Cod. 200 CCOB Cod. 250 CTB nicht aktiviert	prüfen: 1- Verdrahtung und Zustand der Hilfskontakte (NC) der Leistungsschütze und anderer in Reihe geschalteter NC-Kontakte im CCO / CCOB-Stromkreis 2- CCO / CCOB Eingang der Hauptplatine
22	Niedrige Spannung am Anschlag		Gleich wie Störung N.19	Überprüfen Sie das Netz, die Versorgungsspannung an der Primärseite des Transformators, das Vorhandensein von 24V und den Verbrauch des Stromkreises.
23	AGB gesperrt		Die erwartete Funktion des AGB (NC)- Kontakts wird nicht überprüft. Cod 100: Kontakt ist nicht geschlossen bei etage abweichend von unten etage (Abwärtsrufe gelöscht). Cod 200: Kontakt ist bei unterster etage nicht geöffnet (Aufzug gesperrt).	Überprüfen Sie den Zustand des Kontakts AGB (mechanischer Schalter oder Magnetsensor) und der AGB-Verdrahtung

Ν.	Störung	Тур	Beschreibung	Abhilfe
24	AGH blockiert		Die erwartete Funktion des AGH (Öffner)-Kontakts wird nicht überprüft. Cod 100: Kontakt ist nicht geschlossen bei etage abweichend von oben etage (Aufwärtsrufe gelöscht). Cod 200: Kontakt ist oben nicht geöffnet etage (Aufzug gesperrt).	Was den Fehler 23, bezüglich des AGH-Eingangs betrifft
25	AGH und AGB gleichzeitig		Eingänge AGB / AGH gleichzeitig geöffnet. Das System schaltet sich ab.	Überprüfen Sie den Zustand der Kontakte AGH und AGB (mechanisch oder magnetisch) und deren Verdrahtung. Wenn einer der beiden Kontakte geschlossen ist, führt das System ein Rücksetzmanöver durch.
26	Laufzeit UP	STOP	Keine Änderung des Strahlstatus bei Bewegungsmeldern (oder etage) für mehr als geplant während der Kabinenfahrt. Bei Kodierer ist der Schwellenwert 1 Sek. über AGB/AGH- Grenzpunkt Cod 0: Problem am FAI FAS-Eingang (keine Änderung der Eingänge für eine längere Zeit als der Parameter "Fahrzeit" Cod 100: Problem am Encoderkanal Cod 200: keine Änderung des ZP- Eingangs für eine längere Zeit als der Parameter "Laufzeit"	Schütze, Bremse, Motorstromversorgung, FAI/FAS- Sensoren (oder ENCODER) prüfen. Eingänge "X1" und "12" des VVVF prüfen. Anti-Schlupf-Test: Siehe Anhang 2 - Test und Maßnahmen
27	Laufzeit DOWN	STOP	Siehe oben, aber in Abwärtsbewegung	Siehe oben, aber in Abwärtsbewegung
28	Schlupf beim Schließen der Tür A		Nur Türen mit Endschalter: Tür A schließt nicht innerhalb der programmierten Zeit. 3 komplette Öffnungs-/Schließzyklen werden durchgeführt, dann werden alle registrierten Rufe gelöscht	Prüfen: 1- Türschließ-Endschalter FFA (Öffner) und Verkabelung 2- Spannungsversorgung des Türmotors und Sicherungen 3- Türschließschütze (RFA)
29	Schlupf beim Schließen der Tür B		Wie bei Tür A, für zweiten Eingang	Wie bei Tür A, jedoch anzeigen (FFB) und (RFB)
30	Außerbetrieblicher Schalter		Wenn der entsprechende Parameter programmiert wurde, zeigt er an, dass das System durch die Aktivierung des Eingangs HS außer Betrieb gesetzt wurde	Eingang HS prüfen (Schließer)

Ν.	Störung	Тур	Beschreibung	Abhilfe
31	Gleichzeitige Variation der FAI/FAS- Positionssensoren. POS [n] zeigt an, dass der Fehler bei etage [n] aufgetreten ist. POS 100 zeigt eine falsche Reihenfolge der Strahlen an		Gleichzeitige Variation der FAI/FAS- Positionssensoren. POS [n] zeigt an, dass der Fehler bei etage [n] aufgetreten ist. POS 100 zeigt eine falsche Reihenfolge der Strahlen an	Spannungsversorgung der Sensoren prüfen; Position der Sensoren und Magnete prüfen.
32	Temporärer Betrieb ohne Insp.		Bei temporärem Betrieb muss der Eingang REV oder REV1 oder REV2 aktiv sein, sonst fährt der Aufzug nicht.	Eingang REV, REV1 oder REV2 prüfen (Öffner)
33	Anhaltegenauigkeit		Wenn der Aufzug auf etage stoppt, leuchten die beiden LEDs FAI/FAS. Wenn innerhalb von 2 Sekunden nach dem Stopp einer der Strahlen unterbrochen wird, tritt dieser Fehler auf. Wenn das System mit ENCODER ausgestattet ist, beträgt die Unsicherheit des Stopps mehr als 2 cm.	Prüfen Sie: 1- Position der Magnete (oder Fahnen); 2- Verzögerungswege; 3- Motorbremse
34	Anti-Belästigung		Sie erscheint nach einer Rufabstellung und wenn der Parameter "Anti- nuisance" programmiert wurde. Der Grund sind zu viele Anrufe aus der Kabine, ohne dass die Zelle getrennt wird (bei kombinierten Türen) oder ohne dass sich die Schachttüren öffnen (andere Türtypen)	Anzahl der unerwünschten Anrufe im Parameter Anti- Unterdrückung ändern
35	Aufzug nicht verfügbar		Der Aufzug kann keine Rufe annehmen und wird bei der Rufabfertigung (im Multiplex) nicht berücksichtigt. Nach 3 Schließzyklen der Tür wird der Aufzug für 1 Minute als nicht verfügbar betrachtet. Cod 10: Kein Strom auf Kabine Licht Nur im Multiplex: Cod 100: Lichtvorhang / Tür-Auf-Taster Cod 200: kein SE4 anzeige (z.B. manuelle Tür nicht geschlossen)	
36	Phasenfolge		Falsche Reihenfolge in den Eingangsphasen. Könnte auch beim Herunterfahren des Systems erkannt werden.	Überprüfen Sie die richtige Reihenfolge der Phasen oder vertauschen Sie zwei Phasen am Netzeingang schrauben L1- L2-L3

Ν.	Störung	Тур	Beschreibung	Abhilfe
37	Schwache Batterie		Niedrige Ladung der 24V-Batterie	Batterieladung testen oder Batterie wechseln
38	SE2 offen		Sicherheitskette offen. Außenrufe und die Fahrkorbbewegungen werden abgebrochen. Die LED des Playpads SE2 ist aus. Cod 0: DIS-Schalter offen (SE0 led off) Cod 1: PIT-Sicherheitskreis offen (SE1 led off) Cod 2: TOC-Sicherheitskreis offen (SE2 led off).	DIS-Schalter prüfen Prüfen Sie alle Kontakte zwischen den schrauben SP3 und SP4 (STOP in der Grube, Grubenleiter, Inspektionsbox, etc.). Prüfen Sie alle Kontakte zwischen dem schrauben SC1 und SC2 (STOP am Toc, Toc- Schutz, Inspektionsbox, etc.).
39	Umgebungstemperatur		Dieser Fehler zeigt an, dass die vom Sensor erfasste Umgebungstemperatur außerhalb der eingestellten Grenzwerte liegt. Temperatur unterhalb des unteren Schwellenwerts (Code 100); Temperaturen oberhalb des oberen Schwellenwerts (Code 200).	 1 - Überprüfen Sie das Vorhandensein und den Anschluss des Temperatursensors. 2 - Die Aktivierung der Steuerung, die Einstellung des Schwellenwerts und die Kalibrierung des Sensors können im Menü Sonderfunktionen vorgenommen werden.
40	Störung RSP	STOP	Für reduzierte Gruben- und Stehhöhe. Cod. 20: Grubenzugang nach EN81.20 Cod. 21 schacht Zugang nach EN81.21 Kod. 111: Überwachungsrelais RSDC fail (Kontakt öffnet nicht) Cod. 121: Reset-Schaltung bi stabilem Kontakt EN81.21 (automatischer Reset) Cod 131: Bistabile Schaltung (Relais RSR1) Cod 132: Bistabile Schaltung (Relais RSR2)	RSP-Parameter im Menü Störungen löschen (§ 5.3) Cod 111 Richtige Funktion des Relais RSDC prüfen Cod. 121: Reset-Schaltung prüfen. Es könnte möglich sein, dass ein automatischer Reset der bi-stabilen Kontakte durch ein Problem im Resetkreis verursacht wird. Die Kontaktreihe muss offen sein und dann einen Standard-Reset durchführen. Cod 131 (132): Prüfen Sie die korrekte Funktion des Relais RSR1 (RSR2) und führen Sie anschließend den Reset- Vorgang durch.

STOP
Dieses Symbol bedeutet einen Blockierfehler: Schalten Sie die Hauptstromversorgung aus und dann wieder ein, um den Lift wieder in Betrieb zu nehmen.

Fehlersuche (dritter Teil)

N.	Störung	Тур	Beschreibung	Abhilfe
41	Störung ISO	STOP	Problem in der Betriebsüberwachung des Sicherheitsmoduls für die erweiterte Türöffnung / Nachnivellierung erkannt. Wenn aktiviert, geht die Anlage in den Modus "Außer Betrieb" bei der oben etage (elektrisch) oder unten etage (hydro). Cod 100: Fail am Sicherheitsmodul- Monitor während der Fahrt Cod 200: Ausfall des Sicherheitsmodulwächters in der Ebene	Prüfen Sie die Ausrichtung von ISO1 und ISO2. Setzen Sie ISO im Menü Störungen zurück (§ 5.3).
42	TOC- Kommunikation		Keine serielle Verbindung zwischen steuerung und Fahrzeug (bei Konfiguration des Fahrzeugs mit serieller Verbindung)	Prüfen Sie die CAN-Verbindung zwischen steuerung und dem oberen Teil der Kabinenplatine.

Ν.	Störung	Тур	Beschreibung	Abhilfe
43	Inspektion		Das System befindet sich im Inspektionsmodus (NORM/ISP- Schalter auf Inspektion gestellt) EN 81.1/2 Cod 1: REV-Eingang offen (STD- Version) Cod 2: REV1-Eingang des TOC offen Cod 3: REV + TOC's REV1-Eingang offen Cod 5: REV-Eingang offen (Pitagora- Version) Cod 6: REV1-Eingang offen Cod 7: REV + TOC's REV1-Eingang offen EN 81.20 Cod 11: PME-Prüfung (REV) Cod 12: TOC-Prüfung (REV) Cod 13: PME + TOC-Prüfung (REV + REV1) Cod 14: PIT-Prüfung (REV2) Cod 15: PME + PIT-Prüfung (REV + REV2) Cod 16: TOC + PIT-Prüfung (REV1 + REV2) Cod 17: PME + TOC + PIT-Inspektion (REV + REV1 + REV2)	Um den Inspektionsmodus zu verlassen, stellen Sie den NORM/ISP-Schalter auf Normal und schließen Sie die Sicherheitskette, um den Reset-Vorgang auszulösen
44	Nachnivellierung nicht abgeschlossen		Hydraulische Aufzüge: Der Nachnivelliervorgang wurde nicht innerhalb von 10 Sekunden abgeschlossen. Alle nachfolgenden Nachnivellierungsanfragen bei der gleichen etage sind gesperrt	 Prüfen Sie: 1- den korrekten Betrieb des Sicherheitsmoduls und seiner Sensoren ZP1 und ZP2; 2- Überprüfung der Sensoren FAI/FAS oder ENCODER und des Sensors ZP; 3- Position der Magnete in der Nachnivellierzone; 4- RISO-Relais.
45	Störung ZP		Türzonenkontakt bleibt offen, wenn der Sensor in Türzonenposition ist	Überprüfen Sie den korrekten Betrieb des Türzonensensors (falls vorhanden); Siehe Störung # 33

Ν.	Störung	Тур	Beschreibung	Abhilfe
46	Multiplexverbindung unterbrochen		In Multiplex-Systemen zeigt dieser Fehler an, dass die Verbindung zwischen zwei oder mehreren steuerungen in der Multiplex-Schleife fehlt. Alle steuerung schalten auf SIMPLEX-ähnliche Funktion um. Cod 0: Kabelverdrahtung zwischen steuerung Cod 255: Problem mit der Firmware	Prüfen Sie die Verbindung zwischen der steuerungen (MULX-Platine); Prüfen Sie alle Multiplex- Einstellungen.
47	Fehlerspeicher		Fehler im Fehlerspeicher	Alle Fehler löschen
48	BDU-Link nicht verfügbar		Bei serieller Kommunikation mit etagen, zeigt den Verlust der Verbindung zwischen steuerung und allen BDU-Modulen an etagen	 Prüfen: 1- BDU-Anschluss an der Schraube schrauben; 2- die Verbindung zwischen steuerung und der nächstgelegenen BDU; 3- die Systemkonfiguration (§ 5.5)
49	BDU-Fehler		Zeigt bei serieller Kommunikation mit etagen den Verlust der Verbindung zwischen der steuerung und einer oder mehreren BDU auf etagen an. Auf der BDU GRÜNE LED blinkt schnell (0,5 Sek.): OK GRÜNE LED langsam blinkend (1 Sek.): OK BDU nicht angesprochen ROTE LED LEUCHTET: Defekte BDU ROTE LED blinkt langsam (1 Sek.): keine Kommunikation. GRÜNE und ROTE LED blinken langsam (1 Sek.):	Prüfen Sie die Funktionen der BDU und deren Anschlüsse; Defekte BDUs austauschen; Adressierungsvorgang wiederholen
50	Drift-Steuerung		Aktivierung der Driftkontrolle (falls vorhanden): Das System wird bei einem extremen Anstieg außer Betrieb gesetzt etage	Reset 82212 im Menü Störungen (§ 5.3)
51	Falsches Passwort		Wenn das System über ein Passwort verfügt, erscheint dieser Fehler nach dreimaliger Falscheingabe des Passworts.	
52	Störung VVVF		Im Umrichter ist ein Fehler aufgetreten Cod-Wert ist die Subcode-Information des Fehlers der VVVF	Nur im Falle des VVVF FUJI FRENIC LIFT. Siehe Anhang 4.

