



Pitagora 4.0

Contenuto

[Precauzioni per la sicurezza e l'uso](#)

[Descrizione della scheda madre PB 4.0](#)

[Funzioni principali](#)

[Specifiche e descrizioni degli ingressi e delle uscite](#)

[Modulo di programmazione integrato](#)

[Modulo di programmazione remota](#)

[Fusion APP](#)

[Scheda madre 4.0](#)

[Manovre dei vigili del fuoco](#)

[Controllo della temperatura dell'olio/motore](#)

[Controllo del carico del peso](#)

[Controllo di posizione/velocità con encoder DMG](#)

[Controllo di posizione/velocità della cabina dell'ascensore con encoder del motore](#)

[Comando della porta](#)

[Protezione contro le interferenze elettriche](#)

[Connessioni principali e operazioni temporanee](#)

[Procedura di apprendimento di piani](#)

[Modalità di servizio normale](#)

[vano: Accesso](#)

[Configurazione EN81-20](#)

[EN81-21 Installazione con contatti bistabili della porta](#)

[Installazione con contatti monostabili della porta](#)

[Cambiare i parametri del sistema](#)

[V3 Mappa del menu dello schermo](#)

["Menu "Stato del sistema](#)

["Menu "Guasti](#)

["Menu "Stato degli I/O](#)

["Menu "Configurazione](#)

["Menu "Porte](#)

["Menu "Segnalazione](#)

["Menu "Caratteristiche speciali](#)

["Menu "Posizionamento del sistema](#)

["Menu "VVVF](#)

["Menu "Parametri di registrazione](#)

["Menu "Orologio](#)

[Risoluzione dei problemi](#)

[Sistema di posizionamento della cabina dell'ascensore e precisione di arresto](#)

[Sistema di conteggio con encoder assoluto ELGO LIMAX 33 CP](#)

[Sistema di conteggio basato su encoder DMG](#)

[Velocità di sollevamento e distanza di decelerazione](#)

[Allegati](#)

[Allegato 1 - Impostazione dei parametri del multiplex](#)

[Allegato 2 - Test e misure](#)

[Allegato 3 - Istruzioni per l'aggiornamento del software](#)

[Allegato 4 - Impostazione dell'ascensore Frenic VVVF](#)

[Allegato 5 - Controllo del rollio e comfort di guida](#)

[Allegato 6 - Sbilanciamento delle operazioni di salvataggio](#)

[Allegato 7 - Pannello di controllo](#)

[Allegato 8 - Circuito UCM](#)

[Allegato 9 - Tipo di installazione](#)

[Allegato 10 - vano Protezione](#)

[Allegato 11 - Procedura di programmazione delle operazioni antincendio](#)

[Allegato 12 - Diagrammi dei tempi](#)

[Download](#)



[i](#) È possibile scaricare la guida rapida in PDF al al seguente link:

[Guida rapida](#)

Per leggere la guida completa, continua a scorrere la pagina.

Precauzioni per la sicurezza e l'uso

Prima di installare i nostri prodotti, vi raccomandiamo di consultare la sezione sulla sicurezza e le precauzioni d'uso al link qui sotto.



INSTALLAZIONE

Il pannello di controllo deve essere installato all'interno con un grado di inquinamento non superiore a 2.

L'involucro del pannello di controllo ha un grado di protezione IP2X.

L'installazione e la manutenzione del pannello di controllo devono essere effettuate da personale qualificato ed esperto dopo un'attenta lettura dei manuali e degli schemi elettrici forniti con il pannello di controllo.

La protezione elettrica deve essere realizzata per mezzo di un interruttore automatico e di una protezione contro le dispersioni a terra coordinata con l'impianto di messa a terra che sono a carico del cliente, salvo diversa richiesta specifica.

Fare riferimento allo schema elettrico fornito con il pannello di controllo per i seguenti circuiti di protezione:

- protezione magnetotermica del circuito motore
- protezione magnetotermica del circuito di sicurezza
- protezione con fusibili di tutti gli altri circuiti

Misure di protezione contro le scosse elettriche:

- L'involucro del pannello di controllo è metallico e deve essere collegato a TERRA come indicato nello schema elettrico fornito con il pannello di controllo.
- I circuiti di comando e controllo (24V) sono separati galvanicamente dalla rete elettrica come indicato nello schema elettrico fornito con il pannello di controllo.
- Il circuito di sicurezza è separato galvanicamente dalla rete elettrica come indicato nello schema elettrico fornito con il pannello di controllo.

MANUTENZIONE

Per la manutenzione del pannello di controllo, fare riferimento ai manuali forniti con il pannello di controllo e controllare lo stato delle batterie dei circuiti di allarme e del circuito di ritorno a piano (se presente) durante le ispezioni periodiche del sistema.

Per il trasporto e la manipolazione del pannello di controllo, fare riferimento alle istruzioni sull'imballaggio.

Descrizione della scheda madre PB 4.0

La scheda di controllo del sistema Pitagora 4.0 è basata sulla tecnologia elettronica a 32 bit e gestisce tutti i tipi di ascensori elettrici e idraulici. Si possono aggiungere collegamenti seriali e/o paralleli alle pulsantiere (cabina e piano). È particolarmente adatto per le installazioni elettriche VVVF, anche quelle dotate del sistema di movimento incontrollato della cabina dell'ascensore (emendamento A3 o EN81-20 / 50).

Funzioni principali

- Controllo di qualsiasi tipo di sistema elettrico e idraulico
- Fino a 28 piani con controllo seriale e fino a 12 piani con controllo parallelo
- Linea seriale CAN Bus per collegare il display e i pannelli di comando seriali Landing
- Linea seriale CAN Bus per la comunicazione seriale della cabina dell'ascensore
- APB; Collettivo giù, Collettivo completo
- Controllo dei sistemi multiplex (max 6)
- Controllo alternativo o selettivo delle porte su sistemi di accesso passanti o adiacenti
- Controllo della posizione dell'ascensore tramite contatti magnetici, encoder incrementale DMG vano , encoder motore o sistema di posizionamento assoluto ELGO LIMAX 33 CP
- Interfaccia di programmazione/diagnostica, a bordo e/o a distanza.

- Diagnostica di stato, errori, guasti e stato degli I/O
- Parametri VVVF e gestione della diagnostica (solo FUJI FRENIC LIFT LM2)
- Controllo avanzato del VVVF con controllo della velocità, del comfort e dell'arresto di precisione
- Aggiornamento del software tramite dispositivo USB
- Linea seriale RS232 per il collegamento al PC e al modem GPRS
- Compatibilità con tutti i prodotti DMG
- Compatibilità con tutte le soluzioni +A3 per i sistemi elettrici e idraulici
- Protezione dell'accesso vano (Accesso non autorizzato vano)

Specifiche e descrizioni degli ingressi e delle uscite

La scheda madre 4.0 contiene hardware e software che permette il controllo dell'ascensore e di tutte le sue periferiche. Attraverso i moduli di programmazione integrati e/o remoti permette di accedere a tutte le funzioni disponibili. Gli ingressi e le uscite sono collegati a tutti i dispositivi elettronici ed elettromeccanici di quadro e dell'ascensore.

Modulo di programmazione integrato

La scheda madre ha un modulo di programmazione removibile che permette la visualizzazione e la modifica di tutti i parametri di base per la gestione e la configurazione del pannello di controllo. Nella versione VVVF possono essere visualizzati e modificati anche i parametri FUJI della configurazione base (menu VVVF BASE) e avanzata (menu VVVF ADVANCED).

Per i dettagli sul funzionamento del modulo di programmazione e un ampio menu di gestione del sistema, vedere il paragrafo [modifica dei parametri del sistema](#).

Modulo di programmazione remota

Un modo alternativo per accedere al menu di configurazione di quadro, nella modalità di visualizzazione/modifica, è quello di collegare la tastiera removibile della Playboard DMG V3 (PlayPad), al connettore PLP V3, montato sulla scheda di controllo dell'ascensore.

Questo modulo può essere collegato in vari modi:

- Collegato direttamente
- Collegato con un cavo di prolunga dedicato direttamente sulla scheda (in sala macchine)
- Collegato alla scheda sul tetto della cabina dell'ascensore (TOC) nel caso di ascensori con dispositivi seriali precablati DMG.

Fusion APP

Un modo alternativo per accedere a quadro è basato su Fusion App.



Scheda madre 4.0



Sulla scheda madre sono presenti 6 led per una facile diagnostica:

LED1: (Led verde) Terminazione CAN Multiplex attiva: il led si spegne quando la scheda MULX è collegata (la terminazione si sposta automaticamente sulla scheda MULX del primo e dell'ultimo multiplex quadro).

LED2: (Led verde) Terminazione CAN Cabine attiva: il led si spegne quando una scheda opzionale (PIT8 / 16IO / 16RL) è collegata all'interno di quadro (la terminazione si sposta automaticamente sull'ultima scheda opzionale).

LED3: (led RGB) il colore di questo led dà informazioni sullo stato interno dell'ascensore secondo la seguente tabella:

Colore	Stato
Led off	Il sistema sta eseguendo la procedura di reset
Verde	Il sistema è in modalità di funzionamento normale
Giallo	Il sistema è in modalità di ispezione
Rosa	Il sistema è in modalità operativa temporanea
Viola	Il sistema è fuori servizio (parcheggio della cabina)
Ciano	Il sistema funziona in modalità prioritaria (LOP / CABINA)
Rosso	Il sistema funziona in modalità vigili del fuoco
Bianco	Il sistema sta eseguendo la procedura di emergenza
Blu	Il sistema sta eseguendo la procedura di controllo della deriva della cabina dell'ascensore

LED4: (Led giallo) lampeggia quando la scheda è in funzione.

LED5: (Led verde) acceso dà lo stato della catena di sicurezza SE5

LED6: (Led rosso):

Led Off	Nessun guasto attivo
Led lampeggiante	Uno (o più) guasto attivo
Led On	Guasto di bloccaggio attivo



FJ1	Interfaccia FUJI
J4	FUJI analogico/seriale
J6	Segnali paralleli
J8	Circuito UCM
J9	Circuito di sblocco
J10	Barriere fotoelettriche / > <
J11	Catena di sicurezza
J12	Multiplex CAN
J13	Cabina a Piano
J14	Comando idroelettrico
J15	Circuito EN81-21
J16	Posizione dell'encoder
J18	Temperatura dell'ambiente
J19	Pannello PME
J20	Fuori ricambio
J21	Circuito di emergenza
J22	Relè del motore
J23	Relè del freno
J25	Test delle batterie
J26	Schede opzionali
M1	Alimentazione

quadro alimentazione

Alimentazione da un fornitore commerciale di energia stabilizzata.

Il negativo morsetto dei circuiti di alimentazione e del caricabatterie deve essere collegato a terra.

Alimentazione dell'orologio interno: Super condensatore (autonomia di 5 giorni senza alimentazione).

Posizione dell'encoder

Sistema di posizionamento basato su un encoder incrementale:

- DMG vano Encoder o
- Encoder del motore (solo per l'ascensore con motore senza ingranaggi VVVF)

In caso di sistema di posizionamento a encoder assoluto questo connettore non viene utilizzato.

Circuito di sblocco

Circuito per fare il bypass del contatto di sicurezza della porta per:

- Pre apertura e/o
- Ri-livellamento

In caso di sistema di posizionamento a encoder assoluto questo connettore non viene utilizzato.

Il circuito di gestione dell'operazione di livellamento è composto da un modulo di sicurezza e da un relè di sicurezza.

Questo circuito permette il by-pass dei contatti di sicurezza delle porte, permettendo così il movimento della cabina con le porte aperte a velocità ridotta nella zona consentita (zona di sblocco delle porte) in caso di abbassamento del livello della cabina dell'ascensore, di arresto non preciso della cabina dell'ascensore, o di pre-apertura delle porte. L'uscita ISO chiude a GND.

- Uscita ISO (contatto relè di sicurezza by-pass porte) collettore aperto Max 24V 100mA
- Ingresso CCISO (Monitoraggio relè di sicurezza ISO) chiusura a GND (NC) I = 5mA
- Ingresso TISO (modulo Monitor Safty) chiusura a GND (NC) I = 5mA
- S11-S12 (contatto libero) chiudono quando ISO1 è chiuso

Il secondo segnale di abilitazione per il modulo Safety proviene direttamente da un secondo sensore (ISO2) e deve chiudere a GND.

Scheda opzionale

DMG Scheda opzionale per:

- Pulsanti precablati paralleli (PIT8)
- Scheda di uscita a 16 relè (16RL): La scheda di espansione è necessaria in particolare per pilotare display paralleli (1 filo / Piano, 1 filo / segmento, Gray Codice, binario) come le uscite dirette disponibili
- Scheda 16 ingressi/uscite (16IO)

Circuito di emergenza

Circuito per emergenza o evacuazione completa con apertura del freno.

Pannello PME

Collegamento al pannello di controllo all'interno dell'armadio.

Segnale parallelo

Collegamento alla scheda APPO. Comprende tutti i segnali paralleli disponibili sul blocco morsetto all'interno del pannello di controllo

Temperatura ambientale

Collegamento al sensore di temperatura ambientale.

Per utilizzare la funzione Controllo temperatura ambiente il modulo sensore di temperatura DMG (Cod. Q40.SND). Questa funzione arresta il sistema quando la temperatura della sala macchine scende sotto la soglia minima o aumenta sopra la soglia massima impostata.

Multiplex CAN

Collegamento alla scheda MULX. Include la linea CAN per le installazioni Multiplex.

Per ulteriori informazioni sulle connessioni e i parametri, vedere l'**ALLEGATO I**.

Barriere fotoelettriche e pulsante di chiusura della porta

Utilizzare solo in configurazione completamente parallela. Collegamento alla vite morsetto dell'armadio.

Circuito UCM

Collegamento al circuito per la soluzione UCM.

Per ulteriori informazioni sulle connessioni e i parametri, vedere l'**ALLEGATO VIII**

Test delle batterie

Collegamento alla scheda CHAR. Include i segnali per:

- Batterie scariche
- Sequenza delle fasi (solo Hydro)
- Modalità di backup

Uscita di ricambio

Uscita generica usata per funzioni speciali.

Catena di sicurezza

Collegamento alla scheda SECU. Comprende la lettura dei 7 punti della catena di sicurezza. Il sistema si basa su un circuito optoisolato collegato a terra (all'interno della scheda SEC):

- Ingresso SE0 <-> SE6 optoisolato 48 Vdc

Al di sopra del circuito di sicurezza, deve essere previsto un interruttore magnetico di dimensioni adeguate ($I_{max} = 0,5 A$).

- *SE0 è il punto di partenza della catena di sicurezza (dopo la protezione DIS all'interno di quadro)*
- *SE1 controlla vano zona STOP e PIT Inspection Box*
- *SE2 controlla la parte superiore della cabina dell'ascensore STOP e TOC Inspection Box*
- *SE3 controlla gli interruttori di fine corsa, l'ingranaggio di sicurezza, il regolatore di sovravelocità*
- *SE4 controlla PIANO BLOCCHI PRELIMINARI*
- *SE5 controlla PIANO serrature*
- *SE6 controlla CABINA DOORS e i sistemi di contatto pre-triggered*

Se il finecorsa, o il regolatore di sovravelocità o l'ingranaggio di sicurezza è attivato (il punto SE3 della catena di sicurezza si apre), il sistema è messo fuori servizio.

Per rimetterlo in servizio bisogna resettare l'errore SE3 tramite il modulo di programmazione. Ovviamente bisogna prima resettare il contatto di sicurezza dell'interruttore di fine corsa.

FUJI Linea analogica e seriale

Collegamento al FUJI utilizzato in caso di inverter remoto.

Circuito 81-21

Collegamento al Circuito per gestire la Protezione in caso di Installazione con Spazio Ridotto in Fossa. Comprende la gestione del circuito bistabile sulle porte e dei dispositivi di protezione (sistema pre-triggered o protezione manuale nella fossa). Per ulteriori informazioni su connessioni e parametri vedere l'**ALLEGATO IX**.

Cabina a piano

Segnale in uscita dal sensore della zona della porta per il segnale luminoso sull'armadio.

Comando idroelettrico

Collegamento alla scheda COIL. Include i comandi di movimento per le installazioni idro. Può essere utilizzato anche in caso di installazioni con Inverter Remoto.

Relè del motore

Collegamento al relè per i contattori del motore (o segnali di abilitazione in caso di installazione senza contattori). Include anche l'ingresso di monitoraggio dei contattori principali.

Relè del freno

Connessione al relè dei contattori di frenatura (o delle valvole in caso di installazione Hydro). Comprende anche l'ingresso di monitoraggio dei contattori di frenatura.

Interfaccia FUJI

Collegamento all'interfaccia FUJI all'interno dell'inverter.

Manovre dei vigili del fuoco

Il sistema ha i seguenti ingressi per le manovre dei vigili del fuoco:

- Ingresso POM (chiave di piano): chiusura verso GND (NC / NO) I = 5mA
- Ingresso CPOM (chiave dell'ascensore): chiusura verso GND (NC / NO) I = 5mA

Per ulteriori informazioni sulle connessioni e i parametri, vedere **ALLEGATO XI**

Controllo della temperatura dell'olio/motore

In caso di surriscaldamento del motore, il contatto si apre e l'ascensore viene messo fuori servizio.

Il blocco dell'ascensore può essere immediato o al termine della chiamata, a seconda dell'impostazione.

Controllo del carico del peso

Quando l'ingresso COM è attivo, le chiamate di prenotazione piano non sono registrate né gestite.

Quando l'ingresso SUR è attivo, la cabina dell'ascensore non parte e il segnale acustico nella cabina dell'ascensore è attivato. Il segnale SUR viene ignorato durante la guida.

Controllo di posizione/velocità con encoder DMG

Se il conteggio di piano viene effettuato dall'encoder incrementale DMG, la posizione, la decelerazione e l'arresto sono controllati dal conteggio degli impulsi provenienti dall'encoder DMG. Il conteggio degli impulsi viene opportunamente corretto (azzerato) dai segnali al superiore e inferiore (AGB / AGH) e dal segnale della zona porta (ISO1).

Controllo di posizione/velocità della cabina dell'ascensore con encoder del motore

Questo sistema di controllo può essere utilizzato solo su sistemi con inverter VVVF con un motore gearless.

La posizione, l'arresto e la decelerazione sono controllati dal conteggio degli impulsi provenienti dall'encoder del motore. Il conteggio degli impulsi viene opportunamente corretto (reset) dai segnali di reset al superiore e inferiore (AGB / AGH) e dal segnale di zona porta (ISO1).

Lo stesso connettore d'ingresso J16 viene utilizzato per collegare, con l'apposito cavo, la scheda di interfaccia encoder, che si trova all'interno dell'inverter FUJI.

Il parametro "Count System" deve essere impostato come "engine encoder". Nel menu scegliere 2048 numero di impulsi. Successivamente devono essere inseriti i parametri dimensionali della puleggia motore e il tipo di sistema di trazione. Successivamente il sistema chiede di impostare la lunghezza di vano per impostare la corretta sensibilità. Solo dopo aver completato questi passaggi, sarà possibile eseguire la procedura di livellamento automatico piano .

Comando della porta

La scheda di comando delle porte può comandare una o due porte con apertura alternativa, selettiva o di passaggio. Le uscite e gli ingressi sono disponibili sui connettori jst sulla scheda TOC e sulla scheda APPO (nel sito quadro).

Le porte possono essere automatiche, semi-automatiche o manuali:

PORTA A

- Uscita ROA (relè porta aperta A) collettore aperto max 24V 100mA
- Uscita RFA (relè chiusura porta A) collettore aperto max 24V 100mA
- Ingresso BRA (relè del pulsante di apertura A oor) chiuso a GND (NA) I = 5mA
- Ingresso CEA (fotocellula porta A) chiuso a GND (NA) I = 5mA
- Ingresso FOA (limite di apertura della porta A) chiuso a GND (NA) I = 5mA
- Ingresso FFA (limite di chiusura della porta A) chiuso a GND (NA) I = 5mA

PORTA B

- Uscita ROB (relè apertura porta B) collettore aperto max 24V 100mA
- Uscita RFB (chiusura relè porta B) collettore aperto max 24V 100mA
- Ingresso BRB (relè pulsante apertura porta B) in chiusura a GND (NA) I = 5mA
- Ingresso CEB (fotocellula porta B) che chiude a GND (NA) I = 5mA
- Ingresso FOB (limite di apertura porta B) in chiusura a GND (NA) I = 5mA
- Ingresso FFB (limite di chiusura della porta B) chiusura a GND (NA) I = 5mA

Protezione contro le interferenze elettriche

Le schede sono state progettate per essere protette contro vari tipi di interferenze, seguendo i requisiti standard/normali secondo i requisiti della norma, contro gli errori accidentali e la localizzazione. Consigliamo comunque di rispettare le seguenti regole:

- Collegare tutte le masse metalliche a terra;
- Collegare tutti i conduttori inutilizzati a terra (sul lato dell'armadio);
- Collegare i filtri antirumore forniti con quadro (inseriti nel kit di ricambi) in parallelo alla bobina del freno (max 230VDC) e il più vicino possibile ad essa;

- Quando è presente una rampa di ritiro, collegare il diodo antirumore fornito con quadro (kit di ricambi) in parallelo alla bobina della rampa di ritiro e il più vicino possibile ad essa; assicurarsi di collegare il catodo (lato del diodo segnato con una striscia bianca) al comune positivo dell'alimentazione "CAME+" e l'anodo al negativo "CAME-";
- Per il cablaggio verso la cabina dell'ascensore, se i segnali e i fili di alimentazione a 24V sono presenti nello stesso cavo viaggiante, assicurarsi che questi siano tenuti separati (circuito della catena di sicurezza, alimentazione delle porte o della rampa di ritiro, 230V ecc.)
- Per le installazioni con VVVF devono essere rispettate tutte le istruzioni fornite dal produttore, sia per quanto riguarda i filtri che il cablaggio. Per un corretto funzionamento del sistema, è essenziale utilizzare un cavo schermato per i collegamenti al motore e alla resistenza di frenatura;
- Evitare sempre di posizionare i cavi di segnale in prossimità dei cavi di alimentazione e/o di alimentazione.

Connessioni principali e operazioni temporanee

Secondo la pagina "Operazioni temporanee" della pagina schematica degli schemi elettrici:

1. Collegare l'alimentazione principale
2. Collegare il motore di trazione e la resistenza di frenatura o il motore della pompa idraulica
3. Collegare il freno o le valvole
4. Collegare il sensore di temperatura del motore o il sensore di temperatura dell'olio
5. Collegare la scatola d'ispezione per operazioni temporanee (utilizzando il cavo temporaneo) collegandole a morsetti (vite)
6. Accendere l'alimentazione principale
7. Eseguire la procedura di messa a punto del motore (solo trazione)([allegato IV](#))
8. Installare il sistema elettrico([Guida rapida](#))

Procedura di apprendimento di piani

Se quadro è dotato di Encoder Assoluto o Encoder DMG o Motor Encoder è possibile sfruttare la funzione di apprendimento della posizione piano , che permette una più rapida configurazione e messa a punto del sistema. La procedura è diversa a seconda del tipo di encoder, come descritto nelle sezioni seguenti:

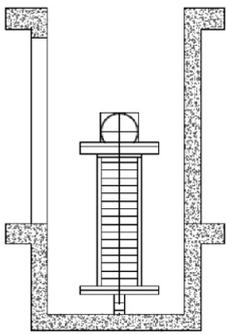
⊖ ELGO LIMAX 33CP: Procedura di apprendimento manuale

Se nell'installazione non c'è abbastanza spazio (Testa ridotta) si raccomanda di fare l'Insegnamento manuale dall'esterno dell'ascensore vano (almeno i primi 3 passi): In questo caso è possibile utilizzare il BOX d'ispezione all'interno di quadro e dopo il Top of ar Inspection BOX.



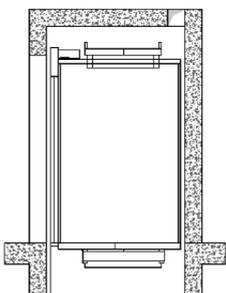
La procedura deve essere fatta prima di mettere il sistema in modalità normale.

Per iniziare la procedura l'ascensore deve essere in funzionamento temporaneo. Fino alla fine della procedura di apprendimento manuale i contatti di sicurezza sono collegati sulla catena di sicurezza ma non sono ancora operativi (finecorsa finale, finecorsa di ispezione, OSG, eSGC) perché ELGO non conosce la posizione reale dei punti limite del vano. L'unico controllo basato sul dispositivo ELGO è Teach over speed (0,4 m/s), quindi se la velocità della cabina è superiore a 0,4 m/s, l'ELGO apre il contatto OC (e chiude il contatto OC quando la cabina è ferma).



- 1) - Mettere l'ascensore macchina nella posizione più alta (contrappeso sui respingenti).
- 2) - Premete simultaneamente il tasto UP e DOWN del BOX d'ispezione 3 volte per mettere il dispositivo ELGO in modalità Teach. Sul playpad viene visualizzato un messaggio lampeggiante WAIT (in caso di problema la procedura esce con un guasto ELGO, vedi [Risoluzione dei problemi](#)).

Il dispositivo ELGO accende il led MODE e inizia a dare un feedback acustico (un bip ogni 2 secondi). Questo segnale acustico sarà presente durante tutta la procedura di apprendimento manuale. Sulla playpad compare una scritta lampeggiante "TOP".



- 3) – Premere di nuovo simultaneamente il pulsante UP e DOWN del box d'ispezione 3 volte per registrare all'interno di ELGO il punto più alto del vano. Questo punto sarà il punto di riferimento per i limiti superiori (finecorsa superiore, limite di ispezione superiore, controllo TOP ETSL, ecc.).

Il Il dispositivo ELGO fornisce un lungo feedback acustico per confermare che i dati del limite superiore sono stati registrati.

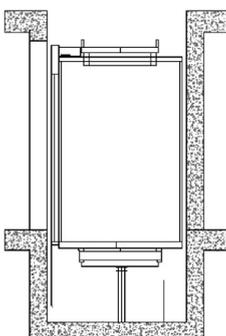
Sul playpad appare un messaggio lampeggiante "Piano n" (n è il piano che state per registrare).

- 4) – Spostare la cabina fino al più alto piano.

Premete simultaneamente i pulsanti UP e DOWN del BOX d'ispezione 3 volte per registrare all'interno dell'ELGO la posizione piano .

Il Il dispositivo ELGO fornisce un breve feedback acustico per confermare che i dati di piano sono stati registrati.

Sul playpad appare un messaggio lampeggiante "Piano n-1" (n-1 è il prossimo piano che stai per registrare).



- 5) – Spostare la cabina verso il basso fino al prossimo piano.

Premete simultaneamente il pulsante UP e DOWN del BOX d'ispezione 3 volte per registrare all'interno dell'ELGO la posizione piano .

Il dispositivo ELGO dà un breve feedback acustico per confermare che i dati piano sono stati registrati.

- 6) – Ripetere il punto precedente fino a raggiungere il più basso piano .

- 7) – Dopo la registrazione di il Fondo piano posizione sul playpad mostra un messaggio "BOTTOM" lampeggiante, spostare la Cabina nel punto più basso del vano (cabina sui respingenti).

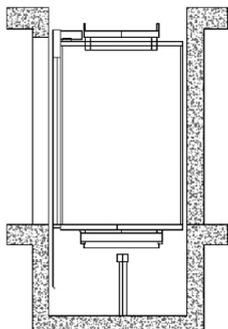
Premere simultaneamente il pulsante UP e DOWN della Inspection BOX 3 volte per registrare all'interno di ELGO la posizione più bassa. Questo punto è l'origine della banda magnetica (0 mm mostrato) e sarà il punto di riferimento

per i limiti inferiori (finecorsa inferiore, limite di ispezione inferiore, controllo ETSL inferiore, ecc.).

Il dispositivo ELGO dà un lungo feedback acustico per confermare la registrazione dei dati.

In questo momento quadro registra automaticamente:

- *Posizione acquisita piani;*
- *Posizione della zona della porta, usata dal quadro per abilitare il bypass dei contatti della porta (preapertura / ri-livellamento).*
- *Distanza di decelerazione, secondo la velocità dell'ascensore.*



Sul playpad compare un messaggio lampeggiante "Λ": Spostare l'ascensore fino alla posizione inferiore piano . Il quadro metterà l'ELGO in modalità normale. (prima non era possibile perché l'ELGO sarebbe stato al limite aprendo OC e bloccando la cabina).

Sulla playpad viene mostrato un messaggio lampeggiante "WAIT" per 10 secondi, attendere fino a quando verrà mostrato Piano 0.

Il dispositivo ELGO interrompe il segnale acustico e il led MODE inizia a lampeggiare (1 lampeggio al secondo).

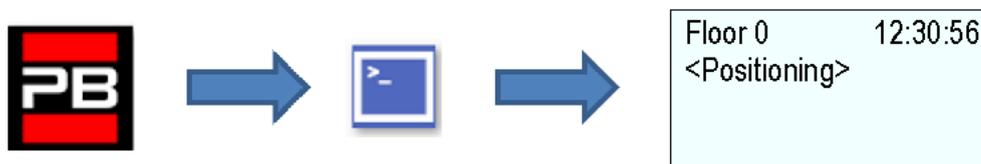
Ora il dispositivo ELGO è operativo per i contatti di sicurezza:

- *Dispositivo elettronico di sicurezza (se presente)*
- *OSG elettronico.*
- *Finecorsa finali.*
- *I finecorsa di ispezione non sono ancora gestiti perché l'ascensore è in modalità provvisoria.*

Prima della modalità di funzionamento normale, è obbligatorio eseguire un apprendimento automatico vano per impostare le corrette distanze di arresto in direzione ascendente e discendente per ogni piano.

Procedura di apprendimento automatico (ELGO LIMAX33-CP)

9) - L'ascensore deve essere in funzionamento temporaneo. Mettere l'ascensore sul fondo piano con metà del carico massimo.



10) - Entrare <Positioning>e impostare il parametro Autosetting su "Yes"</Positioning>.

EN	IT	FR	DE
Floor 0 12:30:56 <Positioning> Autosetting YES	Piano 0 12:30:56 <Conteggio> Autosetting SI	Etage 0 12:30:56 <Encodeur> Autoaprentissage gainé OUI	Etage 0 12:30:56 <Kopierung> Schachtlernfahrt JA

Girare il selettore d'ispezione su Normal

L'ascensore inizia a muoversi automaticamente:

- Viaggi verso l'alto con decelerazione e arresto ad ogni piano.
- Viaggi verso il basso con decelerazione e fermate ad ogni piano.

Quando la cabina torna al più basso piano il sistema è pronto per passare al servizio normale.

Dopo la procedura di apprendimento automatico in <Positioning>, </Positioning> Monitor Encoder è possibile impostare:

- Distanze di decelerazione in servizio normale per confort di decelerazione
- R1S (Pag. 3) distanza di decelerazione verso l'alto
- R1D (Pag. 2) distanza di decelerazione verso il basso

Questi valori sono impostati automaticamente dopo l'apprendimento automatico in base alla velocità dell'ascensore (vedere **velocità di sollevamento e distanza di decelerazione**).

- Fermare le distanze in vano's Inspection
- I_LIM_S distanza di arresto verso l'alto prima della posizione superiore piano
- I_LIM_D distanza di arresto verso il basso prima della posizione inferiore piano

In Reduced Head/Pit questi valori devono essere considerati secondo il sistema di sicurezza Pre-Triggered.

- Distanze di arresto in servizio normale
- N_LIM_S distanza di arresto verso l'alto dopo la posizione superiore piano
- N_LIM_D distanza di arresto verso il basso dopo la posizione inferiore piano

Questi valori sono impostati automaticamente dopo l'apprendimento automatico a una distanza pari a 30 mm dall'estremo piani (in caso di distanza inferiore dai punti di riferimento è considerato il punto medio tra l'estremo piano e le posizioni estreme di riferimento).

- ELGO+eSGC posizione pre-Trigger
- Distanza TRIPS dall'alto Posizione di riferimento in cui il comando elettrico eSGC forza la cabina a fermarsi (solo per l'ascensore a testa ridotta).
- Distanza TRIPD dal fondo Posizione di riferimento in cui il comando elettrico eSGC forza la cabina ad arrestarsi (solo per l'installazione della fossa ridotta)

Questi valori sono di sola lettura e sono maggiori di 0 mm solo se ELGO fa parte del sistema Safety pre.-Triggered (insieme al Safety Gear elettrico / Overspeed Governor).

Encoder DMG o Encoder motore: Procedura di apprendimento automatico di piani

Dopo l'installazione e durante la modalità di FUNZIONAMENTO TEMPORANEO, il sito quadro esegue una serie di corse di prova in salita/discesa (prima ad alta velocità, poi a bassa velocità con fermate su piani) con lo scopo di imparare l'esatto posizionamento di piano .