N.	Störung	Тур	Beschreibung	Abhilfe
53	Störung UCM	STOP	UCM-Schaltkreisfehler: Cod 2: Bremsen offen Cod 3: Bremsen geschlossen in Fahrt Cod 100: UCM-Erkennung Cod 201: RUCM1 eingeklemmt offen Cod 202: RUCM2 eingeklemmt offen Cod 203: RUCM3 Eingeklemmt Offen Cod 204: Monitor OSG A3 (bolzen verklemmt in ausgefahrener Position) Cod 210: RUCM1 eingeklemmt geschlossen Cod 220: RUCM2 eingeklemmt geschlossen Steg 230: RUCM3 Eingeklemmt Geschlossen Kabeljau 240: Monitor OSG A3 (bolzen verklemmt in eingefahrener Position)	Reset UCM im Menü Störungen (§ 5.3).
54	Sicherheitszone		Nur für Aufzug ohne Kabinentür und Sicherheitslichtvorhänge. Cod 0: Lichtvorhang während der Fahrt aktiv (Aufzug wartet auf einen neuen Kabine -Aufruf zum Neustart). Cod 1: Fail-Test CEDES-Türseite A Cod 2: Fehlertest CEDES-Türseite B Cod 10: Fehlertest am Sicherheitsrelais KSA Cod 20: Fehlertest am Sicherheitsrelais KSB	Prüfen Sie die Schaltung gemäß den Angaben des Kabeljauers.
55	Störung SCS	STOP	Sicherheitsschaltkreis Shunt. Funktion freigegeben durch den Parameter "schacht Monitor". Siehe Anhang X Cod 2: Zweiter Kontakt Tür A überbrückt (FFA Anzeige). Cod 4: Etage Türkontakte Tür A Shunted (SE4 Eingang) Cod 6: Kabine Türkontakte Tür A rangiert (SE6-Eingang) Cod 12: Zweiter Kontakt Tür B überbrückt (FFA Anzeige). Cod 14: Etage Türkontakte Tür B Nebenschluss (SE4-Eingang) Cod 16: Kabine Türkontakte Tür B Nebenschluss (SE6-Eingang) Cod 100: Kein SE6-Eingang während der Überbrückung (ISO-Schaltung)	Prüfen Sie die Schaltung gemäß den Angaben des Kabeljauers. SCS-Parameter im Menü Störungen zurücksetzen (§ 5.3).

N.	Störung	Тур	Beschreibung	Abhilfe	
56	Störung UAS	STOP	Unbeabsichtigter schacht Zugriff Funktion wird durch den Parameter "schacht Monitor" aktiviert. Muss BDU mit zusätzlichem Türeingang verwendet werden (kann NO oder NC sein). System erkennt eine manuell etage Türöffnung durch Überwachung des Zusatztüreingangs. Cod 1: Eine Etage Tür manuell geöffnet (ohne Türöffnungsbefehl). Cod 2: Mehr als eine Etage Tür manuell geöffnet (bei verschiedenen etagen)	Reset UAS im Menü Störungen (§ 5.3).	
57	Bypass-Tür		Nur für EN 81-20. Bypass aktiv bei Türsicherheitskontakten. (Bewegung nur bei Inspektion freigegeben) Prüfen Sie auch SM1 Modul Monitor Cod 1: Bypass Kabine aktiv Cod 2: Bypass Vorverriegelungen aktiv Cod 3: Bypass Schlösser aktiv Cod 100: Modul SM1 gesperrt	Cod 100: Das Modul SM1 wird geprüft, wenn nur der PME- Wahlschalter aktiv ist und weder STOPP noch Richtungstaste gedrückt ist: in diesem Zustand darf das Modul SM1 nicht aktiviert sein und der Eingang SE3 muss offen sein	
58	Überdrehzahl		Nur für Encoder-Positioniersystem. Im Inspektions- oder temporären Modus ist die Geschwindigkeit des Aufzugs größer als 0,63 m/s	Prüfen Sie die Encoderparameter oder die Inspektionsgeschwindigkeit im Positioniermenü.	
59	Störung SHI		Nur bei 81-21 Vorgetriggertem Gerät Cod 0: Falsche Rückmeldung, wenn SHI nicht bestromt ist Cod 255: Falsche Rückmeldung, wenn GKV unter Spannung steht Manueller Schutz: Cod 101: Überwachungsrelais RMPP (Kontakt wird nicht geöffnet) Cod 102: Überwachungsrelais RMPP (Kontakt schließt nicht)	Pre-Triggered Device (oder Relais RMPP) prüfen	

Ν.	Störung	Тур	Beschreibung	Abhilfe
60	Störung ELGO		ELGO-Fehler. Cod 4: Vorgetriggertes Stoppsystem Oben Cod 5: Vorausgelöstes Stoppsystem Unten Cod 8: Überdrehzahl im Normalbetrieb (Vorauslösung) Cod 9: Überdrehzahl im Normalbetrieb (Endauslösung) Cod 11: Überdrehzahl im Inspektionsmodus (endgültige Auslösung) Cod 13: Teach-Modus Überdrehzahl (Endauslösung) Cod 14: Überdrehzahl im Normalbetrieb (Nivellierung) Cod 15: Überdrehzahl im Normalbetrieb (Nachnivellierung) Cod 24: Unbeabsichtigte Fahrkorbbewegung Cod 100: ELGO nicht im Betriebsmodus Cod 102: ELGO's Eingang EN81-21 im Manual-Teach-Modus Cod 103: ELGO's eSGC_POW fehlt in der Betriebsart Manuelles Einlernen Cod 104: Fehler beim Wiederanlauf in der Betriebsart Manuelles Einlernen Cod 200: Kommunikations-Timeout Cod 255: Magnetisches Band fehlt	ELGO-Konfigurationsdaten prüfen. ELGO-Verdrahtung prüfen Führen Sie einen Fault-Reset durch, um den Fehler zu beseitigen.

STOP

Dieses Symbol bedeutet einen Blockierfehler: Schalten Sie die Hauptstromversorgung aus und dann wieder ein, um den Lift wieder in Betrieb zu nehmen.

Aufzugskabinen-Positionierungssystem und Anhaltegenauigkeit

ELGO LIMAX 33 CP Absolutes Wegmess-System Zählsystem

ELGO LIMAX 33 CP Absolutes Wegmess-System Zählsystem

Mit dem Absolutwertgeber können Sie alle Sicherheitskontakte im Inneren des Aufzugs schacht ersetzen. Die Position der Kabine wird dank eines Magnetstreifens erkannt. Merkmale:

- Absolute Positionserkennung und Sicherheitsfunktionen:
- Zusätzliche Endschalter
- Inspektionsendschalter
- Geschwindigkeitsbegrenzer (kombiniert mit einer elektronischen Fangvorrichtung
- Tür-Bypass-Schaltung (Bewegung bei geöffneten Türen)
- UCM (im Falle einer zertifizierten Doppelbremse)
- EU-zugelassen, SIL3 (TÜV)



Magnetband



Entfernen Sie alle Magnete im Fach, bevor Sie das Magnetband anbringen.

Installieren Sie das Magnetband nicht in der Nähe von Permanentmagnetmotoren.

Verwenden Sie keine magnetisierten Werkzeuge in der Nähe des Magnetbandes.

Verwenden Sie keine Schweißgeräte in der Nähe des Magnetbandes.

Beachten Sie die auf dem Klebeband gezeigte Armatur und stellen Sie sicher, dass sie sich in der richtigen Position befindet, wie in der folgenden Abbildung gezeigt:



- A) Klebeband berührt die Führung mit der magnetisierten Seite.
- B) Das Band berührt die Führung mit der Stahlseite.

LED Anzeige



LED	BESCHREIBUNG	
	Normaler Modus	Langsam blinkend (1 s)
MODE	Vor-Inbetriebnahme-Modus	Schnelles Blinken (0,1 s)
	Teach-Modus	Leuchtet permanent
	Kein Fehler	Led AUS
ERROR	Allgemeiner Fehler	Led EIN
	Notfall-Fehler	Blinkend
TAPE	Magnetband nicht erkannt	Led EIN
~SCC	eSGC Kontakt schließen	Led EIN
6990	eSGC Kontakt Offen	Led AUS
00	OC Kontakt schließen	Led EIN
00	OC Kontakt Offen	Led AUS
SD1	SR1 Kontakt schließen	Led EIN
51(1	SR1 Kontakt offen	Led AUS
SD2	SR2 Kontakt schließen	Led EIN
5112	SR2 Kontakt offen	Led AUS
CAN-ERR	Status CAN Offen	Led EIN
CAN-RUN	Status Dose öffnen	Led AUS

Erläuterung der Sicherheitskontakte

Reduzierte Förderhöhe und/oder reduzierte PIT-Installation	Ausreichende Kopf- und Grubenfreiheit
	gemäß EN81-20 §5.2.5.7 / § 5.2.5.8

Reduzierte Förderhöhe und/oder reduzierte PIT-Installation

Ausreichende Kopf- und Grubenfreiheit gemäß EN81-20 §5.2.5.7 / § 5.2.5.8



Reduzierte Förde	erhöhe und/oder reduzierte PIT-Installation	Ausreichende Kopf- und Grubenfreiheit gemäß EN81-20 §5.2.5.7 / § 5.2.5.8		
5	Pre-Triggered Stopping System Offset Up	F2) -	Unterer Inspektionsendschalter	
6	Pre-Triggered Stopping System Offset Down			

Zur manuellen Einstellung der Positionen der angezeigten ist aus dem Menü *Positioning Monitor Encoer* (siehe Tabelle unten).

	Etikett	Seite	Beschreibung
1	N_LIM_S	7	Oberer Endschalter-Offset (Offset über den oberen etage)
2	N_LIM_D	7	Offset des unteren Endschalters (Offset unter etage)
3	I_LIM_S	6	Oberer Inspektionsendschalter (versetzt unter etage)
4	I_LIM_D	6	Unterer Inspektionsendschalter (Versatz über Boden etage)
5	TRIPS	8	Obere vorgetriggerte Stoppsystemgrenze (ab oberer Referenzposition)
6	TRIPD	8	Untere Grenze des vorgetriggerten Stoppsystems (ab unterer Referenzposition)

TRIPS- und TRIPD-Werte werden nur verwendet, wenn ELGO Teil des Sicherheitssystems für reduzierte Förderhöhe und/oder Grube (ELGO + eSGC) ist.

DMG Geber-basiertes Zählsystem

DMG Geber-basiertes Zählsystem



- A) Geber
- B) Riemenscheibe
- C) Symbole

Der Seil- und Umlenkrollen-Drehgeber von DMG bietet dem Playboard steuerung ein zuverlässiges, genaues und einfach zu installierendes System zur Erkennung der Aufzugskabinenposition. Der Encoder berechnet die Aufzugskabinenposition, indem er die Bewegung des an der Kabine befestigten Seils erfasst und diese Information mit Referenzpositionen (erfasst während

den anfänglichen Selbstlernvorgang). Falls vorhanden, werden bei jeder Passage an AGB/AGH-Endschaltern und Türzonen (ZP)-Positionen Diskrepanzen im Messwert erkannt und kompensiert. Der tatsächliche Verzögerungsweg wird durch die Position der AGB/AGH-Endschalter eingestellt. Die Systemgenauigkeit beträgt 1,2 mm.