Procedura di autoapprendimento:

- 1) – Assicuratevi che l'installazione sia in modalità "Funzionamento temporaneo
- 2) – Assicurarsi che l'encoder tracci il corretto senso di marcia, (distanza crescente quando si sale, distanza decrescente quando si scende); se necessario, nel menu "posizionamento" impostare il parametro Sistema di posizionamento da orario ad antiorario (o viceversa) e salvare la nuova impostazione.

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

- 3) – Controllare la corretta lettura dell'ingresso ZP (zona della porta) (il LED ZP sul modulo PLAYPAD deve essere acceso quando si trova nella zona della porta)
- 4) – Controllare la corretta lettura degli ingressi AGB/AGH (finecorsa di decelerazione) (AGB/AGH devono essere aperti quando sono nelle posizioni limite di decelerazione)
- 5) – Assicurarsi che la cabina sia al fondo piano (AGB aperto, LED ZP acceso)
- 6) – Entrare nel menu "Posizionamento", selezionare il parametro Impostazione automatica ed entrare:
- Sull'encoder DMG: la risoluzione dell'encoder (numero di 64 impulsi), poi la lunghezza dei magneti piano . (Lunghezza della zona della porta). Confermare il numero totale di piano, poi premere "Yes" per iniziare la procedura.
 - Sull'encoder del motore: la risoluzione dell'encoder, il rapporto del motore, la puleggia di trazione e la corda. Confermare il numero totale di piano, poi premere "Yes" per iniziare la procedura.

EN	IT	FR	DE
Floor 0 <Positioning> Autosetting YES	Piano 0 <Conteggio> Autosetting SI	Etage 0 <Encodeur> Autoaprentissage gainé OUI	Etage 0 <Kopierung> Schachtlernfahrt JA

- 7) – Impostare il selettore del pannello d'ispezione su NORMAL (se presente), altrimenti assicurarsi che la catena di sicurezza sia chiusa.

Il sistema esegue la seguente procedura automatica:

- Spostandosi verso l'alto, fino a quando il segnale ZP del fondo piano è disattivato
- Spostandosi verso il basso, fino a quando il segnale ZP del fondo piano è attivato
- Spostamento verso l'alto ad alta velocità e rilevamento della posizione per ogni piano (bordo inferiore dei magneti della zona della porta); la posizione esatta del bordo inferiore del magnete è memorizzata nella memoria di quadro .
- Quando si raggiunge il punto di decelerazione superiore (AGH) il sistema passa a bassa velocità e quando si raggiunge la zona della porta superiore piano (ZP) si ferma.
- Spostamento verso il basso ad alta velocità e rilevamento della posizione per ogni piano (bordo superiore dei magneti della zona della porta); la posizione esatta del bordo superiore del magnete è memorizzata nella memoria di quadro .
- Quando si raggiunge il punto di decelerazione inferiore (AGB) il sistema passa a bassa velocità e quando si raggiunge la zona della porta inferiore piano (ZP) si ferma.
- Salendo, rallentando e fermandosi ad ogni piano (a livello del magnete ZP)
- Scendere rallentando e fermandosi ad ogni piano (a livello del magnete ZP)

Dopo la seconda serie di corse (che termina al più bassa piano), l'installazione è pronta per andare in modalità SERVICE.

al fine della procedura, andare nel menu <Positioning>Monitor Encoder e controllare che le distanze di AGB e AGH (4/5) vadano bene per la vostra installazione (confrontare le distanze indicate nei diagrammi forniti). E' sempre possibile impostare le distanze di rallentamento R1D (2/5) e R1S (3/5) per migliorare il comfort di decelerazione senza modificare la posizione dei finecorsa e senza ripetere la procedura di autoapprendimento.</Positioning>

NOTA la procedura di autoapprendimento deve essere eseguita ogni volta che i finecorsa AGB/AGH e/o i magneti della zona della porta vengono spostati dalla loro posizione originale.

Dopo la procedura di apprendimento automatico in <Positioning>, Monitor Encoder controlla se AGB/AGH</Positioning> sono sufficienti per la velocità dell'ascensore. È possibile aumentare/diminuire le distanze di decelerazione nel servizio normale R1S e R1D senza dover ripetere la procedura di apprendimento automatico.

Per le posizioni AGB/AGH e le distanze di decelerazione usare **tabella secondo la velocità dell'ascensore**.

Nei sistemi in cui le dimensioni minime richieste nella parte superiore e inferiore del vano sono garantite secondo i requisiti della normativa EN 81, è possibile utilizzare due parametri per fermare l'ascensore in ispezione.

In <Positioning>,</Positioning> Monitor Encoder

- I_LIM_S distanza di arresto verso l'alto prima della posizione superiore piano
- I_LIM_D distanza di arresto verso il basso prima della posizione inferiore piano

Queste distanze di arresto sono valide per l'ispezione dal sito vano (non sono attive in caso di ispezione dalla sala macchine) e possono essere utilizzate per evitare il rischio che il tecnico rimanga intrappolato nell'ascensore vano. Tenete presente che queste posizioni di arresto non sono contatti di sicurezza.

Modalità di servizio normale

Una volta completate tutte le procedure di cui sopra, è possibile mettere il sistema in modalità Servizio normale.

Per i miglioramenti del comfort di guida controllare l'**ALLEGATO 5**.

Il sistema esegue una corsa di reset e ferma al più basso piano. Se non si è verificato alcun errore, è possibile regolare manualmente la precisione di arresto ad ogni piano come indicato nel **sistema di posizionamento a fune e puleggia Encoder** o **Sistema di posizionamento ottico/magnetico**.

Per facilitare i controlli e l'avvio dell'installazione, fate riferimento al menu "Configurazione" => "Test" e all'**allegato II**.

Regolazione fine della precisione di arresto di piano

Una volta completata la procedura di autoapprendimento, è possibile sintonizzare manualmente la precisione di arresto in ogni piano utilizzando il modulo di programmazione PLAYPAD, senza dover accedere al sito vano.

Regolazione della precisione di arresto:

1. Assicuratevi che l'installazione sia in modalità "NORMAL SERVICE".
2. Utilizzare il modulo PLAYPAD direttamente con il sito quadro o rimuoverlo e collegarlo alla scheda TOC sulla parte superiore della cabina utilizzando il cavo (opzionale).
3. Entrare nel <Positioning>menu, selezionare il parametro "Piano Position" per il piano da regolare (usare i tasti sinistra/destra per selezionare il piano desiderato). Il valore visualizzato al in basso sullo schermo del Playpad indica la posizione corrente piano (in mm) per il piano selezionato; premere [ENTER] per modificare.</Positioning>
4. Aumentare o diminuire la posizione indicata utilizzando i tasti UP/DOWN del modulo PLAYPAD.
5. Premere [ENTER] per salvare il valore aggiornato.
6. Controllare l'effettiva precisione di arresto richiamando il sollevatore al sito piano selezionato. Se necessario, ripetere i passi 3, 4 e 5.
7. Ripetere la procedura per ogni piano

vano: Accesso

Suggerimento: per i sistemi con conteggio tramite encoder è possibile attivare la procedura di accesso nel sito vano senza che il sistema si arresti a causa dell'interruzione della catena di sicurezza (apertura delle porte di piano). È utile anche nell'installazione EN81-1.

Con l'ascensore in funzionamento normale:

- Mantenere le porte aperte tenendo premuto il pulsante BRA o BRB
- Sul pannello di controllo della cabina dell'ascensore, premere 3 volte il pulsante corrente piano .

- Il pannello emetterà un suono continuo per avvisare dell'attivazione della procedura che esclude temporaneamente tutte le chiamate. (la procedura può essere cancellata premendo nuovamente il pulsante di apertura della porta)
- Uscita dalla cabina;
- Il sito quadro chiude le porte e fa scendere l'ascensore di 2 metri con rallentamento e arresto standard. Il tecnico può aprire le porte e accedere facilmente al tetto della cabina. Se la cabina non ha spazio sufficiente per scendere, si sposta verso l'alto di 2,5 metri (accesso alla fossa e/o controllo del fondo della cabina).
- Se non entrate nel pozzo, la cabina rimane ferma in questa condizione per un tempo massimo di 10 secondi prima di ritornare al servizio normale (le nuove chiamate non sono disponibili in questo tempo).

L'accesso al sito vano per i sistemi conformi alla norma EN81-20 / EN81-21 richiede che, dopo un accesso e una successiva uscita dall'ascensore vano da parte di una persona autorizzata, ci sia una procedura di reset che escluda il ritorno al funzionamento automatico dell'ascensore. Di seguito sono riportate le istruzioni per entrare e uscire dal sito vano nel caso di sistemi 81-20 o 81-21.

Configurazione EN81-20

Parametro: Vedi [allegato X](#).

Accesso alla fossa

Viene rilevato azionando l'interruttore del pit stop o commutando il pannello di controllo del pit su 'ispezione'. (entrambe le condizioni aprono la catena di sicurezza sul punto SE1).

Questa condizione attiva il Fault RSP (codice 20) e impedisce il movimento della cabina dell'ascensore in funzionamento normale (il movimento è ora possibile solo in modalità ispezione).

Dopo la fine della manovra di ispezione il personale deve:

- Riportare il selettore e gli eventuali pulsanti di STOP su 'Normale' e uscire dal sito vano dell'ascensore.
- Chiudere le porte di piano (controllare la catena di sicurezza) ed effettuare il reset con uno dei seguenti metodi:
 - Dal più basso piano con tre rapida apertura / chiusura della chiave di sblocco o.
 - Dal pannello con tre pressioni rapide del pulsante
 - Dal PlayPad con reset specifico (reset RSP).

Caratteristiche del contatto ausiliario sulla porta (s) al più basso piano:

- Contatto NC monostabile (non si apre durante il normale funzionamento della porta).

Il contatto ausiliario è collegato elettricamente all'ingresso Porta della BDU o al morsetto (vite) del quadro sull'ingresso E511 (contatti NC in serie quando ci sono più porte di accesso vano ad esempio il portello di accesso alla fossa).

No Accesso al tetto Cabina

Nessun controllo richiesto per l'accesso al tetto della cabina.

EN81-21 Installazione con contatti bistabili della porta

Testata e fossa ridotta (Conformità con l'articolo 2.2 dell'allegato 1 della direttiva 95/16/CE della Comunità europea)

Nei sistemi in cui le dimensioni minime richieste nella parte superiore e inferiore del vano non possono essere garantite, secondo i requisiti della norma EN 81, si devono apportare modifiche speciali al sistema e al quadro per evitare il rischio di lesioni ai lavoratori che effettuano lavori di manutenzione nel vano.

Quella che segue è una sezione rilevante del regolamento:

"L'ascensore deve essere progettato e costruito in modo da prevenire il rischio di schiacciamento quando la cabina dell'ascensore si trova in una posizione estrema. A tal fine, deve essere previsto uno spazio libero o un rifugio oltre le posizioni estreme. Tuttavia, in casi eccezionali, lasciando agli Stati membri la possibilità di dare un'approvazione preventiva, in particolare negli edifici esistenti, le autorità competenti possono prevedere altri mezzi adeguati per evitare questo rischio, se la soluzione precedente è impossibile da realizzare".

Il quadro dell'ascensore è in grado di gestire automaticamente il controllo di apertura delle porte piano in impianti con spazio limitato nei punti estremi del vano. Come indicato schematicamente nell'illustrazione sottostante, il quadro deve essere dotato di un circuito di controllo al superiore/inferiore del vano in modo che, quando l'addetto alla manutenzione apre la porta di piano per accedere al vano, un contatto collegato all'ingresso dedicato che provvede al monitoraggio dell'accesso vano all'ascensore quadro.

La procedura specifica dipende dal tipo di installazione come descritto nelle sezioni seguenti.

La procedura di reset è possibile solo se i contatti bistabili sono aperti, altrimenti il quadro controlla un reset automatico dei contatti bistabili (senza alcuna procedura di reset): così il quadro dà un guasto RSP (Cod 121) ed è necessario aprire il circuito bistabile e dopo fare una procedura di reset.

Configurazione della testa ridotta



Parametro: Vedere **Allegato X**

Accesso alla fossa

Viene rilevato azionando l'interruttore del pit stop o commutando il pannello di controllo dei box su 'ispezione'. (entrambe le condizioni aprono la catena di sicurezza sul punto SE1).

Questa condizione attiva il Fault RSP (codice 20) e impedisce il movimento della cabina dell'ascensore in funzionamento normale.

Dopo la fine della manovra di ispezione il personale deve:

- Rimuovere le protezioni (in caso di protezioni manuali nel PIT), riportare il selettore e gli eventuali pulsanti di STOP su 'Normale' e uscire dal sito vano dell'ascensore.
- Chiudere le porte di piano (controllare la catena di sicurezza) ed effettuare il reset con uno dei seguenti metodi:
- Dal più basso piano con tre aperture/chiusure rapide della chiave di sblocco.
- Dal pannello con tre pressioni rapide del pulsante.



- Dal PlayPad con reset specifico (reset RSP).

Caratteristiche del contatto ausiliario sulla porta (s) del più basso piano:

- Contatto NC monostabile (non si apre durante il normale funzionamento della porta).

Il contatto ausiliario è collegato elettricamente all'ingresso DOOR Contact di BDU del più basso piano.

Accesso sul tetto Cabina

L'accesso al sito vano viene rilevato aprendo un contatto con la chiave di sblocco che attiva il guasto RSP (codice 21), impedendo il movimento della cabina dell'ascensore nel funzionamento normale (una corsa è possibile solo in modalità "Ispezione"). Prima di entrare nel sito vano dell'ascensore, attendere che il semaforo indichi la condizione di sicurezza (luce verde).

Dopo la fine della manovra di ispezione il personale deve:

- Rimuovere le protezioni (in caso di protezioni manuali), riportare il selettore e gli eventuali pulsanti di STOP su 'Normale' e uscire dal pozzo dell'ascensore.
- Chiudere le porte di piano (controllare la catena di sicurezza) ed effettuare il reset con uno dei seguenti metodi:
- Da piano con tre aperture/chiusure rapide della chiave di reset (opzionale).
- Dal pannello con tre pressioni rapide del pulsante.



- Dal PlayPad con reset specifico (reset RSP).

Resettare il guasto RSP sull'ascensore quadro e fare il reset della bobina sui contatti bistabili sui pianerottoli. Se il quadro rileva un reset automatico del contatto (chiusura del contatto prima della procedura di reset) dà nuovamente un Fault RSP (Cod 121) come guasto sul circuito di reset della bobina.

Caratteristiche del contatto ausiliario (tipo BERNSTEIN) su tutte le porte tranne quelle del più basso piano:

- Contatto NC bistabile (non si apre durante il normale funzionamento della porta) collegato ad un ingresso dedicato.
- Bobina di ripristino a 230 Vac.

Gli interruttori a chiave di reset opzionali sono collegati elettricamente all'ingresso DOOR Contact della BDU.

Configurazione della fossa ridotta



Parametro: Vedere [Allegato X](#)

Accesso nella fossa

L'accesso al sito vano viene rilevato aprendo un contatto con la chiave di sblocco che attiva il guasto RSP (codice 21), impedendo il movimento della cabina dell'ascensore nel funzionamento normale (una corsa è possibile solo in modalità "Ispezione"). Prima di entrare in vano, attendere che il semaforo indichi la condizione di sicurezza (luce verde).

Dopo la fine della manovra di ispezione il personale deve:

- Rimuovere le protezioni (in caso di protezioni manuali), riportare il selettore e gli eventuali pulsanti di STOP su 'Normale' e uscire dal pozzo dell'ascensore.
- Chiudere le porte di piano (controllare la catena di sicurezza) ed effettuare il reset con uno dei seguenti metodi:
- Dal sito piano con tre aperture/chiusure rapide della chiave di reset (opzionale).
- Dal pannello con tre pressioni rapide del pulsante



- Dal PlayPad con reset specifico (reset RSP).

Se quadro rileva un reset automatico del contatto (chiusura del contatto prima della procedura di reset) dà nuovamente un Fault RSP (Cod 121) come guasto sul circuito di reset della bobina.

Caratteristiche del contatto ausiliario (tipo BERNSTEIN) solo sul più basso piano:

- Contatto NC bistabile (non si apre durante il normale funzionamento della porta). collegato ad un ingresso dedicato.
- Bobina di reset 230 Vac

Gli interruttori a chiave di reset opzionali sono collegati elettricamente all'ingresso DOOR Contact della BDU.

Accesso sul tetto Cabina

Nessun controllo richiesto per l'accesso al tetto della cabina.

Configurazione ridotta della testa e della fossa



Parametro: Vedere [Allegato X](#)

Accesso nella fossa o accesso sul tetto Cabina

L'accesso al sito vano viene rilevato aprendo un contatto con la chiave di sblocco che attiva il guasto RSP (codice 21), impedendo il movimento della cabina dell'ascensore nel funzionamento normale (una corsa è possibile solo in modalità "Ispezione"). Prima di entrare nell'ascensore vano, attendere che il semaforo indichi la condizione di sicurezza (luce verde).

Dopo la fine della manovra di ispezione il personale deve:

- Rimuovere le protezioni (in caso di protezioni manuali), riportare il selettore e gli eventuali pulsanti di STOP su 'Normale' e uscire dal pozzo dell'ascensore.
- Chiudere le porte di piano (controllare la catena di sicurezza) ed effettuare il reset con uno dei seguenti metodi:
- Da piano con tre aperture/chiusure rapide della chiave di reset (opzionale).
- Dal pannello con tre pressioni rapide del pulsante.



- Dal PlayPad con reset specifico (reset RSP).

Se quadro rileva un reset automatico del contatto (chiusura del contatto prima della procedura di reset) dà nuovamente un Fault RSP (Cod 121) come guasto sul circuito di reset della bobina.

Caratteristiche del contatto ausiliario (tipo BERNSTEIN) su tutte le porte:

- Contatto NC bistabile (non si apre durante il normale funzionamento della porta). collegato all'ingresso dedicato.
- Bobina di reset 230 Vac

Gli interruttori a chiave di reset opzionali sono collegati elettricamente all'ingresso DOOR Contact della BDU.

Installazione con contatti monostabili della porta

Testata e fossa ridotta (Conformità con l'articolo 2.2 dell'allegato 1 della direttiva 95/16/CE della Comunità europea)

Con la stessa considerazione del [capitolo precedente](#) è possibile gestire l'installazione con contatti monostabili sulle porte di piano per monitorare l'accesso vano .

Nel caso in cui vengano utilizzati contatti porta monostabili, nel sito quadro è presente un circuito bistabile. La procedura di reset è possibile solo se il circuito bistabile è aperto, altrimenti quadro dà uno specifico Fault RSP (§ 6): è necessario aprire il circuito bistabile e dopo eseguire la procedura di reset.

La procedura specifica dipende dal tipo di installazione come descritto nelle sezioni seguenti.

Configurazione della testa ridotta



Parametro: Vedere [Allegato X](#)

Accesso nella fossa

L'accesso alla fossa viene rilevato azionando l'interruttore di arresto della fossa o accendendo il pannello di controllo della fossa su "Ispezione". (entrambe le condizioni aprono la catena di sicurezza sul punto SE1). Questa condizione imposta il Fault RSP (codice 20) impedendo il movimento della cabina dell'ascensore in funzionamento normale.

Dopo la fine della manovra di ispezione il personale deve:

- Rimuovere le protezioni (in caso di protezioni manuali nel PIT), riportare il selettore e gli eventuali pulsanti di STOP su 'Normale' e uscire dall'ascensore vano.
- Chiudere le porte di piano (controllare la catena di sicurezza) ed effettuare il reset con uno dei seguenti metodi:
- Dal più basso piano con tre aperture/chiusure rapide della chiave di sblocco.
- Dal pannello con tre pressioni rapide del pulsante.



- Dal PlayPad con reset specifico (reset RSP).

Caratteristiche del contatto ausiliario sulla porta (s) del più basso piano:

- Contatto NC monostabile (non si apre durante il normale funzionamento della porta).

Il contatto ausiliario è collegato elettricamente all'ingresso DOOR Contact di BDU del più basso piano.

Accesso sul tetto Cabina

L'accesso al sito vano viene rilevato aprendo un contatto con la chiave di sblocco che attiva il guasto RSP (codice 21), impedendo il movimento della cabina dell'ascensore nel funzionamento normale (una corsa è possibile solo in modalità "Ispezione"). Prima di entrare nell'ascensore vano, attendere che il semaforo indichi la condizione di sicurezza (luce verde).

Dopo la fine della manovra il personale deve:

- Rimuovere le protezioni (in caso di protezioni manuali), riportare il selettore e gli eventuali pulsanti di STOP su 'Normale' e uscire dal pozzo dell'ascensore.
- Chiudere le porte di piano (controllare la catena di sicurezza) ed effettuare il reset con uno dei seguenti metodi:
- Da piano con tre aperture/chiusure rapide della chiave di sblocco.
- Dal pannello con tre pressioni rapide del pulsante.



- Dal PlayPad con reset specifico (reset RSP).

Caratteristiche del contatto ausiliario su tutte le porte tranne quelle più basse piano:

- Contatto NC monostabile (non si apre durante il normale funzionamento della porta).

Le chiavi sono collegate elettricamente in serie alla vite morsetto del quadro.

Configurazione della fossa ridotta



Parametro: Vedere [Allegato X](#)

Accesso nella fossa

L'accesso al sito vano viene rilevato aprendo un contatto con la chiave di sblocco che attiva il guasto RSP (codice 21), impedendo il movimento della cabina dell'ascensore nel funzionamento normale (una corsa è possibile solo in modalità 'Ispezione') Prima di entrare nel sito vano, attendere che il semaforo indichi la condizione di sicurezza (luce verde).

Dopo la fine della manovra di ispezione il personale deve:

- Rimuovere le protezioni (in caso di protezioni manuali), riportare il selettore e gli eventuali pulsanti di STOP su 'Normale' e uscire dal pozzo dell'ascensore.
- Chiudere le porte di piano (controllare la catena di sicurezza) ed effettuare il reset con uno dei seguenti metodi:
- Da piano con tre aperture/chiusure rapide della chiave di sblocco.
- Dal pannello con tre pressioni rapide del pulsante.



- Dal PlayPad con reset specifico (reset RSP).

Caratteristiche del contatto ausiliario su tutte le porte tranne quelle più basse piano:

- Contatto NC monostabile (non si apre durante il normale funzionamento della porta).

I tasti sono collegati elettricamente in serie alla vite morsetto del quadro.

Accesso sul tetto Cabina

Nessun controllo richiesto per l'accesso al tetto della cabina.

Configurazione ridotta della testa e della fossa



Parametro: Vedere [Allegato X](#)

Accesso nella fossa o accesso sul tetto Cabina

L'accesso al sito vano viene rilevato aprendo un contatto con la chiave di sblocco che attiva il guasto RSP (codice 21), impedendo il movimento della cabina dell'ascensore nel funzionamento normale (una corsa è possibile solo in modalità "Ispezione"). Prima di entrare nell'ascensore vano, attendere che il semaforo indichi la condizione di sicurezza (luce verde).

Dopo la fine della manovra di ispezione il personale deve:

- Rimuovere le protezioni (in caso di protezioni manuali), riportare il selettore e gli eventuali pulsanti di STOP su 'Normale' e uscire dal pozzo dell'ascensore.
- Chiudere le porte di piano (controllare la catena di sicurezza) ed effettuare il reset con uno dei seguenti metodi:
- Da piano con tre aperture/chiusure rapide della chiave di sblocco.
- Dal pannello con tre pressioni rapide del pulsante.



- Dal PlayPad con reset specifico (reset RSP).

Caratteristiche del contatto ausiliario su tutte le porte:

- Contatto NC monostabile (non si apre durante il normale funzionamento della porta).

I tasti sono collegati elettricamente in serie alla vite morsetto del quadro.

Cambiare i parametri del sistema

V3 Mappa del menu dello schermo

☰ V3 Mappa del menu dello schermo

SCHEDA DI CONTROLLO DELL'ASCENSORE DMG S.p.A.		Lingua? Francese, inglese, portoghese, italiano, russo, tedesco, olandese ENTER: confermare / ESC: uscire
▲ ▼		▲
Codice? Password	----- ENTER -- -->	Stato del sistema
		▲ ▼
		Guasti
		▲ ▼
		Stato I/O
		▲ ▼
		Configurazione
		▲ ▼
		Porte
		▲ ▼
		Segnali
		▲ ▼
		Funzioni speciali
		▲ ▼
		Posizionamento
		▲ ▼
		VVVF
		▲ ▼
		Rec.Parametri
		▲ ▼
		Orologio



Dopo aver selezionato la lingua desiderata è necessario eseguire l'aggiornamento del software ([Allegato III](#))

"Menu "Stato del sistema

Vi si accede facilmente dalla finestra principale del PlayPad, premendo una volta il tasto ENTER.

☰ Tabella di riferimento

Stato del sistema	Descrizione	Visualizzazione su Display seriale
Resettare	Il sistema sta eseguendo la procedura di reset	O -
In servizio	Il sistema è in modalità di funzionamento normale	
Ispezione	Il sistema è in modalità di ispezione	O
Temp. Operat	Il sistema è in modalità operativa temporanea	P
Fuori servizio	Il sistema è fuori servizio	
Cabina Priorità	Il sistema sta funzionando in modalità di priorità della cabina dell'ascensore (interruttore a chiave prioritaria attivato)	
Vigili del fuoco	Il sistema funziona in modalità vigili del fuoco (varie operazioni)	
Emergenza	Il sistema sta eseguendo la procedura di emergenza	E
Controllo della deriva	Il sistema sta eseguendo la procedura di controllo della deriva della cabina dell'ascensore	
Funzionamento verso l'alto	Il sistema corre verso l'alto	
Funzionamento verso il basso	Il sistema corre verso il basso	
Ri-livellamento	La cabina dell'ascensore è al livello di piano e si sta ri-livellando	
Ancora a piano	La cabina dell'ascensore è a livello di piano , senza chiamate registrate	
Alta velocità	Il sistema funziona in modalità alta velocità	
Bassa velocità	Il sistema sta funzionando in modalità a bassa velocità	
Chiusura della porta	La porta è completamente chiusa	
Porta aperta	La porta si apre (o si apre/chiede)	
Cabina pieno carico	La macchina dell'ascensore è stata completamente caricata	
Fotocellula A	L'ingresso relativo all'ingresso A della fotocellula è attivo	
Fotocellula B	L'ingresso relativo all'ingresso B della fotocellula è attivo	
Barriera fotoelettrica A	L'ingresso relativo al pulsante della porta aperta dell'ingresso A è attivo	
Barriera fotoelettrica B	L'ingresso relativo al pulsante della porta aperta dell'ingresso B è attivo	

"Menu "Guasti

Questo menu elenca gli ultimi 60 guasti memorizzati nella memoria interna di quadro. Tutti i guasti sono descritti nella [sezione Risoluzione dei problemi](#).

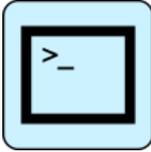
ATTENZIONE: In caso di black out, la memoria interna viene salvata solo se la batteria è collegata.

Tabella di riferimento

Piano 0 12:30:56 < Guasti >	----- ENTER ----->	Piano 0 < Guasti > Nessun guasto		
	----- ENTER ----->	Piano 0 < Guasti > Guasti: 4 Display ?	----- ENTER --- ->	< Guasti > 3/4 43 = Ispezione Pos: 0 # 1 Cod. 0 17/03/09 10:10 * (vedi sotto per i dettagli)
		▲ ▼		
Azzerare tutti i guasti registrati (premere ENTER per confermare) NOTA: i guasti vengono cancellati quando la cabina dell'ascensore si ferma		Piano 0 < Guasti > Guasti: 4 Reset?		
		▲ ▼		
Cancellare l'errore rilevato sul finecorsa (premere ENTER per confermare) NOTA: la cancellazione effettiva avviene solo se il sistema di memoria è fermo		Piano 0 < Guasti > Guasti: 4 Resettare XXX? (vedi tabella sotto)		

Guasto	Descrizione
Reset SE3	Guasto del finecorsa; si può cancellare solo dopo aver chiuso la catena di sicurezza.
Reset 82212	Controllo della deriva
Reset RSP	Guasto RSP; per fossa e spazio di testa ridotti.
Reset UCM	Guasto dell'UCM; per l'emendamento A3
Reset ISO	Guasto ISO; rilevamento del problema nel monitoraggio del funzionamento del modulo di sicurezza per l'apertura avanzata della porta / ri-livellamento.
Reset SCS	Guasto SCS; installazione 81-20.
Azzerare l'UAS	Guasto UAS; Funzione speciale.

"Menu "Stato degli I/O

	----->>>>>			
0				
	----->>>>>		----->>>>>	Piano 0 - 12:30:56 < Stato I/O >

☰ Tabella dei parametri

Tabella dei parametri:

Campo	Descrizione	Navigazione	Valori (gruppo di 12)					
Cabina chiamata	Simulazione di una chiamata alla cabina dell'ascensore	▲ ▼ (Selezionare piano) ENTER (Conferma) ESC (Esci)						
 Playboard IN-OUT	Ingressi/uscite del sistema <input type="checkbox"/> = Contatto aperto <input checked="" type="checkbox"/> = Contatto chiuso	▲ ▼ (Cambia gruppo) ENTER (Esci) ESC (Uscita)	GRUPPI					
			1/9	REM VHS SUR	ROSSO 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	
			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	

Campo	Descrizione	Navigazione	Valori (gruppo di 12)				
			8/9	REM REM1 REM2	ROSSO ROSSO1 ROSSO2	PME OVS	REV REV1 REV2
			9/9	L-RED L-GREEN BUZZER		GPIO1 GPIO2 GPIO3	
 <p>VVVF IN-OUT</p>	<p>Ingressi/uscite VVVF</p> <p>□ = Contatto aperto</p> <p>■ = Contatto chiuso</p>	<p>▲▼ (Cambia gruppo)</p> <p>ENTER (Esci)</p> <p>ESC (Uscita)</p>	GRUPPI				
			1/7	IT FWD REV	X1 X2 X3	X4 X5 X6	X7 X8 0,0 V
			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
			4/7	Fout = 0,00 Hz Uout = 0,00 A Vout = 0,00 V			
			5/7	Fref = 0,00 Hz EDC ---V NST ---		Fref = 0,00 Hz TRQ --% NST ---h	
			6/7	Imax = 0,00 A Encoder 0 P/s kW PRINCIPALE =			
			7/7	Guasto VVVF 0 = --- 2 = ---		Guasto VVVF 1 = --- 3 = ---	
 <p>pulsanti</p>	<p>Stato dei pulsanti di chiamata</p> <p>□ = Pulsante non attivato</p> <p>■ = Pulsante attivato</p>	<p>▲▼ (Cambiare gruppo)</p> <p>◀▶ (Cabina/giù/su)</p> <p>ENTER (Esci)</p> <p>ESC (uscita)</p>	GRUPPI				
			Lato cabina A	7 3	6 2	5 1	4 0
			Lato cabina B	7 3	6 2	5 1	4 0
			pulsante lato A in basso	7 3	6 2	5 1	4 0
			pulsante lato inferiore B	7 3	6 2	5 1	4 0
			Verso l'alto lato A	7 3	6 2	5 1	4 0

Campo	Descrizione	Navigazione	Valori (gruppo di 12)				
			Verso l'alto lato B	7 3	6 2	5 1	4 0
Sensori di fuoco	Stato degli ingressi antincendio □ = Ingressi antincendio spenti ■ = Ingressi antincendio attivati	▲▼ (Cambia gruppo) ENTER (Esci) ESC (Uscita)					
 Lista di registrazione delle chiamate	Elenco delle chiamate registrate □ = Chiamata non registrata ■ = Chiamata registrata	▲▼ (Cambiare gruppo) ◀▶ (Cabina/giù/su) ENTER (Esci) ESC (uscita)	Stessi gruppi di PUSHBUTTONS				
[0] Inizio = ... [1] Inizio = ... [2] Inizio = ...	Contatori di esecuzione 0] parziale (azzerabile) [1] totale [2] uso futuro	◀▶ (Cambia) ENTER (Reset e uscita) ESC (Esci)	La data mostrata è riferita all'ultimo azzeramento del contatore parziale [0]				
Analogico	Misure analogiche	▲▼ (Cambia pagina) ESC (Esci)	24 V = Alimentazione VCAB = Assorbimenti di Cabinet e Cabine VMR = Assorbimenti BDU 24VB = Tensione delle batterie +5.0 V = Alimentazione interna alla scheda TAMB = Sensore temperatura ambiente PWM = Uscita analogica della velocità				
Misure TOC	Misure analogiche	▲▼ (Cambia pagina) ESC (Esci)	T_SHA = vano temperatura MAIN = alimentazione TOC COP_A = COP assorbimenti lato A COP_B = COP lato B assorbimenti				
COP Misure	Misure analogiche	▲▼ (Cambia pagina) ESC (Esci)	MAIN_A = alimentazione di COP A MAIN_B = COP B alimentazione T_CAR = Temperatura della cabina				
PIANI Linea	BDU Linea di comunicazione	ENTER (Reset) ESC (Uscita)	Errore: Numero di errore di comunicazione FER: Frame Error Rate Data e ora dell'ultimo reset				
CABINA Linea	TOC / COP Linea di comunicazione	ENTER (Reset) ESC (Uscita)	Errore: Numero di errore di comunicazione FER: Frame Error Rate Data e ora dell'ultimo reset				
Linea MTPX	MULTIPLEX Linea di comunicazione	▲▼ (Cambia pagina) ENTER (Reset) ESC (Esci)	Errore: Numero di errore di comunicazione FER: Frame Error Rate Data e ora dell'ultimo reset				
Modello ELGO:	Diagnostica di ELGO						

Parametri di descrizione della tabella PLAYBOARD IN-OUT

Ingresso	Descrizione
SE0	Catena di sicurezza Inizio
SE1	Catena di sicurezza contatti di sicurezza del pozzo
SE2	Catena di sicurezza in cima all'auto ispezione Box/Stop
SE3	Finecorsa finale della catena di sicurezza, ingranaggio di sicurezza, regolatore di velocità
SE4	Catena di sicurezza porte di corridoio contatti preliminari
SE5	Catena di sicurezza porte della hall inerlocks
SE6	Catena di sicurezza porte auto contatti e dispositivo pre trigger (81-21)
CCO CCOB	controllo contattori di potenza
CISO	Monitorare il relè ISO
TISO	Controllo del modulo di sicurezza SM1
LE	Luce d'emergenza (alimentazione della luce dell'auto)
BFR	pulsante di chiusura della porta
PCA	Funzione di priorità della cabina dell'ascensore
POM	Operazioni dei vigili del fuoco (interruttore a chiave Hall)
CPOM	Operazioni dei vigili del fuoco (Cabina interruttore a chiave)
SUR	Controllo del sovraccarico
COM	Controllo del carico completo
HS	funzione fuori servizio
ZP	segnale zona porta
RPH	Controllo della sequenza di fase
REV	Funzione di ispezione (sala macchine)
REV1	Funzione di ispezione (Top of Cabina)
REV2	Funzione di ispezione (PIT)
REM	Ispezione su (sala macchine)
REM1	Ispezione in alto (Top of Cabina)
REM2	Ispezione su (PIT)
ROSSO	Ispezione giù (sala macchine)
ROSSO1	Ispezione giù (cima di Cabina)
ROSSO2	Ispezione a terra (PIT)
TH1 TH2	Controllo del sensore di temperatura del motore (olio)
IEME	Emergenza (mancanza di alimentazione)
PME	Selettore PME (evacuazione di emergenza)
AGH AGB	Interruttore di decelerazione superiore Interruttore di decelerazione inferiore
FAS FAI	Sensori di posizione (nessun sistema di posizionamento a encoder)
E511	Ingresso opzionale per vano Access

Ingresso	Descrizione
BYPL BYPC	Sicurezza della porta Selettore di bypass
BRA	Pulsante di apertura della porta (ingresso A)
CEA	Ingresso fotocellula A
FOA	Ingresso del finecorsa di apertura della porta A
FFA	Ingresso del finecorsa di chiusura della porta A
BRB	Pulsante di apertura della porta (ingresso B)
CEB	Ingresso fotocellula B
FOB	Ingresso del finecorsa di apertura della porta B
FFB	Fine corsa chiusura (Porta B)
BR1	Interruttore di monitoraggio del freno 1
BR2	Interruttore di monitoraggio del freno 2
IN_A IN_D	Monitorare il circuito UCM

Uscita	Descrizione
VHS	Uscita - illuminazione fuori servizio
RMV	Uscita - comando di velocità intermedia
BRK	Uscita - Comando del freno
MTR	Uscita - Comando del motore
YBRK	Uscita - Comando del freno (VVVF)
ISO	Uscita - Comando di livellamento
RGV	Uscita - comando ad alta velocità
RPV	Uscita - comando a bassa velocità
RMO	Uscita - comando di corsa verso l'alto
RDE	Uscita - comando di discesa
LTMP	Uscita - comando luce auto limitato nel tempo
CAM	Uscita - comando rampa di ritiro
OEM	Uscita - comando di emergenza
CCF	Uscita - Corto circuito di fase del motore
J20	Uscita - programmabile (connettore J20)
DSA	Uscita - disattivazione degli allarmi
511B	Uscita - Buzzer Norm 511
511L	Uscita - Norm 511 Luce
212B	Uscita - Norm 212 Buzzer
FLD	Comando delle frecce verso il basso
FLM	Uscita - comando frecce in alto
GNGD	Uscita - comando gong verso l'alto

Uscita	Descrizione
GNGM	Uscita - comando gong verso il basso
BIP	Uscita - Segnalazione BIP in cabina
PWR	Comando di alimentazione del modulo UCM
ENAB	Comando di abilitazione del modulo UCM
ROA	Uscita - comando apertura porta (ingresso A)
RFA	Uscita - comando chiusura porta (ingresso A)
ROB	Uscita - comando apertura porta (ingresso B)
RFB	Uscita - comando chiusura porta (ingresso B)
L-RED	Segnale semaforico 81-20/21
L-GREEN	Segnale semaforico 81-20/21
BUZZER	Segnale acustico per il bypass 81-20

Parametri di descrizione della tabella VVVF IN-OUT

Segnale	Descrizione
IT	Abilita l'ingresso digitale (vite morsetto EN)
FWD	Ingresso digitale verso l'alto (vite morsetto FWD)
REV	Ingresso digitale verso il basso (vite morsetto REV)
X1	Ingresso digitale ad alta velocità (vite morsetto X1)
X2	Ingresso digitale velocità REV (vite morsetto X2)
X3	Ingresso digitale a bassa velocità (vite morsetto X3)
X4	Ingresso digitale (morsetto X4)
X5	ingresso digitale (vite morsetto X4)
X6	Ingresso digitale (morsetto X6)
X7	Ingresso digitale (morsetto X7)
X8	Ingresso digitale di emergenza (vite morsetto X8)
0,0 V	Ingresso analogico VVVF (morsetti 11-12)
Encoder	Ingresso VVVF dell'encoder (anello chiuso)
PRINCIPALE	Versione del firmware VVVF
Y1	Uscita digitale (morsetto Y1)
Y2	Uscita digitale (morsetto Y2)
Y3	Uscita digitale (morsetto Y3)
Y4	Uscita digitale (morsetto Y4)
Y5A/C	Relè di comando del freno (morsetto Y5)
30 A/B/C	Relè (morsetto 30 A/B/C)
ALM	Segnalazione allarme VVVF
RST	Reset VVVF
ACC	Accelerazione

Segnale	Descrizione
DEC	Decelerazione
Fout	Frequenza di uscita
Vout	Tensione di uscita
Iout	Corrente di uscita
Imax	Corrente di uscita massima

"Menu "Configurazione

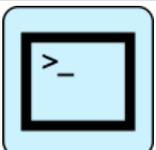
	----->>>>		----->>>>	
0				
	----->>>>		----->>>>	Piano 0 - 12:30:56 < Configurazione >

Tabella dei parametri

Tabella dei parametri:

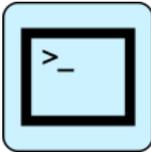
Parametro	Descrizione	Navigazione	Valori	Valore predefinito
Operazioni temporanee	Modo di funzionamento temporaneo del sistema	◀▶ (Scelta)	No; Sì	No
Test	Per facilitare i controlli e l'avvio dell'installazione. Per la descrizione, fare riferimento all'allegato II.			
Codice?	Protezione con password per accedere alla programmazione	◀▶ (Cambiare i caratteri) ▲▼ (Seleziona i caratteri)	8 caratteri (0 - 9; A - Z; a - z)	nessuna password
Configurazione	Tipo di configurazione del cablaggio: -) Filo standard morsetti (Cabina e piani); -) Comm. seriale nella cabina dell'ascensore, 1 linea /piano connettori a piani; -) Filo morsetti nella cabina, comunicazione seriale a piani (moduli BDU); -) Comunicazione seriale per la cabina e piani	◀▶ (Scelta)	Cabina & FI. STD; Cabina SER. / FI. RJ45; Cabina STD. / FI. BDU; Cabina SER. / FI. BDU	Cabina SER / FI. RJ45

Parametro	Descrizione	Navigazione	Valori	Valore predefinito
Tipo di controllo	Tipo di controllo per l'ascensore	◀▶ (Scelta)	-SAPB; registrazione -SAPB -SAPB pressione costante -Collettivo giù; -Collettivo completo;	SAPB;
Guida	Tipo di trazione: -) Trazione VVVF -) Idraulico - Motore diretto (Dir): -) Idraulico - Motor Soft Starter (S-S): -) Idraulico - Motore Stella Delta (Y-D): -) Idraulico - Motore con inverter (VVF):	◀▶ (Scelta)	Trazione Dir idraulico Idraulico S-S Idraulico Y-D Idraulico VVF	Trazione
No. di piani	Numero di piani dell'installazione	▲▼ (aumento/diminuzione)	2 <-> 16 (std.) 2 <-> 32 (solo BDU)	2

Parametro	Descrizione	Navigazione	Valori	Valore predefinito
Ri-livellamento	<p>Non presente: Nessun riequilibrio</p> <p>Tipo 1: (porta aperta o chiusa). Questa impostazione è indicata per gli impianti di trazione per una buona precisione di arresto. Il livellamento si attiva quando la cabina dell'ascensore lascia la sua posizione "perfettamente a piano", cioè quando una delle due travi si interrompe. Il livellamento termina quando entrambe le travi sono libere. ATTENZIONE: questa regolazione non è adatta alle installazioni idrauliche a causa del rischio di effetto "pompaggio" (la cabina dell'ascensore scivola verso il basso dopo l'arresto)</p> <p>Tipo 2: (aprire o chiudere la porta). Questa impostazione è indicata per le installazioni idrauliche e funziona come nel tipo 1, tranne che le due travi devono essere interrotte prima che inizi il ri-livellamento. Il livellamento termina quando le due travi sono libere. ATTENZIONE: si consiglia l'uso di sensori con distanza ridotta tra le travi (TMS03 = 20 mm).</p> <p>Tipo 3: Livellamento 1 raggio porta aperta 2 raggi porta chiusa. Questa impostazione permette il livellamento 1 raggio, piano porta aperta (luce cabina ascensore accesa) e livellamento 2 raggi, piano porta chiusa (luce cabina ascensore spenta). ATTENZIONE: per far funzionare la porta di livellamento aperta, indipendentemente dall'opzione scelta, è necessario derivare la sicurezza della porta, utilizzando un sistema approvato.</p> <p>Nota: con il sistema di posizionamento Encoder, viene visualizzata la distanza di attivazione del ri-livellamento</p>	◀▶ (Scelta)	Non presente Tipo 1 Tipo 2 Tipo 3	Non presente
Principale piano	Posizione del principale piano (tutte le chiamate sotto questo piano sono servite solo verso l'alto (solo verso il basso collettivo))	▲▼ (aumento/diminuzione)	0 <-> Piano No.	0
Tempo di guasto a bassa velocità	Tempo prima dell'attivazione dell'errore di bassa velocità (bassa velocità troppo lunga)	▲▼ (aumento/diminuzione)	7 s <-> 40 s	7 s
Tempo di esecuzione	Tempo prima dell'attivazione dell'errore di funzionamento	▲▼ (aumento/diminuzione)	20 s <-> 45 s	20 s
Tipo di installazione	Tipo di installazione (Simplex / Multiplex)	◀▶ (Scelta)	Simplex; Multiplex	Simplex

Parametro	Descrizione	Navigazione	Valori	Valore predefinito
Configurazione multiplex	Configurazione multiplex: Lift No.(LN); pulsanti Line (PBL); Piani in multiplex; Offset. Per la descrizione, fare riferimento all' allegato I .	◀▶ (Selezionare il parametro) ▲▼ (Cambia valore)	- Numero di ascensore (LN): 1<->4 - Linea PushButtons (PBL): 0(1 linea)<->3(4 Linee)	(LN).(PBL): 1.0
			- Piani: 2 <-> 16 [32] - Ofst 0 <-> N° piani	Firs. : 2 Ofst : 0
Multiplex Chiama	Nelle installazioni multiplex una chiamata piano può essere differenziata con una pressione lunga pulsante (più di 3 secondi): a) L'installazione con parametro "Lift No (LN)" più basso (per esempio se c'è un'installazione duplex con una cabina grande per disabili e una più piccola, la maggiore deve essere impostata come "1" e l'altra come "2"; b) In un sistema di "distribuzione asimmetrica piano ", l'impianto che può raggiungere il livello più basso/più alto.	◀▶ (Scelta)	No; Sì	No

"Menu "Porte

	----->>>>>		----->>>>>	
0				
	----->>>>>		----->>>>>	Piano 0 - 12:30:56 < Porte >

☰ Tabella dei parametri

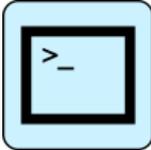
Tabella dei parametri:

Parametro	Descrizione	Navigazione	Valori	Valore predefinito
Rampa di ritorno su	Tempo prima dell'attivazione della rampa di ritiro	▲▼ (aumento/diminuzione)	0,1 s <-> 9,9 s	0,1 s

Parametro	Descrizione	Navigazione	Valori	Valore predefinito
Rampa di ritorno spenta	Tempo prima della disattivazione della rampa di ritiro	▲ ▼ (aumento/diminuzione)	0,1 s <-> 9,9 s	0,1 s
Tempo di guasto della serratura	Tempo prima dell'attivazione del guasto della serratura	▲ ▼ (aumento/diminuzione)	2 s <-> 60 s	15 s
Ritardo di apertura della porta	Tempo prima dell'apertura della porta - per la porta automatica	▲ ▼ (aumento/diminuzione)	0,1 s <-> 9,9 s	0,5 s
Tempo di parcheggio con porta aperta	Tempo di parcheggio con porta aperta (in sec.)	▲ ▼ (aumento/diminuzione)	1 s <-> 30 s	7 s
Chiusura con le chiamate	Tempo (in sec.) prima che la porta si chiuda in caso di chiamate registrate	▲ ▼ (aumento/diminuzione)	1 s <-> 60 s	2 s
Porte Nb.	Numero e tipo di porte	◀ ▶ (Selezione)	-1 porta -2 porte simult. -2 porte sel. -2 porte sel+passaggio	1 accesso
Tipo Porta A	Selezione del tipo di porta per l'ingresso A: 1) Manuale / Non presente: porte manuali su piani, porte della cabina dell'ascensore manuali o non presenti; 2) Cabina indipendente: porte manuali su piani, porte di cabina dell'ascensore indipendenti; 3) Cabina automatico: porte manuali su piani, porte della cabina dell'ascensore automatiche; 4) Combined auto: porte automatiche nella cabina dell'ascensore e a piani	◀ ▶ (Selezione)	Manuale / non presente; Cabina indipendente; Cabina automatico; Combinato Auto	Auto combinata
Porta A con finecorsa	Presenza di un finecorsa per la porta A (non presente per le porte manuali e indipendenti)	◀ ▶ (Selezione)	No; Sì	No
Selezionare la porta A a piano	Configurazione della porta A per ogni piano: impostare l'accesso a ogni piano e aprire o chiudere il parcheggio della porta su piano (per le porte automatiche)	◀ ▶ (Selezione) ▲ ▼ (Cambiamento piano)	No; Pkg. Chiusura porta; Pkg. Porta aperta	Pkg. Chiusura della porta;
Tempo di apertura/chiusura della porta A	Porta A senza finecorsa: tempo di apertura/chiusura della porta	▲ ▼ (aumento/diminuzione)	1 s <-> 60 s	10 s
Ritardo di avvio della porta A	Porta A manuale: tempo prima dell'inizio	▲ ▼ (aumento/diminuzione)	0,1 s <-> 9,9 s	2,0 s
Porta scorrevole A	Porta A con finecorsa: tempo prima dell'errore di slittamento	▲ ▼ (aumento/diminuzione)	1 s <-> 60 s	10 s

Parametro	Descrizione	Navigazione	Valori	Valore predefinito
Porta A alimentata	Porta A alimentata durante la corsa. Non considerato per porte manuali o indipendenti	◀▶ (Selezione)	No Sì Sì AT40	No
Tipo Porta B	Selezione del tipo di porta per l'ingresso B (vedi Tipo di porta A):	◀▶ (Selezione)	Manuale / non presente; Cabina indipendente; Cabina automatico; Combinato Auto	Auto combinata
Porta B con finecorsa	Presenza di un finecorsa per la porta A (non presente per le porte manuali e indipendenti)	◀▶ (Selezione)	No; Sì	No
Selezionare la porta B a piano	Configurazione della porta A per ogni piano: impostare l'accesso a ogni piano e aprire o chiudere il parcheggio della porta su piano (per le porte automatiche)	◀▶ (Selezione) ▲▼ (Cambiamento piano)	No; Pkg. Chiusura porta; Pkg. Porta aperta	Pkg. Chiusura della porta
Tempo di apertura/chiusura della porta B	Porta B senza finecorsa: tempo di apertura/chiusura della porta	▲▼ (aumento/diminuzione)	1 s <-> 60 s	10 s
Ritardo di avvio della porta B	Porta B manuale: tempo prima dell'inizio	▲▼ (aumento/diminuzione)	0,1 s <-> 9,9 s	2,0 s
Porta scorrevole B	Porta B con finecorsa: tempo prima dell'errore di slittamento	▲▼ (aumento/diminuzione)	1 s <-> 60 s	10 s
Porta B alimentata	Porta B alimentata durante la corsa. Non considerato per porte manuali o indipendenti	◀▶ (Selezione)	No Sì Sì AT40	No
Apertura avanzata	Parametro per l'apertura anticipata della porta (l'apertura inizia prima dell'arresto dell'auto).	◀▶ (Selezione)	No; Sì	No
Tipo di fotocellula	Parametro per selezionare il tipo di fotocellula: Fotocellula NO: il contatto si apre se il raggio è libero. Il contatto si chiude se il raggio è interrotto. I contatti di shock, fotocellula e porta aperta devono essere cablati in parallelo. Fotocellula NC: opposto della fotocellula NO. I contatti di shock, fotocellula e porta aperta devono essere cablati in serie. NOTA: I contatti di shock, fotocellula e porta aperta devono essere tutti dello stesso tipo (NO o NC)	◀▶ (Selezione)	NO; NC	No

"Menu "Segnalazione

	----->>>>>		----->>>>>	
0				
	----->>>>>		----->>>>>	Piano 0 - 12:30:56 < Segnali >

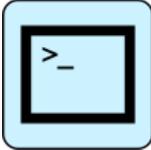
☰ Tabella dei parametri

Tabella dei parametri:

Parametro	Descrizione	Navigazione	Valori	Valore predefinito
Cabina priorità	Tempo della cabina dell'ascensore su piano senza direzione prima di prendere le chiamate di atterraggio. In caso di porte automatiche combinate, il tempo inizia quando le porte si sono chiuse e i contatti di shock, fotocellula e riapertura non sono attivati	▲▼ (aumento/diminuzione)	2 s <-> 30 s	10 s
Piano registrazione delle chiamate	Impostare il lampeggiamento per i pulsanti piano al momento della registrazione	◀▶ (Selezione)	Permanente; Lampeggiante su piani	Permanente
Uscita AUX	Selezione del tipo di uscita sulle schede a 16 relè e per le uscite dinamiche su LOP: Tipo 0 = Cabina su piano e Fuori servizio Tipo 1 = Freccie Tipo 2 = Cabina a piano e Cabina è in arrivo Tipo 3 = Display a 3 fili	◀▶ (Selezione)	1 filo per piano; Cabina a piano; Piano luce; Gray indicatore; Indicatore a 9 segmenti; L'ascensore sta arrivando; 1 filo per piano HYD	1 filo per piano
Designazione automatica piano	Impostazione automatica dei caratteri numerici per gli indicatori di posizione seriali. Il valore aumenta/diminuisce automaticamente ad ogni piano a partire da Lowest piano	▲▼ (aumento/diminuzione)	-9 <-> 30	Fl. più basso: 0

Parametro	Descrizione	Navigazione	Valori	Valore predefinito
Manuale piano designazione	Impostazione manuale dei caratteri alfanumerici per gli indicatori di posizione seriali. L'impostazione deve essere fatta per ogni piano	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)	- ; 0 <-> 9 ; A <-> Z	
Innesco su PV	È possibile avviare il trigger (sintetizzatore vocale / frecce di direzione successiva) sul punto di decelerazione (Sì) o su piano arrivo (No).	◀▶ (Selezione)	No sì	No
Frecce di prossima direzione	In caso di attivazione del parametro, le uscite delle frecce si attivano solo quando l'ascensore si ferma su piano (o al rallentamento se il parametro di attivazione su PV è attivo).	◀▶ (Scelta)	No sì	No
Ritardo LTMP	Questa funzione gestisce il ritardo tra una chiamata piano/car e l'accensione della luce. L'uscita viene disattivata XX secondi dopo che la chiamata è stata servita. 0 sec significa nessun timer attivo (luce ON)	▲▼ (aumento/diminuzione)	0 s <-> 240 s	1 sec.
Ritardo EME	Questa funzione gestisce il ritardo tra il segnale di black out (IEME) e il comando di uscita (OEME) prima della commutazione del sistema nella procedura automatica di emergenza.	▲▼ (aumento/diminuzione)	0 s <-> 30 s	0 sec.
Cicalino 81-21	Per l'installazione 81-21: utilizzare il cicalino acustico dell'81-20 (porta di bypass) sulla parte superiore dell'auto come allarme acustico quando le protezioni non sono in posizione attiva.	◀▶ (Scelta)	No sì	No

"Menu "Caratteristiche speciali

	----->>>>>		----->>>>>	
0				
	----->>>>>		----->>>>>	Piano 0 - 12:30:56 < Caratteristiche speciali >

☰ Tabella dei parametri

Tabella dei parametri:

Parametro	Descrizione	Navigazione	Valori	Valore predefinito
Ripristino in	Direzione di marcia durante la procedura di reset	◀▶ (Selezione)	2 s <-> 30 s	10 s
Limiti di viaggio nell'ispezione	Valido solo per il sistema di posizionamento FAI/FAS. Impostazioni per i limiti di spostamento durante la modalità di ispezione. Se la traslazione è programmata oltre i limiti, il sito quadro non consente alcun movimento oltre l'alto/basso piani.	◀▶ (Selezione)	Permanente; Lampeggiante su piani	Permanente
Vigili del fuoco	(Fare riferimento all'allegato XI - Procedura di programmazione delle operazioni antincendio) Tipo di operazioni antincendio (se presenti) e parametri pertinenti (livello e lato di accesso dei servizi antincendio, tipo di contatto chiave POM e CPOM); scelta della norma applicabile pertinente: -) Norma NF P82-207 (Francia); -) EN 81-72 (a): nessun interruttore a chiave FF auto; -) EN 81-72 (b): con interruttore a chiave FF auto;	◀▶ (Selezionare il campo) ▲▼ (Cambia valore)	Non presente; NF P82-207; EN 81-72 (a); EN 81-72 (b)	Non presente
Rilevamento del fuoco	Parametro per il rilevamento del fuoco su piani. Quando viene rilevato un incendio: - se l'ascensore si trova su un piano diverso da quello in cui è stato rilevato l'incendio, tutte le chiamate registrate da/verso questo piano vengono annullate; - se l'ascensore è al piano dove è stato rilevato l'incendio, il quadro blocca l'apertura delle porte, chiude le porte (se aperte al momento del rilevamento dell'incendio) e manda la cabina in una cassaforte piano	◀▶ (Selezione)	No; Sì	No
Registrazione del pulsante di arresto	Il sistema registra il fuori servizio (pressione del pulsante STOP). È anche possibile impostare il ritardo per evitare il movimento simultaneo nelle installazioni alimentate con un generatore.	◀▶ (Selezione)	No; Sì	No
Sensore di temperatura durante il funzionamento	Indica se la macchina può essere bloccata dal sensore di temperatura del motore anche durante la marcia	◀▶ (Selezione)	No; Sì	No

Parametro	Descrizione	Navigazione	Valori	Valore predefinito
Guasto antinfortunistico	Parametro per il rilevamento del guasto antinfortunistico (numero di fermate senza attivazione della fotocellula dopo il quale tutte le chiamate auto vengono annullate)	◀▶ (Selezione) ▲▼ (Nessuna chiamata)	No; Sì 2 <-> 10	No 3
Fuori servizio piano	Piano per fuori servizio. Parcheggio piano quando l'ingresso HS è abilitato.	▲▼ (aumento/diminuzione)	0 <-> Piano No:	0
Ritorno automatico	Parametri per il ritorno automatico della cabina dell'ascensore su piano: Ritorno piano e tempo di attesa minimo prima del ritorno automatico	◀▶ (Selezionare il parametro) ▲▼ (Cambia valore)	No 0 <-> Piano No: 1 min <-> 60 min	No 0 15 min.
Zone di ritorno	Impostazioni avanzate per il ritorno su piano alle ore/giorni programmati: -) Giorno (0 = tutti i giorni, 1 = lunedì ... 7 = domenica); -) Intervallo di tempo selezionato (4 intervalli ogni giorno); -) Ritorno piano; -) Ora di inizio; -) Ora di fine (tempo massimo: 7h 45 min);	◀▶ (Selezionare il parametro) ▲▼ (Cambia valore)		
Tempistica della zona R.	Tempi per le zone di ritorno selezionate	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)	No; Sì 1 s <-> 120 s	No 60 s
Chiamare la cancellazione a piano	Cancellazione di tutte le chiamate su piano dove la cabina dell'ascensore si ferma, senza controllo della direzione (solo per installazioni collettive complete)	◀▶ (Selezione)	No; Sì	No
Controllo della deriva (FR)	Controllo della deriva (Francia)	◀▶ (Selezione)	Nessuno; Trazione; Macchina a tamburo	Nessuno

Parametro	Descrizione	Navigazione	Valori	Valore predefinito
pulsante codice	<p>Permette di programmare un codice a 4 cifre per le chiamate alle cabine dell'ascensore. Un codice di 4 cifre può essere assegnato a ciascun ingresso del pulsante di cabina BCx, corrispondente agli ingressi dei pulsanti di cabina dell'ascensore.</p> <p>Esempio: se il pulsante BC0 è associato al codice 0123, per riservare piano 0 da Cabina si può:</p> <p>a) tenere premuto il pulsante piano 0 per 3 secondi.</p> <p>b) Tutti i pulsanti di COP lampeggiano</p> <p>c) premere in sequenza i pulsanti corrispondenti ai codici BC0, BC1, BC2, BC3;</p> <p>Nota: Inserire un codice tra 0 e 9 corrispondente agli ingressi BC0 ÷ BC9</p> <p>Il codice di programmazione "0 " abiliterà la funzione speciale Pent House</p>	<p>◀▶ (Selezionare il campo)</p> <p>▲▼ (Cambia valore)</p>		
Controle Temperatura ambiente	<p>Controllare la temperatura nella sala macchine attraverso il sensore (se presente). Se la temperatura supera le soglie impostate per più di 30 secondi, il sistema ferma al piano e l'errore viene registrato. Il controllo è attivo solo durante il funzionamento normale o la priorità della cabina. Dopo aver impostato le due soglie, premendo Enter è possibile eseguire la calibrazione del sensore (premere subito Enter per mantenere la calibrazione corrente, altrimenti impostare il valore della temperatura ambiente e poi premere Enter). La prima soglia può essere impostata tra -10°C e +5°C mentre la seconda soglia può essere impostata tra +40°C e +75°C.</p>	<p>◀▶ (Selezionare il campo)</p> <p>▲▼ (Cambia valore)</p>	<p>Senza;</p> <p>+5°C <=></p> <p>+40°C</p>	Senza

Parametro	Descrizione	Navigazione	Valori	Valore predefinito
Automatico Chiamate	Quando l'ascensore è in modalità normale, "Chiamate automatiche" può essere attivato per eseguire un numero specifico di chiamate (fino a 120 chiamate o illimitate) a passi di un minuto. Tuttavia è possibile abilitare o meno la funzionalità delle porte (il sistema continuerà anche ad accettare piano chiamate che simulano le chiamate programmate, se abilitate). La funzione termina automaticamente quando le macchine vengono spente o se il sistema viene messo in modalità ispezione.	▲▼ (aumentare/diminuire) ◀▶ (Seleziona le porte)	0 <-> 120 ∞ Sì - No	0 Sì
Monitorare l'UCM	Emendamento A3. Configurare il tipo di monitor. Per la descrizione, fare riferimento all' allegato VIII .	▲▼ (aumento/diminuzione) ◀▶ (Scelta)		
UCM	Installazione tipo 81-1 / 81-20 / 81-21 vano procedura di accesso e protezioni. Per la descrizione, fare riferimento all' allegato IX .	▲▼ (aumento/diminuzione) ◀▶ (Scelta)		
Arresto forzato	Se programmato, l'impianto si fermerà ad uno specifico piano ad ogni incrocio (alcuni hotel usano questa funzione).	▲▼ (aumento/diminuzione) ◀▶ (Scelta)		
Proteggere piano	Se è programmato un piano protetto, quando la cabina dell'ascensore raggiunge il piano, la porta non si apre, invece il monitor mostrerà le immagini provenienti dalla telecamera corrispondente a quel piano. Le porte possono essere aperte solo premendo il pulsante OPEN DOOR; se ciò non avviene, l'ascensore si sposta al precedente piano e quindi interrompe la modalità protetta piano (questa modalità operativa è possibile solo con il sistema di monitoraggio della DMG).	▲▼ (aumento/diminuzione) ◀▶ (Scelta)		
Lop priorità	Abilitazione della funzione di chiamata prioritaria piano . accoppiamento con scheda 16 IN (o ingressi chiave da BDU)	▲▼ (aumento/diminuzione) ◀▶ (Scelta)		

Parametro	Descrizione	Navigazione	Valori	Valore predefinito
Piano abilitazione	<p>Abilitazione della funzione di abilitazione delle chiamate (per esempio, CARD Reader). In combinazione con la scheda 16 IN.</p> <p>Tipo 1: LOP abilitazione Per abilitare le chiamate, l'ingresso corrispondente della scheda 16 IN deve essere chiuso.</p> <p>Tipo 2: COP abilitazione Per abilitare le chiamate, l'ingresso corrispondente della scheda 16 IN deve essere chiuso</p> <p>Tipo 3: abilitare COP + LOP: per abilitare le chiamate, l'ingresso corrispondente della scheda 16 IN deve essere chiuso (disabilitando il piano)</p>	<p>▲▼ (aumento/diminuzione)</p> <p>◀▶ (Scelta)</p>		
vano Protezione	<p>Protezione del compartimento e delle porte.</p> <p>Per la descrizione, riferirsi all'allegato X.</p>	<p>▲▼ (Aumento/diminuzione)</p>		

"Menu "Posizionamento del sistema

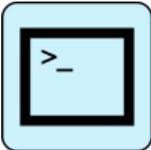
	----->>>>>		----->>>>>	
O				
	----->>>>>		----->>>>>	Piano 0 - 12:30:56 < Posizionamento >

Tabella dei parametri

Tabella dei parametri: (Sistema di posizionamento FAI/FAS):

Parametro	Descrizione	Navigazione	Valori	Valore predefinito
Sistema di posizionamento	<p>Tipo di sistema di posizionamento: con Encoder o tradizionale. Può essere modificato solo in Temporary Oper. Mode</p> <p>Nota: in caso di Encoder assoluto e vano di lunghezza superiore a 65 metri cambiare la risoluzione di Encoder = 2 nel menu di autosetting prima di iniziare la procedura di apprendimento manuale.</p>	◀▶ (Selezione)	FAI/FAS; Encoder in senso orario; Encoder in senso antiorario Encoder assoluto	FAI/FAS
Top PV	Posizione della decelerazione (passaggio in Low Speed) e numero di entrate	▲▼ (aumento/diminuzione)	2 <-> 6	5