Die Aktivierung von ZP-Türzonensensoren ermöglicht auch den Befehl zum Öffnen der Tür.

Darüber hinaus ist es möglich, einen Inpsection-Grenzwert zu setzen (keine Sicherheitskontakte).



- D) schraube Oben Etage
- E) Etage N
- F) Etage 0
- H) Verzögerungsweg
- ZP) Türzone
- AGB) Endschalter für untere Verzögerung oder Reset
- AGH) Endschalter für obere Verzögerung oder Reset

Inspektionsendstellung

(A) (B)			G1 G2
	Normaler Modus	A) -	TOP etage
Å	Inspektionsmodus	В) -	UNTEN etage
	Taste Inspektion UP	F1) -	Oberer Inspektionsendschalter
Ð	Inspektionstaste AB	F2) -	Unterer Inspektionsendschalter
3	Inspektionsendstellung Oben	G1) -	Bewegliche Freigabe
(4)	Inspektionsendlage Ab	G2) -	Verschieben nicht freigegeben

Eine manuelle Einstellung der Positionen der angezeigten ist über das Menü <Positioning>Monitor Encoder</Positioning> möglich <Positioning>(siehe Tabelle unten).</Positioning>

	Etikett	Seite	Beschreibung
3	I_LIM_S	6	Obere Inspektionsgrenze (Offset unter oben etage)
4	I_LIM_D	6	Untere Prüfgrenze (Versatz über den Boden etage)

Hubgeschwindigkeit und Verzögerungsweg

Hubgeschwindigkeit und Verzögerungsweg

In der Tabelle sind die empfohlenen Werte für den Verzögerungsweg und die Beschleunigungszeit entsprechend der Geschwindigkeit des Aufzugs angegeben.

Geschwindigkeit [m/s]	Verzögerung [mm]	Beschleunigungszeit [s]
0,6	900	3,0
0,7	1050	3,0
0,8	1200	3,0
0,9	1350	3,0
1,0	1500	3,0
1,1	1750	3,2
1,2	2000	3,3
1,3	2250	3,5
1,4	2500	3,6
1,5	2750	3,7
1,6	3000	3,8
1,7	3250	3,8
1,8	3500	3,9
1,9	3800	4,0
2,0	4100	4,1
2,1	4200	4,2
2,2	4700	4,3
2,3	5000	4,3
2,4	5300	4,4
2,5	5600	4,5
2,6	5950	4,6
2,7	6300	4,7
2,8	6650	4,8
2,9	7000	4,8
3,0	7350	4,9
3,1	7700	5,0
3,2	8050	5,1
3,3	8500	5,2
3,4	9000	5,3
3,5	9500	5,4
3,6	10000	5,6

Geschwindigkeit [m/s]	Verzögerung [mm]	Beschleunigungszeit [s]
3,7	10500	5,7
3,8	11000	5,8
3,9	11500	5,9
4,0	12000	6,0

Anhänge

Anhang 1 - Einstellung der Multiplex-Parameter

```
Duplex-Aufzug (Beispiel 1)
```

- Beispiel 1 -

Etagen im Multiplex	steuerung A etagen	steuerung B etagen
7	7	7
6	6	6
5	5	5
4	4	4
3	3	3
2	2	2
1	1	1
0	0	0

	steuerung A	steuerung B
Anzahl von etagen	8	8
Multiplex-Konfiguration		
Lift-Nummer	1.X	2.X
Etagen im Multiplex	8	8
OFFSET	0	0

HINWEIS : Die Konfiguration der mit X gekennzeichneten Tastenverdrahtung entnehmen Sie bitte den Beispielen 5 und 6

Duplex "Dog Leg"-Aufzug (Beispiel 2/3/4)

- Beispiel 2 -

Etagen im Multiplex	steuerung A etagen	steuerung B etagen
7	7	5
6	6	4
5	5	3
4	4	2
3	3	1
2	2	0
1	1	
0	0	

	steuerung A	steuerung B
Anzahl von etagen	8	6
Multiplex-Konfiguration		
Lift-Nummer	1.X	2.X
Etagen im Multiplex	8	8
OFFSET	0	2

HINWEIS : Die Konfiguration der mit X gekennzeichneten Tastenverdrahtung entnehmen Sie bitte den Beispielen 5 und 6

- Beispiel 3 -

Etagen im Multiplex	steuerung A etagen	steuerung B etagen
7	7	
6	6	
5	5	
4	4	4
3	3	3
2	2	2
1	1	1
0	0	0

	steuerung A	steuerung B
Anzahl von etagen	8	5
Multiplex-Konfiguration		
Lift-Nummer	1.X	2.X
Etagen im Multiplex	8	8

	steuerung A	steuerung B
OFFSET	0	0

HINWEIS : Die Konfiguration der mit X gekennzeichneten Tastenverdrahtung entnehmen Sie bitte den Beispielen 5 und 6

- Example 4 –

Etagen im Multiplex	steuerung A etagen	steuerung B etagen
7		5
6		4
5	5	3
4	4	2
3	3	1
2	2	0
1	1	
0	0	

	steuerung A	steuerung B
Anzahl von etagen	6	6
Multiplex-Konfiguration		
Lift-Nummer	1.X	2.X
Etagen im Multiplex	8	8
OFFSET	0	2

HINWEIS : Die Konfiguration der mit X gekennzeichneten Tastenverdrahtung entnehmen Sie bitte den Beispielen 5 und 6

Gemeinsame Tastenverdrahtung (Beispiel 5)

- Example 5 -

steuerung A	taster	steuerung B
7	\bigcirc	7
6	\bigcirc	6

steuerung A	taster	steuerung B
5	\bigcirc	5
4	\bigcirc	4
3	\bigcirc	3
2	\bigcirc	2
1	\bigcirc	1
0	\bigcirc	0

	steuerung A	steuerung B
Anzahl von etagen	8	8
Multiplex-Konfiguration		
Lift-Nummer	1.0	2.0
Etagen im Multiplex	8	8
OFFSET	0	0

HINWEIS : jede Taste muss mit allen steuerungen

Unabhängige Tastenverdrahtung (Beispiel 6)

- Beispiel 6 -

steuerung A	taster	taster	steuerung B
7	\bigcirc	\bigcirc	7
6	\bigcirc	\bigcirc	6

steuerung A	taster	taster	steuerung B
5	\bigcirc	\bigcirc	5
4	\bigcirc	\bigcirc	4
3	\bigcirc	\bigcirc	3
2	\bigcirc	\bigcirc	2
1	\bigcirc	\bigcirc	1
0	\bigcirc	\bigcirc	0

	steuerung A	steuerung B
Anzahl von etagen	8	6
Multiplex-Konfiguration		
Lift-Nummer	1.0	2.1
Etagen im Multiplex	8	8
OFFSET	0	0

HINWEIS : jede Taste ist nur mit ihrer steuerung verbunden und darf NICHT parallel geschaltet werden

Multiplex-Ruf (Beispiel 7/8)

- Beispiel 7 -

steuerung A etagen	steuerung B etagen
7	7
6	6
5	5
4	4
3	3
2	2
1	1

steuerung A etagen	steuerung B etagen
0	0

Wenn diese Funktion aktiviert ist, sind zwei Arten von Rufen möglich:

a) Standarddruckruf (der Ruf wird dem nächstgelegenen Aufzug zugewiesen);

b) Langdruckruf (mehr als 3 Sekunden Druck); dieser Ruf wird dem Aufzug mit der niedrigeren "Aufzugsnummer" (MASTER) zugewiesen; verwenden Sie diese Funktion, wenn Sie zwei Aufzugskabinen unterschiedlicher Größe haben (z.B. eine für behinderte Fahrgäste und eine Standardkabine) und der Ruf an die größere Aufzugskabine gehen muss.

- Beispiel 8 -

steuerung A etagen	steuerung B etagen
	5
	4
5	3
4	2
3	1
2	0
1	
0	

Wenn diese Funktion aktiviert ist, sind zwei Arten von Rufen möglich:

a) Standarddruckruf (der Ruf wird dem nächstgelegenen Aufzug zugewiesen);

b) Langdruckruf (mehr als 3 Sekunden Druck); dieser Ruf wird dem Aufzug zugewiesen, der den höchsten etage (AUF-Ruf) oder den niedrigsten (AB-Ruf) erreichen kann. Das Beispiel zeigt, dass ein langer Druckruf immer steuerung A zugewiesen wird, während ein langer Druck-Auf-Ruf immer steuerung B zugewiesen wird.

Anhang 2 - Prüfung und Maßnahmen



Der Hauptschalter der steuerung muss bei jeder Wartung und mindestens 365 Tage nach dem letzten Aus- und Einschalten ausgeschaltet werden.

Diese Prozedur ist obligatorisch und muss befolgt werden, um den Autotest der Komponenten ELGO LIMAX CP33 und FUJI LM2 zu starten.

Test und Maßnahmen (erster Teil)

Die folgenden Tests und Maßnahmen können Kontrollen und Prüfungen erleichtern, die vor der Inbetriebnahme der Anlage (EN81-X D) und während der periodischen Wartungseingriffe (EN81-X E) durchzuführen sind. Einige Maßnahmen können nur über das Zählsystem des Encoders durchgeführt werden.

Tests können nur durchgeführt werden, wenn sich die Anlage im normalen Betriebsmodus befindet; wählen Sie den

Parameter "Test", um den Test durchzuführen und drücken Sie ENTER, um ihn zu starten. Der Testvorgang kann gestoppt werden, indem die Anlage in den Inspektionsmodus geschaltet wird.

Test 1: Messung des Anhaltewegs und der Anhaltezeit in AUF-Richtung, DMG UCM-Modul in der Beschleunigung aus der Türzone

Fahren Sie vor dem Start des Tests die leere Aufzugskabine in die etage , in der Sie die Messung durchführen möchten.

Während des Tests fährt die Aufzugskabine bis zum Ende dieser etage Türzone nach oben; jetzt wird der Zwangseingriff des UCM-Moduls aktiviert und die Aufzugskabine hält somit an. Nachdem die Aufzugskabine angehalten hat, wird der zurückgelegte Weg von der etage Ebene angezeigt (zu vergleichen mit Punkt 9.11.5 der EN81) und die Anhaltezeit seit der UCM-Aktivierung. Wichtig: der Anhalteweg muss vorher berechnet werden, unter Berücksichtigung der Summe der Eingriffszeiten (steuerung + Anhalteeinheit). Nach dem Test muss das UCM-Modul zurückgesetzt werden (Menü Reset UCM).

Test 2: Messung des Anhalteweges und der Anhaltezeit in AB-Richtung, DMG UCM-Modul

Fahren Sie vor dem Test die leere Aufzugskabine zu der etage Stelle, an der Sie die Messung durchführen wollen. Während des Tests fährt die Aufzugskabine abwärts bis zum Ende dieser etage Türzone; nun wird der Zwangseingriff des UCM-Moduls aktiviert und die Aufzugskabine hält somit an. Nachdem die Aufzugskabine angehalten hat, wird der zurückgelegte Weg von der etage Ebene angezeigt (zu vergleichen mit Punkt 9.11.5 der EN81) und die Anhaltezeit seit der UCM-Aktivierung. Wichtig: der Anhalteweg muss vorher berechnet werden, unter Berücksichtigung der Summe der Eingriffszeiten (steuerung + Anhalteeinheit). Nach dem Test muss das UCM-Modul zurückgesetzt werden (Menü Reset UCM).

Test 3: Messung des Anhaltewegs und der Anhaltezeit in AUF-Richtung bei Nenngeschwindigkeit Fahren Sie vor dem Test die leere Aufzugskabine auf den Boden etage.

Während des Tests fährt die Aufzugskabine nach oben bis zur vorletzten etage (AGH für Anlagen mit zwei Haltestellen); jetzt hält die Aufzugskabine an. Nachdem die Aufzugskabine angehalten wurde, wird der zurückgelegte Weg ab der vorletzten etage und die Anhalteebene und die Anhaltezeit angezeigt.

Test 4: Messung des Anhaltebereichs und der Anhaltezeit in Abwärtsrichtung bei Nenngeschwindigkeit Fahren Sie vor Beginn des Tests die voll beladene Aufzugskabine nach oben etage.

Während des Tests fährt die Aufzugskabine nach unten bis zur ersten etage (AGB bei Anlagen mit zwei Haltestellen); jetzt hält die Aufzugskabine an. Nachdem die Aufzugskabine gestoppt wurde, wird der zurückgelegte Weg von der ersten etage und der Stoppebene sowie die Stoppzeit angezeigt.

Test 5: Nachnivellierungstest mit zu hoher Aufzugskabine (EN 81 Punkt 14.2.1.2)

Fahren Sie die Aufzugskabine vor Beginn des Tests an die etage Stelle, an der Sie die Messung durchführen möchten.

Während des Tests fährt die Aufzugskabine nach oben, bis die Nachnivellierungsfunktion aktiviert wird; nun wird die Aufzugskabine nachnivelliert. Nachdem die Aufzugskabine gestoppt hat, werden der Abstand, bei dem die Nachnivellierung beginnt, und die Eingriffszeit angezeigt. Wir empfehlen, den Test auf jeder etage durchzuführen, um die korrekte Installation der Nachnivellierungssensoren zu überprüfen.

Test 6: Nachnivellierungstest mit zu niedriger Aufzugskabine (EN 81 Punkt 14.2.1.2)

Fahren Sie die Aufzugskabine vor Beginn des Tests an die etage Stelle, an der Sie die Messung durchführen möchten.

Während des Tests fährt die Aufzugskabine nach unten, bis die Nachnivellierungsfunktion aktiviert wird; nun wird die Aufzugskabine nachnivelliert. Nachdem die Aufzugskabine gestoppt hat, werden der Abstand, bei dem die Nachnivellierung beginnt, und die Eingriffszeit angezeigt. Wir empfehlen, den Test auf jeder etage durchzuführen, um die korrekte Installation der Nachnivelliersensoren zu überprüfen.

Test und Maßnahmen (zweiter Teil)

Test 7: Endschaltertest (EN 81 Punkt 10.5)

Fahren Sie den Fahrkorb vor Beginn des Tests auf den Boden oder nach oben etage.

Während des Tests fährt der Fahrkorb zum schacht Ende, bis die Sicherheitskette öffnet (oder bis der FCO-Eingang erkannt wird). Nachdem die Aufzugskabine angehalten hat, wird der Abstand zwischen dem Eingriff etage und dem Endschaltereingriff und der Status des FCO-Eingangs (Schließer zur Registrierung des Endschaltereingriffs)

angezeigt. Die Aufzugskabine kann über das Inspektionsbedienfeld im Maschinenraum über den Endschalter hinaus bewegt werden (im Inspektionsmodus ist die Bewegung über den oberen und unteren etage deaktiviert), um die Aufzugskabine oder das Gegengewicht auf die Stoßdämpfer zu legen und den Seilrutschtest durchzuführen. Fahren Sie die Aufzugskabine aus dem Endschalterbereich heraus und versetzen Sie die Anlage in den normalen Betriebsmodus (wenn der zweite Schließer des FCO-Eingangs angeschlossen ist, müssen Sie FCO im Menü "Störungen" zurücksetzen).

Test 8: Motorlaufzeittest (EN 81 Punkt 12.10)

Bevor Sie den Test starten, fahren Sie die Aufzugskabine auf den Boden oder nach oben etage.

Während des Tests fährt die Aufzugskabine mit Nullgeschwindigkeit in Richtung des gegenüberliegenden Extrems etage . Nach 5 Sekunden wird der Auf-/Ablaufzeitfehler erkannt (Kontrolle im Menü "Fehler"). Löschen Sie alle Fehler, um die Anlage wieder in den normalen Betriebsmodus zu versetzen.

Test 9: Systemausgleichstest

Bevor Sie den Test starten, stellen Sie die Kabine auf den Boden etage mit einem Gewicht, das geeignet ist, das System selbst auszubalancieren (typischerweise 50 % der maximalen Last). Während des Tests startet die Kabine in Richtung des höchsten etage und der aufgenommene Strom bei der Mitte des schacht wird angezeigt. Die Kabine bewegt sich dann in Richtung des niedrigsten etage und zeigt wiederum den absorbierten Strom bei der Mitte des schacht an. Die Werte bleiben auch nach Testende zu Auswertungszwecken erhalten.

Test 10: ELGO UCM in AUF-Richtung (ELGO-CP)

Stellen Sie die leere Aufzugskabine vor dem Start an die etage Stelle, an der Sie den Test durchführen wollen (ausgenommen oben etage).

Während des Tests fährt der Aufzug in AUF-Richtung bis zum Ende der Türzone; an diesem Punkt gibt ELGO eine Störung (Fault ELGO Cod. 24) und hält die Aufzugskabine an (OC-Kontakt offen) und auf dem Display wird der Raum und die Zeit des Systemeingriffs angezeigt (zu vergleichen mit Eelevator N81 Punkt 9.11.5).

WICHTIG: die Räume müssen vorher als Summe der Eingriffszeiten berechnet werden (steuerung, Anhaltevorrichtung)

Nach dem Test ist ein Fehler-Reset (Menü Fault, Reset) notwendig, um den ELGO LIMAX33-CP in den normalen Betriebsmodus zu versetzen.

Test und Maßnahmen (dritter Teil)

Test 11: ELGO UCM in AB-Richtung (ELGO-CP)

Stellen Sie vor dem Start die leere Aufzugskabine an die etage Stelle, an der Sie den Test durchführen wollen (ausgenommen unten etage).

Während des Tests fährt der Aufzug in AB-Richtung bis zum Ende der Türzone; an diesem Punkt gibt ELGO eine Störung (Fault ELGO Cod. 24) und hält die Aufzugskabine an (OC-Kontakt offen) und auf dem Display wird der Raum und die Zeit des Systemeingriffs angezeigt (zu vergleichen mit EN81 Punkt 9.11.5).

WICHTIG: die Räume müssen vorher als Summe der Eingriffszeiten berechnet werden (steuerung, Anhaltevorrichtung)

Nach dem Test ist ein Fehler-Reset notwendig (Menü Fehler, Reset), um das ELGO LIMAX33-CP in den normalen Betriebsmodus zu bringen.

Test 12: OSG und Fangvorrichtungstest (ELGO-CP + eSGC)

Vor dem Start die Aufzugskabine nach oben oder unten fahren etage.

Während des Tests startet der Aufzug mit hoher Geschwindigkeit und das OSG+eSGC öffnet mit

Nenngeschwindigkeit (Fault ELGO Cod. 9) und hält die Aufzugskabine an.

Nach dem Test ist ein Fehler-Reset erforderlich (Menü Fehler, Reset), um das ELGO LIMAX33-CP in den normalen Betriebsmodus zu versetzen.

Test 13: ETSL-Systemeingriff in AUF-Richtung (ELGO-CP)

Optionale Funktion. Im Normalzustand öffnet der Schutz den OC-Kontakt, wenn die Geschwindigkeit der Kabine während der Fahrt in AUF-Richtung zu hoch ist (Gefahr für das Gegengewicht auf den Puffern).

Während des Tests betrachtet ELGO die Mitte der schacht als oberen Referenzpunkt.

Stellen Sie die leere Kabine vor Beginn des Tests ohne Last auf den Boden etage (unterste etage), um die schlechtesten Bedingungen zu simulieren. Während des Tests wird die Kabine in Richtung des höchsten etage

starten. Vor dem Mittelpunkt des Aufzugs schacht öffnet der ELGO den OC-Sicherheitskontakt (Störung ELGO Cod. 16) und die Aufzugskabine stoppt für den Bremseingriff vor Erreichen der halben Kabinenposition (angenommen als simulierte Pufferposition).

Die Eingriffszeit (ab dem Öffnen des OC-Kontakts) und der Abstand vom Mittelpunkt des Aufzugs schacht (Sicherheitsabstand mit den Puffern) werden angezeigt.

Test 14: Eingriff des ETSL-Systems in AB-Richtung (ELGO-CP)

Optionale Funktion. Im Normalzustand öffnet der Schutz den OC-Kontakt, wenn die Geschwindigkeit der Kabine während der Fahrt in AUF-Richtung zu hoch ist (Risiko für die Kabine auf den Puffern).

Während des Tests betrachtet ELGO die Mitte des schacht , als ob es der untere Referenzpunkt wäre.

Bevor Sie den Test starten, stellen Sie die Kabine mit einer voll beladenen Aufzugskabine auf die Oberseite etage , um die schlimmsten Bedingungen zu simulieren. Während des Tests wird die Kabine nach unten etage starten. Vor der Aufzugsmitte schacht öffnet der ELGO den OC-Sicherheitskontakt (Störung ELGO Cod. 16) und die

Aufzugskabine hält zum Bremseingriff an, bevor sie die halbe Kabinenposition (angenommen als simulierte Pufferposition) erreicht.

Die Eingriffszeit (ab dem Öffnen des OC-Kontakts) und der Abstand zur Aufzugsmitte schacht (Sicherheitsabstand mit den Puffern) werden angezeigt.

Test 15: Sicherheitstest mit reduziertem Kopf (EN 81-21 - ELGO-CP+eSGC)

Test für reduzierten Kopf und Schutzsystem basierend auf ELGO+eSGC.

Der Eingriff des Schutzes erfolgt nach einem schacht Zugang, in dem Punkt, der durch den Abstand TRIPS (Monitor Encoder, Seite 8) von der oberen Referenzposition (Gegengewicht auf dem Puffer) gegeben ist.

Während des Tests erfolgt der ELGO-Eingriff auch mit dem Aufzug im Normalmodus, ohne schacht

Zugangssimulation. Bevor der Test beginnt, stellen Sie den Aufzug unter den Eingriffspunkt.

Während des Tests fährt die Aufzugskabine in Richtung AUF (nach oben etage). Wenn die Aufzugskabine den Interventionspunkt erreicht, öffnet ELGO den OC-Kontakt und schaltet den eSGC-Ausgang ab, wodurch die Aufzugskabine gestoppt wird (Fault ELGO Cod. 4).

Nach dem Test ist ein Fehler-Reset erforderlich (Menü Fault, Reset), um das ELGO LIMAX33-CP in den normalen Betriebsmodus zu bringen.

Test und Maßnahmen (vierter Teil)

Test 16: Sicherheitstest für reduzierte Grube (EN 81-21 - ELGO-CP+eSGC)

Test für reduzierte Grube und Schutzsystem basierend auf ELGO+eSGC.

Der Eingriff in den Schutz erfolgt nach einem schacht Zugang, an dem Punkt, der durch den Abstand TRIPD (Monitor Encoder, Seite 8) von der unteren Referenzposition (Kabine auf dem Puffer) vorgegeben ist.

Während des Tests wird der ELGO-Eingriff auch mit dem Aufzug im normalen Modus gegeben, ohne schacht Zugangssimulation.

Bevor der Test beginnt, stellen Sie den Aufzug über den Eingriffspunkt.

Während des Tests fährt die Aufzugskabine in Richtung AB (nach unten etage). Wenn die Aufzugskabine den Interventionspunkt erreicht, öffnet der ELGO den OC-Kontakt und schaltet den eSGC-Ausgang ab, wodurch die Aufzugskabine gestoppt wird (Fault ELGO Cod. 5).

Nach dem Test ist ein Fehler-Reset erforderlich (Menü Fault, Reset), um den ELGO LIMAX33-CP in den normalen Betriebsmodus zu versetzen.

Test 17: OC-Sicherheitskontakt-Test (ELGO-CP)

Nur für Installationen mit ELGO-CP.

Der Test prüft, ob der OC-Sicherheitskontakt im ELGO einwandfrei funktioniert: der Kontakt öffnet für 0,5 Sek. (Sie können die Sicherheitskette vom SE3-Punkt aus überprüfen).

Der Test wird automatisch einmal am Tag ausgeführt.

Nach dem Test ist keine weitere Bedienung erforderlich (der Aufzug ist im normalen Betrieb).

Test 18: Türsperre

Test zur vorübergehenden Deaktivierung von Türantrieben.

Der Test ist nützlich, wenn ein Techniker einige Tests mit dem Aufzug im normalen Betrieb durchführen muss, ohne dass ein Benutzer in die Aufzugskabine eintreten kann.

Es ist möglich, eine Zeit von 1/5/10/30/60 Minuten zu programmieren.

Die Zeit ist auch dann gültig, wenn der Aufzug wieder in Inspektion/Normalbetrieb versetzt wird.

bei der Ende des Timers, der Aufzug kehrt in den Normalbetrieb zurück.

Test 19: Black-out-Simulation

Nur für Anlagen mit voller Notfalloption. Der Aufzug verhält sich wie bei einem Stromausfall, d.h. er macht eine automatische Notfahrt, indem er den Fahrkorb zur etage fährt und die Tür öffnet.

Test 20: Simulation eines Telefonanrufs bei niedrigem Batteriestand

steuerung sendet einen Befehl an DMCPIT (Ausgang ALARM Enable), als ob der Batteriestand für einen Notruf falsch wäre. Dieses anzeige muss mit dem Eingang des Telefons für den Notruf verbunden werden.

Anhang 3 - Anleitung zum Software-Update

PlayPad (PLP) SW-Update-Verfahren

SW-Update-Datei für PLP ist: Dateiname.PP2

Stecken Sie das USB-Gerät in den Steckplatz und warten Sie auf die Meldung wie in Abbildung 1.