Parametro	Descrizione	Navigazione	Valori	Valore predefinito
FV a piani	Posizione della decelerazione specifica per ogni piano	◀▶ (Top PV) ▲▼ (Piano scelta)	Breve piano o 2<->6 0 <-> No. Piano	5 tutti piani
Ritardo di livello breve	Tempo prima della decelerazione del livello breve (solo se è programmato un livello breve)	▲▼ (aumento/diminuzione)	0,00 s <-> > 2,50 s	0,00s
Top PV 2 Ritardo	Ritardo prima del passaggio alla velocità intermedia	▲▼ (aumento/diminuzione)	0,00 s <-> > 2,50 s	0,00s
Ritardo Dir.-BRK	VVVF: ritardo tra l'attivazione del senso di marcia e il comando di marcia (BRK)	▲▼ (aumento/diminuzione)	0,0 s <-> 3,0 s	0,5 s - VVVF 0,0 s - Altri
	OLEO: Star / Delta ritardo	▲▼ (aumento/diminuzione)	0,0 s <-> 3,0 s	0,5 s - VVVF 0,5 s - Stella/Delta 0,0 s - Altri
Ritardo BRK-S	Ritardo tra l'attivazione del comando BRK e il comando di velocità	▲▼ (aumento/diminuzione)	0,0 s <-> 3,0 s	0,00 s
Ritardo BRK-Dir.	Ritardo tra la disattivazione del comando di marcia e la disattivazione del senso di marcia (arrivare al piano)	▲▼ (aumento/diminuzione)	0,0 s <-> 3,0 s	1,5 s - VVVF 0,0 s - Altri
Velocità di ispezione	Imposta la velocità di viaggio in ispezione	◀▶ (Selezione)	Bassa velocità; Alta velocità	Bassa velocità
Emergenza BRK On	Parametro di modulazione dell'interruzione di emergenza (modificare solo se la scheda EME non è presente)	▲▼ (aumento/diminuzione)	0,0 s <-> 5,0 s	0,0s
Emergenza BRK Off	Parametro di modulazione dell'interruzione di emergenza (modificare solo se la scheda EME non è presente)	▲▼ (aumento/diminuzione)	0,0 s <-> 5,0 s	0,0s

Tabella dei parametri: (Sistema di posizionamento dell'encoder):

Parametro	Descrizione	Navigazione	Valori	Valore predefinito
Sistema di posizionamento	Tipo di sistema di posizionamento: con Encoder o tradizionale. Nota: può essere modificato solo in modalità operativa temporanea	◀▶ (Selezione)	Encoder in senso orario; Encoder in senso antiorario	Encoder In senso orario

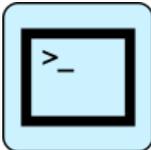
Parametro	Descrizione	Navigazione	Valori	Valore predefinito
Autosetting	Inizio della procedura di autoapprendimento della posizione piano . Può essere modificato solo in modalità di funzionamento temporaneo.	◀▶ (Selezione)	No; Sì	No
Piano Posizione	Valore di posizione per ogni piano	▲▼ (aumento/diminuzione) ◀▶ (Selezione)		
Accel. Tempo	Tempo di accelerazione. Tempo necessario per passare dalla velocità iniziale alla velocità di marcia.	▲▼ (aumento/diminuzione)	1,0 s <-> 5,0 s	3,0 s
Boost di partenza	Velocità di partenza	▲▼ (aumento/diminuzione)	0 s <-> 10 s	3 %
Fermare la spinta	Velocità finale (di arresto)	▲▼ (aumento/diminuzione)	0 s <-> 10 s	4 %
Velocità massima	Velocità massima durante il viaggio	▲▼ (aumento/diminuzione)	5 s <-> 100 s	100 %
Velocità di ispezione	Velocità di viaggio in modalità ispezione	▲▼ (aumento/diminuzione)	5 s <-> 100 s	50 %
Velocità AGB/AGH	Velocità di marcia sui punti limite AGB/AGH. Stessa velocità adottata durante le operazioni di emergenza	▲▼ (aumento/diminuzione)	1 s <-> 15 s	10 %
Ritardo Dir.-BRK	VVVF: ritardo tra l'attivazione della direzione di marcia e il comando BRK (avvio)	▲▼ (aumento/diminuzione)	0,0 s <-> 3,0 s	0,5 s - VVVF 0,0 s - Altri
	OLEO: Star / Delta ritardo	▲▼ (aumento/diminuzione)	0,0 s <-> 3,0 s	0,5 s - VVVF 0,5 s - Stella/Delta 0,0 s - Altri
Ritardo BRK-S	Ritardo tra l'attivazione del comando BRK e l'inizio della rampa di velocità analogica	▲▼ (aumento/diminuzione)	0,0 s <-> 3,0 s	0,3 s - VVVF 0,0 s - Altri
Ritardo BRK-Dir.	Ritardo tra la disattivazione del comando di marcia e la disattivazione della direzione di marcia (arresto su piano)	▲▼ (aumento/diminuzione)	0,0 s <-> 3,0 s	1,5 s - VVVF 0,0 s - Altri
Emergenza BRK On	Parametro di modulazione della pausa di emergenza	▲▼ (aumento/diminuzione)	0,0 s <-> 5,0 s	0,0s
Emergenza BRK Off	Parametro di modulazione della pausa di emergenza	▲▼ (aumento/diminuzione)	0,0 s <-> 5,0 s	0,0s

Parametro	Descrizione	Navigazione	Valori	Valore predefinito
Monitor Encoder	<p>Contiene informazioni su: Caratteristiche dell'encoder, lettura delle quote di rallentamento (R1D / R1S), di ri-livellamento (RRIPD / RRIPS) e di arresto della cabina (RLD / RLS) dove D indica la discesa mentre S la salita; infine contiene informazioni sulla lettura delle quote AGB / AGH e ZP.</p> <p>Nota: le quote R1D e R1S possono essere modificate spingendo Enter senza ripetere la procedura di autoapprendimento (per far sì che la distanza di rallentamento sia uguale in salita e in discesa).</p>			
Zona della porta	Lunghezza della zona della porta ZP in mm			

NOTA: Si prega di consultare il diagramma temporale al fine di questo manuale, per comprendere meglio alcuni significati dei parametri.

"Menu "VVVF"

Questo menu è disponibile solo quando un FUJI FRENIC LIFT VVVF è collegato a una scheda dell'ascensore di controllo.

	----->>>>>		----->>>>>	
0				
	----->>>>>		----->>>>>	Piano 0 - 12:30:56 < VVVF >

☰ VVVF Elenco del menu di base Parametri

VVVF Elenco del menu di base Parametri

Cod.	Parametro	Descrizione	Navigazione	Valori	Valore predefinito
F03	Velocità massima	Velocità massima del motore	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)	150- 3600 RPM	1500 RPM

Cod.	Parametro	Descrizione	Navigazione	Valori	Valore predefinito
F05	Tensione nominale	Tensione nominale del motore azionato dall'inverter	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)	160-500 V	380 V
F07	Acc T1	Rampa di accelerazione (solo con sistema di posizionamento FAI/FAS)	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)	0,00-99,9 sec	1,8 sec (FAI/FAS) 0,01 sec (Encoder)
F08	Dicembre T2	Rampa di accelerazione (solo con sistema di posizionamento FAI/FAS)	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)	0,00-99,9 sec	1,8 sec (FAI/FAS) 0,01 sec (Encoder)
F42	Modalità di controllo	Modalità di controllo	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)	0-1-2	0 (azionamenti ad ingranaggi, anello chiuso) 1 (Azionamenti senza ingranaggi, anello chiuso) 2 (azionamenti ad ingranaggi, anello aperto)
E12	Acc/dec T5		◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)		1,8 sec (FAI/FAS) 0,0 sec (Encoder)
E13	Acc/dec T6		◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)		1,8 sec (FAI/FAS) 0,0 sec (Encoder)
E15	Acc/dec T8		◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)		1,8 sec (FAI/FAS) 0,0 sec (Encoder)
E16	Acc/dec T9		◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)	0.00 - 99.9 sec	1,8 sec (FAI/FAS) 0,0 sec (Encoder)
C07	Velocità di scorrimento	Velocità di scorrimento (solo con sistema di posizionamento FAI/FAS)	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)		4,0 Hz

Cod.	Parametro	Descrizione	Navigazione	Valori	Valore predefinito
C10	Velocità media	Velocità del sistema in modalità ispezione (solo con sistema di posizionamento FAI/FAS)	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)		20 Hz
C11	Alta velocità	Alta velocità per cambio di velocità a più passi (solo con sistema di posizionamento FAI/FAS)	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)		50 Hz
P01	Pali del motore	Numero di poli del motore	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)		4 (vedi dati motore)
P02	Cappuccio nominale del motore	Potenza nominale del motore	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)		Funzione della dimensione dell'inverter (vedere i dati del motore)
P03	Curva nominale del motore	Intensità di corrente nominale del motore	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)		Funzione della dimensione dell'inverter (vedere i dati del motore)
P04	Autotuning del motore	Sintonizzazione automatica dei parametri del motore (solo per i motoriduttori)	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)		0 (2 per attivare la procedura di auto tuning per i motoriduttori)
P06	M-No-Load Curr.	Corrente a vuoto del motore	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)		Impostato automaticamente durante la sintonizzazione automatica
P12	M-Rated Slip	Frequenza nominale di scorrimento del motore	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)	0-15Hz	Imposta automaticamente
L01	PG seleziona	Vedi allegato IV	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)	0-5	0 Azionamenti ad ingranaggi 4 Azionamenti senza ingranaggi

Cod.	Parametro	Descrizione	Navigazione	Valori	Valore predefinito
L02	Risoluzione PG	Risoluzione dell'encoder a impulsi (Impulso/giro)	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)	360-60000 P/R	1024 Azionamenti a ingranaggi 2048 Azionamenti senza ingranaggi
L19	Curva a S 1	Curva a S - 1	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)		30 % (FAI/FAS) 20 % (Encoder)
L24	Curva a S 6	Curva a S - 6	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)		25 % (FAI/FAS) 20 % (Encoder)
L25	Curva a S 7	Curva a S - 7	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)		30 % (FAI/FAS) 20 % (Encoder)
L26	Curva a S 8	Curva a S - 8	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)		25 % (FAI/FAS) 20 % (Encoder)
L27	Curva a S 9	Curva a S - 9	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)		30 % (FAI/FAS) 20 % (Encoder)
L82	Freno su ritardo	Ritardo dall'attivazione dell'uscita BRKS	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)	0,00-10,00 Sec	0,1 (FAI/FAS) 0,3 (Encoder)
L83	Ritardo di spegnimento del freno	Ritardo dalla disattivazione dell'uscita BRKS	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)	0,00-10,00 Sec	0,4 (FAI/FAS) 0,1 (Encoder)

☰ Elenco del menu avanzato VVVF Parametri (prima parte)

Elenco del menu avanzato VVVF Parametri (prima parte)

Cod.	Parametro	Descrizione	Navigazione	Valori	Valore predefinito
------	-----------	-------------	-------------	--------	--------------------

Cod.	Parametro	Descrizione	Navigazione	Valori	Valore predefinito
F01	Comando di velocità	Selezione del comando per la variazione di velocità	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)	0=MULTISPEED 1=NR Analogico (non polarizzato) non disponibile	0 (con sistema di posizionamento FAI/FAS) 1 (con Encoder)
F03	Velocità massima	Velocità massima del motore	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)	150-3600 RPM	1500 RPM
F04	Velocità nominale	Velocità nominale del motore (frequenza)	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)		50 Hz
F05	Tensione nominale	Tensione nominale del motore azionato dall'inverter	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)	160-500 V	380 V
F07	Acc T1	Rampa di accelerazione (solo con sistema di posizionamento FAI/FAS)	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)	0,00-99,9 sec	1,8 sec (FAI/FAS) 0,01 sec (Encoder)
F08	Dicembre T2	Rampa di decelerazione (solo con sistema di posizionamento FAI/FAS)	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)	0,00-99,9 sec	1,8 sec (FAI/FAS) 0,01 sec (Encoder)
F09	TRQ Boost	Aumento della coppia	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)	0,0-5,0	0,0
F10	OL elettronico	Protezione elettrica da sovraccarico	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)	1 - 2	2
F11	Livello di sovraccarico	Protezione termica elettronica di sovraccarico del motore (valore in Ampere uguale alla dimensione dell'inverter)	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)	Da 1 a 200% della corrente nominale	100 % della corrente nominale

Cod.	Parametro	Descrizione	Navigazione	Valori	Valore predefinito
F12	Tempo di sovraccarico	Costante di tempo termica	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)	0,5 - 75,0 min.	5.0 (fino a 22 kW) 10.0 (fino a 30 kW)
F20	Velocità del freno DC	Soglia di frequenza per DC INJECTION	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)		1,0 Hz
F21	Livello del freno DC	Soglia di intensità per DC INJECTION	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)		45 %
F22	Freno DC T	Tempo di INIEZIONE DC	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)		0,8 sec
F23	Velocità di partenza	Velocità di partenza (in Hz) per l'inverter	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)	0,00-150	0,5 Hz (FAI/FAS) 0,1 Hz (Encoder)
F24	Tempo di mantenimento	Tempo di mantenimento del funzionamento a velocità iniziale per l'inverter	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)	0,00-10 Sec	0,0 sec (FAI/FAS) 0,3 sec (Encoder)
F25	Velocità di arresto	Velocità di arresto (in Hz) per l'inverter	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)		0,0 Hz (FAI/FAS) 0,1 Hz (Encoder)
F26	Suono del motore	Frequenza portante	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)		15 KHz

Cod.	Parametro	Descrizione	Navigazione	Valori	Valore predefinito
F42	Modalità di controllo	Modalità di controllo	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)	0-1-2	0 (azionamenti ad ingranaggi, anello chiuso) 1 (Azionamenti senza ingranaggi, anello chiuso) 2 (azionamenti ad ingranaggi, anello aperto)
F44	Limitatore di corrente	Livello di attivazione del limitatore di corrente. Se 999, il valore significa nessuna limitazione di corrente	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)	% alla corrente nominale dell'inverter	200 %
E04	Comando X4	Ingresso X4 non utilizzato	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)		8
E05	Comando X5	Ingresso X5 non utilizzato	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)		60
E06	Comando X6	Ingresso X6 non utilizzato	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)		61
E07	Comando X7	Ingresso X7 non utilizzato	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)		62
E08	Comando X8	Ingresso X8 non utilizzato	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)		63
E10	Acc/dec T3		◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)		1,8 sec (FAI/FAS) 0,0 sec (Encoder)

Cod.	Parametro	Descrizione	Navigazione	Valori	Valore predefinito
E11	Acc/dec T4		◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)		1,8 sec (FAI/FAS) 0,0 sec (Encoder)
E12	Acc/dec T5		◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)		1,8 sec (FAI/FAS) 0,0 sec (Encoder)
E13	Acc/dec T6		◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)		1,8 sec (FAI/FAS) 0,0 sec (Encoder)
E14	Acc/dec T7		◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)		1,8 sec (FAI/FAS) 0,0 sec (Encoder)
E15	Acc/dec T8		◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)		1,8 sec (FAI/FAS) 0,0 sec (Encoder)
E16	Acc/dec T9				1,8 sec (FAI/FAS) 0,0 sec (Encoder)
E20	Segnale Y1	Uscita Y1 (transistor) non utilizzata	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)		10
E21	Segnale Y2	Uscita Y2 (transistor) non utilizzata	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)		25
E22	Segnale Y3	Uscita Y3 (transistor) non usata	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)		2

Cod.	Parametro	Descrizione	Navigazione	Valori	Valore predefinito
E23	Segnale Y4	Uscita Y4 (transistor) non utilizzata	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)		57
E30	Velocità Arr. Hyst	Non utilizzato	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)		0,5
E31	Velocità Det.Lev	Non utilizzato	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)		50,00
E32	Velocità Det Hyst	Non utilizzato	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)		0,51
E39	Livello RRD	Direzione raccomandata in caso di emergenza (Non usato)	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)		0%
E61	Ingresso analogico 12	Funzione dell'ingresso analogico 12	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)	0-2	0 sec (FAI/FAS) 2 sec (Encoder)
E98	Comando FWD	Funzione per la vite morsetto FWD	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)		98
E99	Comando REV	Funzione per la vite morsetto REV	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)		99

☰ VVVF Elenco menu avanzato Parametri (seconda parte)

Elenco del menu avanzato VVVF Parametri (seconda parte)

Cod.	Parametro	Descrizione	Navigazione	Valori	Valore predefinito
------	-----------	-------------	-------------	--------	--------------------

Cod.	Parametro	Descrizione	Navigazione	Valori	Valore predefinito
C01	BATRY TL I	Limitazione di coppia in emergenza (il valore 999 significa che il limite è come F44)	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)		999
C02	BATRY TL T		◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)		0 Sec
C03	Velocità della batteria	Velocità durante la corsa di emergenza	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)		
C07	Velocità di scorrimento	Velocità di scorrimento (solo con sistema di posizionamento FAI/FAS)	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)		
C10	Velocità media	Velocità del sistema in modalità ispezione (solo con sistema di posizionamento FAI/FAS)	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)		
C11	Alta velocità	Alta velocità per cambio di velocità a più passi (sistema di posizionamento FAI/FAS)	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)		
P01	Pali del motore	Numero di poli del motore	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)		
P02	Cappuccio nominale del motore	Potenza nominale del motore	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)		
P03	Curva nominale del motore	Intensità di corrente nominale del motore	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)		

Cod.	Parametro	Descrizione	Navigazione	Valori	Valore predefinito
P04	Autotuning del motore	Sintonizzazione automatica dei parametri del motore (solo per i motoriduttori)	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)		
P06	M-No-Load Curr.	Corrente a vuoto del motore	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)		
P07	M-%R1	Motore (%R1)	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)		
P08	M-%X	Motore (%X)	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)		
P09	Guida M-Slip	Guadagno di compensazione dello scorrimento in percentuale allo scorrimento nominale (P12) al lati di guida			
P10	Frenata M-Slip	Guadagno di compensazione dello slittamento in percentuale allo slittamento nominale (P12) al lati di frenata	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)		
P11	M-Slip T	Valore del tempo di compensazione dello slittamento (fisso)	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)		
P12	M-Rated Slip	Frequenza nominale di scorrimento del motore	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)		
H04	Azzeramento automatico Tempi	Azzeramento automatico (numero di volte)	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)		

Cod.	Parametro	Descrizione	Navigazione	Valori	Valore predefinito
H05	Auto reset int	Auto-ripristino (intervallo di reset)	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)		
H06	Ventola di raffreddamento CTRL	Ritardo dello spegnimento della ventola di raffreddamento (il valore 999 significa che non c'è limite al controllo della ventola; la ventola è sempre accesa)	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)		
H57	Curva a S 11	Curva a S-11	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)		
H58	Curva a S 12	Curva a S-12	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)		
H64	Tempo di mantenimento dello zero		◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)		
H65	Tempo di avvio morbido		◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)		
H67	Tempo di attesa dello stop		◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)		
H96	Monitoraggio dei freni	Abilita il monitor del freno	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)		
H190	Ordine del motore UVW	Sequenza fasi uscita motore	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)		

☰ VVVF Elenco menu avanzato Parametri (terza parte)

Elenco del menu avanzato VVVF Parametri (terza parte)

Cod.	Parametro	Descrizione	Navigazione	Valori	Valore predefinito
L01	PG seleziona	Vedi allegato IV	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)	0-5	0 Azionamenti ad ingranaggi 4 Azionamenti senza ingranaggi
L02	Risoluzione PG	Risoluzione dell'encoder a impulsi (Impulso/giro)	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)	360-60000 P/R	1024 Azionamenti a ingranaggi 2048 Azionamenti senza ingranaggi
L03	P.P.Tuning	Vedi allegato IV	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)		
L04	P.P.Offset	Offset della posizione del polo magnetico (angolo di offset) per azionamenti senza riduttore	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)		Impostato automaticamente durante la sintonizzazione automatica (L03)
L05	Guadagno ACR P		◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)		1,5
L19	Curva a S 1	Da L19 a L28 specificano le zone con curva a S da applicare alle operazioni guidate da comandi di velocità multistep con accelerazione/decelerazione a curva a S.	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)		30 % (FAI/FAS) 20 % (Encoder)
L20	Curva a S2				30 % (FAI/FAS) 20 % (Encoder)
L21	Curva a S 3				30 % (FAI/FAS) 20 % (Encoder)
L22	Curva a S 4				30 % (FAI/FAS) 20 % (Encoder)
L23	Curva a S 5				30 % (FAI/FAS) 20 % (Encoder)
L24	Curva a S 6				25 % (FAI/FAS) 20 % (Encoder)
L25	Curva a S 7				30 % (FAI/FAS) 20 % (Encoder)
L26	Curva a S 8				25 % (FAI/FAS) 20 % (Encoder)

Cod.	Parametro	Descrizione	Navigazione	Valori	Valore predefinito
L27	Curva a S 9				30 % (FAI/FAS) 20 % (Encoder)
L28	Curva a S 10				30 % (FAI/FAS) 20 % (Encoder)
L29	SFO Hold T	Breve operazione Piano (tempo di mantenimento) - NON UTILIZZATO	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)		0,00 sec
L30	Velocità SFO	Breve Piano Funzionamento (velocità consentita) - NON UTILIZZATO	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)		0,00 sec
L36	ASR P Gain High	Vedi allegato V	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)		30 (FAI/FAS) 10 (Encoder)
L37	Guadagno ASR I Alto	Vedi allegato V	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)		0,1 (FAI/FAS) 0,1 (Encoder)
L38	ASR P Gain Low	Vedi allegato V	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)		40 (FAI/FAS) 30 (Encoder)
L39	Guadagno ASR I Basso	Vedi allegato V	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)		0,09 (FAI/FAS) 0,1 (Encoder)
L40	Interruttore Velocità 1	Non utilizzato	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)		5 (FAI/FAS) 5 (Encoder)
L41	Interruttore Velocità 2	Non utilizzato	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)		10 (FAI/FAS) 10 (Encoder)

Cod.	Parametro	Descrizione	Navigazione	Valori	Valore predefinito
L42	Guadagno ASR-FF		◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)	0.000 - 10.000 sec	0.000 sec
L55	TB Ora di inizio		◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)	0.00 - 1.00 sec	0.20 sec
L56	TB Tempo di fine		◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)	0.00 - 20.00 sec	0.20 sec
L64	TB Digital 3		◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)	-200 - +200 %	0 %
L65	Funzionamento ULC	Carico sbilanciato Compensazione	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)	0-1	0 (FAI/FAS) 0 (Encoder)
L66	Attivazione ULC	Compensazione del carico sbilanciato (Tempo di attivazione)	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)	0,01-2 Sec	0,5 (FAI/FAS) 0,5 (Encoder)
L68	Guadagno ULC ASR P	Vedi allegato V	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)		10 (FAI/FAS) 10 (Encoder)
L69	Guadagno ULC ASR I	Vedi allegato V	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)		0,01 (FAI/FAS) 0,01 (Encoder)
L73	APR P guadagno zero	Vedi allegato V	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)		0 (FAI/FAS) 0 (Encoder)

Cod.	Parametro	Descrizione	Navigazione	Valori	Valore predefinito
L74	Guadagno APR D		◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)		0.0
L75	Tempo del filtro		◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)		0.000 sec
L76	Costante ACR P		◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)		0.00
L80	Modalità di frenata	Modalità di uscita del controllo del freno (BRKS)	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)	1-2	2
L81	Freno a livello	Corrente di uscita che attiva il segnale BRKS quando L80 = 2.	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)	0,-200% della corrente a vuoto del motore	30 %
L82	Freno su ritardo	Ritardo dall'attivazione dell'uscita BRKS	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)	0,00-10,00 Sec	0,1 (FAI/FAS) 0,3 (Encoder)
L83	Ritardo di spegnimento del freno	Ritardo dalla disattivazione dell'uscita BRKS	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)	0,00-100 Sec	0,4 (FAI/FAS) 0,1 (Encoder)
L84	BRKS controllare t	Tempo consentito tra l'uscita BRKS e l'ingresso BRKE (Er6)	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)	0,00-10 sec	0,0 sec
L99	AZIONE SEL	Non utilizzato	◀▶ (Selezione) ▲▼ (modifica del valore)		0

Menu "Parametri di registrazione"

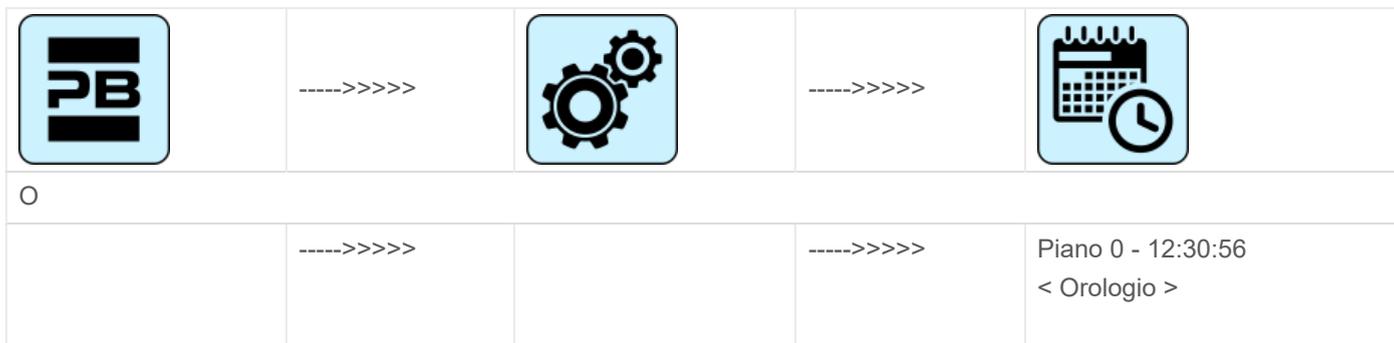
Nota: il salvataggio dei dati non è richiesto solo per l'emulazione di PBV3 quadri.

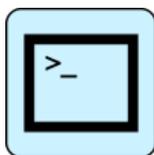


Tabella di riferimento

Piano 0 12:30:56 < Parametri di registrazione >	----- ENTER --- ->	Piano 0 12:30:56 < Registrare i parametri > > Salvare i parametri	----- ENTER --- -> <----- ESC ----- -	Piano 0 12:30:56 < Registrare i parametri > > Salvare i parametri Sei sicuro?
		▲ ▼		ENTRA ↓ Piano 0 12:30:56 < Registrare i parametri > > Salvare i parametri Fine reg.
		Piano 0Floor 0 12:30:56 < Registrare i parametri > > Azzeramento dei parametri	----- ENTER --- -> <----- ESC ----- -	Piano 0Floor 0 12:30:56 < Registrare i parametri > > Azzerare i parametri Sei sicuro?
				ENTRA ↓ Piano 0Floor 0 12:30:56 < Registrare i parametri > > Azzeramento dei parametri Fine reg.

Menu "Orologio"





- Da = Giorno
- Mo = Mese
- Yr = Anno
- D = Giorno della settimana (1=Lun)
- Hr = Ore
- Mn = Minuti



ATTENZIONE: In caso di spegnimento del sistema, il tempo viene salvato per mezzo di un supercondensatore (fino a 5 giorni senza alimentazione).

Risoluzione dei problemi

⊖ Risoluzione dei problemi (prima parte)

N.	Guasto	Tipo	Descrizione	Rimedio
1	Azzerare		Mancanza di alimentazione: il sito quadro non è alimentato	
2	Contattori bloccati		Uno o più contatti NC associati ai contattori di potenza e collegati in serie sull'ingresso CCO e CCOB rimangono aperti dopo l'arresto della macchina. Cod. 0 CCO aperto Cod. 1 CCOB aperto Cod. 2 CCO+CCOB aperto	Controllare: 1- la serie di contatti ausiliari (NC) dei contattori di potenza e altri cavi in serie sul circuito CCO e CCOB 2- il cablaggio del circuito CCO e CCOB 3- il collegamento di CCO e CCOB sulla scheda
3	Bassa velocità troppo lunga		Cabina che si muove a bassa velocità per troppo tempo. In caso di VVVF può essere troppo bassa la coppia del motore nella fase di avvicinamento a piano .	Controllare: 1- Controllare il parametro "Tempo di guasto a bassa velocità" (§ 5.5) e aumentare il tempo se necessario 2- la velocità dell'elevatore a bassa velocità (in caso di VVVF); aumentarla se necessario 3a- la distanza di decelerazione al piano indicato (magneti / bandiere FAI / FAS) 3B- valore della distanza R1D / R1S se si usa l'Encoder (§ 5.9)

N.	Guasto	Tipo	Descrizione	Rimedio
4	Sovraccarico		Ingresso di sovraccarico (SUR) attivato (contatto NO)	Controllare 1- l'ingresso SUR (se bloccato) e il cablaggio 2- la regolazione del dispositivo di pesatura del carico
5	Errore di posizionamento		Questo errore mostra una differenza tra il conteggio teorico eseguito e la posizione reale rilevata: FAI/FAS: al attivazione dei contatti limite AGB/AGH; ENCODER: al attivazione dei contatti di soglia AGB/AGH (cod 0) e al attivazione del magnete ZP piano (cod 100) o del magnete ZP del livello di stop piano (cod 200)	Controllare: 1- il corretto posizionamento dei magneti (o delle bandiere) 2- il funzionamento dei reed magnetici, del rilevatore ottico o dell'encoder; verificare l'arrivo della corrente a 24V 3- la distanza tra il contatto estremo e il magnete (o bandiera)
6	Difetto di direzione		Il sito quadro rileva una direzione di marcia sbagliata	Controllare: 1- il senso di marcia del motore (controllo UP vs. Cabina direzione di movimento) 2- l'installazione e il collegamento dei sensori FAI / FAS 3- la configurazione dell'encoder CW / CCW (§ 5.9) 4- ingressi AGH e AGB
7	Sicurezza 3 aperta alla fermata		Catena di sicurezza interrotta con ascensore non funzionante. Le chiamate vengono cancellate. Sul PlayPad il Led SE3 è spento.	Controllare tutti i contatti tra morsetti SC2 e SE3 (ingranaggio di sicurezza, interruttore di fine corsa, regolatore di sovravelocità).
9	Guasto alla serratura della porta		Catena di sicurezza aperta al punto SE6 quando viene registrata una chiamata Con porta automatica: la porta si riapre e poi si chiude (3 volte, dopo di che tutte le chiamate vengono annullate). Altri tipi di porta: dopo alcuni secondi tutte le chiamate vengono annullate Cod 5: piano serrature Cod 6: porta dell'auto	Controllare tutti i contatti tra i morsetti SD2 e SD3 (piano serrature) o SC4 e SC5 (porte auto) secondo le info cod, il loro collegamento e se un oggetto ostruisce la chiusura della porta al piano indicato (POS). In caso di dispositivi 81-21 controllare i suoi contatti nelle operazioni in modalità normale.
10	Scivolamento dell'apertura della porta A		Solo porte con finecorsa: la porta non si apre entro il tempo previsto. In caso di slittamento durante l'apertura della porta, la porta è considerata aperta	Controllare: 1- Finecorsa porta aperta (FOA) e il suo cablaggio; 2- alimentazione dell'operatore della porta e fusibili; 3- contattori di apertura porta (ROA)

N.	Guasto	Tipo	Descrizione	Rimedio
11	Scivolamento dell'apertura della porta B		Come la porta A, per il secondo ingresso	Come A, ma segnali (FOB) e (ROB).
12	Catena di sicurezza aperta prima dell'ingresso SE3 durante il viaggio in auto. Cabina si ferma e le chiamate in auto vengono annullate. Sul PlayPad il Led SE3 è spento.		Catena di sicurezza aperta prima dell'ingresso SE3 durante il viaggio in auto. Cabina si ferma e le chiamate in auto vengono annullate. Sul PlayPad il Led SE3 è spento.	Controllare tutti i contatti tra morsetti S35-S36 (parte superiore di Cabina) SC3-SM4 (quadro) Dispositivi di sicurezza: Ingranaggio di sicurezza, interruttore di fine corsa, regolatore di velocità eccessiva.
13	Sensore di temperatura del motore		Gli ingressi TH1 o TH2 della temperatura del motore sono attivati (contatto NC) Cod 1: TH1 aperto Cod 2: TH2 aperto Cod 3: TH1 e TH2 aperti	Controllare gli ingressi (TH1, TH2), i collegamenti dei sensori e lo stato del sensore di temperatura del motore.
14	Parametri memoria		Guasto nella memoria dei parametri Eprom	Azzerare, reinserire e registrare tutti i parametri
15	Finecorsa finale		Quando viene raggiunto il finecorsa finale (o l'intervento del Safety Gear o del limitatore Overspeed Governor), l'ingresso SE3 è attivo (contatto NC). Dopo un ritardo di 1,5 s l'errore rimane in memoria, anche dopo la disattivazione del segnale, e inibisce le chiamate di atterraggio e i movimenti della macchina, fino a quando non viene fatto un reset speciale Menu "Errori" (Reset SE3).	1- Rilasciare il finecorsa finale (o Safety Gear o OSG) chiudendo la catena di sicurezza (SE3) e cancellare l'errore nel menu "Errore" (§ 5.3). 2- Verificare il collegamento del contatto NC tra SC2 e SE3 morsetti
16	Rilevamento del fuoco.		In caso di sensori antincendio installati, questo guasto indica che uno o più sensori sono attivi	Controllare l'ingresso(i) del sensore d'incendio
17	Sicurezza 4 aperta durante il viaggio		Catena di sicurezza aperta prima dell'ingresso SE4 mentre l'auto viaggia. Le chiamate di atterraggio e i movimenti dell'auto sono annullati Sul PlayPad il Led SE4 è spento.	Controllare tutti i contatti tra morsetti SD1 e SD2 (Preliminari piano porte).