(Bild 1)

Wählen Sie "Put a file into PlayPad" (Standard), drücken Sie die OK-Taste. Das Fenster ändert sich in Abbildung 2.



(Abbildung 2)

Folgen Sie den Anweisungen auf dem Bildschirm und wählen Sie die .PP2-Datei (im Beispiel PLP2_2.PP2) und drücken Sie OK. Das Fenster ändert sich in Abbildung 3



(Abbildung 3)

Drücken Sie OK, um den Update-Vorgang zu bestätigen. Das Fenster ändert sich in Abbildung 4

		PUDE	1
	USB Dev	vice.	1
Erasin	g memory		
Loadin 99 %	g / PLP2_2.PP	2	

(Abbildung 4)

bei der Ende der Prozedur müssen Sie den USB entfernen (Abbildung 5 oder Abbildung 6 wird angezeigt).



(Abbildung 5)



Geräte SW-Update-Verfahren

Stecken Sie das USB-Gerät in den Steckplatz, warten Sie auf die Meldung wie in Abbildung 7 und wählen Sie "Put a file into PlayPad" (Standard) und drücken Sie die OK-Taste.



(Abbildung 7)

Das Fenster wechselt in Abbildung 8.



(Abbildung 8)

Folgen Sie den Anweisungen auf dem Bildschirm und wählen Sie die *.bin-Datei aus und drücken Sie OK. Das Fenster ändert sich in Abbildung 9.



(Abbildung 9)

Drücken Sie OK, um den Aktualisierungsvorgang zu bestätigen. Das Fenster wechselt zu Abbildung 10, warten Sie eine Weile.



(Abbildung 10)

Wählen Sie das zu aktualisierende Gerät (oder die Gerätegruppe) und drücken Sie OK (Abbildung 11)



(Abbildung 11)

Fenster ändert sich in Abbildung 12: Warten Sie, bis der Prozess is abgeschlossen. Wenn Sie eine beliebige Pfeiltaste drücken müssen, um die Hintergrundbeleuchtung einzuschalten.



(Abbildung 12)

Wenn der Vorgang beendet ist (Abbildung 13), drücken Sie die Esc-Taste, bis das Fenster "Please remove USB Device" (Abbildung 14) angezeigt wird.

o bine
Loading / PBV5.BIN to PlayBoard V5 Controller
Operation completed successfully
Transfer in progress. Device PlayBoard V5 Controller:
Operation completed. Operation completed.
Press ESC to exit

(Abbildung 13)



(Abbildung 14)

Gerät	Zeitbedarf für SW-Update
Hauptplatine (Playboard steuerung)	3 Minuten
PlayPad 4.0	1 Minute
TOC-Karte (Kabine TOP Interface)	1 Minute
DMCPIT-Karte (Kabine COP-Schnittstelle)	1 Minute
Serielle Pushbittons Intarfaces (BDU-Geräte)	30 Sekunden
Erweiterungskarten (PIT8 / 16RL / 16IO)	30 Sekunden

(Tabelle III.1 - Timing für SW-Update)

Anhang 4 - VVVF Frenic Lift Einstellung

Motorabstimmung (VVVF steuerung)

Bei einer steuerung , die mit dem Elektroumrichter Fuji FRENIC Lift ausgestattet ist, muss der Selbstlernvorgang der Motordaten ("Tuning") durchgeführt werden. Dies muss durchgeführt werden, um die Funktion des Umrichters an die elektrischen Eigenschaften des Motors vor Ort anzupassen. Der Tuning-Vorgang muss im temporären Betrieb durchgeführt werden. Der Vorgang ist je nach Motortyp unterschiedlich.

- Abstimmungsverfahren -

Wählen Sie "Installationsmenü"



Auf dem Bildschirm wird angezeigt:



Bestätigen Sie mit OK und wählen Sie "Maschine / VVVF Autotuning":



Fügen Sie den gewünschten Parameter ein und gehen Sie zum nächsten weiter, indem Sie den Pfeil nach rechts drücken.

Die Liste der VVVF Parameter ist:

Parameter	Beschreibung	Getriebeloser Motor	Getriebemotor
P01 - Motorpole	Nummer des Motorpols einfügen	Х	Х
F03 - Maximale Geschwindigkeit	Maximale Motordrehzahl [RPM] eingeben (Motor platte)	Х	х
F04 - Nennstrom	Nenndrehzahl des Motors [Hz] einfügen (Motor platte)	х	х
F05 - Nennspannung	Motornennspannung [V] einfügen (Motor platte)	х	Х
P08 - M-%X	Wert einfügen 10 %	Х	
P07 - M-%R1	Wert einfügen 5 %	Х	
P06 - M-No Load Curr.	Wert 0 einfügen [A]	Х	
P03 - Motornennstrom	Nennstrom [A] einfügen (Motor platte)	Х	
P02 - Motornennkappe	Nennleistung [kW] einfügen (Motor platte)	х	
C11 - Hohe Geschwindigkeit	Hohe Drehzahl einfügen [Hz] (Motor platte)	х	
C10 - Mittlere Drehzahl	Mittlere Drehzahl [Hz] einfügen (Inspektionsgeschwindigkeit)	х	
C07 - Schleichfahrtgeschwindigkeit	Niedrige Drehzahl einfügen [Hz] (10% von C11)	х	
L01 - PG-Auswahl	Motor einstellen Gebertyp: (VVVF Optionale Karten)	Х	X (*)
L02 - PG-Auflösung	Insert Motor Encoder Auflösung	Х	X (*)

Der letzte Parameter ist je nach Motortyp unterschiedlich:

GEARLESS-Motor:



Wählen Sie 4 : Statische Abstimmung Wählen Sie 5 : Dynamische Abstimmung (nur wenn frei von Seilen)

Getriebemotor: P04 - Motor Autotuning P04 - Motor Autotuning 3 \$

Wählen Sie 3

Falls ein Problem auftritt, gehen Sie in das Menü "Fehler", um das Problem zu identifizieren (§ Motor-Tuning-Fehler)

bei der Ende der Prozedur, drücken Sie die Auf-/Ab-Taste und prüfen Sie die korrekte Bewegungsrichtung der Aufzugskabine; falls nicht korrekt, invertieren Sie die Werte der Parameter E98 und E99.

Prüfen Sie bei Installationen mit geschlossenem Regelkreis im Menü <I/O Status>, VVVF IN/OUT, dass der Wert des VVVF-Motorgebers (4/7) bei Aufwärtsbewegung positiv (+) und bei Abwärtsbewegung negativ (-) ist, wenn der Befehl FWD (1/7) aktiviert ist. Wenn nicht, invertieren Sie einen Kanal im Motorgeber der VVVF.

VVVF Optionale Platinen

L01	A/B Ausgangskanal	Absolut Anzeige	Hinweis
0		Keine	Eine Auswahl ist nicht möglich, da für Asynchronmotoren
1	12/15V Komplementär; 12/15V Offener Kollektor; 5V Leitungstreiber	Z	Für Encoder 5V Line Driver benötigte Optionskarte OPC-LM1-IL

L01	A/B Ausgangskanal	Absolut Anzeige	Hinweis
2	5V Leitungstreiber	3-Bit-Code (Segnale U, V, W)	Erforderliche Optionskarte OPC-LM1- PP
3	5V Leitungstreiber	4 Bit Gray-Code	Erforderliche Optionskarte OPC-LM1- PP
4	Sinusförmige Differenzialspannung 1 Vs-s	EnDat 2.1 (ECN1313 kompatibel)	Erforderliche Optionskarte OPC-LM1- PS
5	Sinusförmige Differenzialspannung 1 Vs-s	Sinusförmige Differenzspannung 1 Vp- p (ERN1387-kompatibel)	Erforderliche Optionskarte OPC-LM1- PR

VVVF-Fehlertabelle

Code	Beschreibung		
OC1	Überstrom bei Beschleunigung		
OC2	Überstrom beim Abbremsen	Der momentane Ausgangsstrom des Wechselrichters hat den Überstrompegel.	
OC3	Überstrom bei Betrieb mit konstanter Drehzahl		
EF	Erdschluss	Der Nullstrom durch Erdschluss im Ausgangskreis Der zulässige Grenzwert wurde überschritten. (30kW oder mehr)	
OV1	Überspannung bei Beschleunigung		
OV2	Überspannung während der Verzögerung	Die Zwischenkreisspannung hat die Überspannungserkennung Pegel.	
OV3	Überspannung bei Betrieb mit konstanter Drehzahl		
LV	Unterspannung	Die Zwischenkreisspannung ist unter den Unterspannungserkennungspegel gefallen. age	
Lin *	Eingangsphasenverlust	Ein Eingangsphasenverlust ist aufgetreten oder die Interphase-Spannung Unsymmetrie war groß.	
OH1	Kühlkörper überhitzen	Die Temperatur in der Umgebung des Kühlkörpers ist ungewöhnlich stark angestiegen.	
OH2	Externer Alarm	Der externe Alarm THR wurde eingegeben. (wenn der THR "Externe Alarmauslösung freigeben" einem beliebigen Digitaleingang zugewiesen schraube)	
OH3	Interne Überhitzung des Umrichters	Die Temperatur im Inneren des Wechselrichters hat den zulässige Grenze überschritten.	
OH4	Motorschutz (PTC/NTC- Thermistor)	Die Temperatur des Motors ist abnormal angestiegen.	

Code	Beschreibung		
DBH	Überhitzung des Bremsregisters	Die Temperatur des Bremswiderstands hat den zulässigen Grenzwert überschritten.	
OL1	Überlastung von Motor 1	Der elektronische Thermoschutz zur Motorüberlastungserkennung wurde aktiviert.	
OLU	Überlast des Wechselrichters	Die Temperatur im Inneren des IGBTs ist ungewöhnlich angestiegen.	
OS	Schutz vor Überdrehzahl	Die Motordrehzahl ist höher als die maximale Drehzahl * L32.	
PG	Defekte Verdrahtung im PG	Die Motordrehzahl ist höher als die maximale Drehzahl * L32.	
nrb	NTC-Drahtbruch-Fehler	Es wurde ein Drahtbruch im Erkennungskreis des NTC-Thermistors festgestellt.	
Er1	Speicherfehler	Beim Schreiben von Daten in den Umrichterspeicher ist ein Fehler aufgetreten Speicher.	
Er2	Kommunikationsfehler der Tastatur	Es ist ein Kommunikationsfehler zwischen dem Schlüssel und dem Umrichter aufgetreten. pad	
Er3	CPU-Fehler	Ein CPU-Fehler oder LSI-Fehler ist aufgetreten.	
Er4	Option Kommunikationsfehler	Es ist ein Kommunikationsfehler zwischen der angeschlossenen Optionskarte und dem Umrichter aufgetreten.	
Er5	Option Fehler	Ein Fehler wurde von der angeschlossenen Optionskarte erkannt (nicht vom dem Umrichter).	
Er6	Betriebsschutz	Es wurde eine falsche Operation versucht.	
Er7	Abstimmungsfehler	Die Selbstabstimmung oder die Abstimmung des magnetischen Polpositionsversatzes ist fehlgeschlagen, was zu abnormalen Abstimmungsergebnissen führt.	
Er8	RS-485- Kommunikationsfehler (Port 1)	Während der RS-485-Kommunikation ist ein Kommunikationsfehler	
ErP	RS-485- Kommunikationsfehler (Anschluss 2)	Kommunikation aufgetreten.	
OPL	Ausgangsphasenverlust	Ein Ausgangsphasenverlust ist aufgetreten.	
ErE	Fehlanpassung der Geschwindigkeit	Die Referenzgeschwindigkeit und die Erfassungsgeschwindigkeit sind unterschiedlich.	
ErF	Datensicherungsfehler bei Unterspannung	Wenn der Unterspannungsschutz aktiviert war, konnte der Umrichter die Daten nicht speichern und zeigte diesen Fehler an.	
ErH	Hardware-Fehler	Die LSI auf der Leistungsplatine hat eine Fehlfunktion aufgrund von Rauschen usw.	
Ert	CAN open Kommunikationsfehler	Bei der CANopen-Kommunikation ist ein Kommunikationsfehler aufgetreten.	
ECF	EN1, EN2 schrauben Schaltungsfehler	Es wurde eine Abnormalität im EN1, EN2 schrauben Kreislauf diagnostiziert.	
Ot	Über Drehmomentstrom	Der Referenzmomentstrom wurde zu hoch.	
DBA	Bremstransistor gebrochen	Erkennung einer Abnormalität im Bremstransistor	

Code	Beschreibung	
bbE	Bestätigung der Bremse	Der Umrichter erkennt eine Fehlanpassung zwischen der Bremsensteuerung anzeige und der Bremsenerkennung (Rückmeldung) anzeige.
Eo	EN1, EN2 schrauben klappern	Erkannte Kollision zwischen ENOFF-Ausgang und EN1/EN2 schrauben. Eingang
ECL	Anpassbare logische Fehler	Ein anpassbarer Logik-Konfigurationsfehler hat einen Alarm verursacht.
OH6	Überhitzung des Ladewiderstands	Die Temperatur des Ladewiderstands im Inneren des Wechselrichters hat den zulässigen Grenzwert überschritten.
rbA	Rettung durch Bremsalarm	Keine Bewegung während der Rettungsaktion durch die BH-Steuerung erkannt.
tCA	Erreichen der maximalen Anzahl von Auslöse Zähler	Die Anzahl der Fahrtrichtungswechsel hat den voreingestellten Wert erreicht.
SCA	Kurzschluss- Steuerungsfehler	Der Wechselrichter erkennt eine Fehlanpassung zwischen der Kurzschluss Steuerung anzeige und Kurzschlusserkennung (Rückmeldung) anzeige.
LCO	Überlastung der Kraftmesszelle	Die Wägezellenfunktion hat die Überlastsituation mittels des voreingestellten Pegels.

Fehler bei der Motorabstimmung

GETRIEBE-Motor

Bei alten Motoren kann das Autotuning fehlschlagen: in diesen Fällen kann der Autotuning-Typ 1 (bei Punkt 10 P04 = 1 wählen) ausgeführt werden, aber in diesem Fall müssen die Werte P06 und P12 manuell eingegeben werden.

$$P06 = \sqrt{(P03)^2 - \left(\frac{P02*1000}{1.47*F05}\right)^2}$$

Typische Werte von P06 liegen zwischen 30% und 70% von P03.

P12 = F.r. *
$$\left(\frac{S.s. - S.r.}{S.s.}\right)$$
* 0,7

F.r. = Nennfrequenz S.s. = Drehzahl synchron S.r. = Nenndrehzahl

Akzeptable Werte von P12 liegen zwischen 0,5 und 5 Hz.

Bei einem 4-poligen Motor beträgt beispielsweise die Nennfrequenz 50 Hz, die Synchrondrehzahl 1500 U/min und die Nenndrehzahl steht auf dem Typenschild des Motors (immer in Umdrehungen pro Minute).

GEARLESS-Motor

Im Falle eines Problems wird im MENÜ FEHLER "Fehler 52 = er7 Fehler VVVF" angezeigt. Überprüfen Sie in diesem Fall bitte die Anschlüsse des Motorgebers, löschen Sie die Fehler im Menü "Fehler" und wiederholen Sie den Poletuning-Vorgang ab Punkt 14.

Nach dem Poletuning-Vorgang versuchen Sie, den Aufzug in der Wartung einige Motorumdrehungen auf und ab zu
bewegen. Wenn er sich korrekt bewegt, ist die Prozedur beendet, andernfalls, im Falle eines Fehlers der VVVF (ere oder Ocx oder Os), kehren Sie die beiden Motorphasen um, indem Sie den H190-Parameter der VVVF ändern, löschen Sie die Fehler im Menü "Störung" und wiederholen Sie die Poletuning-Prozedur.

Anhang 5 - Rückrollkontrolle und Fahrkomfort

Wenn das Playboard steuerung in Anlagen eingesetzt wird, die mit getriebelosen Maschinen mit geschlossenem Regelkreis ausgestattet sind, können Komfort und Präzision optimiert werden, wodurch unerwünschte Effekte wie Rollback (typisch für Aufzüge mit unausgeglichener Last) vermieden werden.

Die folgenden Parameter können angepasst werden, um eine optimale Einstellung für Ihre Installation zu erreichen. Es wird empfohlen, das Verfahren von Anfang bis Ende in der vorgeschlagenen Reihenfolge durchzuführen.

Einstellungen der Startphase

Passen Sie die folgenden Parameter an, um andere unerwünschte Effekte zu kompensieren.

Parameter	Beschreibung	Standard		Vorgeschlagene Anpassungen
		Getriebelos	Getrieben	
H64	Null-Drehzahl-Regelzeit	0,8	0,8	Wert zwischen 0,7 und 0,8 einstellen und dann erhöhen, um die Startphasenrampe zu erweichen Wichtig: Im Menü "Positionierung" : Verzögerung DIR-BRK <= 0,2 s Verzögerung BRK-S > H64
L68	RBC-Proportionalverstärkung (P-Konstante) (gibt die P-Konstante des automatischen Drehzahlreglers an, die während der RBC- Berechnungszeit verwendet werden soll)	1,8	10	Motorüberschwinger: Wert um 0,25 erhöhen Vibrationen: Wert um 0,25 verringern
L69	RBC-Integralzeit (I-Konstante) (gibt die I-Konstante des automatischen Drehzahlreglers an, die während der RBC- Berechnungszeit verwendet werden soll)	0,003 s	0,010 s	Motorüberschwinger: Wert um 0,001 verringern Vibrationen: Wert um 0,001 erhöhen
L73	Schieflastkompensation (gibt die I-Konstante des automatischen Positionsreglers an, die während der RBC- Berechnungszeit verwendet werden soll)	0,5	0	Motorüberschwinger: Wert um 0,50 erhöhen Vibrationen: Wert um 0,50 verringern

Parameter	Beschreibung	Standard		Vorgeschlagene Anpassungen
L82	Einschaltverzögerungszeit (legt die Verzögerungszeit fest, während der der Hauptstromkreis des Wechselrichters aktiviert bleibt)	0,2 s	0,2 s	Größere Bremsen: Wert um 0,1 verringern Kleinere Bremsen: Wert um 0,1 erhöhen

<u>Hinweise:</u> L65 gibt an, ob der Schieflastausgleich (Rollback-Steuerung) aktiviert oder deaktiviert werden soll. Standardmäßig ist er auf 1 gesetzt (Rollback-Regelung aktiv). Die Geschwindigkeit wird auf Null gehalten, wenn die Bremsen gelöst werden, um den Rollback-Effekt zu vermeiden.

Phasenanpassungen mit hoher Geschwindigkeit

Die Hochgeschwindigkeits-"P"-Verstärkungen und "I"-Zeitkonstanten werden von der automatischen Drehzahlregelung (ASR) des Umrichters während der Hochgeschwindigkeitsfahrt des Aufzugs verwendet. Diese Konstanten können wie folgt eingestellt werden:

Parameter	Beschreibung	Standard		Vorgeschlagene Anpassungen
		Getriebelos	Getrieben	
L24	Einstellung der "S"-Kurve 6	25\$	25%	Drehzahlschwankungen: Wert um 5 erhöhen
L36	"P" Verstärkungskonstante bei hoher Drehzahl	2	10	Drehzahlschwankungen: Wert um 0,25 erhöhen Vibrationen: Wert um 0,25 verringern
L37	"I" Zeit I konstant bei hoher Drehzahl	0,100 s	0,100 s	Drehzahlschwankungen: Wert um 0,01 verringern Vibrationen: Wert um 0,01 erhöhen

Hinweise:

Eine Erhöhung der P-Konstante führt zu einer schnelleren Reaktion der Maschine, kann aber ein Überschwingen oder Schwingen des Motors verursachen. Darüber hinaus kann die Maschine oder der Motor aufgrund von Maschinenresonanzen oder überhöhten Geräuschen Vibrationsgeräusche erzeugen.

Im Gegensatz dazu verzögert das Verringern der P-Konstante die Reaktion übermäßig und kann zu Drehzahlschwankungen in einem langen Zyklus führen, der Zeit benötigt, um die Drehzahl zu stabilisieren. "I"-Zeitwerte (L37 und L39) müssen normalerweise nicht geändert werden, es sei denn, die "P"-Verstärkungen reichen nicht aus, um optimalen Komfort zu erreichen. Das Einstellen einer kleinen "I"-Zeitkonstante verkürzt das Integrationsintervall und sorgt für eine schnellere Reaktion. Die Einstellung einer großen "I"-Zeitkonstante hingegen verlängert das Intervall und hat weniger Einfluss auf die ASR. Dies kann hilfreich sein, wenn Maschinenresonanzen auftreten, die abnormale mechanische Geräusche von Motor oder Getriebe erzeugen.

Einstellungen der Stopp-Phase

Verwenden Sie die Konstanten der Verstärkungen "P" und der Zeiten "I", bei niedriger Geschwindigkeit, um die endgültige Einstellung für die Stoppphase vorzunehmen:

Parameter	Beschreibung	Standard		Vorgeschlagene Anpassungen
		Getriebelos	Getrieben	
E16	Verzögerungszeit # 9 (Letzte Verzögerungsrampe)	1,80 s	1,80 s	Wert um 0,5 erhöhen, um die letzte Rampe abzuschwächen (max. vorgeschlagener Wert: 3 sec)
H67	Stopp-Haltezeit	1,5 s	1,5 s	Kabine kann nicht auf etage bleiben : 0,25 erhöhen Wichtig: Im Menü "Positionierung" : Verzögerung BRK-DIR <= 2,0 s Anhalteüberhöhung = 1% oder 2%
L38	"P" Verstärkungskonstante bei niedriger Drehzahl	2	10	Kabine kann nicht auf etage bleiben: Wert um 0,25 erhöhen Vibrationen: Wert um 0,25 verringern
L39	I" Zeit I konstant bei niedriger Drehzahl	0,100 s	0,100 s	Kabine kann nicht auf etage bleiben: Wert um 0,01 verringern Vibrationen: Wert um 0,01 erhöhen
L83	Bremsensteuerung (Ausschaltverzögerungszeit) (legt die Verzögerungszeit zwischen Stoppgeschwindigkeit und Deaktivierung der Bremse fest anzeige)	0,3 s	0,1 s	Größere Bremsen: Wert um 0,1 verringern Kleinere Bremsen: Wert um 0,1 erhöhen

<u>Hinweise:</u> Damit der Umrichter die Auslaufphase korrekt durchführen kann, stellen Sie sicher, dass die Betriebsschütze mindestens 2 Sekunden nach dem Bremsschütz öffnen. Wenn Betriebsschütze vorher öffnen, kann es zu einem Stoß an der Maschine kommen.

Gehäuse VVVF steuerungen mit nicht-encoderbasierten Positioniersystemen

Wenn in der Anlage ein digitales Positionssystem verwendet wird (d. h.: digital anzeige von Magnetdetektoren), müssen einige zusätzliche Parameter verwendet werden:

Parameter	Beschreibung	Standard	Vorgeschlagene Anpassungen
F24	Startdrehzahl Haltezeit	0,7	Wert zwischen 0,7 und 0,8 einstellen
H64	Null-Drehzahl- Regelzeit	0	Wert auf 0 setzen

Parameter	Beschreibung	Standard	Vorgeschlagene Anpassungen
E12	Beschleunigung bei hoher Geschwindigkeit	2	Drehzahlschwankungen: Wert um 0,25 erhöhen
E13	Beschleunigung bei niedriger Geschwindigkeit	2	Motor stoppt: Wert um 0,25 erhöhen
C07	Schleichfahrt (5-10% der Höchstgeschwindigkeit)		Motorstopps: Wert um 0,1 erhöhen Vibrationen: Wert um 0,1 erhöhen/verringern
C11	Hohe Geschwindigkeit	Siehe Nennwert auf dem Motor platte	Wenn das Fahrzeug nicht in der Lage ist, das Niveau etage zu halten, stellen Sie sicher, dass die Phase der niedrigen Geschwindigkeit korrekt ausgeführt wird, indem Sie die hohe Geschwindigkeit C11 auf die Hälfte ihres Wertes reduzieren, um zu prüfen, ob die niedrige Geschwindigkeit für einige Sekunden gehalten wird, und dann C11 langsam erhöhen.

Anhang 6 - Ungleichgewichtige Rettungsaktionen

Unwucht der Rettungsaktion

Die Bedienung muss von qualifiziertem Personal durchgeführt werden.



4) - Drücken Sie die Tasten BEB und Up.

HINWEIS: Die Kontakte der Türsicherheitskette werden komplett überbrückt. Die Bremsen werden aktiviert, die Kabine sollte sich bei Unwucht bewegen (Richtung entsprechend der Last in der Kabine). Bei Überschreitung der Geschwindigkeit (> 0,3 m/s) hält die Kabine an und muss die Tasten Ioslassen und erneut drücken, um neu zu starten. Wenn die Kabine die etage erreicht (grünes Licht "DOOR ZONE"), hält steuerung automatisch an. Lassen Sie die Tasten BEB und Richtung los.

Anhang 7 - Bedienfeld

Bedienfeld

Die Bedienung muss von qualifiziertem Personal durchgeführt werden.



Sicherheitskontakte der Tür überbrücken

Drehen Sie den BYPASS-Wahlschalter in die gewünschte Position:

a) Bei jedem BYPASS schaltet das ROTE Licht EIN.

b) steuerung gibt den Bypass-Fehler aus.

c) Das Bewegen des Aufzugs ist nur in der Inspektion oder von der PME aus möglich.