N.	Guasto	Tipo	Descrizione	Rimedio
18	Sicurezza 6 aperta durante il viaggio		<p>Catena di sicurezza aperta prima dell'ingresso SE6 mentre l'auto viaggia.</p> <p>le chiamate di atterraggio e i movimenti dell'auto sono annullati</p> <p>Sul PlayPad il Led SE6 è spento.</p> <p>Cod 5: piano serrature Cod 6: porta dell'auto</p>	<p>Controllare tutti i contatti tra morsetti SD2 e SD3 (piano serrature).</p> <p>Controllare tutti i contatti tra morsetti SC4 e SC5 (porta dell'auto).</p> <p>Controllare tutti i contatti tra morsetti SC5 e SE6 (dispositivo di protezione 81-21).</p>
19	Bassa tensione durante il movimento		<p>Potenza della scheda madre inferiore a 17V (questo errore scompare quando si ripristinano i 24V)</p> <p>Cod 0: Ingresso alimentazione principale Cod 1: Sovracorrente su VCAB Cod 2: Sovracorrente su VMR Cod 3: Corto circuito su VCAB Cod 4: Corto circuito su VMR</p>	<p>Controllare la rete, la tensione di alimentazione al primario del trasformatore, la presenza di 24V e il consumo del circuito.</p>
20	Viaggio interrotto		<p>Durante i movimenti verso l'alto (o verso il basso) i contattori si aprono mentre i comandi RMO (o RDE) sono attivi. Possibile breve interruzione del circuito di sicurezza durante il movimento.</p> <p>Cod 100: segnale CCO in caduta durante la corsa Cod 200: segnale CCOB che cade durante il tavel</p>	<p>Controllare:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1- Contatti preliminari e armadietti delle porte al indicato piano 2- i contatti della porta dell'auto 3- la tensione di alimentazione del circuito di sicurezza



Questo simbolo indica un guasto di blocco: spegnere l'alimentazione principale e poi riaccenderla per rimettere l'ascensore in servizio.

➔ Risoluzione dei problemi (seconda parte)

N.	Guasto	Tipo	Descrizione	Rimedio
----	--------	------	-------------	---------

N.	Guasto	Tipo	Descrizione	Rimedio
21	Ingresso CCO bloccato		<p>Il circuito di controllo dei contattori (ingresso CCO) rimane chiuso dopo il comando della corsa</p> <p>Cod. 100 CCO Cod. 200 CCOB Cod. 250 CTB non attivato</p>	<p>controllare:</p> <p>1- cablaggio e stato dei contatti ausiliari (NC) dei contattori di potenza e altri contatti NC cablati in serie sul circuito CCO / CCOB 2- ingresso scheda madre CCO / CCOB</p>
22	Bassa tensione alla fermata		Uguale al guasto N.19	Controllare la rete, la tensione di alimentazione al primario del trasformatore, la presenza di 24V e il consumo del circuito.
23	AGB bloccato		<p>Il funzionamento previsto del contatto AGB (NC) non è controllato.</p> <p>Cod 100: il contatto non è chiuso a piano diverso da piano inferiore (chiamate verso il basso cancellate). Cod 200: il contatto non è aperto al più basso piano (ascensore bloccato)</p>	Controllare lo stato del contatto AGB (interruttore meccanico o sensore magnetico) e il cablaggio del circuito AGB
24	AGH bloccato		<p>Il funzionamento previsto del contatto AGH (NC) non viene controllato.</p> <p>Cod 100: il contatto non è chiuso a piano diverso da quello superiore piano (chiamate verso l'alto cancellate). Cod 200: il contatto non è aperto su piano superiore (ascensore bloccato)</p>	Per quanto riguarda l'errore 23, relativo all'ingresso AGH
25	AGH e AGB contemporaneamente		Ingressi AGB / AGH aperti contemporaneamente. Il sistema si spegne.	Controllare lo stato dei contatti AGH e AGB (meccanici o magnetici) e il loro cablaggio. Quando uno dei due contatti è chiuso, il sistema esegue una manovra di reset.
26	Tempo di esecuzione UP		<p>Nessun cambiamento di stato del fascio per i sensori di movimento (o piano) per più di quanto previsto durante il viaggio in auto. In caso di codifica la soglia è di 1 sec. oltre il punto limite AGB/AGH</p> <p>Cod 0: problema sull'ingresso FAI FAS (nessun cambio di ingresso per un tempo superiore al parametro "Running time") Cod 100: problema sul canale encoder Cod 200: nessun cambio di ingresso ZP per un tempo superiore al parametro "Running time"</p>	<p>Controllare contattori, freno, alimentazione del motore, sensori FAI/FAS (o ENCODER). Controllare gli ingressi "X1" e "12" del VVVF. Test anti-scivolamento: Vedere allegato 2 - Test e misure</p>

N.	Guasto	Tipo	Descrizione	Rimedio
27	Tempo di esecuzione DOWN		Vedi sopra ma in movimento verso il basso	Vedi sopra ma in movimento verso il basso
28	Scivolamento di chiusura della porta A		Solo porte con fincorsa: La porta A non si chiude entro il tempo programmato. Vengono eseguiti 3 cicli completi di apertura/chiusura, poi tutte le chiamate registrate vengono annullate	Controllare: 1- fincorsa di chiusura porta FFA (contatto NC) e cablaggio 2- alimentazione del motore della porta e fusibili 3- contattori di chiusura porta (RFA)
29	Scivolamento di chiusura della porta B		Come la porta A, per il secondo ingresso	Come la porta A, ma i segnali (FFB) e (RFB)
30	Interruttore fuori servizio		Se il parametro corrispondente è stato programmato, indica che il sistema è stato messo fuori servizio attraverso l'attivazione dell'ingresso HS	Controllare l'ingresso HS (contatto NO)
31	Variazione simultanea dei sensori di posizionamento FAI/FAS. POS [n] indica che l'errore si è verificato in piano [n]. POS 100 indica una sequenza errata di raggi		Variazione simultanea dei sensori di posizionamento FAI/FAS. POS [n] indica che l'errore si è verificato in piano [n]. POS 100 indica una sequenza errata di raggi	Controllare l'alimentazione dei sensori; Controllare la posizione dei sensori e dei magneti.
32	Operazione temporanea senza ispezione.		Durante le operazioni temporanee l'ingresso REV o REV1 o REV2 deve essere attivo o l'ascensore non si muoverà.	Controllare l'ingresso REV, REV1 o REV2 (contatto NC)
33	Precisione di arresto		Quando l'ascensore si ferma su piano, i due LED FAI/FAS sono accesi. Se entro 2 secondi dall'arresto uno dei raggi viene interrotto, si verifica questo guasto. Se il sistema è dotato di ENCODER l'incertezza dell'arresto è superiore a 2 cm.	Controllare: 1- posizione dei magneti (o bandiere); 2- distanze di decelerazione; 3- freno del motore
34	Antinfortunistica		Appare dopo una cancellazione di chiamata e se il parametro "Anti- nuisance" è stato programmato. Il motivo è un numero eccessivo di chiamate dall'auto senza che la cella venga interrotta (in caso di porte combinate) o senza che le porte di piano si aprano (altri tipi di porte)	Cambia il numero di chiamate indesiderate nel parametro Anti- nuisance

N.	Guasto	Tipo	Descrizione	Rimedio
35	Ascensore non disponibile		<p>L'ascensore non può ricevere chiamate e non è considerato per l'invio di chiamate (in multiplex). Dopo 3 cicli di chiusura della porta, l'ascensore è considerato non disponibile per 1 minuto.</p> <p>Cod 10: Nessuna accensione della luce Cabina</p> <p>Solo in multiplex:</p> <p>Cod 100: barriera luminosa / pulsante di apertura porta Cod 200: nessun segnale SE4 (es. porta manuale non chiusa)</p>	
36	Sequenza di fasi		Sequenza errata nelle fasi di ingresso. Potrebbe essere rilevato anche durante l'arresto del sistema	Controllare la giusta sequenza delle fasi o scambiare due fasi sull'ingresso di alimentazione morsetti L1-L2-L3
37	Batteria scarica		Bassa carica sulla batteria da 24 V	Testare la carica della batteria o cambiare la batteria
38	SE2 aperto		<p>Catena di sicurezza aperta. Le chiamate di atterraggio e i movimenti dell'auto sono annullati. Il led SE2 della Playpad è spento.</p> <p>Cod 0: interruttore DIS aperto (led SE0 spento)</p> <p>Cod 1: circuito di sicurezza PIT aperto (led SE1 spento)</p> <p>Cod 2 : circuito di sicurezza TOC aperto (led SE2 spento).</p>	<p>Controllare l'interruttore DIS</p> <p>Controllare tutti i contatti tra morsetti SP3 e SP4 (STOP nella fossa, scala della fossa, scatola di ispezione, ecc.)</p> <p>Controllare tutti i contatti tra morsetti SC1 e SC2 (STOP sul Toc, protezione Toc, cassetta d'ispezione, ecc.)</p>
39	Temperatura ambiente		Questo errore indica che la temperatura ambiente rilevata dal sensore è al di fuori dei limiti impostati. Temperatura sotto la soglia inferiore (codice 100); temperature sopra la soglia superiore (codice 200).	<p>1 - Controllare la presenza e il collegamento del sensore di temperatura.</p> <p>2 - L'attivazione del controllo, la regolazione della soglia e la calibrazione del sensore possono essere effettuate nel menu Funzioni speciali.</p>

N.	Guasto	Tipo	Descrizione	Rimedio
40	Guasto RSP		<p>Per fossa ridotta e spazio di testa.</p> <p>Cod. 20: accesso alla fossa secondo EN81.20</p> <p>Cod. 21 vano accesso secondo EN81.21</p> <p>Cod. 111: Relè di controllo RSDC guasto (il contatto non si apre)</p> <p>Cod. 121: circuito di reset bi contatto stabile EN81.21 (reset automatico)</p> <p>Cod 131: Circuito bistabile (relè RSR1)</p> <p>Cod 132: Circuito bistabile (relè RSR2)</p>	<p>Cancellare il parametro RSP nel menu Guasti (§ 5.3)</p> <p>Cod 111 controllare il corretto funzionamento del relè RSDC</p> <p>Cod. 121: controllare il circuito di reset. Potrebbe essere possibile un reset automatico dei contatti bi stabili causato da un problema sul circuito di reset. La serie di contatti deve essere aperta e poi fare un reset standard.</p> <p>Cod. 131 (132) verificare il corretto funzionamento del relè RSR1 (RSR2) e successivamente eseguire la procedura di Reset.</p>



Questo simbolo indica un guasto di blocco: spegnere l'alimentazione principale e poi riaccenderla per rimettere l'ascensore in servizio.

– Risoluzione dei problemi (terza parte)

N.	Guasto	Tipo	Descrizione	Rimedio
41	Guasto ISO		<p>Problema rilevato nel monitoraggio del funzionamento del modulo di sicurezza per l'apertura/riallineamento avanzato della porta. Se attivato, l'impianto va in modalità "fuori servizio" al superiore piano (elettrico) o inferiore piano (idro).</p> <p>Cod 100: errore sul monitor del modulo di sicurezza durante la corsa</p> <p>Cod 200: guasto sul monitor del modulo di sicurezza a livello</p>	<p>Controllare l'allineamento di ISO1 e ISO2.</p> <p>Resettare ISO nel menu Faults (§ 5.3).</p>
42	Comunicazione TOC		Nessun collegamento seriale tra quadro e l'auto (in caso di configurazione del sistema di collegamento seriale dell'auto)	Controllare il collegamento CAN tra quadro e la parte superiore della scheda auto

N.	Guasto	Tipo	Descrizione	Rimedio
43	Ispezione		<p>Il sistema è in modalità ispezione (interruttore NORM/ISP impostato su ispezione)</p> <p>EN 81.1/2 Cod 1: ingresso REV aperto (versione STD) Cod 2: Ingresso REV1 del TOC aperto Cod 3: Ingresso REV + TOC's REV1 aperto Cod 5: Ingresso REV aperto (versione Pitagora) Cod 6: Ingresso REV1 aperto Cod 7: REV + ingresso REV1 del TOC aperto</p> <p>IT 81.20 Cod 11: ispezione PME (REV) Cod 12: ispezione TOC (REV1) Cod 13: ispezione PME + TOC (REV + REV1) Cod 14: Ispezione PIT (REV2) Cod 15: PME + ispezione PIT (REV + REV2) Cod 16: Ispezione TOC + PIT (REV1 + REV2) Cod 17: PME + TOC + ispezione PIT (REV + REV1 + REV2)</p>	<p>Per uscire dalla modalità di ispezione spostare l'interruttore NORM/ISP su Normal e chiudere la catena di sicurezza per attivare la procedura di reset</p>
44	Livellamento non completato		<p>Sollevatori idraulici: la procedura di ri-livellamento non è stata completata entro 10 secondi. Tutte le successive richieste di ri-livellamento al stesso piano sono inibite</p>	<p>Controllare:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1- il corretto funzionamento del modulo di sicurezza e dei suoi sensori ZP1 e ZP2; 2- controllare i sensori FAI/FAS o ENCODER e il sensore ZP; 3- posizione dei magneti nella zona di ri-livellamento; 4- relè RISO.
45	Guasto ZP		<p>Il contatto della zona della porta rimane aperto quando il sensore è nella posizione della zona della porta</p>	<p>Controllare il corretto funzionamento del sensore di zona della porta (se presente); Vedere il guasto # 33</p>
46	Collegamento multiplex interrotto		<p>Nei sistemi multiplex, questo guasto indica che manca il collegamento tra due o più quadri nel loop multiplex. Ogni quadro passa al funzionamento tipo SIMPLEX.</p> <p>Cod 0: cablaggio tra quadro Cod 255: problema di firmware</p>	<p>Controllare la connessione tra quadri (scheda MULX); Controllare tutte le impostazioni del multiplex.</p>
47	Memoria guasti		<p>Errori nella memoria dei guasti</p>	<p>Cancellare tutti i guasti</p>

N.	Guasto	Tipo	Descrizione	Rimedio
48	Collegamento BDU non disponibile		In caso di comunicazione seriale con piani, indica la perdita del collegamento tra il quadro e tutti i moduli BDU a piani	Controllare: 1- connettore BDU sulla vite morsetti; 2- il collegamento tra quadro e il BDU più vicino; 3- la configurazione del sistema (§ 5.5)
49	Guasto BDU		In caso di comunicazione seriale con piani, indica la perdita del collegamento tra quadro e una o più BDU su piani. Sulla BDU LED VERDE lampeggiante veloce (0,5 sec): OK LED VERDE lampeggiante lento (1 sec): OK BDU non indirizzato LED ROSSO ACCESO: BDU difettoso LED ROSSO lampeggiante lento (1 sec.): nessuna comunicazione. LED VERDE e ROSSO lampeggiano lentamente (1 sec.): sincronizzazione della comunicazione in corso.	Controllare le funzioni della BDU e le sue connessioni; Cambiare le BDU difettose; Ripetere la procedura di indirizzamento
50	Controllo della deriva		Attivazione del controllo della deriva (se previsto): il sistema viene messo fuori servizio ad un estremo piano	Resettare il 82212 nel menu Guasti (§ 5.3)
51	Password sbagliata		Se il sistema ha una password, questo errore appare dopo aver inserito la password sbagliata per tre volte.	
52	Guasto VVVVF		Si è verificato un guasto nell'inverter Il valore Cod è l'informazione del sottocodice del guasto del VVVVF	Solo in caso di VVVVF FUJI FRENIC LIFT. Vedere allegato 4.
53	Guasto UCM		Guasto del circuito UCM: Cod 2: freni aperti Cod 3: freni chiusi in viaggio Cod 100: rilevamento UCM Cod 201: RUCM1 bloccato aperto Cod 202: RUCM2 Bloccato Aperto Cod. 203: RUCM3 bloccato aperto Cod 204: Monitor OSG A3 (perno bloccato in posizione estesa) Cod 210: RUCM1 Bloccato Chiuso Cod 220: RUCM2 Bloccato Chiuso Cod 230: RUCM3 Bloccato Chiuso Cod 240: Monitor OSG A3 (perno bloccato in posizione retratta)	Resettare l'UCM nel menu Guasti (§ 5.3).

N.	Guasto	Tipo	Descrizione	Rimedio
54	Zona di sicurezza		<p>Solo per ascensore senza porta della cabina e barriere fotoelettriche di sicurezza.</p> <p>Cod 0: Barriera fotoelettrica attiva durante la corsa (l'ascensore attende una nuova chiamata Cabina per ripartire)</p> <p>Cod 1: Fail test porta CEDES lato A</p> <p>Cod 2: Fail test porta CEDES lato B</p> <p>Cod 10: Fail test su relè di sicurezza KSA</p> <p>Cod 20: Test fallito sul relè di sicurezza KSB</p>	Controllare il circuito secondo le informazioni di cod.
55	Guasto SCS		<p>Shunt del circuito di sicurezza. Funzione abilitata dal parametro "vano Monitor". Vedere allegato X</p> <p>Cod 2: Secondo contatto porta A shuntato (segnale FFA).</p> <p>Cod 4: Piano contatti porta A Shuntati (ingresso SE4)</p> <p>Cod 6: Cabina contatti porta A Shunted (ingresso SE6)</p> <p>Cod 12: Secondo contatto porta B derivato (segnale FFA).</p> <p>Cod 14: Piano contatti porta B Shunted (ingresso SE4)</p> <p>Cod 16: Cabina contatti porta B Shuntati (ingresso SE6)</p> <p>Cod 100: Nessun ingresso SE6 durante il bypass (Circuito ISO)</p>	<p>Controllare il circuito secondo le informazioni di cod.</p> <p>Resettare il parametro SCS nel menu Guasti (§ 5.3).</p>
56	Guasto UAS		<p>Accesso involontario a vano Funzione abilitata dal parametro "vano Monitor".</p> <p>Deve essere usata una BDU con un ingresso porta aggiuntivo (potrebbe essere NO o NC).</p> <p>Il sistema rileva l'apertura di una porta manualmente piano monitorando l'ingresso porta ausiliario.</p> <p>Cod 1: Una porta Piano aperta manualmente (senza comando di apertura della porta).</p> <p>Cod 2: Più di una porta Piano aperta manualmente (a diversi piani)</p>	Resettare l'UAS nel menu Guasti (§ 5.3).

N.	Guasto	Tipo	Descrizione	Rimedio
57	Porta di bypass		<p>Solo per EN 81-20. Bypass attivo sui contatti di sicurezza della porta. (Spostamento abilitato solo in ispezione) Controllare anche il monitor del modulo SM1</p> <p>Cod 1: Bypass Cabina attivo Cod 2: Bypass Pre-Locks attivo Cod 3: Bypass Locks attivo Cod 100: Modulo SM1 bloccato</p>	<p>Cod 100: Il modulo SM1 è controllato se solo il selettore PME è attivo e nessun pulsante di arresto o di direzione è premuto: in questa condizione il modulo SM1 non deve essere abilitato e l'ingresso SE3 deve essere aperto</p>
58	Velocità eccessiva		<p>Solo per il sistema di posizionamento Encoder. In modalità ispezione o temporanea la velocità dell'ascensore è superiore a 0,63 m/s</p>	<p>Controllare i parametri dell'encoder o la velocità di ispezione nel menu di posizionamento.</p>
59	Guasto SHI		<p>Solo per il dispositivo 81-21 Pre-triggered</p> <p>Cod 0: feedback errato quando SHI non è eccitato Cod 255: Feedback errato quando SHI è eccitato</p> <p>Protezione manuale: Cod 101: Monitoraggio relè RMPP (contatto non aperto) Cod 102: Monitoraggio relè RMPP (il contatto non si chiude)</p>	<p>Controllare il dispositivo pre-innescato (o relè RMPP)</p>

N.	Guasto	Tipo	Descrizione	Rimedio
60	Guasto ELGO		<p>Guasto ELGO.</p> <p>Cod. 4: Sistema di arresto anticipato Sopra</p> <p>Cod 5: Sistema di arresto anticipato in basso</p> <p>Cod 8: Sovravelocità in modalità normale (pre intervento)</p> <p>Cod 9: Sovravelocità in modalità normale (intervento finale)</p> <p>Cod 11: Sovravelocità in modalità ispezione (intervento finale)</p> <p>Cod. 13: Sovravelocità modo Teach (intervento finale)</p> <p>Cod 14: Sovravelocità modo normale (livellamento)</p> <p>Cod 15: Sovravelocità modo normale (livellamento)</p> <p>Cod 24: Movimento involontario della cabina</p> <p>Cod 100: ELGO non in modalità operativa</p> <p>Cod 102: Ingresso EN81-21 di ELGO in modalità di apprendimento manuale</p> <p>Cod 103: Manca eSGC_POW di ELGO in modalità di apprendimento manuale</p> <p>Cod 104: Errore di riavvio nel modo di apprendimento manuale</p> <p>Cod 200: Time out di comunicazione</p> <p>Cod 255: Banda magnetica mancante</p>	<p>Controllare i dati di configurazione di ELGO.</p> <p>Controllare il cablaggio di ELGO</p> <p>Effettuare un reset del guasto per rimuoverlo.</p>



Questo simbolo indica un guasto di blocco: spegnere l'alimentazione principale e poi riaccenderla per rimettere l'ascensore in servizio.

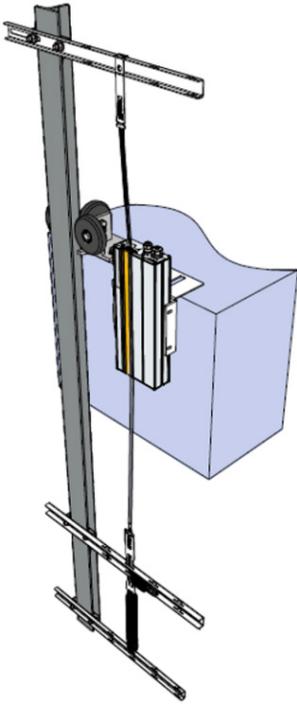
Sistema di posizionamento della cabina dell'ascensore e precisione di arresto

Sistema di conteggio con encoder assoluto ELGO LIMAX 33 CP

L'encoder assoluto permette di sostituire tutti i contatti di sicurezza all'interno dell'ascensore vano. La posizione della cabina viene rilevata grazie a una banda magnetica.

Caratteristiche:

- Rilevamento della posizione assoluta e funzioni di sicurezza:
 - Interruttori di fine corsa extra
 - Interruttori di fine corsa di ispezione
 - Governatore di sovravelocità (combinato con un ingranaggio elettronico di sicurezza)
 - Circuito di bypass della porta (movimento con porte aperte)
 - UCM (in caso di doppio freno certificato)
- Approvato UE, SIL3 (TÜV)



Nastro magnetico



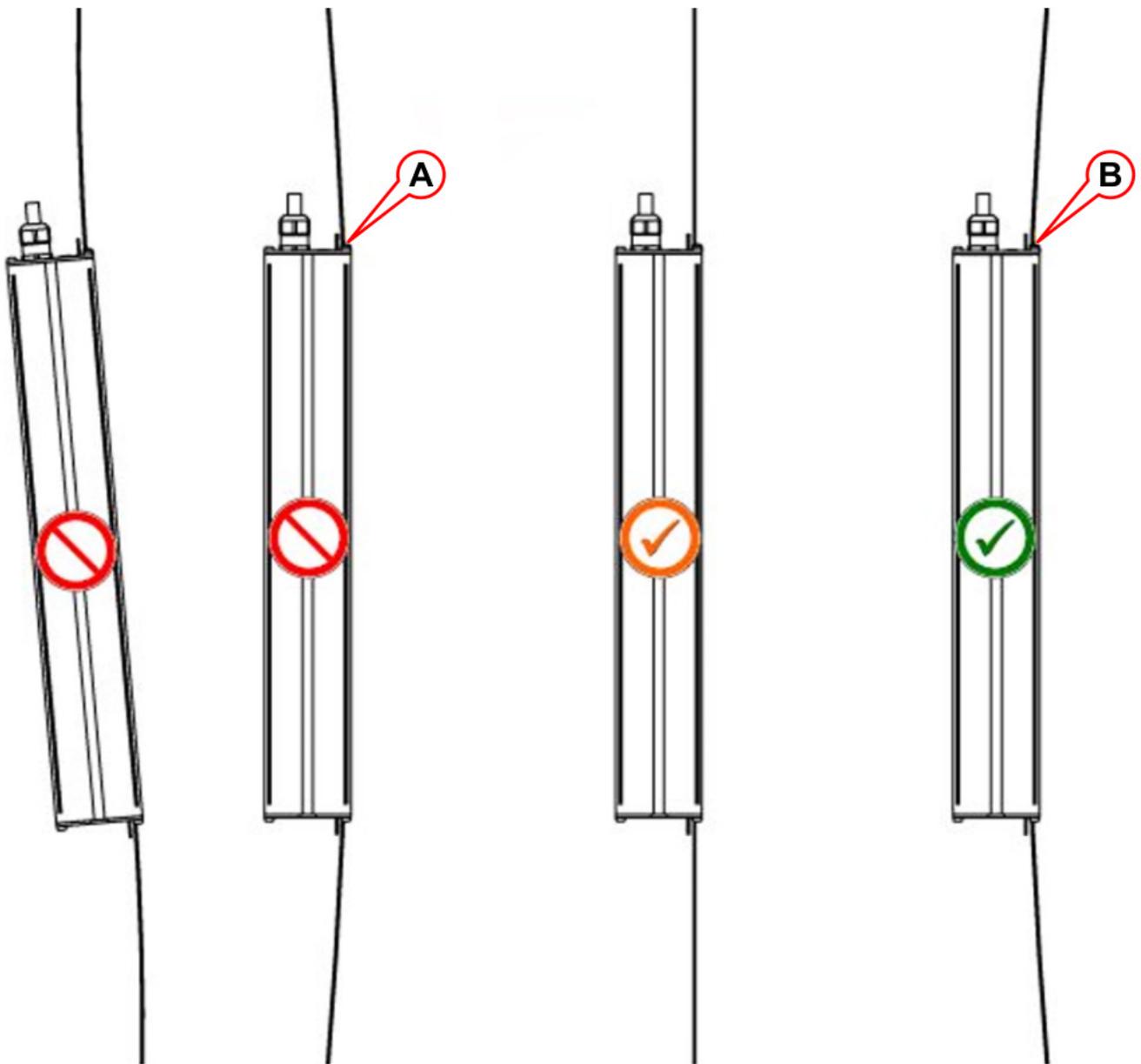
Rimuovete tutti i magneti nello scomparto prima di installare il nastro magnetico.

Non installare il nastro magnetico vicino ai motori a magnete permanente.

Non utilizzare strumenti magnetizzati vicino al nastro magnetico.

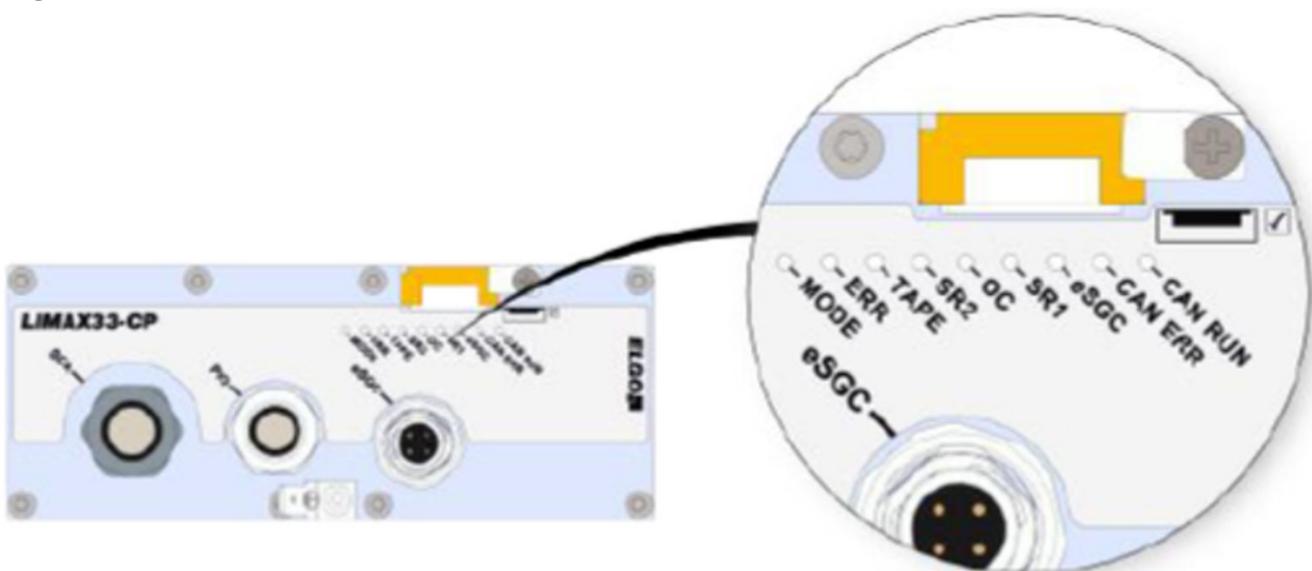
Non utilizzare apparecchiature di saldatura vicino al nastro magnetico.

Rispettare il raccordo indicato sul nastro e assicurarsi che sia nella posizione corretta indicata nella figura seguente:



- A) - Il nastro tocca la guida con il lato magnetizzato.
- B) - Il nastro tocca la guida con il lato in acciaio.

Segnale LED



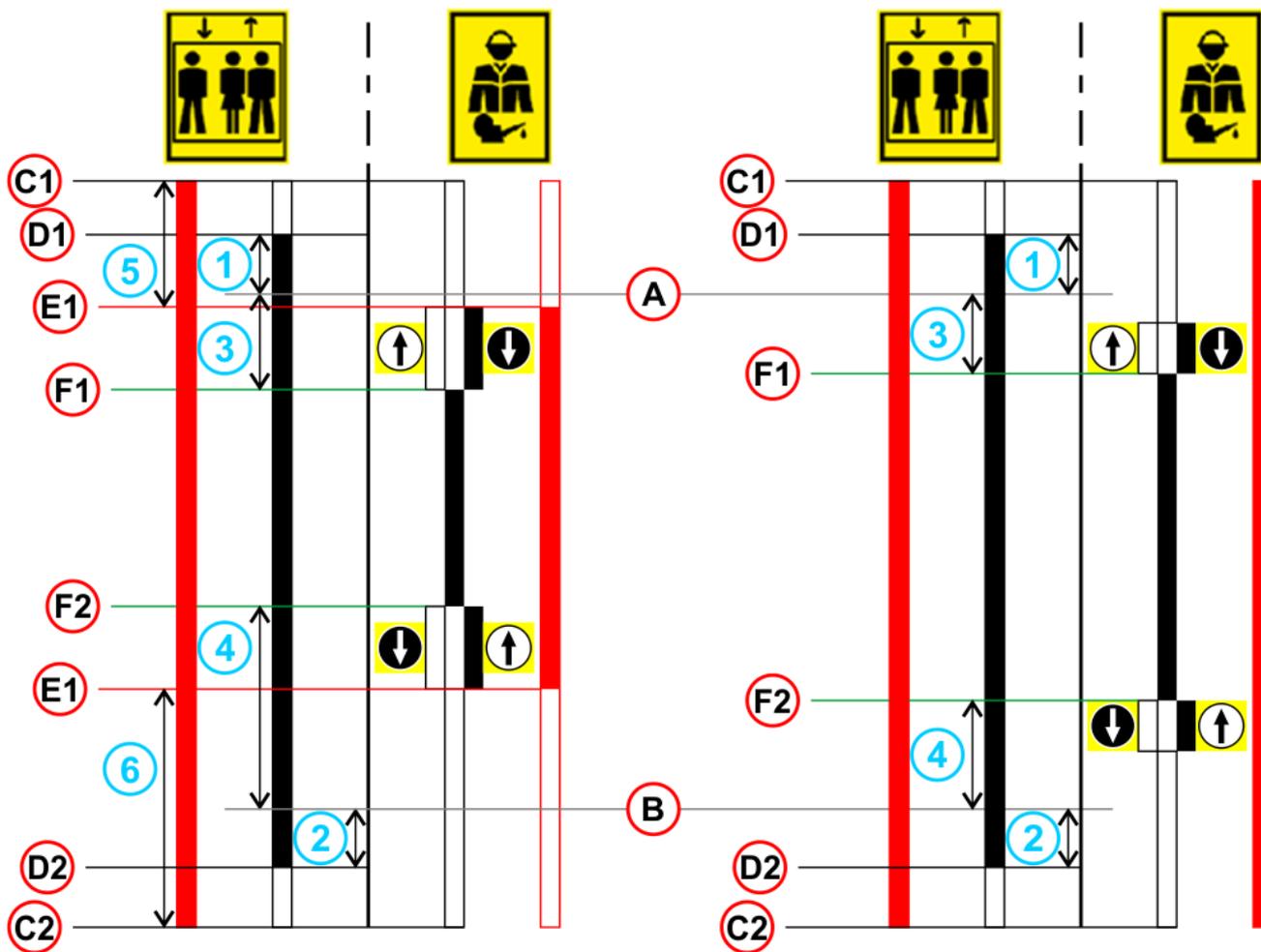
LED	DESCRIZIONE
-----	-------------

LED	DESCRIZIONE	
MODO	Modo normale	Lampeggio lento (1 s)
	Modalità di pre-commissioning	Lampeggiante veloce (0,1 s)
	Modalità di insegnamento	Luci in modo permanente
ERRORE	Nessun errore	Led spento
	Errore generico	Led ON
	Errore di emergenza	Lampeggiante
TAPE	Nastro magnetico non rilevato	Led ON
eSGC	Chiusura del contatto eSGC	Led ON
	Contatto eSGC aperto	Led spento
OC	Chiudere il contatto OC	Led ON
	OC Contatto aperto	Led spento
SR1	SR1 Contatto chiuso	Led ON
	SR1 Contatto aperto	Led spento
SR2	SR2 Contatto chiuso	Led ON
	SR2 Contatto aperto	Led spento
CAN-ERR	Stato PUÒ aprire	Led ON
CAN-RUN	Lo stato può aprire	Led spento

Spiegazione dei contatti di sicurezza

Installazione con testa ridotta e/o PIT ridotto

Sufficiente spazio per la testa e la fossa secondo EN81-20 §5.2.5.7 / § 5.2.5.8



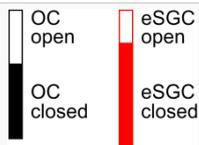
Modo normale

A) - TOP piano



Modalità di ispezione

B) - FONDO piano



Stato dei contatti di sicurezza

C1) Posizione di riferimento superiore



Ispezione pulsante UP

C2) Posizione di riferimento inferiore



Pulsante DOWN di ispezione

D1) Finecorsa finale superiore



Finecorsa finali Offset Up

D2) Finecorsa finale inferiore



Finecorsa finali Offset Down

E1) Limite superiore del sistema di arresto preimpostato



Finecorsa di ispezione Offset Up

E2) Limite inferiore del sistema di arresto preimpostato

Installazione con testa ridotta e/o PIT ridotto		Sufficiente spazio per la testa e la fossa secondo EN81-20 §5.2.5.7 / § 5.2.5.8	
④	Finecorsa di ispezione Offset Down	F1) -	Finecorsa di ispezione superiore
⑤	Sistema di arresto pre-trattato Offset Up	F2) -	Finecorsa di ispezione inferiore
⑥	Sistema di arresto pre-trattato Offset Down		

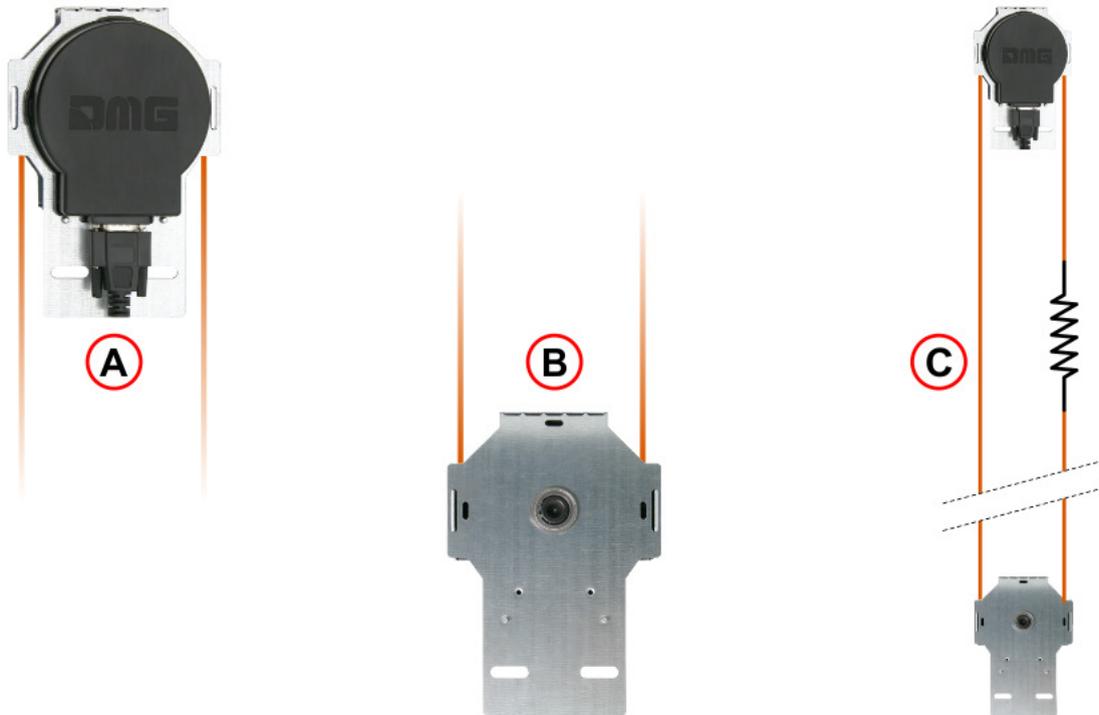
Per la regolazione manuale delle posizioni dell'indicato è possibile dal menu *<Positioning> Monitorare Encoer* (vedi tabella qui sotto).

	Etichetta	Pagina	Descrizione
①	N_LIM_S	7	Offset del finecorsa superiore (offset sopra il top piano)
②	N_LIM_D	7	Offset del finecorsa inferiore (offset sotto il fondo piano)
③	I_LIM_S	6	Finecorsa d'ispezione superiore (offset sotto la parte superiore piano)
④	I_LIM_D	6	Finecorsa d'ispezione inferiore (sfalsato rispetto al fondo piano)
⑤	VIAGGI	8	Limite superiore del sistema di arresto preimpostato (dalla posizione di riferimento superiore)
⑥	TRIPD	8	Limite inferiore del sistema di arresto preimpostato (dalla posizione di riferimento inferiore)

I valori TRIPS e TRIPD sono usati solo se ELGO fa parte del sistema di sicurezza per testa e/o fossa ridotta (ELGO + eSGC).

Sistema di conteggio basato su encoder DMG

☰ Sistema di conteggio basato su encoder DMG



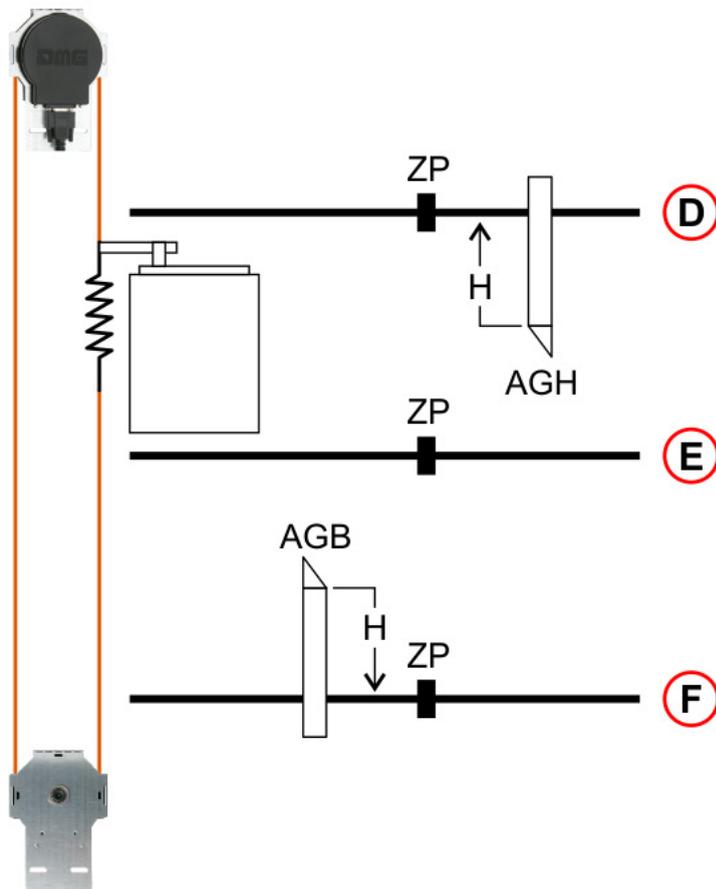
- A) - Codificatore
- B) - Puleggia
- C) - Simboli

L'encoder per funi e pulegge di DMG fornisce al Playboard quadro un sistema di rilevamento della posizione della cabina dell'ascensore affidabile, preciso e facile da installare. L'encoder calcola la posizione della cabina dell'ascensore rilevando il movimento della fune fissata alla cabina e controlla questa informazione con le posizioni di riferimento (rilevate durante

la procedura iniziale di autoapprendimento). Se presenti, le discrepanze nella lettura vengono rilevate e compensate ad ogni passaggio sui finecorsa AGB/AGH e sulle posizioni della zona porta (ZP). La distanza di decelerazione effettiva è impostata dalla posizione dei finecorsa AGB/AGH. La precisione del sistema è di 1,2 mm.

L'attivazione dei sensori di zona della porta ZP abilita anche il comando di apertura della porta.

Inoltre è possibile impostare il punto limite Inpsection (senza contatti di sicurezza).



D) - morsetto Top Piano

E) - Piano N

F) - Piano 0

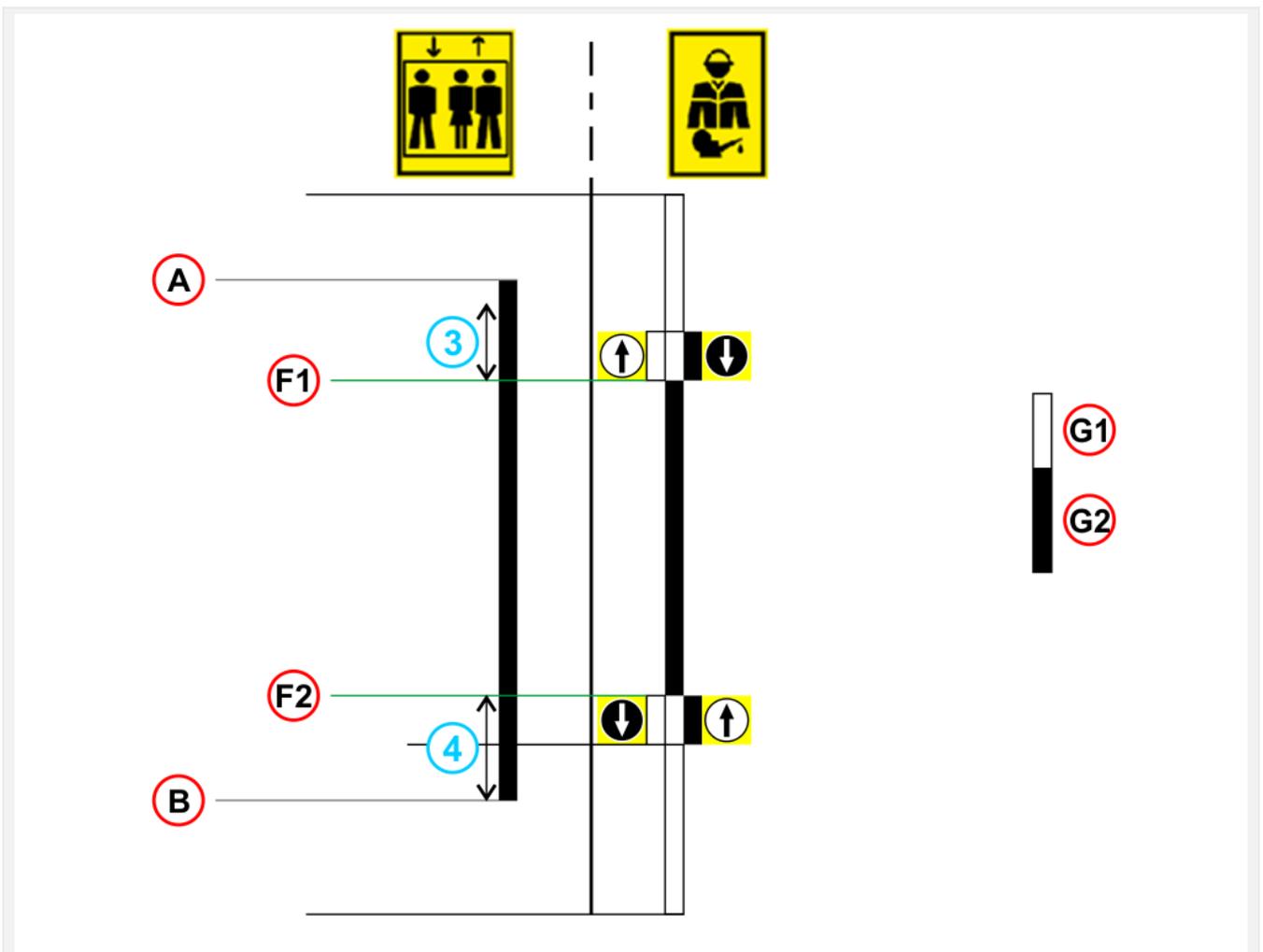
H) - Distanza di decelerazione

ZP) - Zona della porta

AGB) - Interruttore di fine corsa per la decelerazione dal basso o il reset

AGH) - Interruttore di limite per la decelerazione superiore o il reset

Posizione limite di ispezione



	Modo normale	A) -	TOP piano
	Modalità di ispezione	B) -	FONDO piano
	Ispezione pulsante UP	F1) -	Finecorsa di ispezione superiore
	Pulsante DOWN di ispezione	F2) -	Finecorsa di ispezione inferiore
	Posizione limite d'ispezione Up	G1) -	Spostamento dell'abilitazione
	Posizione limite d'ispezione Giù	G2) -	Spostamento non abilitato

Per la regolazione manuale delle posizioni dell'indicato è possibile dal menu <Positioning>Monitor Encoder (vedi tabella sotto)</Positioning>.

	Etichetta	Pagina	Descrizione
	I_LIM_S	6	Limite superiore di ispezione (offset sotto la parte superiore piano)
	I_LIM_D	6	Limite di ispezione inferiore (offset sul fondo piano)

Velocità di sollevamento e distanza di decelerazione

— Velocità di sollevamento e distanza di decelerazione

Nella tabella sono mostrati i valori raccomandati per la distanza di decelerazione e il tempo di accelerazione secondo la velocità dell'ascensore.

Velocità [m/s]	Decelerazione [mm]	Tempo di accelerazione [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

Velocità [m/s]	Decelerazione [mm]	Tempo di accelerazione [s]
3,7	10500	5,7
3,8	11000	5,8
3,9	11500	5,9
4,0	12000	6,0

Allegati

Allegato 1 - Impostazione dei parametri del multiplex

Ascensore duplex (esempio 1)

- Esempio 1 -

Piani in Multiplex	quadro A piani	quadro B piani
7	7	7
6	6	6
5	5	5
4	4	4
3	3	3
2	2	2
1	1	1
0	0	0

	quadro A	quadro B
Numero di piani	8	8
...		
Configurazione multiplex		
Numero dell'ascensore	1.X	2.X
Piani in Multiplex	8	8
OFFSET	0	0

NOTA : fare riferimento agli esempi 5 e 6 per la configurazione del cablaggio dei pulsanti indicati con X

Ascensore duplex "Dog Leg" (esempio 2/3/4)

- Esempio 2 -

Piani in Multiplex	quadro A piani	quadro B piani
--------------------	----------------	----------------

Piani in Multiplex	quadro A piani	quadro B piani
7	7	5
6	6	4
5	5	3
4	4	2
3	3	1
2	2	0
1	1	
0	0	

	quadro A	quadro B
Numero di piani	8	6
...		
Configurazione multiplex		
Numero dell'ascensore	1.X	2.X
Piani in Multiplex	8	8
OFFSET	0	2

NOTA : fare riferimento agli esempi 5 e 6 per la configurazione del cablaggio dei pulsanti indicati con X

- Esempio 3 -

Piani in Multiplex	quadro A piani	quadro B piani
7	7	
6	6	
5	5	
4	4	4
3	3	3
2	2	2
1	1	1
0	0	0

	quadro A	quadro B
Numero di piani	8	5
...		
Configurazione multiplex		
Numero dell'ascensore	1.X	2.X
Piani in Multiplex	8	8
OFFSET	0	0

NOTA : fare riferimento agli esempi 5 e 6 per la configurazione del cablaggio dei pulsanti indicati con X

- Example 4 -

Piani in Multiplex	quadro A piani	quadro B piani
7		5
6		4
5	5	3
4	4	2
3	3	1
2	2	0
1	1	
0	0	

	quadro A	quadro B
Numero di piani	6	6
...		
Configurazione multiplex		
Numero dell'ascensore	1.X	2.X
Piani in Multiplex	8	8
OFFSET	0	2

NOTA : fare riferimento agli esempi 5 e 6 per la configurazione del cablaggio dei pulsanti indicati con X

➔ Cablaggio del pulsante condiviso (esempio 5)

- Example 5 -

quadro A	pulsanti	quadro B
7		7
6		6
5		5
4		4

quadro A	pulsanti		quadro B
3			3
2			2
1			1
0			0

	quadro A	quadro B
Numero di piani	8	8
...		
Configurazione multiplex		
Numero dell'ascensore	1.0	2.0
Piani in Multiplex	8	8
OFFSET	0	0

NOTA : ogni pulsante deve essere collegato a tutti i quadri

⊖ Cablaggio indipendente dei pulsanti (esempio 6)

- Esempio 6 -

quadro A	pulsanti		quadro B
7			7
6			6
5			5
4			4

quadro A	pulsanti	pulsanti	quadro B
3			3
2			2
1			1
0			0

	quadro A	quadro B
Numero di piani	8	6
...		
Configurazione multiplex		
Numero dell'ascensore	1.0	2.1
Piani in Multiplex	8	8
OFFSET	0	0

NOTA : ogni pulsante è collegato solo al suo quadro e NON deve essere collegato in parallelo

☰ Chiamata multipla (esempio 7/8)

- Esempio 7 -

quadro A piani	quadro B piani
7	7
6	6
5	5
4	4
3	3
2	2
1	1
0	0

Se questa funzione è attivata, sono possibili due tipi di chiamata:

- a) chiamata a pressione standard (la chiamata viene assegnata all'ascensore più vicino);
- b) chiamata a pressione lunga (più di 3 secondi di pressione); questa chiamata viene assegnata all'ascensore con "Lift Number" inferiore (MASTER); utilizzare questa funzione se si hanno due cabine di ascensori di dimensioni

diverse (es. una per passeggeri disabili e una standard) e la chiamata deve andare alla cabina dell'ascensore più grande.

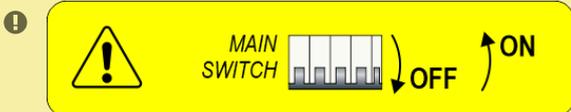
- Esempio 8 -

quadro A piani	quadro B piani
	5
	4
5	3
4	2
3	1
2	0
1	
0	

Se questa funzione è attivata, sono possibili due tipi di chiamata:

- a) chiamata a pressione standard (la chiamata viene assegnata all'ascensore più vicino);
- b) chiamata a pressione lunga (più di 3 secondi di pressione); questa chiamata viene assegnata all'ascensore che può raggiungere il più alto piano (chiamata UP) o il più basso (chiamata DOWN). L'esempio mostra che una chiamata a pressione lunga viene sempre assegnata a quadro A, mentre una chiamata a pressione lunga UP sarà sempre assegnata a quadro B.

Allegato 2 - Test e misure



L'interruttore principale del quadro deve essere spento ad ogni manutenzione e almeno 365 giorni dopo l'ultimo spegnimento e accensione.

Questa procedura è obbligatoria e deve essere seguita per avviare l'autotest dei componenti ELGO LIMAX CP33 e FUJI LM2.

Test e misure (prima parte)

I seguenti test e misure possono facilitare i controlli e le prove da eseguire prima della messa in servizio dell'impianto (EN81-X D) e durante gli interventi di manutenzione periodica (EN81-X E). Alcune misure possono essere eseguite solo attraverso il sistema di conteggio degli encoder.

I test possono essere eseguiti solo se l'impianto è in modalità di funzionamento normale; selezionare il parametro "test" per eseguire il test e premere ENTER per avviarlo. La procedura di test può essere interrotta passando l'impianto in modalità ispezione.

Test 1: Misura dello spazio e del tempo di arresto in direzione SU, modulo DMG UCM in accelerazione fuori dalla zona della porta

Prima di iniziare il test, spostare la cabina dell'ascensore vuota sul sito piano dove si vuole effettuare la misura.

Durante il test, la cabina dell'ascensore si muoverà verso l'alto fino alla fine di quella piano zona della porta; ora viene attivato l'intervento forzato del modulo UCM e la cabina dell'ascensore si fermerà così. Dopo che la cabina

dell'ascensore si è fermata, viene mostrata la distanza percorsa dal livello piano (da confrontare con il punto 9.11.5 della EN81) e il tempo di arresto dall'attivazione dell'UCM. Importante: la distanza di arresto deve essere calcolata prima, considerando la somma dei tempi di intervento (quadro + unità di arresto). Dopo il test, il modulo UCM deve essere resettato (menu reset UCM).

Test 2: Misura dello spazio e del tempo di arresto in direzione GIÙ, modulo UCM DMG

Prima di iniziare il test, spostare la cabina dell'ascensore vuota sul piano dove si vuole effettuare la misura.

Durante il test, la cabina dell'ascensore si sposta verso il basso fino alla fine di quella piano zona della porta; ora viene attivato l'intervento forzato del modulo UCM e la cabina dell'ascensore si ferma così. Dopo che la cabina dell'ascensore si è fermata, viene mostrata la distanza percorsa dal livello piano (da confrontare con il punto 9.11.5 della EN81) e il tempo di arresto dall'attivazione dell'UCM. Importante: la distanza di arresto deve essere calcolata prima, considerando la somma dei tempi di intervento (quadro + unità di arresto). Dopo il test, il modulo UCM deve essere resettato (menu reset UCM).

Test 3: Misura dello spazio e del tempo di arresto in direzione UP a velocità nominale

Prima di iniziare il test, spostare la cabina dell'ascensore vuota a terra piano.

Durante il test, la cabina dell'ascensore si sposta verso l'alto fino al penultimo piano (AGH per impianti a due fermate); ora la cabina dell'ascensore si ferma. Dopo l'arresto della cabina dell'ascensore, viene visualizzata la distanza percorsa dal penultimo piano e il livello e il tempo di arresto.

Prova 4: Misurazione dello spazio e del tempo di arresto in direzione GIÙ a velocità nominale

Prima di iniziare la prova, spostare la cabina dell'ascensore a pieno carico in alto piano.

Durante la prova, la cabina dell'ascensore si sposta verso il basso fino al primo piano (AGB per impianti a due fermate); ora la cabina dell'ascensore si ferma. Dopo l'arresto della cabina dell'ascensore, vengono visualizzati la distanza percorsa dal primo piano e il livello di arresto e il tempo di arresto.

Test 5: Test di ri-livellamento con cabina dell'ascensore troppo alta (EN 81 punto 14.2.1.2)

Prima di iniziare il test, spostare la cabina dell'ascensore sul piano dove si vuole effettuare la misura.

Durante il test, la cabina dell'ascensore si sposta verso l'alto fino all'attivazione della funzione di ri-livellamento; ora la cabina dell'ascensore viene ri-livellata. Dopo che la cabina dell'ascensore si è fermata, vengono visualizzati la distanza alla quale inizia il livellamento e il tempo di intervento. Si consiglia di eseguire il test ad ogni piano per verificare la corretta installazione dei sensori di livellamento.

Test 6: Test di livellamento con cabina dell'ascensore troppo bassa (EN 81 punto 14.2.1.2)

Prima di iniziare il test, spostare la cabina dell'ascensore sul sito piano dove si desidera effettuare la misura.

Durante il test la cabina dell'ascensore si sposta verso il basso fino a quando la funzione di livellamento viene attivata; ora la cabina dell'ascensore viene livellata. Dopo che la cabina dell'ascensore si è fermata, vengono visualizzati la distanza alla quale inizia il livellamento e il tempo di intervento. Si consiglia di eseguire il test ad ogni piano per verificare la corretta installazione dei sensori di livellamento.

➔ Test e misure (seconda parte)

Test 7: Test del finecorsa finale (EN 81 punto 10.5)

Prima di iniziare il test, spostare la cabina dell'ascensore a terra o in alto piano.

Durante il test la cabina dell'ascensore si sposta verso l'estremità vano fino all'apertura della catena di sicurezza (o fino al rilevamento dell'ingresso FCO). Dopo che la cabina dell'ascensore si è fermata, viene visualizzata la distanza tra l'intervento piano e l'intervento del finecorsa e lo stato dell'ingresso FCO (contatto NO per la registrazione dell'intervento del finecorsa). La cabina dell'ascensore può essere spostata oltre il finecorsa attraverso il pannello di controllo di ispezione nella sala macchine (in modalità di ispezione il movimento oltre la parte superiore e inferiore piano è disabilitato) per mettere la cabina dell'ascensore o il contrappeso sugli ammortizzatori ed eseguire il test di scorrimento della fune. Spostate la cabina dell'ascensore fuori dalla zona dei finecorsa e mettete l'impianto in modalità di funzionamento normale (se il secondo contatto NO dell'ingresso FCO è collegato, dovete resettare FCO nel menu "Guasti").

Test 8: Test del tempo di funzionamento del motore (EN 81 punto 12.10)

Prima di iniziare il test, spostare la cabina dell'ascensore a terra o in alto piano.

Durante il test la cabina dell'ascensore si sposta verso l'estremo opposto piano a velocità nulla. Dopo 5 secondi viene rilevato l'errore del tempo di corsa su/giù (controllare nel menu "Guasti"). Cancellare tutti gli errori per rimettere

l'impianto in modalità di funzionamento normale.

Test 9: Test di bilanciamento del sistema

Prima di iniziare il test, posizionare la cabina a terra piano con il peso adatto a bilanciare il sistema stesso (tipicamente il 50% del carico massimo). Durante il test la cabina partirà nella direzione del più alto piano e verrà visualizzata la corrente assorbita al centrale del vano. La cabina si sposterà poi verso il più basso piano, visualizzando ancora una volta la corrente assorbita al metà del vano. I valori saranno conservati anche dopo la fine del test a scopo di valutazione.

Test 10: ELGO UCM in direzione UP (ELGO-CP)

Prima di iniziare mettere la cabina dell'ascensore vuota all'indirizzo piano dove si vuole effettuare il test (escluso in alto piano).

Durante il test l'ascensore parte in direzione UP fino alla fine della zona porte; a questo punto ELGO darà un guasto (Fault ELGO Cod. 24) e ferma la cabina dell'ascensore (contatto OC aperto) e sul display viene visualizzato lo spazio e il tempo di intervento del sistema (da confrontare con Eelevator N81 punto 9.11.5).

IMPORTANTE: gli spazi devono essere calcolati prima come somma dei tempi di intervento (quadro, Stopping device)

Dopo il test è necessario un reset del guasto (Menu Fault, Reset) per mettere l'ELGO LIMAX33-CP in modalità di funzionamento normale.

– Test e misure (terza parte)

Test 11: ELGO UCM in direzione DOWN (ELGO-CP)

Prima di iniziare portare la cabina vuota dell'ascensore sul sito piano dove si vuole effettuare il test (escluso il fondo piano).

Durante il test l'ascensore parte in direzione DOWN fino alla fine della zona porte; a questo punto ELGO darà un guasto (Fault ELGO Cod. 24) e ferma la cabina dell'ascensore (contatto OC aperto) e sul display viene visualizzato lo spazio e il tempo di intervento del sistema (da confrontare con EN81 punto 9.11.5).

IMPORTANTE: gli spazi devono essere calcolati prima come somma dei tempi di intervento (quadro, Stopping device)

Dopo il test è necessario un reset del guasto (Menu Fault, Reset) per mettere l'ELGO LIMAX33-CP in modalità di funzionamento normale.

Test 12: Test OSG e Safety Gear (ELGO-CP + eSGC)

Prima dell'avvio portare la cabina dell'ascensore in alto o in basso piano.

Durante il test l'ascensore parte ad alta velocità e l'OSG+eSGC si apre alla velocità nominale (Fault ELGO Cod. 9) fermando la cabina dell'ascensore.

Dopo il test è necessario un reset del guasto (Menu Fault, Reset) per mettere l'ELGO LIMAX33-CP in modalità di funzionamento normale.

Test 13: intervento del sistema ETSL in direzione UP (ELGO-CP)

Funzione opzionale. In condizioni normali la protezione apre il contatto OC se la velocità della cabina è troppo alta durante il viaggio in direzione UP (rischio per il contrappeso sui respingenti).

Durante il test ELGO considera il centro del vano come se fosse il punto di riferimento superiore.

Prima di iniziare il test, posizionare la cabina vuota a terra piano (più basso piano) senza carico per simulare le condizioni peggiori. Durante il test la cabina partirà verso il punto più alto piano. Prima del punto medio dell'ascensore vano l'ELGO aprirà il contatto di sicurezza OC (Guasto ELGO Cod. 16) e la cabina si fermerà per l'intervento del freno prima di raggiungere la posizione di metà vano (assunta come posizione di buffer simulata).

Viene visualizzato il tempo di intervento (dall'apertura del contatto OC) e la distanza dal punto medio dell'ascensore vano (margini di sicurezza con i buffer).

Test 14: Intervento del sistema ETSL in direzione DOWN (ELGO-CP)

Funzione opzionale. In condizioni normali la protezione apre il contatto OC se la velocità della cabina è troppo alta durante il viaggio in direzione SU (rischio per la cabina sui respingenti).

Durante il test ELGO considera il centro del vano come se fosse il punto di riferimento inferiore.

Prima di iniziare il test, posizionare la cabina in alto piano con una cabina dell'ascensore a pieno carico per simulare le condizioni peggiori. Durante il test la cabina partirà verso il basso piano. Prima del punto medio dell'ascensore

vano l'ELGO aprirà il contatto di sicurezza OC (guasto ELGO Cod. 16) e la cabina dell'ascensore si fermerà per l'intervento del freno prima di raggiungere la posizione di metà scomparto (assunta come posizione di buffer simulata).

Vengono visualizzati il tempo di intervento (dall'apertura del contatto OC) e la distanza dal punto medio dell'ascensore vano (margine di sicurezza con i buffer).

Test 15: Test di sicurezza a testa ridotta (EN 81-21 - ELGO-CP+eSGC)

Test per testa ridotta e sistema di protezione basato su ELGO+eSGC.

L'intervento della protezione avviene dopo un accesso vano, nel punto dato dalla distanza TRIPS (Monitor Encoder, pag 8) dalla posizione di riferimento superiore (contrappeso sul buffer).

Durante il test l'intervento di ELGO è dato anche con ascensore in modalità normale, senza alcuna simulazione di accesso vano. Prima di iniziare il test mettere l'ascensore sotto il punto di intervento.

Durante il test la cabina dell'ascensore partirà in direzione SU (verso l'alto piano). Quando la cabina raggiunge il punto di intervento, ELGO aprirà il contatto OC e spegnerà l'uscita eSGC fermando la cabina dell'ascensore (Fault ELGO Cod. 4).

Dopo il test è necessario un reset del guasto (Menu Fault, Reset) per portare ELGO LIMAX33-CP in modalità operativa normale.

– Test e misure (quarta parte)

Test 16: Test di sicurezza della fossa ridotta (EN 81-21 - ELGO-CP+eSGC)

Test per fossa ridotta e sistema di protezione basato su ELGO+eSGC.

L'intervento della protezione avviene dopo un accesso vano, nel punto dato dalla distanza TRIPD (Monitor Encoder, pag 8) dalla posizione di riferimento inferiore (cabina sul buffer).

vano Durante il test l'intervento di ELGO viene effettuato anche con ascensore in modalità normale, senza simulazione di accesso.

Prima di iniziare il test posizionare l'ascensore sopra il punto di intervento.

Durante il test la cabina dell'ascensore partirà in direzione DOWN (verso il basso piano). Quando la cabina raggiunge il punto di intervento, ELGO apre il contatto OC e spegne l'uscita eSGC fermando la cabina (Fault ELGO Cod. 5).

Dopo il test è necessario un reset del guasto (Menu Fault, Reset) per mettere ELGO LIMAX33-CP in modalità di funzionamento normale.

Test 17: OC Safety contact test (ELGO-CP)

Solo per installazione con ELGO-CP.

Il test controlla se il contatto di sicurezza OC all'interno di ELGO funziona correttamente: il contatto si apre per 0,5 sec. (è possibile verificare l'apertura della catena di sicurezza dal punto SE3).

Il test viene eseguito automaticamente una volta al giorno.

Dopo il test non sono necessarie altre operazioni (l'ascensore è in servizio normale).