PRE-LOCK = Vorlaufkontakte (Manuell etage Türen) LOCK = Etage Türschlösser KABINE = Kabine Türkontakte

Einzel-Bremsentest

1 - Taste BRAKE drücken

2 - Drehen Sie den BRAKE-Schlüssel auf Position 1, um die erste Bremse zu öffnen, oder auf 2, um die Bremse zu öffnen.

Es kann nur ein Test durchgeführt werden:

a) Bei stehender Kabine und geschlossenen Türen;

- b) Bei Test 3 und Test 4 (Messung des Anhaltewegs bei Nenngeschwindigkeit)
- c) Während der Verzögerung und des Standardstopps (zur Überprüfung des Fehlers "Schütz verriegelt")

Test des Überdrehzahlreglers

Betrieb auf OSG-Taste:

- Aktivieren des OSG: Drehen Sie auf SET;
- Zurücksetzen: PME-Wahlschalter auf INSPECTION drehen und OSG-Taste drehen an RESET.

Anhang 8 - UCM-Schaltung

UCM-Schaltung

Die folgende Tabelle zeigt, wie Sie den Parameter UCM-Monitor je nach Gerät oder Schaltung zur Erkennung unkontrollierter Bewegungen einstellen.

Bei hydraulischen Anlagen wird der Parameter für verwendet:

-) Konfiguration Zentraleinheit / Ventile (siehe Tabelle 2)

-) UCM-Lösung verwaltet von steuerung

Tabelle 1 - Monitor UCM

Moni UCM	tor	Gerät / Hydraulische Steuereinheit	UCM- Lösung	Aktuator
Тур	Zeit			
Nein		Nicht vorhanden	Nein	-
1	1,5 s	Geschwindigkeitsbegrenzer OSG A3 Montanari RQ-AXXX	Ja	Fangvorrichtung
2	1,5 s	1,5 s steuerung = Bremsenwächter Bewegung bei geöffneter Tür nur mit Encoder ELGO LIMAX 33CP möglich		A3 Zertifizierte Bremsen
317		Nicht verwenden		
18	1,5 s	Bremsenüberwachung für Türöffnungsfreigabe (Tür öffnet nur, wenn Bremse gefallen ist)	Nein	
19	1,5 s	DMG UCM Schaltung 4.0 (kein Bremsenwächter) Nur zur temporären Deaktivierung des Bremsenwächters	Nein	
20	1,5 s	DMG UCM Schaltung 4.0 und Bremsenüberwachung	Ja	A3 Zertifizierte Bremsen
21	1,5 s	Geschwindigkeitsbegrenzer OSG A3 Montanari RQ-AXXX steuerung = Bremsenwächter	Ja	Fangvorrichtung
222	9	Nicht verwenden		
30	1,5 s	Hydro-Zentraleinheit mit elektromechanischen Ventilen (A3 zweites Abwärtsventil ist optional, kein Test durchgeführt)	Ohne UCM	
31	1,5 s	Hydro-Zentraleinheit mit elektromechanischen Ventilen (A3 zweites Abwärtsventil ist optional, kein Test durchgeführt)	Ja = OSG A3	Fangvorrichtung
32	1,5 s	Hydro-Zentraleinheit mit elektromechanischen VentilenJa = UCM(A3 zweites Abwärtsventil ist optional, kein Test durchgeführt)4.0		Zwei Ventile
33	1,5 s	Hydro-Zentraleinheit mit elektromechanischen Ventilen (A3 zweites Abwärtsventil ist optional, kein Test durchgeführt)		

Monitor UCM		Gerät / Hydraulische Steuereinheit	UCM- Lösung	Aktuator
34	1,5 s	Hydro-Zentraleinheit mit elektromechanischen Ventilen (A3 zweites Abwärtsventil ist optional, kein Test durchgeführt)		
35	1,5 s	Hydro-Zentraleinheit mit elektromechanischen Ventilen + A3-Ventil (Test)	Ohne UCM	
36	1,5 s	Hydro-Zentraleinheit mit elektromechanischen Ventilen + A3-Ventil (Test)	Ja = OSG A3	Fangvorrichtung
37	1,5 s	Hydro-Zentraleinheit mit elektromechanischen Ventilen + A3-Ventil (Test)	Ja = UCM 4.0	Zwei Ventile
38	1,5 s	Hydro-Zentraleinheit mit elektromechanischen Ventilen + A3-Ventil (Test)		
39	1,5 s	Hydro-Zentraleinheit mit elektromechanischen Ventilen + A3-Ventil (Test)		
40	1,5 s	GMV-Modell NGV-Zentraleinheit	Ohne UCM	
41	1,5 s	GMV-Modell NGV-Zentraleinheit	Ja = OSG A3	Fangvorrichtung
42	1,5 s	GMV-Modell NGV-Zentraleinheit	Ja = UCM 4.0	Zwei Ventile
43	1,5 s	GMV-Modell NGV-Zentraleinheit		
44	1,5 s	GMV-Modell NGV-Zentraleinheit		
45	1,5 s	GMV-Modell NGV A3 Zentraleinheit (RDY - RUN anzeigen monitor)	Ohne UCM	
46	1,5 s	GMV-Modell NGV A3 Zentraleinheit (RDY - RUN anzeigen monitor)	Ja = OSG A3	Fangvorrichtung
47	1,5 s	GMV-Modell NGV A3 Zentraleinheit (RDY - RUN anzeigen monitor)	Ja = UCM 4.0	Zwei Ventile
48	1,5 s	GMV-Modell NGV A3 Zentraleinheit (RDY - RUN anzeigen monitor)		
49	1,5 s	GMV-Modell NGV A3 Zentraleinheit (RDY - RUN anzeigen monitor)		
50	1,5 s	Bucher Elektronikeinheit LRV + NTA-2 (A3 zweites Abwärtsventil ist optional, kein Test durchgeführt)	Ohne UCM	
51	1,5 s	Bucher Elektronikeinheit LRV + NTA-2 (A3 zweites Abwärtsventil ist optional, kein Test durchgeführt)	Ja = OSG A3	Fangvorrichtung
52	1,5 s	Bucher Elektronikeinheit LRV + NTA-2 (A3 zweites Abwärtsventil ist optional, kein Test durchgeführt)	Ja = UCM 4.0	Zwei Ventile
53	1,5 s	Bucher Elektronikeinheit LRV + NTA-2 (A3 zweites Abwärtsventil ist optional, kein Test durchgeführt)		
54	1,5 s	Bucher Elektronikeinheit LRV + NTA-2 (A3 zweites Abwärtsventil ist optional, kein Test durchgeführt)		

Monitor UCM		Gerät / Hydraulische Steuereinheit	UCM- Lösung	Aktuator
55	1,5 s	Bucher Elektronikeinheit LRV + NTA-2 + DSV A3 (Test)	Ohne UCM	
56	1,5 s	Bucher Elektronikeinheit LRV + NTA-2 + DSV A3 (Test)	Ja = OSG A3	Fangvorrichtung
57	1,5 s	Bucher Elektronikeinheit LRV + NTA-2 + DSV A3 (Test)	Ja = UCM 4.0	Zwei Ventile
58	1,5 s	Bucher Elektronikeinheit LRV + NTA-2 + DSV A3 (Test)		
59	1,5 s	Bucher Elektronikeinheit LRV + NTA-2 + DSV A3 (Test)		
60	1,5 s	Bucher Elektronikeinheit i-Valve / iCON-2 (SMA-Monitor anzeige)	Ohne UCM	
61	1,5 s	Bucher Elektronikeinheit i-Valve / iCON-2 (SMA-Monitor anzeige)	Ja = OSG A3	Fangvorrichtung
62	1,5 s	Bucher Elektronikeinheit i-Valve / iCON-2 (SMA-Monitor anzeige)	Ja = UCM 4.0	Zwei Ventile
63	1,5 s	Bucher Elektronikeinheit i-Valve / iCON-2 (SMA-Monitor anzeige)		
64	1,5 s	Bucher Elektronikeinheit i-Valve / iCON-2 (SMA-Monitor anzeige)		

Tabelle 2 - Hydraulische Zentraleinheit verwaltet

Steuergerät	A3- Ventil	Befehl Ventile	Monitor UCM	Hinweis
Generisch 2 oder 3 Ventile BLAIN EV100 GMV T3010 MORIS CM 320	Nein	CV1 = AUF CV2 = AB CV3 = HOHE GESCHWINDIGKEIT	30 34	CV4 kann anstelle von CV1 als UP-Ventil verwendet werden, um Soft Stop auszuschließen (Ventil wird auch nach Motorstopps erregt)
Generisch 2 oder 3 Ventile BLAIN EV100 GMV T3010 MORIS CM 320	Ja	CV1 = AUF CV2 = AB CV3 = HOHE GESCHWINDIGKEIT CV5 = A3-VENTIL	30 34 (*) 35 39 (**)	CV4 kann anstelle von CV1 als UP-Ventil verwendet werden, um Soft Stop auszuschließen (Ventil wird auch nach Motorstopps erregt)

Steuergerät	A3- Ventil	Befehl Ventile	Monitor UCM	Hinweis
GMV NGV	Nein	CV1 = AUF CV2 = AB CV3 = HOHE DREHZAHL CV4 = MITTLERE GESCHWINDIGKEIT CV5 = INSPEKTION	40 44	
GMV NGV A3	Nein	CV1 = AUF CV2 = AB CV3 = HOHE DREHZAHL CV4 = MITTLERE GESCHWINDIGKEIT CV5 = INSPEKTION	45 49	Monitor anzeigen RDY / RUN
Bucher LRV Bucher NTA-2	Nein	CV1 = AUF CV2 = AB	50 54	Benötigt eine 16RL-Platine konfiguriert als 1 Draht pro etage HYD
Bucher LRV Bucher NTA-2 Bucher NTA-2 + DSV A3	Ja	CV1 = AUF CV2 = AB CV5 = A3 VENTIL	50 54 (*) 55 59 (**)	Benötigt eine 16RL-Platine konfiguriert als 1 Draht pro etage HYD
Bucher iCON-2 Bucher i- Ventil		CV1 = AUF CV2 = AB	60 69	Benötigt eine 16RL-Platine konfiguriert als 1 Draht pro etage HYD

(*) = Kein Test 2 Ventile (**) = Mit 2 Ventilen Test

Anhang 9 - Installationstyp

Installation Typ

Die folgende Tabelle zeigt, wie der UCM-Parameter je nach Anlagentyp einzustellen ist, einschließlich der Lösungen, die für den Schutz in Anlagen mit reduzierter Bauhöhe und / oder Grubenräumen gewählt wurden. Die Verwendung von monostabilen Kontakten bedingt das Vorhandensein einer bistabilen Schaltung in der Schalttafel.

UCM		Installation Typ	Reduziert		Türkontakte	
Тур	Zeit		PIT	KOPF	Monostabil	Bistabil
Nein		EN 81.1 / EN 81.2				
1	1,5 s	EN 81.1 / EN 81.2 mit Bypass-Türschaltung				
2 19	1,5 s	Nicht verwenden				

UCM		Installation Typ	Reduziert		Türkontakte	
20	1,5 s	EN 81.20 mit monostabilen Kontakten Grube Zugangskontrolle			X(*)	
21	1,5 s	EN 81.20 / 21 mit bistabilen Kontakten Schutzgerät ELGO + OSG A3 (Typ 1)		Х	X(*)	х
22	1,5 s	EN 81.20 / 21 mit bistabilen Kontakten Manuelle Schutzeinrichtung in PIT		Х	X(*)	х
23	1,5 s	EN 81.20 / 21 mit bistabilen Kontakten Manuelle Schutzeinrichtung in PIT	Х			X(*)
24	1,5 s	EN 81.20 / 21 mit bistabilen Kontakten Manuelle Schutzeinrichtung in PIT	Х	Х		х
25	1,5 s	EN 81.20 / 21 mit bistabilen Kontakten Schutzeinrichtung SHI Technolift		Х	X(*)	х
26	1,5 s	EN 81.20 / 21 mit bistabilen Kontakten Schutzeinrichtung SHI Technolift	Х			X(*)
27	1,5 s	EN 81.20 / 21 mit bistabilen Kontakten Schutzeinrichtung SHI Technolift	Х	Х		х
28	1,5 s	EN 81.20 / 21 mit bistabilen Kontakten Schutzgerät OSG A3 Montanari		Х	X(*)	х
29	1,5 s	EN 81.20 / 21 mit bistabilen Kontakten Schutzgerät OSG A3 Montanari	Х			X(*)
30	1,5 s	EN 81.20 / 21 mit bistabilen Kontakten Schutzgerät OSG A3 Montanari	Х	Х		х
31	1,5 s	EN 81.20 / 21 mit bistabilen Kontakten Schutzgerät ELGO + OSG A3 (Typ 2)	Х	Х		х
32	1,5 s	EN 81.20 / 21 mit bistabilen Kontakten Schutzeinrichtung AMI 100 CMF		Х	X(*)	х
33	1,5 s	EN 81.20 / 21 mit bistabilen Kontakten Schutzeinrichtung AMI 100 CMF	х			X(*)
34	1,5 s	EN 81.20 / 21 mit bistabilen Kontakten Schutzeinrichtung AMI 100 CMF	х	Х		х
35	1,5 s	EN 81.20 / 21 mit monostabilen Kontakten Manuelle Schutzeinrichtung in PIT		Х	Х	
36	1,5 s	EN 81.20 / 21 mit monostabilen Kontakten Manuelle Schutzeinrichtung in PIT	х		X(*)	
37	1,5 s	EN 81.20 / 21 mit monostabilen Kontakten Manuelle Schutzeinrichtung in PIT	Х	Х	Х	
38	1,5 s	EN 81.20 / 21 mit monostabilen Kontakten Schutzeinrichtung SHI Technolift		Х	Х	
39	1,5 s	EN 81.20 / 21 mit monostabilen Kontakten Schutzeinrichtung SHI Technolift	х		X(*)	
40	1,5 s	EN 81.20 / 21 mit monostabilen Kontakten Schutzeinrichtung SHI Technolift	х	Х	Х	
41	1,5 s	EN 81.20 / 21 mit monostabilen Kontakten Schutzgerät OSG A3 Montanari		Х	х	