Test 18: Door Disable

Test per disabilitare temporaneamente gli operatori delle porte.

Il test è utile se il tecnico ha bisogno di fare delle prove con l'ascensore in modalità normale ma senza il rischio che qualche utente possa entrare nella cabina dell'ascensore.

E' possibile programmare un tempo di 1/5/10/30/60 minuti.

Il tempo è valido anche se l'ascensore verrà messo di nuovo in ispezione / Normale.

al fine del timer, l'ascensore torna in modalità normale.

Test 19: Simulazione di Black out

Solo per installazioni con opzione di emergenza completa. Il comportamento dell'ascensore è lo stesso che si ha quando manca l'alimentazione, quindi effettua un'emergenza automatica spostando la cabina su piano e apre la porta.

Test 20: Simulazione di chiamata telefonica per livello basso delle batterie

quadro inviare un comando a DMCPIT (uscita ALARM Enable) come se il livello delle batterie fosse sbagliato per una chiamata di emergenza. Questo segnale deve essere collegato all'ingresso del telefono per la chiamata di emergenza.

Allegato 3 - Istruzioni per l'aggiornamento del software

Procedura di aggiornamento del SW di PlayPad (PLP)

Il file di aggiornamento SW per PLP è:

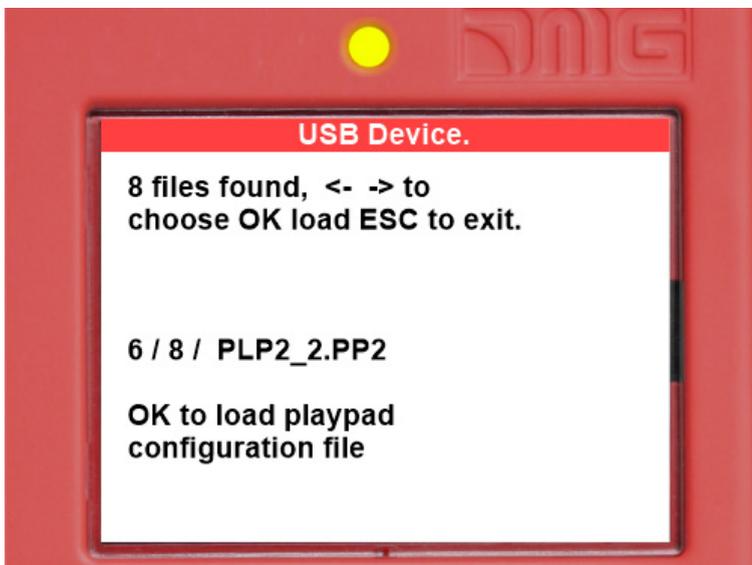
Nome del file.PP2

Inserite il dispositivo USB nello slot, aspettando il messaggio come nella Figura 1.



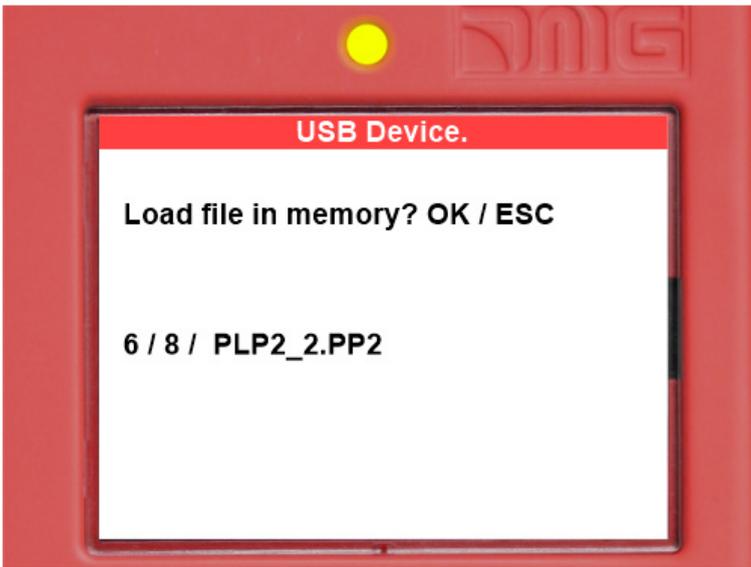
(Figura 1)

Selezionare "Put a file in PlayPad" (predefinito), premere il pulsante OK. La finestra cambia in Figura 2.



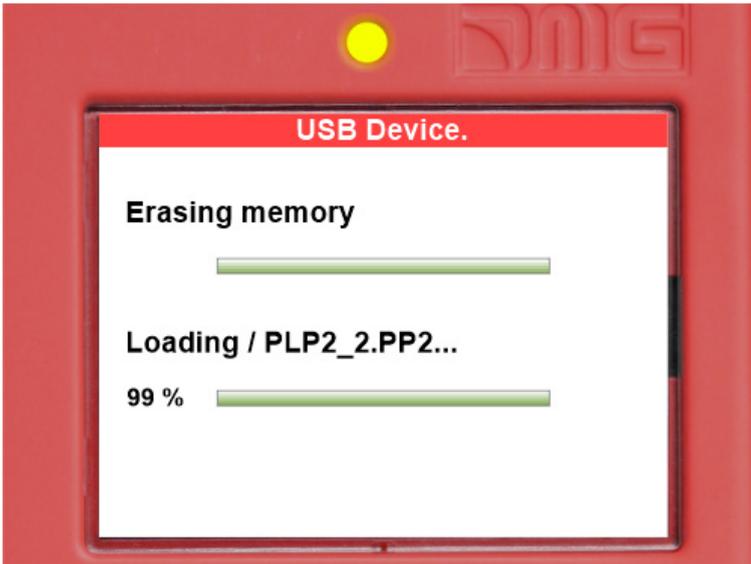
(Figura 2)

Segui le istruzioni sullo schermo e seleziona il file .PP2 (nell'esempio PLP2_2.PP2) e premi OK. La finestra cambia in Figura 3



(Figura 3)

Premere OK per confermare il processo di aggiornamento. La finestra cambia in Figura 4



(Figura 4)

al fine della procedura dovete rimuovere l'USB (apparirà la Figura 5 o la Figura 6).



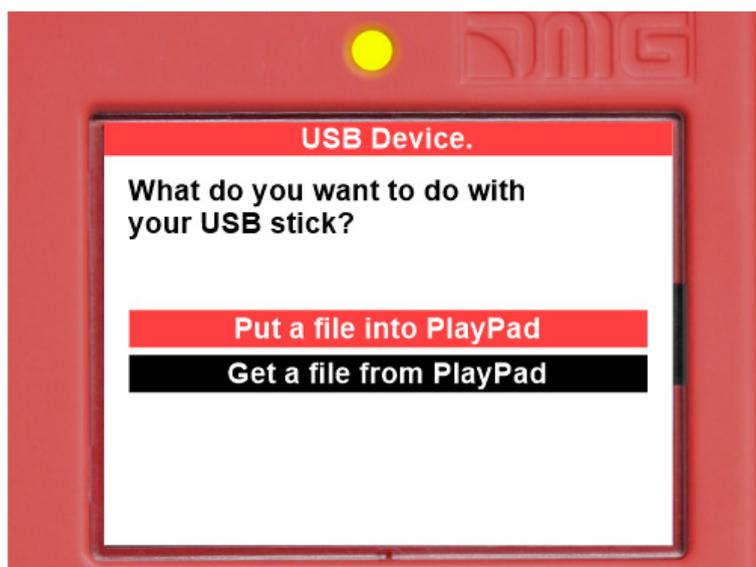
(Figura 5)



(Figura 6)

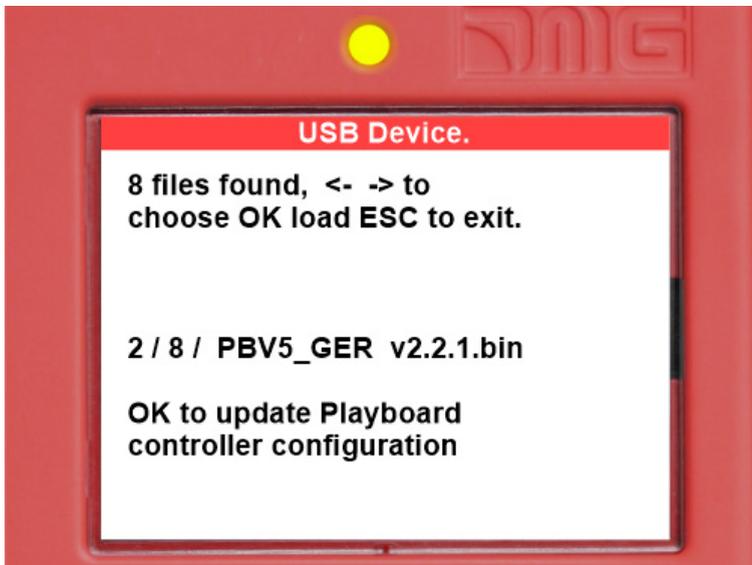
➔ Procedura di aggiornamento del SW dei dispositivi

Inserire il dispositivo USB nello slot, aspettando il messaggio come nella Figura 7 e selezionare "Put a file into PlayPad" (default) e premere il pulsante OK.



(Figura 7)

La finestra cambia in Figura 8.



(Figura 8)

Segui le istruzioni sullo schermo e seleziona il file *.bin e premi OK. La finestra cambia in Figura 9.



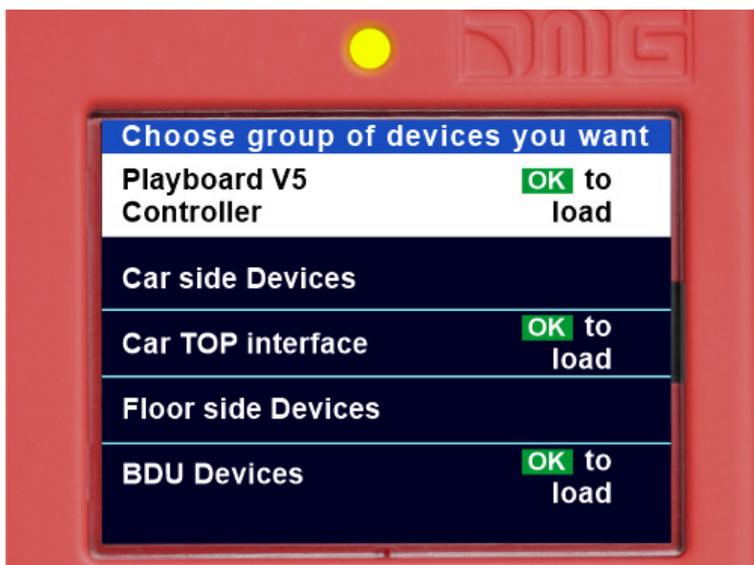
(Figura 9)

Premere OK per confermare il processo di aggiornamento. La finestra cambia in Figura 10, aspetta un po'.



(Figura 10)

Selezionare il dispositivo (o gruppo di dispositivi) da aggiornare e premere OK (Figura 11)



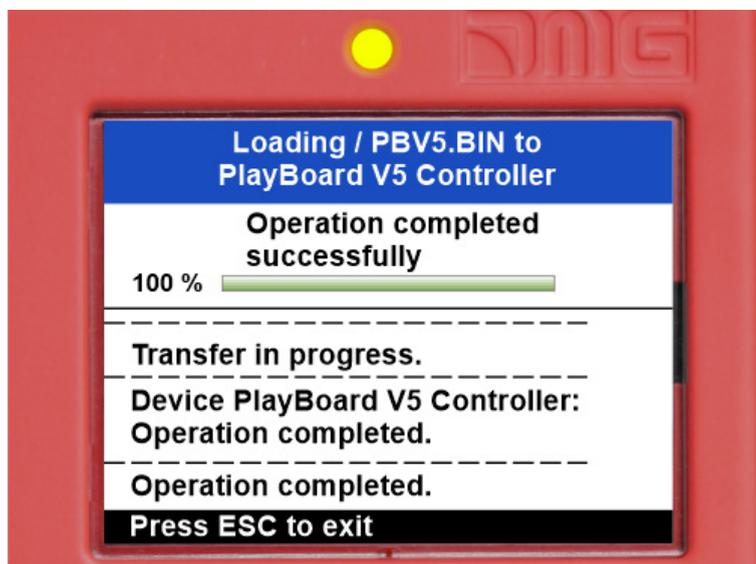
(Figura 11)

La finestra cambia in Figura 12: aspettate che il processo is completato. Se avete bisogno di premere qualsiasi pulsante freccia per accendere la retroilluminazione.



(Figura 12)

Quando il processo finisce (Figura 13) premete il tasto Esc fino a quando la finestra mostra "Please remove USB Device" (Figura 14).



(Figura 13)



(Figura 14)

Dispositivo	Tempo necessario per l'aggiornamento del SW
Scheda madre (Playboard quadro)	3 minuti
PlayPad 4.0	1 minuto
Scheda TOC (Cabina Interfaccia TOP)	1 minuto
Scheda DMCPIT (Cabina COP Interface)	1 minuto
Interfacce seriali Pushbittons (dispositivi BDU)	30 secondi
Schede di espansione (PIT8 / 16RL / 16IO)	30 secondi

(Tabella III.1 - Tempi di aggiornamento del SW)

Allegato 4 - Impostazione dell'ascensore Frenic VVVF

➤ Messa a punto del motore (VVVF quadro)

Nel caso di un quadro dotato di inverter elettrico Fuji FRENIC Lift, è necessario eseguire la procedura di autoapprendimento dei dati del motore ("Tuning"). Questo deve essere effettuato per allineare il funzionamento dell'azionamento alle caratteristiche elettriche del motore in loco. La procedura di tuning deve essere effettuata in funzionamento temporaneo. La procedura è diversa a seconda del tipo di motore.

- Procedura di tuning -

Selezionare "Menu di installazione".



Nella schermata apparirà:



Confermare con OK e selezionare "Machine / VVVF Autotuning":



Inserite il parametro richiesto e passate al successivo premendo la freccia destra.

L'elenco dei parametri VVVF è:

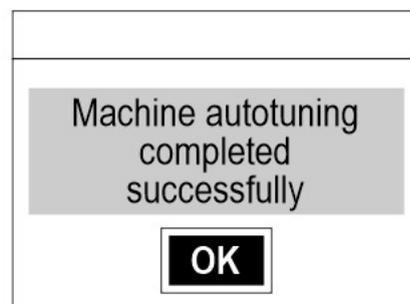
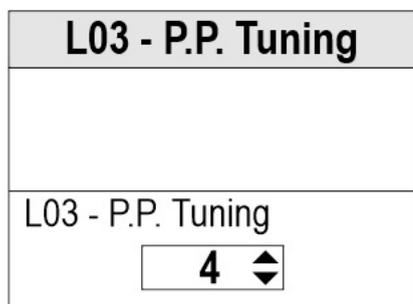
Parametro	Descrizione	Motore senza ingranaggi	Motore a ingranaggi
-----------	-------------	-------------------------	---------------------

Parametro	Descrizione	Motore senza ingranaggi	Motore a ingranaggi
P01 - Poli del motore	Inserire il numero del polo motore	X	X
F03 - Velocità massima	Inserire la velocità massima del motore [RPM] (piastra motore)	X	X
F04 - Corrente nominale	Inserire Velocità nominale del motore [Hz] (Piastra motore)	X	X
F05 - Tensione nominale	Inserire Tensione nominale del motore [V] (Piastra del motore)	X	X
P08 - M-%X	Inserire il valore 10	X	
P07 - M-%R1	Inserire il valore 5	X	
P06 - M-No Load Curr.	Inserire il valore 0 [A]	X	
P03 - Corrente nominale del motore	Inserire la corrente nominale [A] (Piastra motore)	X	
P02 - Tappo nominale del motore	Inserire la potenza nominale [kW] (Piastra motore)	X	
C11 - Alta velocità	Inserire l'alta velocità [Hz] (Piastra motore)	X	
C10 - Velocità media	Inserire la velocità media [Hz] (Velocità di ispezione)	X	
C07 - Velocità di scorrimento	Inserire la bassa velocità [Hz] (10% di C11)	X	
L01 - Selezione PG	Impostare il tipo di encoder del motore: (schede opzionali VVVF)	X	X (*)
L02 - Risoluzione PG	Inserire la risoluzione dell'encoder del motore	X	X (*)

(*) Solo anello chiuso

L'ultimo parametro è diverso a seconda del tipo di motore:

Motore GEARLESS:



Selezionare 4 : Sintonia statica

Selezionare 5 : Sintonia dinamica (solo se senza corde)

Motore a ingranaggi:

P04 - Motor Autotuning
P04 - Motor Autotuning
3 



Machine autotuning completed successfully
OK

Seleziona 3

In caso di problemi, andate al menu Fault per identificare il problema (§ Motor Tuning Errors)

al fine della procedura, premere il pulsante su/giù e verificare la corretta direzione di movimento della cabina dell'ascensore; se non è corretta, invertire i valori dei parametri E98 e E99.

Per le installazioni ad anello chiuso, nel menu <I/O Status>, VVVF IN/OUT, controllare che il valore dell'encoder motore VVVF (4/7) sia positivo (+) durante il movimento verso l'alto e negativo (-) durante il movimento verso il basso quando il comando FWD (1/7) è attivato. In caso contrario, invertire un canale nell'encoder motore del VVVF.

☰ Schede opzionali VVVF

L01	A/B Canale di uscita	Segnale assoluto	Nota
0		Nessuno	La scelta non è possibile perché per i motori asincroni
1	12/15V complementare; 12/15V a collettore aperto; Driver di linea a 5 V	Z	Per Encoder 5V Line Driver richiesto scheda opzionale OPC-LM1-IL
2	Driver di linea a 5 V	Codice a 3 bit (segnale U, V, W)	Scheda opzionale richiesta OPC-LM1-PP
3	Driver di linea a 5 V	4 bit gray codice	Scheda opzionale richiesta OPC-LM1-PP
4	Tensione differenziale sinusoidale 1 Vp-p	EnDat 2.1 (compatibile con ECN1313)	Scheda opzionale richiesta OPC-LM1-PS
5	Tensione differenziale sinusoidale 1 Vp-p	Tensione differenziale sinusoidale 1 Vp-p (compatibile con ERN1387)	Scheda opzionale richiesta OPC-LM1-PR

☰ Tabella dei guasti VVVF

Codice	Descrizione	
OC1	Sovracorrente durante l'accelerazione	La corrente di uscita momentanea dell'inverter ha superato il livello di sovracorrente.

Codice	Descrizione	
OC2	Sovracorrente durante la decelerazione	
OC3	Sovracorrente durante il funzionamento a velocità costante	
EF	Guasto a terra	La corrente zero-fase causata da un guasto a terra nel circuito di uscita ha superato il limite consentito. (30kW o superiore)
OV1	Sovratensione durante l'accelerazione	
OV2	Sovratensione durante la decelerazione	La tensione del bus del circuito intermedio ha superato il livello di rilevamento della sovratensione livello.
OV3	Sovratensione durante il funzionamento a velocità costante	
LV	Sottotensione	La tensione del bus CC è scesa al di sotto del livello di rilevamento dell'undervolt. age
Lin *	Perdita di fase in ingresso	Si è verificata una perdita di fase in ingresso o la tensione interfase era grande.
OH1	Surriscaldamento del dissipatore di calore	La temperatura intorno al dissipatore di calore è aumentata in modo anomalo.
OH2	Allarme esterno	Il THR dell'allarme esterno è stato inserito. (quando il THR "Enable external alarm trip" è stato assegnato a qualsiasi ingresso digitale morsetto)
OH3	Surriscaldamento interno dell'inverter	La temperatura all'interno dell'inverter ha superato il limite consentito.
OH4	Protezione del motore (termistore PTC/NTC)	La temperatura del motore è aumentata in modo anomalo.
DBH	Surriscaldamento del registro dei freni	La temperatura della resistenza di frenatura ha superato il limite consentito.
OL1	Sovraccarico del motore 1	La protezione termica elettronica per il rilevamento del sovraccarico del motore è stata attivata.
OLU	Sovraccarico dell'inverter	La temperatura all'interno dell'IGBT è aumentata in modo anomalo.
OS	Prevenzione della velocità eccessiva	La velocità del motore è superiore alla velocità massima * L32.
PG	Cablaggio rotto nel PG	La velocità del motore è superiore alla velocità massima * L32.
nrb	Errore di rottura del filo NTC	Rilevata una rottura del filo nel circuito di rilevamento del termistore NTC.
Er1	Errore di memoria	Si è verificato un errore durante la scrittura dei dati nella memoria dell'inverter memoria.
Er2	Errore di comunicazione della tastiera	Si è verificato un errore di comunicazione tra la chiave e l'inverter. pad

Codice	Descrizione	
Er3	Errore della CPU	Si è verificato un errore della CPU o un errore LSI.
Er4	Errore di comunicazione dell'opzione	Si è verificato un errore di comunicazione tra la scheda opzionale collegata la scheda opzionale collegata e l'inverter.
Er5	Errore di opzione	È stato rilevato un errore dalla scheda opzionale collegata (non dal l'inverter).
Er6	Protezione del funzionamento	È stata tentata un'operazione errata.
Er7	Errore di sintonizzazione	La sintonizzazione automatica o la sintonizzazione Magnetic Pole Position Offset è fallita, con conseguenti risultati di sintonizzazione anormali.
Er8	Errore di comunicazione RS-485 (porta 1)	Si è verificato un errore di comunicazione durante la comunicazione RS-485 la comunicazione.
ErP	Errore di comunicazione RS-485 (porta 2)	
OPL	Perdita di fase in uscita	Si è verificata una perdita di fase in uscita.
ErE	Disadattamento della velocità	La velocità di riferimento e la velocità di rilevamento sono diverse.
ErF	Errore di salvataggio dei dati durante la sottotensione	Quando la protezione da sottotensione è stata attivata, l'inverter non è riuscito a salvare i dati, mostrando questo errore.
ErH	Errore hardware	L'LSI sul circuito stampato di alimentazione non ha funzionato correttamente a causa del rumore, ecc.
Ert	Errore di comunicazione CAN open	Si è verificato un errore di comunicazione durante la comunicazione CANopen.
ECF	EN1, EN2 morsetti errore del circuito	Un'anomalia è stata diagnosticata nel circuito EN1, EN2 morsetti .
Ot	Sopra la corrente di coppia	La corrente della coppia di riferimento è diventata eccessiva.
DBA	Transistor di frenatura rotto	Rilevamento di un'anomalia nel transistor del freno
bbE	Conferma del freno	L'inverter rileva la mancata corrispondenza tra il segnale di controllo del freno e il segnale di rilevamento del freno (feedback).
Eo	EN1, EN2 morsetti chattering	Rilevata collisione tra l'uscita ENOFF e l'ingresso EN1/EN2 morsetti.
ECL	Errore logico personalizzabile	Un errore di configurazione della logica personalizzabile ha causato un allarme.
OH6	Surriscaldamento della resistenza di carica	La temperatura della resistenza di carica all'interno dell'inverter ha superato il limite consentito.
rbA	Salvataggio tramite allarme dei freni	Nessun movimento rilevato durante l'operazione di salvataggio da parte del controllo dei freni.
tCA	Raggiungere il numero massimo di viaggi contatore	Il numero di cambi di direzione del viaggio ha raggiunto il livello preimpostato.
SCA	Errore di controllo del cortocircuito	L'inverter rileva la mancata corrispondenza tra il segnale di controllo del cortocircuito e il segnale di rilevamento del cortocircuito (feedback).

Codice	Descrizione	
LCO	Sovraccarico della cella di carico	La funzione della cella di carico ha rilevato una situazione di sovraccarico mediante del livello preimpostato.

⊖ Errori di regolazione del motore

Motore a ingranaggi

Nei vecchi motori l'autotuning può fallire: in questi casi l'autotuning tipo 1 (al punto 10 selezionare P04 = 1) può essere eseguito ma in questo caso i valori P06 e P12 devono essere inseriti manualmente.

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

I valori tipici di P06 sono tra il 30% e il 70% di P03.

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

F.r. = Frequenza nominale

S.s. = Velocità sincrona

S.r. = Velocità nominale

I valori accettabili di P12 sono compresi tra 0,5 e 5 Hz.

Per esempio, per un motore a 4 poli, la frequenza nominale è di 50 Hz, la velocità sincrona è di 1500 rpm e la velocità nominale è sulla targhetta del motore (sempre in giri al minuto).

Motore senza ingranaggi

In caso di problema "Error 52 = er7 Error VVVVF" apparirà nel MENU ERRORS. In questo caso controllare i collegamenti dell'encoder del motore, cancellare gli errori nel menu "Errori" e ripetere la procedura di poletuning dal punto 14.

Dopo la procedura di poletuning provate a muovere l'ascensore in manutenzione in su e in giù per alcuni giri del motore. Se si muove correttamente la procedura è finita, altrimenti, in caso di errore del VVVF (ere o Ocx o Os), invertire le due fasi del motore cambiando il parametro H190 del VVVF, cancellare gli errori nel menu "Fault" e ripetere la procedura di poletuning.

Allegato 5 - Controllo del rollio e comfort di guida

Quando il Playboard quadro viene applicato a installazioni dotate di macchine senza ingranaggi ad anello chiuso, il comfort e la precisione possono essere ottimizzati evitando così effetti indesiderati come il rollback (tipico degli ascensori con carico sbilanciato).

I seguenti parametri possono essere regolati per ottenere un'impostazione ottimale per la vostra installazione. Si suggerisce di seguire la procedura dall'inizio alla fine nella sequenza proposta.

⊖ Regolazioni della fase iniziale

Regolare i seguenti parametri per compensare altri effetti indesiderati.

Parametro	Descrizione	Default		Regolazioni suggerite
		Gearless	Geared	
H64	Tempo di controllo della velocità zero	0,8	0,8	Impostare il valore tra 0,7 e 0,8 poi aumentare per ammorbidire la rampa di inizio fase Importante: Nel menu "Posizionamento" : Ritardo DIR-BRK <= 0,2 s Ritardo BRK-S > H64
L68	Guadagno proporzionale RBC (costante P) (specifica la costante P del regolatore automatico di velocità da utilizzare durante il tempo di calcolo dell'RBC)	1,8	10	Superamenti del motore: aumentare il valore di 0,25 Vibrazioni: diminuire il valore di 0,25
L69	Tempo integrale RBC (costante I) (specifica la costante I del regolatore automatico di velocità da utilizzare durante il tempo di calcolo dell'RBC)	0,003 s	0,010 s	Overshoots del motore: diminuire il valore di 0,001 Vibrazioni: aumentare il valore di 0,001
L73	Compensazione del carico sbilanciato (specifica la costante I del regolatore automatico di posizione da utilizzare durante il tempo di calcolo dell'RBC)	0,5	0	Superamenti del motore: aumentare il valore di 0,50 Vibrazioni: diminuire il valore di 0,50
L82	Tempo di ritardo ON (specifica il tempo di ritardo durante il quale il circuito principale dell'inverter viene mantenuto attivato)	0,2 s	0,2 s	Freni più grandi: diminuire il valore di 0,1 Freni più piccoli: aumenta il valore di 0,1

Note: L65 specifica se abilitare o disabilitare la compensazione del carico sbilanciato (controllo Rollback). Per impostazione predefinita, è impostato su 1 (controllo Rollback attivo). La velocità viene mantenuta a zero quando i freni vengono rilasciati per evitare l'effetto rollback.

⊖ Regolazioni di fase ad alta velocità

I guadagni "P" ad alta velocità e le costanti di tempo "I" sono utilizzati dal regolatore automatico di velocità (ASR) dell'inverter durante la corsa ad alta velocità dell'ascensore. Queste costanti possono essere regolate come segue:

Parametro	Descrizione	Default		Regolazioni suggerite
		Gearless	Geared	
L24	Impostazione della curva "S" 6	25\$	25%	Fluttuazioni di velocità: aumentare il valore del 5

Parametro	Descrizione	Default		Regolazioni suggerite
L36	"P" Guadagno costante ad alta velocità	2	10	Fluttuazioni di velocità: aumentare il valore di 0,25 Vibrazioni: diminuire il valore di 0,25
L37	"I" Tempo I costante ad alta velocità	0,100 s	0,100 s	Le fluttuazioni di velocità diminuiscono di 0,01 Vibrazioni: aumentare il valore di 0,01

Note:

L'aumento della costante P rende la risposta del macchinario più veloce, ma può causare overshooting o hunting nel motore. Inoltre, a causa della risonanza del macchinario o del rumore sovraamplificato, il macchinario o il motore possono produrre rumore di vibrazione.

Al contrario, diminuendo la costante P si ritarda eccessivamente la risposta e si può causare una fluttuazione della velocità in un lungo ciclo, impiegando tempo per stabilizzare la velocità.

I valori dei tempi "I" (L37 e L39) normalmente non devono essere modificati, a meno che i guadagni "P" non siano sufficienti per ottenere un comfort ottimale. Impostando una piccola costante di tempo "I" si accorcia l'intervallo di integrazione, fornendo una risposta più veloce. Al contrario, impostando una grande costante di tempo "I" la si allunga, avendo meno effetto sull'ASR. Questo può aiutare in caso di risonanza di macchinari che generano un rumore meccanico anomalo dal motore o dagli ingranaggi.

Regolazioni della fase di arresto

Utilizzare le costanti dei guadagni "P" e dei tempi "I", a bassa velocità, per fare la regolazione finale della fase di arresto:

Parametro	Descrizione	Default		Regolazioni suggerite
		Gearless	Geared	
E16	Tempo di decelerazione # 9 (Ultima rampa di decelerazione)	1,80 s	1,80 s	Aumentare il valore di 0,5 per ammorbidire l'ultima rampa (valore massimo suggerito: 3 sec)
H67	Tempo di attesa dello stop	1,5 s	1,5 s	Cabina incapace di stare su piano: aumentare 0,25 Importante: nel menu "Posizionamento" : Ritardo BRK-DIR <= 2,0 s Boost di arresto = 1% o 2%
L38	"P" Guadagno costante a bassa velocità	2	10	Cabina incapace di rimanere su piano: aumentare di 0,25 Vibrazioni: diminuire il valore di 0,25
L39	"I" Tempo I costante a bassa velocità	0,100 s	0,100 s	Cabina incapace di rimanere su piano: diminuire il valore di 0,01 Vibrazioni: aumentare il valore di 0,01

Parametro	Descrizione	Default		Regolazioni suggerite
L83	Controllo del freno (tempo di ritardo alla disattivazione) (specifica il tempo di ritardo tra la velocità di arresto e la disattivazione del segnale del freno)	0,3 s	0,1 s	Freni più grandi: diminuire il valore di 0,1 Freni più piccoli: aumenta il valore di 0,1

Note: Per permettere all'inverter di eseguire correttamente la fase di arresto, assicurarsi che i contattori di funzionamento si aprano almeno 2 secondi dopo il contattore del freno. Se i contattori di funzionamento si aprono in anticipo, si può sentire una scossa sulla macchina.