UCM		Installation Typ	Redu	ıziert	Türkontakte	
42	1,5 s	EN 81.20 / 21 mit monostabilen Kontakten Schutzgerät OSG A3 Montanari	Х		X(*)	
43	1,5 s	EN 81.20 / 21 mit monostabilen Kontakten Schutzgerät OSG A3 Montanari	Х	Х	Х	
44	1,5 s	EN 81.20 / 21 mit monostabilen Kontakten Schutzgerät AMI 100 CMF		Х	Х	
45	1,5 s	EN 81.20 / 21 mit monostabilen Kontakten Schutzgerät AMI 100 CMF	Х		X(*)	
46	1,5 s	EN 81.20 / 21 mit monostabilen Kontakten Schutzgerät AMI 100 CMF	Х	Х	Х	

X(*) = Bedeutet, dass der Kontakt nur bei der unterste etage Tür benötigt wird.

Anhang 10 - schacht Schutz

schacht Schutz

Die folgende Tabelle zeigt, wie Sie den Parameter schacht Schutz je nach System einstellen. Der Parameter aktiviert zwei verschiedene Funktionen:

- Jumper an Türkontakten prüfen (SCS-Fehler)

- Unberechtigte Zugangskontrolle im Fach (UAS-Fehler): Funktion auf dem russischen Markt erforderlich.

schacht Schutz	SCS-Fehler	UAS-Fehler				
Тур		Türkontakte	Schraffur Kontakte			
Nein	Deaktiviert	Deaktiviert				
1 5	Nicht verwenden					
6	Ja	Deaktiviert				
7	Ja	Türkontakt N.O.	Deaktiviert			
8	Ja	Türkontakt N.C.	Deaktiviert			
9	Deaktiviert	Deaktiviert	Türkontakt N.O.			
10	Deaktiviert	Deaktiviert	Türkontakt N.C.			
11	Deaktiviert	Türkontakt N.O.	Türkontakt N.O.			
12	Deaktiviert	Türkontakt N.C.	Türkontakt N.C.			
13 16	Nicht verwenden					
17	Ja	Deaktiviert	Türkontakt N.O.			
18	Ja	Deaktiviert	Türkontakt N.C.			
19	Ja	Türkontakt N.O.	Türkontakt N.O.			
20	Ja	Türkontakt N.C.	Türkontakt N.C.			

Situation 1 - Nur eine Feuerwehrtaste (unter etage)

Gehen Sie in das Menü "SONDERFUNKTIONEN" Untermenü "FEUERWEHR" und stellen Sie ein:

- Die etage , wo sich die Feuerwehrtaste befindet

- Den Zugang (wenn es mehrere Türen gibt)

- Den Stand-by-Zustand des Schlüsselschalterkontakts (Schließer oder Öffner); im Falle des Öffnerkontakts muss der Eingang CPOM der TOC-Box rangiert werden.

- Der Betrieb EN 81-72 (a)

Mit diesen Einstellungen und sobald die Feuerwehrtaste an der Feuerwehr etage aktiviert wurde (Eingang POM), fährt der Aufzug zum programmierten etage, öffnet die Türen und schaltet die Stockwerkbedienfelder aus (PHASE 1); das Bedienfeld Kabine bleibt in Betrieb. Der Betrieb endet, wenn der Aufzug die programmierte bei der etage erreicht und die Feuerwehrtaste in den Zustand "Aus" gedreht wird.

Situation 2 - Zwei Feuerwehrleute tasten Schalter (auf etage und in der Aufzugskabine)

Gehen Sie in das Menü "SONDERFUNKTIONEN" Untermenü "FEUERWEHR" und stellen Sie ein:

- Die etage , wo sich die Feuerwehrtaste befindet
- Der Zugang (wenn es mehrere Türen gibt)
- Der Stand-by-Zustand der Schlüsselschalter (NO oder NC)
- Die Bedienung DE 81-72 (b)

Mit diesen Einstellungen und sobald die Feuerwehrtaste bei der Feuerwehr etage aktiviert wurde, geht der Aufzug in die programmierte etage (PHASE 1), öffnet die Türen und schaltet die Landebedientableaus aus. Das Bedienfeld Kabine bleibt in Betrieb, aber erst nachdem die Feuerwehrtaste im KABINE (Eingang CPOM) eingeschaltet wurde. Der Betrieb endet, wenn der Aufzug bei der programmierten etage ankommt und die Feuerwehrtasten in den Zustand "Aus" gedreht werden.

Situation 3 - Externer Brandkontakt zur Branderkennung mit nur einem Kontakt

Gehen Sie in das Menü "SONDERFUNKTIONEN" Untermenü "FEUERWEHR" und stellen Sie ein:

- Die etage wohin der Aufzug im Falle einer direkten Aktivierung des Kontaktes vom externen Feuerkontakt fahren muss

- Der Zugang (wenn es mehrere Türen gibt)

- Der Stand-by Zustand des Kontaktes des externen Feuerkontaktes (NO oder NC) . Bei programmierten Kontakten vom Typ NC muss der Eingang CPOM der TOC-Box rangiert werden

- Die Bedienung EN 81-72 (b)

Schließen Sie den Kontakt an den POM-Eingang der steuerung an.

Mit diesen Einstellungen und sobald der Kontakt durch den externen Brandkontakt aktiviert wird, fährt der Aufzug in die programmierte etage, öffnet die Türen und bleibt stehen (PHASE 1). Die Haltestellenbedienfelder und das Kabine Bedienfeld sind deaktiviert. Die Reaktivierung des Aufzugs erfolgt bei der Deaktivierung des Kontakts durch den externen Feuerkontakt.

Situation 4 - Externer Brandkontakt mit nur einem Kontakt und einer Feuerwehrtaste (unter etage)

Gehen Sie in das Menü "SONDERFUNKTIONEN", Untermenü "FEUERWEHR" und stellen Sie ein:

- Die etage , wo sich der Feuerwehrschlüssel befindet

- Der Zugang (wenn es mehrere Türen gibt)

- Der Stand-by-Zustand des Schlüsselschalters und des externen Feuerkontakts (NO oder NC)

- Der Betrieb EN 81-72 (b)

- Schließen Sie die Verdrahtung wie im Schaltplan angegeben an: der Kontakt des externen Feuerkontakts muss an den Eingang CPOM der TOC-Box angeschlossen werden.

Die Aktivierung dieses Eingangs startet die PHASE 1 des Betriebs (auch Evakuierung genannt) und erlaubt keine Aufzugskabinenrufe ohne die Aktivierung des Feuerwehr-Schlüsselschalters. Mit diesen Einstellungen und sobald der Kontakt durch den externen Feuerkontakt aktiviert wurde, fährt der Aufzug auf die programmierte etage, öffnet die Türen und bleibt stehen (PHASE 1). Die Haltestellen-Bedienfelder sind deaktiviert und das Bedienfeld Kabine bleibt in Betrieb, aber erst nach dem Einschalten der Feuerwehrtaste bei der etage (Eingang POM). Die Reaktivierung des Aufzugs erfolgt, (indem der Aufzug auf die programmierte etage gebracht wird), durch das Ausschalten des Schlüssels und die Deaktivierung des Kontakts vom externen Brandkontakt.

Situation 5 - Externer Brandkontakt mit einem Kontakt und zwei Feuerwehrschlüsseln (auf etage und in der Aufzugskabine)

Rufen Sie das Menü "SONDERFUNKTIONEN" Untermenü "FEUERWEHR" auf und stellen Sie ein:

- Die etage , wo sich der Feuerwehrschlüssel befindet
- Den Zugang (wenn es mehrere Türen gibt)
- Den Stand-by-Zustand der Schlüsselschalter und des externen Feuerkontakts (NO oder NC)
- Den Betrieb EN 81-72 (b)

- Schließen Sie die Verdrahtung wie im Elektroschema angegeben an: der Kontakt der externen Einheit muss zusammen mit etage Schlüsselschalter POM angeschlossen werden (in Reihe für NC-Kontakte, parallel für NO-Kontakte).

Die Aktivierung dieses Eingangs startet PHASE1 des Betriebs (auch Evakuierung genannt) und erlaubt keine Aufzugskabinenrufe ohne die Aktivierung des Feuerwehr-Schlüsselschalters in der Aufzugskabine. Mit diesen Einstellungen und sobald der Kontakt durch den externen Feuerkontakt ODER den Schlüssel auf etage aktiviert wurde, fährt der Aufzug auf die programmierte etage, öffnet die Türen und bleibt stehen (PHASE 1). Die Haltestellen-Bedienfelder sind deaktiviert und das Kabine -Bedienfeld bleibt in Betrieb, aber erst nachdem die Feuerwehrtaste im KABINE (Eingang CPOM) eingeschaltet wurde. Die Reaktivierung des Aufzugs erfolgt (indem der Aufzug auf die programmierte etage gebracht wird), indem die Feuerwehrtasten (bei der etage und in der Aufzugskabine) ausgeschaltet werden und der Kontakt vom externen Brandkontakt deaktiviert wird.

Anhang 12 - Timing-Diagramme

Installation mit Frequenzumrichter FUJI LM2





Hydraulische Aufzüge - Motorschütze

Direkt



(T on) = Zeitaktivierung des Schützes, Kontrolle der cco-Rückmeldungen

(*) Anzeige Rückmeldung für Start Ventil AUF-Befehl

Sanftanlasser



(T on) = Zeitaktivierung des Schützes, Kontrolle der cco-Rückmeldungen

(*) Anzeige Rückmeldung für Start Ventil AUF-Befehl

(**) Anzeige Rückmeldung von Softstarter-Verzögerung (Soft Stop)

Start Delta



(T on) = Zeitaktivierung des Schützes, Kontrolle der cco-Rückmeldungen

(T on) = Zeitabschaltung des Schützes, Kontrolle der cco-Rückmeldungen

(*) Anzeige Rückmeldung für Start Ventil AUF-Befehl

Hydraulischer Aufzug - Ventile Schütze / Ventilsteuerungen

Monitor UCM = 30...39 (2 Ventile / 3 Ventile / BLAIN EV100 / GMV T3010 / MORIS CM 320)



(*) Im Falle von Soft Stop verwenden Sie CV1 für den Schütz des UP-Ventils

(*) falls kein Soft-Stop vorhanden ist, CV4 für das Schütz des UP-Ventils verwenden - Tstop = BRK-DIR + 1,5s



3 Ventil => kein Double Valve Down Test (A3 Valve Down konnte nicht vorhanden sein)

3 Ventile + A3 => Doppelter Ventiltest nach unten

Monitor UCM = 40...44 (GMV NGV)





Kein Double Valve Down Test

Monitor UCM = 45...49 (GMV NGV A3)



(*) Ventilbefehle starten nur, wenn RDY anzeige aktiv ist

Hinweis: Motorschütze starten nur mit RUN-Rückmeldung Anzeige



(*) Ventilbefehle starten nur, wenn RDY anzeige aktiv ist

Monitor UCM = 50...59 (BUCHER LRV / BUCHER NTA-2 / BUCHER NTA-2 + DSV A3)





LRV1 + *NTA-2* ► *No Double Valve Down test (A3 Valve Down konnte nicht vorhanden sein)*



Monitor UCM = 60...64 (BUCHER i-VALVE / BUCHER iCON-2)



Monitor von Anzeige + SMA

 \mathbf{X}







Download

Sie können das PDF dieser Seite herunterladen



Aktualisiert am 18 Giugno 2021