– Caso VVVF quadri con sistemi di posizionamento non basati su encoder

Se nell'installazione viene utilizzato un sistema di posizione digitale (cioè: segnale digitale da rilevatori magnetici), è necessario utilizzare alcuni parametri aggiuntivi:

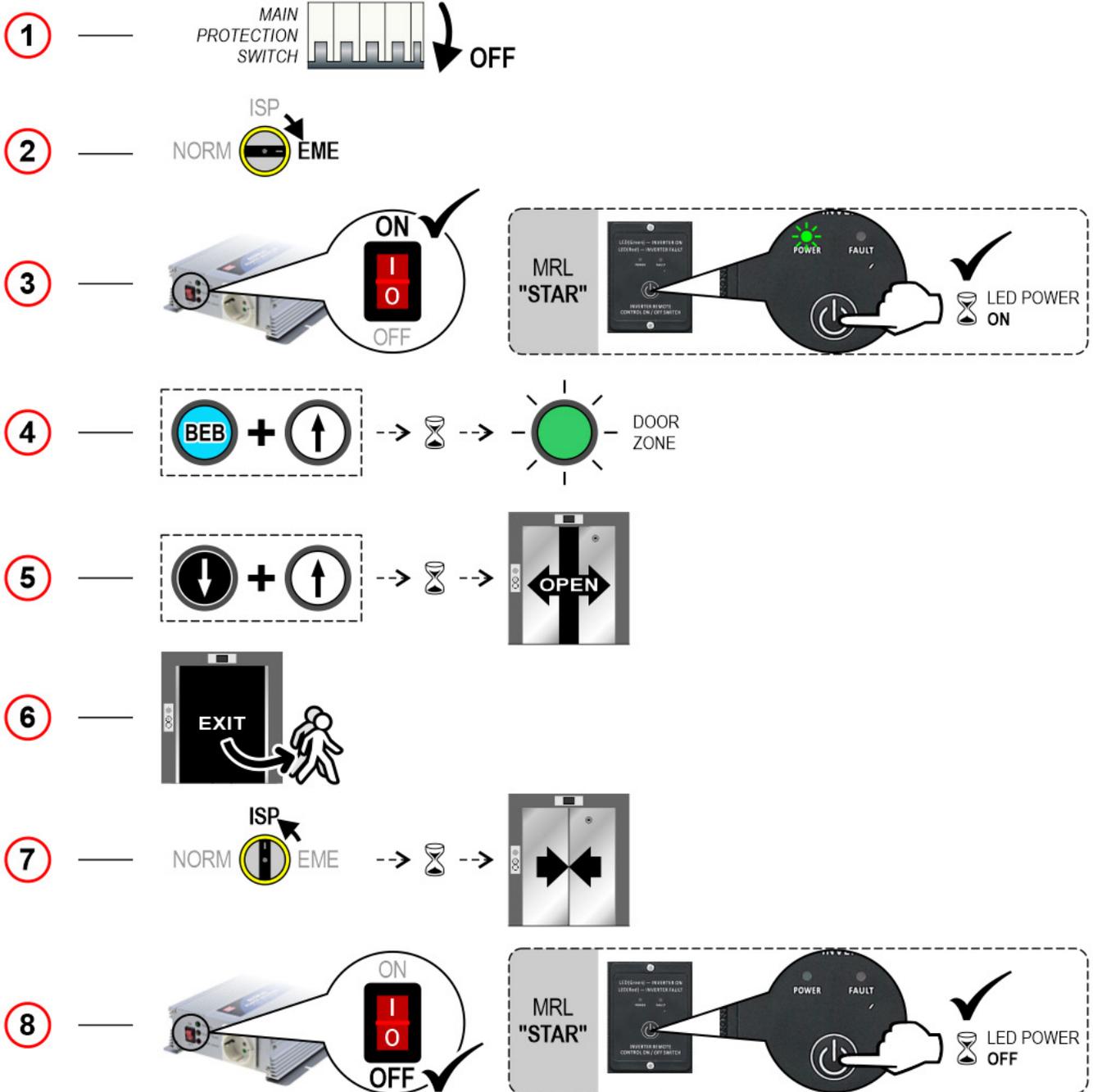
Parametro	Descrizione	Default	Regolazioni suggerite
F24	Tempo di mantenimento della velocità di partenza	0,7	Impostare il valore tra 0,7 e 0,8
H64	Tempo di controllo della velocità zero	0	Imposta il valore a 0
E12	Accelerazione ad alta velocità	2	Fluttuazioni di velocità: aumentare il valore di 0,25
E13	Accelerazione a bassa velocità	2	Arresto del motore: aumentare il valore di 0,25
C07	Velocità di scorrimento (5-10% dell'alta velocità)		Arresti del motore: aumentare il valore di 0,1 Vibrazioni: aumentare/diminuire il valore di 0,1
C11	Alta velocità	Vedere il valore nominale sulla targhetta del motore	Se l'auto non è in grado di mantenere il livello piano, assicurarsi che la fase di bassa velocità sia eseguita correttamente riducendo l'alta velocità C11 a metà del suo valore per verificare che la bassa velocità sia mantenuta per alcuni secondi, quindi aumentare lentamente C11

Allegato 6 - Sbilanciamento delle operazioni di salvataggio

– Sbilanciamento delle operazioni di salvataggio



L'operazione deve essere eseguita da personale qualificato.



4) - Premere i pulsanti BEB e Up.

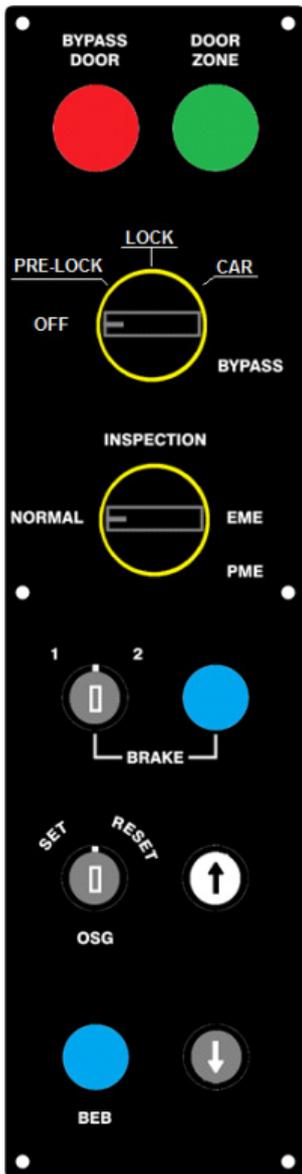
NOTA: I contatti della catena di sicurezza della porta sono completamente bypassati. I freni saranno alimentati, la cabina dovrebbe muoversi per lo sbilanciamento (direzione secondo il carico nella cabina). In caso di velocità eccessiva (> 0,3 m/s) la cabina si fermerà e sarà necessario rilasciare i pulsanti e premerli nuovamente per ripartire. Quando la cabina raggiunge il sito piano (luce verde "DOOR ZONE") quadro si ferma automaticamente. Rilasciare i pulsanti BEB e la direzione.

Allegato 7 - Pannello di controllo

— Pannello di controllo



L'operazione deve essere eseguita da personale qualificato.



By-passare i contatti di sicurezza della porta

Giri il selettore BYPASS nella posizione desiderata:

- a) Con qualsiasi BYPASS la luce ROSSA si accende.
- b) quadro dà l'errore di bypass.
- c) Il movimento dell'ascensore sarà possibile solo in Ispezione o da PME.

PRE-LOCK = Contatti preliminari (porte manuali piano)

LOCK = Piano porta Serrature

CABINA = Cabina contatti porta

Test del freno singolo

- 1 - Premere il pulsante BRAKE
- 2 - Girare la chiave BRAKE sulla posizione 1 per aprire il primo freno o sulla 2 per aprire il freno.

Il test può essere fatto solo:

- a) Con cabina ferma e porte chiuse;
- b) Durante le prove 3 e 4 (misurazione della distanza di arresto a velocità nominale)
- c) Durante la decelerazione e l'arresto standard (per controllare il guasto del contattore bloccato)

Test del regolatore di velocità eccessiva

Operare sulla chiave OSG:

- Attivazione dell'OSG: girare a SET;
- Resettare: Girare il selettore PME su INSPECTION e girare la chiave OSG a RESET.

Allegato 8 - Circuito UCM

– Circuito UCM

La tabella seguente mostra come impostare il parametro UCM Monitor a seconda del dispositivo o del circuito per il rilevamento dei movimenti incontrollati.

Per le installazioni idrauliche il parametro è utilizzato per:

-) Configurazione unità centrale/valvole (vedi tabella 2)
-) Soluzione UCM gestita da quadro

Tabella 1 - Monitoraggio UCM

Monitorare l'UCM		Dispositivo / Unità di controllo idraulico	Soluzione UCM	Attuatore
Tipo	Tempo			
No		Non presente	No	-
1	1,5 s	Governatore di sovravelocità OSG A3 Montanari RQ-AXXX	Sì	Attrezzatura di sicurezza
2	1,5 s	quadro = Monitoraggio dei freni Movimento con porta aperta disponibile solo con Encoder ELGO LIMAX 33CP	Sì	Freni certificati A3
3...17		Non usare		
18	1,5 s	Monitoraggio del freno per abilitare l'apertura della porta (la porta si apre solo se il freno cade)	No	
19	1,5 s	Circuito DMG UCM 4.0 (senza monitor dei freni) Solo per disabilitare temporaneamente il monitoraggio degli interruttori dei freni	No	
20	1,5 s	Circuito DMG UCM 4.0 e monitor del freno	Sì	Freni certificati A3
21	1,5 s	Governatore di sovravelocità OSG A3 Montanari RQ-AXXX quadro = Monitoraggio dei freni	Sì	Attrezzatura di sicurezza
22...29		Non usare		
30	1,5 s	Centrale idroelettrica con valvole elettromeccaniche (A3 seconda valvola di discesa è opzionale, nessun test eseguito)	Senza UCM	
31	1,5 s	Centrale idroelettrica con valvole elettromeccaniche (A3 seconda valvola di discesa è opzionale, nessun test eseguito)	Sì = OSG A3	Attrezzatura di sicurezza

Monitorare l'UCM		Dispositivo / Unità di controllo idraulico	Soluzione UCM	Attuatore
32	1,5 s	Centrale idroelettrica con valvole elettromeccaniche (A3 seconda valvola di discesa è opzionale, nessun test eseguito)	Sì = UCM 4.0	Due valvole
33	1,5 s	Centrale idroelettrica con valvole elettromeccaniche (A3 seconda valvola di discesa è opzionale, nessun test eseguito)		
34	1,5 s	Centrale idroelettrica con valvole elettromeccaniche (A3 seconda valvola di discesa è opzionale, nessun test eseguito)		
35	1,5 s	Centrale idroelettrica con valvole elettromeccaniche + valvola A3 (test)	Senza UCM	
36	1,5 s	Centrale idroelettrica con valvole elettromeccaniche + valvola A3 (test)	Sì = OSG A3	Attrezzatura di sicurezza
37	1,5 s	Centrale idroelettrica con valvole elettromeccaniche + valvola A3 (test)	Sì = UCM 4.0	Due valvole
38	1,5 s	Centrale idroelettrica con valvole elettromeccaniche + valvola A3 (test)		
39	1,5 s	Centrale idroelettrica con valvole elettromeccaniche + valvola A3 (test)		
40	1,5 s	Unità centrale NGV modello GMV	Senza UCM	
41	1,5 s	Unità centrale NGV modello GMV	Sì = OSG A3	Attrezzatura di sicurezza
42	1,5 s	Unità centrale NGV modello GMV	Sì = UCM 4.0	Due valvole
43	1,5 s	Unità centrale NGV modello GMV		
44	1,5 s	Unità centrale NGV modello GMV		
45	1,5 s	Unità centrale GMV modello NGV A3 (monitoraggio segnali RDY - RUN)	Senza UCM	
46	1,5 s	Unità centrale GMV modello NGV A3 (monitoraggio segnali RDY - RUN)	Sì = OSG A3	Attrezzatura di sicurezza
47	1,5 s	Unità centrale GMV modello NGV A3 (monitoraggio segnali RDY - RUN)	Sì = UCM 4.0	Due valvole
48	1,5 s	Unità centrale GMV modello NGV A3 (monitoraggio segnali RDY - RUN)		
49	1,5 s	Unità centrale GMV modello NGV A3 (monitoraggio segnali RDY - RUN)		
50	1,5 s	Unità elettronica Bucher LRV + NTA-2 (A3 seconda valvola di discesa è opzionale, nessun test eseguito)	Senza UCM	
51	1,5 s	Unità elettronica Bucher LRV + NTA-2 (A3 seconda valvola di discesa è opzionale, nessun test eseguito)	Sì = OSG A3	Attrezzatura di sicurezza
52	1,5 s	Unità elettronica Bucher LRV + NTA-2 (A3 seconda valvola di discesa è opzionale, nessun test eseguito)	Sì = UCM 4.0	Due valvole
53	1,5 s	Unità elettronica Bucher LRV + NTA-2 (A3 seconda valvola di discesa è opzionale, nessun test eseguito)		

Monitorare l'UCM		Dispositivo / Unità di controllo idraulico	Soluzione UCM	Attuatore
54	1,5 s	Unità elettronica Bucher LRV + NTA-2 (A3 seconda valvola di discesa è opzionale, nessun test eseguito)		
55	1,5 s	Unità elettronica Bucher LRV + NTA-2 + DSV A3 (test)	Senza UCM	
56	1,5 s	Unità elettronica Bucher LRV + NTA-2 + DSV A3 (test)	Sì = OSG A3	Attrezzatura di sicurezza
57	1,5 s	Unità elettronica Bucher LRV + NTA-2 + DSV A3 (test)	Sì = UCM 4.0	Due valvole
58	1,5 s	Unità elettronica Bucher LRV + NTA-2 + DSV A3 (test)		
59	1,5 s	Unità elettronica Bucher LRV + NTA-2 + DSV A3 (test)		
60	1,5 s	Unità Bucher Electronic i-Valve / iCON-2 (segnale di monitoraggio SMA)	Senza UCM	
61	1,5 s	Unità Bucher Electronic i-Valve / iCON-2 (segnale di monitoraggio SMA)	Sì = OSG A3	Attrezzatura di sicurezza
62	1,5 s	Unità Bucher Electronic i-Valve / iCON-2 (segnale di monitoraggio SMA)	Sì = UCM 4.0	Due valvole
63	1,5 s	Unità Bucher Electronic i-Valve / iCON-2 (segnale di monitoraggio SMA)		
64	1,5 s	Unità Bucher Electronic i-Valve / iCON-2 (segnale di monitoraggio SMA)		

Tabella 2 - Centrale idraulica gestita

Unità di controllo	Valvola A3	Comando valvole	Monitorare l'UCM	Nota
Generico 2 o 3 valvole BLAIN EV100 GMV T3010 MORIS CM 320	No	CV1 = SU CV2 = GIÙ CV3 = ALTA VELOCITÀ	30 ... 34	CV4 può essere usato al posto di CV1 come valvola UP per escludere il Soft Stop (valvola eccitata anche dopo l'arresto del motore)
Generico 2 o 3 valvole BLAIN EV100 GMV T3010 MORIS CM 320	Sì	CV1 = SU CV2 = GIÙ CV3 = ALTA VELOCITÀ CV5 = VALVOLA A3	30 ... 34 (*) 35 ... 39 (**)	CV4 può essere usato al posto di CV1 come valvola UP per escludere il Soft Stop (valvola eccitata anche dopo l'arresto del motore)

Unità di controllo	Valvola A3	Comando valvole	Monitorare l'UCM	Nota
GMV NGV	No	CV1 = SU CV2 = GIÙ CV3 = ALTA VELOCITÀ CV4 = VELOCITÀ MEDIA CV5 = ISPEZIONE	40 ... 44	
GMV NGV A3	No	CV1 = SU CV2 = GIÙ CV3 = ALTA VELOCITÀ CV4 = VELOCITÀ MEDIA CV5 = ISPEZIONE	45 ... 49	Segnali del monitor RDY / RUN
Bucher LRV Bucher NTA-2	No	CV1 = SU CV2 = GIÙ	50 ... 54	Serve una scheda 16RL configurata come 1 filo per piano HYD
Bucher LRV Bucher NTA-2 Bucher NTA-2 + DSV A3	Sì	CV1 = SU CV2 = GIÙ CV5 = VALVOLA A3	50 ... 54 (*) 55 ... 59 (**)	Serve una scheda 16RL configurata come 1 filo per piano HYD
Bucher iCON-2 Bucher i-Valve		CV1 = SU CV2 = GIÙ	60 ... 69	Serve una scheda 16RL configurata come 1 filo per piano HYD

(*) = Nessuna prova 2 valvole

(**) = Con test a 2 valvole

Allegato 9 - Tipo di installazione

– Tipo di installazione

La tabella seguente indica come impostare il parametro UCM in base al tipo di impianto, comprese le soluzioni adottate per la protezione in impianti con altezza ridotta e/o spazi fossa.

L'uso di contatti monostabili implica la presenza di un circuito bistabile nel quadro.

UCM		Tipo di installazione	Ridotto		Contatti della porta	
Tipo	Tempo		PIT	TESTA	Monostabile	Bistabile
No		EN 81.1 / EN 81.2				
1	1,5 s	EN 81.1 / EN 81.2 con circuito della porta di bypass				
2 ... 19	1,5 s	Non usare				
20	1,5 s	EN 81.20 con contatti monostabili Controllo di accesso alla fossa			X(*)	
21	1,5 s	EN 81.20 / 21 con contatti bistabili Dispositivo di protezione ELGO + OSG A3 (tipo 1)		X	X(*)	X
22	1,5 s	EN 81.20 / 21 con contatti bistabili Dispositivo di protezione manuale in PIT		X	X(*)	X
23	1,5 s	EN 81.20 / 21 con contatti bistabili Dispositivo di protezione manuale in PIT	X			X(*)
24	1,5 s	EN 81.20 / 21 con contatti bistabili Dispositivo di protezione manuale in PIT	X	X		X
25	1,5 s	EN 81.20 / 21 con contatti bistabili Dispositivo di protezione SHI Technolift		X	X(*)	X
26	1,5 s	EN 81.20 / 21 con contatti bistabili Dispositivo di protezione SHI Technolift	X			X(*)
27	1,5 s	EN 81.20 / 21 con contatti bistabili Dispositivo di protezione SHI Technolift	X	X		X
28	1,5 s	EN 81.20 / 21 con contatti bistabili Dispositivo di protezione OSG A3 Montanari		X	X(*)	X
29	1,5 s	EN 81.20 / 21 con contatti bistabili Dispositivo di protezione OSG A3 Montanari	X			X(*)
30	1,5 s	EN 81.20 / 21 con contatti bistabili Dispositivo di protezione OSG A3 Montanari	X	X		X
31	1,5 s	EN 81.20 / 21 con contatti bistabili Dispositivo di protezione ELGO + OSG A3 (tipo 2)	X	X		X
32	1,5 s	EN 81.20 / 21 con contatti bistabili Dispositivo di protezione AMI 100 CMF		X	X(*)	X
33	1,5 s	EN 81.20 / 21 con contatti bistabili Dispositivo di protezione AMI 100 CMF	X			X(*)
34	1,5 s	EN 81.20 / 21 con contatti bistabili Dispositivo di protezione AMI 100 CMF	X	X		X
35	1,5 s	EN 81.20 / 21 con contatti monostabili Dispositivo di protezione manuale in PIT		X	X	
36	1,5 s	EN 81.20 / 21 con contatti monostabili Dispositivo di protezione manuale in PIT	X		X(*)	
37	1,5 s	EN 81.20 / 21 con contatti monostabili Dispositivo di protezione manuale in PIT	X	X	X	
38	1,5 s	EN 81.20 / 21 con contatti monostabili Dispositivo di protezione SHI Technolift		X	X	

UCM		Tipo di installazione	Ridotto		Contatti della porta	
39	1,5 s	EN 81.20 / 21 con contatti monostabili Dispositivo di protezione SHI Technolift	X		X(*)	
40	1,5 s	EN 81.20 / 21 con contatti monostabili Dispositivo di protezione SHI Technolift	X	X	X	
41	1,5 s	EN 81.20 / 21 con contatti monostabili Dispositivo di protezione OSG A3 Montanari		X	X	
42	1,5 s	EN 81.20 / 21 con contatti monostabili Dispositivo di protezione OSG A3 Montanari	X		X(*)	
43	1,5 s	EN 81.20 / 21 con contatti monostabili Dispositivo di protezione OSG A3 Montanari	X	X	X	
44	1,5 s	EN 81.20 / 21 con contatti monostabili Dispositivo di protezione AMI 100 CMF		X	X	
45	1,5 s	EN 81.20 / 21 con contatti monostabili Dispositivo di protezione AMI 100 CMF	X		X(*)	
46	1,5 s	EN 81.20 / 21 con contatti monostabili Dispositivo di protezione AMI 100 CMF	X	X	X	

X(*) = Significa che il contatto è necessario solo al porta più bassa piano .

Allegato 10 - vano Protezione

— vano Protezione

La seguente tabella indica come impostare il parametro vano Protection in base al sistema. Il parametro attiva due diverse funzioni:

- Controllo dei ponticelli sui contatti della porta (errore SCS)
- Controllo dell'accesso non autorizzato nel compartimento (errore UAS): funzione richiesta sul mercato russo.

vano Protezione	Guasto SCS	Guasto UAS	
Tipo		Contatti della porta	Contatti del portello
No	Disabile	Disabile	
1 ... 5	Non usare		
6	Sì	Disabile	
7	Sì	Contatto porta N.A.	Disabile
8	Sì	Contatto porta N.C.	Disabile
9	Disabile	Disabile	Contatto porta N.A.
10	Disabile	Disabile	Contatto porta N.C.
11	Disabile	Contatto porta N.A.	Contatto porta N.A.
12	Disabile	Contatto porta N.C.	Contatto porta N.C.
13 ... 16	Non usare		
17	Sì	Disabile	Contatto porta N.A.

vano Protezione	Guasto SCS	Guasto UAS	
18	Sì	Disabile	Contatto porta N.C.
19	Sì	Contatto porta N.A.	Contatto porta N.A.
20	Sì	Contatto porta N.C.	Contatto porta N.C.

Allegato 11 - Procedura di programmazione delle operazioni antincendio

☉ Situazione 1 - Una sola chiave dei vigili del fuoco (su piano)

Entrare nel menu "SPECIAL FUNCTIONS" sottomenu "FIREFIGHTERS" e impostare:

- Il piano dove si trova la chiave dei vigili del fuoco
- L'accesso (se ci sono più porte)
- Lo stato di stand-by del contatto dell'interruttore a chiave (NO o NC); in caso di contatto NC l'ingresso CPOM della scatola TOC deve essere derivato.
- Il funzionamento EN 81-72 (a)

Utilizzando queste impostazioni e una volta che la chiave dei vigili del fuoco piano è stata attivata (ingresso POM), l'ascensore si porta sul programmato piano, apre le porte e spegne i pannelli operativi di piano (FASE 1); il pannello operativo Cabina rimane in funzione. L'operazione termina quando l'ascensore arriva al programmato piano e la chiave dei vigili del fuoco viene portata alla condizione 'off'.

☉ Situazione 2 - Due interruttori a chiave dei vigili del fuoco (su piano e nella cabina dell'ascensore)

Entrare nel menu "SPECIAL FUNCTIONS" sottomenu "FIREFIGHTERS" e impostare:

- Il piano dove si trova la chiave antincendio
- L'accesso (se ci sono più porte)
- Lo stato di stand-by degli interruttori a chiave (NO o NC)
- Il funzionamento IT 81-72 (b)

Usando queste impostazioni e una volta che la chiave antincendio al antincendio piano è stata attivata, l'ascensore andrà al piano programmato (FASE 1), aprirà le porte e spegnerà i Pannelli Operativi di Piano. Il Pannello Operativo Cabina rimane in funzione ma solo dopo che è stato attivato il tasto antincendio nel CABINA (ingresso CPOM). L'operazione termina quando l'ascensore arriva al programmato piano e le chiavi dei vigili del fuoco vengono portate alla condizione 'off'.

☉ Situazione 3 - Contatto esterno per la rivelazione d'incendio con un solo contatto

Entrare nel menu "SPECIAL FUNCTIONS" sottomenu "FIREFIGHTERS" e impostare:

- Il piano dove l'ascensore deve andare in caso di attivazione diretta del contatto dal contatto esterno di incendio
- L'accesso (se ci sono più porte)
- Lo stato di stand-by del contatto del contatto esterno di incendio (NO o NC) . Se ci sono contatti programmati di tipo NC, l'ingresso CPOM della scatola TOC deve essere derivato
- Il funzionamento EN 81-72 (b)

Collegare il contatto all'ingresso POM del quadro.

Utilizzando queste impostazioni e una volta che il contatto viene attivato dal contatto antincendio esterno, l'ascensore andrà al piano programmato, aprirà le porte e rimarrà fermo (FASE 1). I pannelli operativi di piano e il pannello

operativo Cabina sono disabilitati. La riattivazione dell'ascensore avverrà al disattivazione del contatto dal contatto antincendio esterno.

– **Situazione 4 - Contatto di fuoco esterno con un contatto e una sola chiave dei pompieri (su piano)**

Entrare nel menu "FUNZIONI SPECIALI" sottomenu "INCENDIO" e impostare:

- Il piano dove si trova la chiave antincendio
- L'accesso (se ci sono più porte)
- Lo stato di stand-by dell'interruttore a chiave e del contatto esterno di incendio (NO o NC)
- Il funzionamento EN 81-72 (b)
- Collegare il cablaggio come indicato nello schema elettrico: il contatto del contatto esterno di incendio deve essere collegato all'ingresso CPOM della scatola TOC.

L'attivazione di questo ingresso darà inizio alla FASE 1 dell'operazione (chiamata anche evacuazione) e non permetterà le chiamate della cabina dell'ascensore senza l'attivazione dell'interruttore a chiave dei vigili del fuoco. Con queste impostazioni e una volta che il contatto è stato attivato dal contatto esterno dei vigili del fuoco, l'ascensore andrà al sito programmato piano, aprirà le porte e rimarrà fermo (FASE 1). I pannelli operativi di piano sono disabilitati e il pannello operativo Cabina rimane in funzione ma solo dopo aver attivato il tasto dei vigili del fuoco al piano (ingresso POM). La riattivazione dell'ascensore avverrà, (portando l'ascensore al programmato piano), spegnendo la chiave e disattivando il contatto dal contatto esterno antincendio.

– **Situazione 5 - Contatto di fuoco esterno con un contatto e due chiavi dei pompieri (su piano e nella cabina dell'ascensore)**

Entrare nel menu "FUNZIONI SPECIALI" sottomenu "INCENDIO" e impostare::

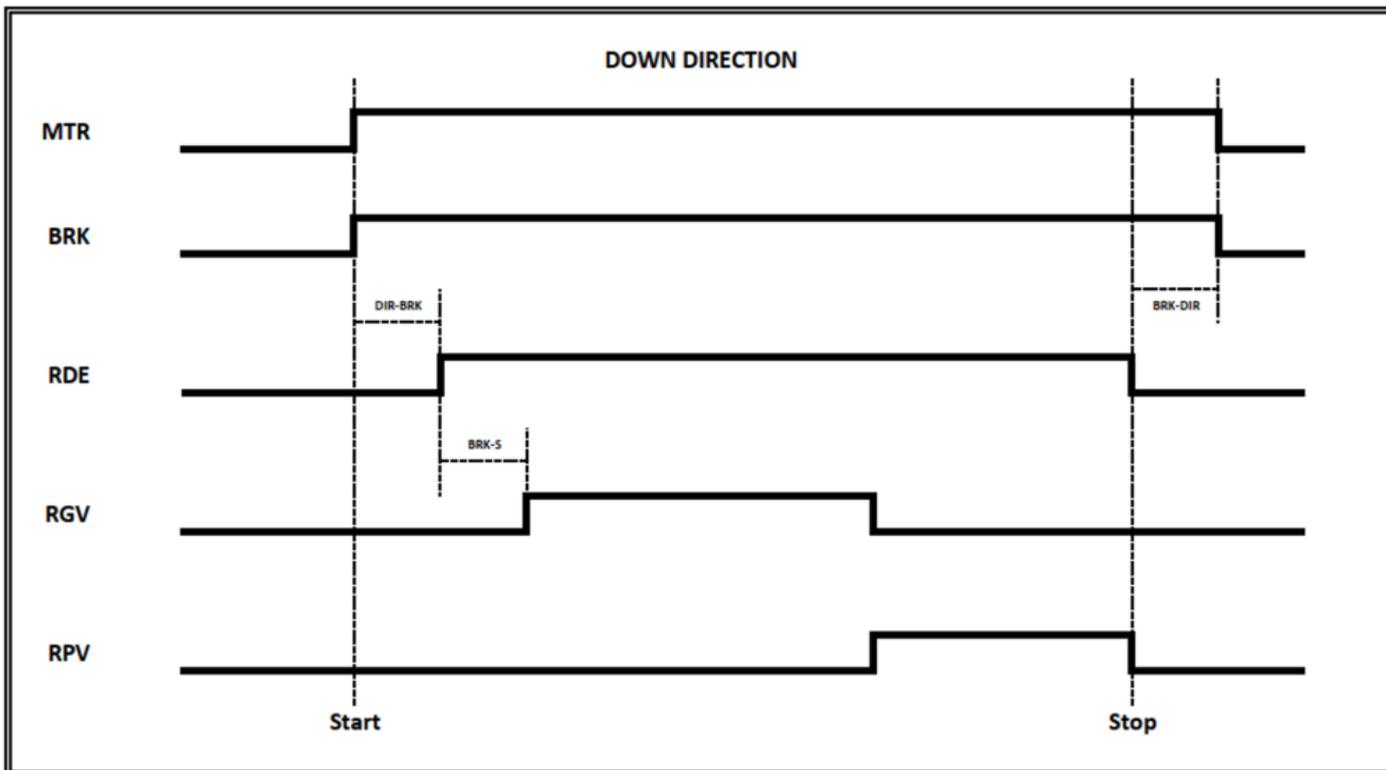
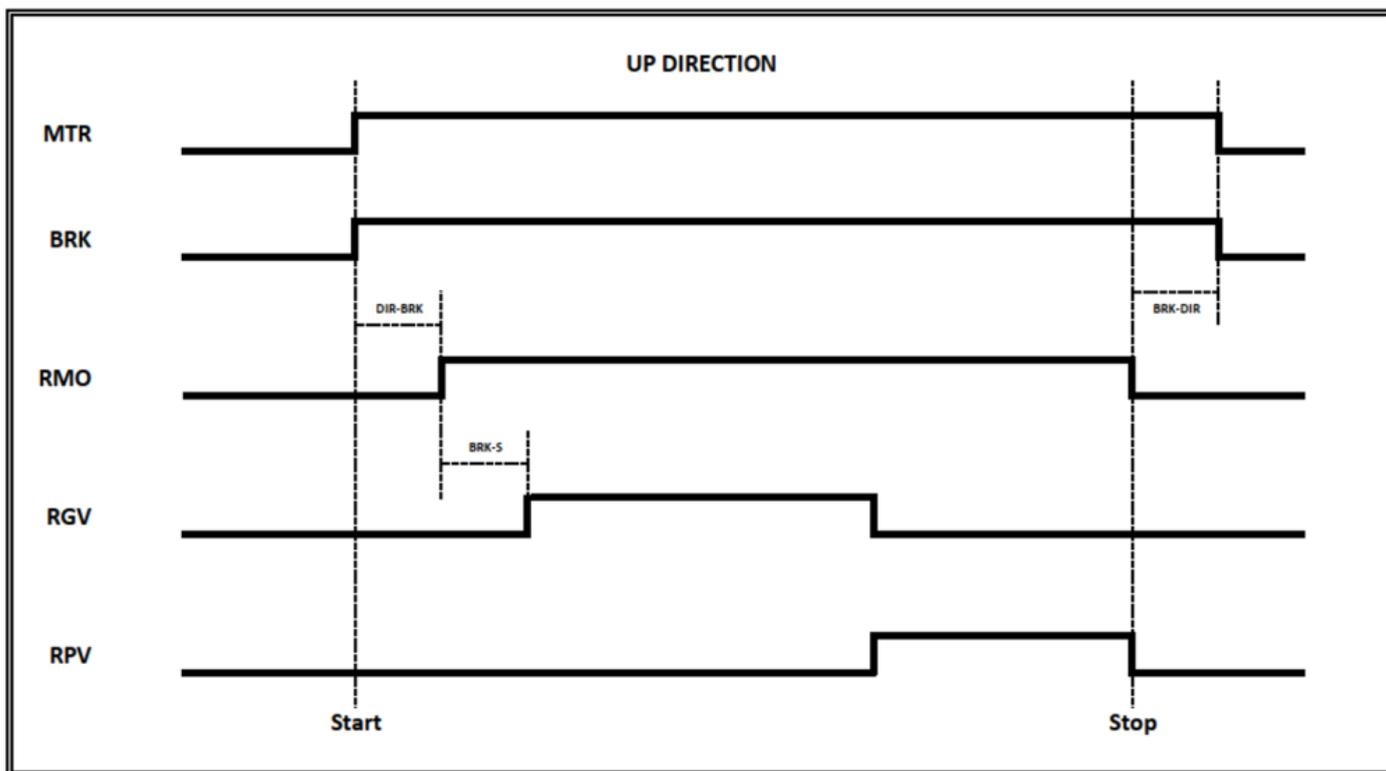
- Il piano dove si trova la chiave antincendio
- L'accesso (se ci sono più porte)
- Lo stato di stand-by degli interruttori a chiave e del contatto esterno antincendio (NO o NC)
- Il funzionamento EN 81-72 (b)
- Collegare il cablaggio come indicato nello schema elettrico: il contatto dell'unità esterna deve essere collegato insieme all'interruttore a chiave POM piano (in serie per contatti NC, in parallelo per contatti NO).

L'attivazione di questo ingresso avvierà la FASE 1 del funzionamento (chiamata anche evacuazione) e non consentirà le chiamate alla cabina dell'ascensore senza l'attivazione dell'interruttore a chiave dei vigili del fuoco nella cabina dell'ascensore.

Con queste impostazioni e una volta attivato il contatto dal contatto esterno antincendio OPPURE la chiave all'indirizzo piano, l'ascensore andrà al piano programmato, aprirà le porte e rimarrà fermo (FASE 1). I pannelli operativi di piano sono disabilitati e il pannello operativo Cabina rimane in funzione ma solo dopo l'attivazione della chiave antincendio in CABINA (ingresso CPOM). La riattivazione dell'ascensore avverrà, (portando l'ascensore al programmato piano), spegnendo le chiavi antincendio (al piano e nella cabina dell'ascensore) e disattivando il contatto dal contatto antincendio esterno.

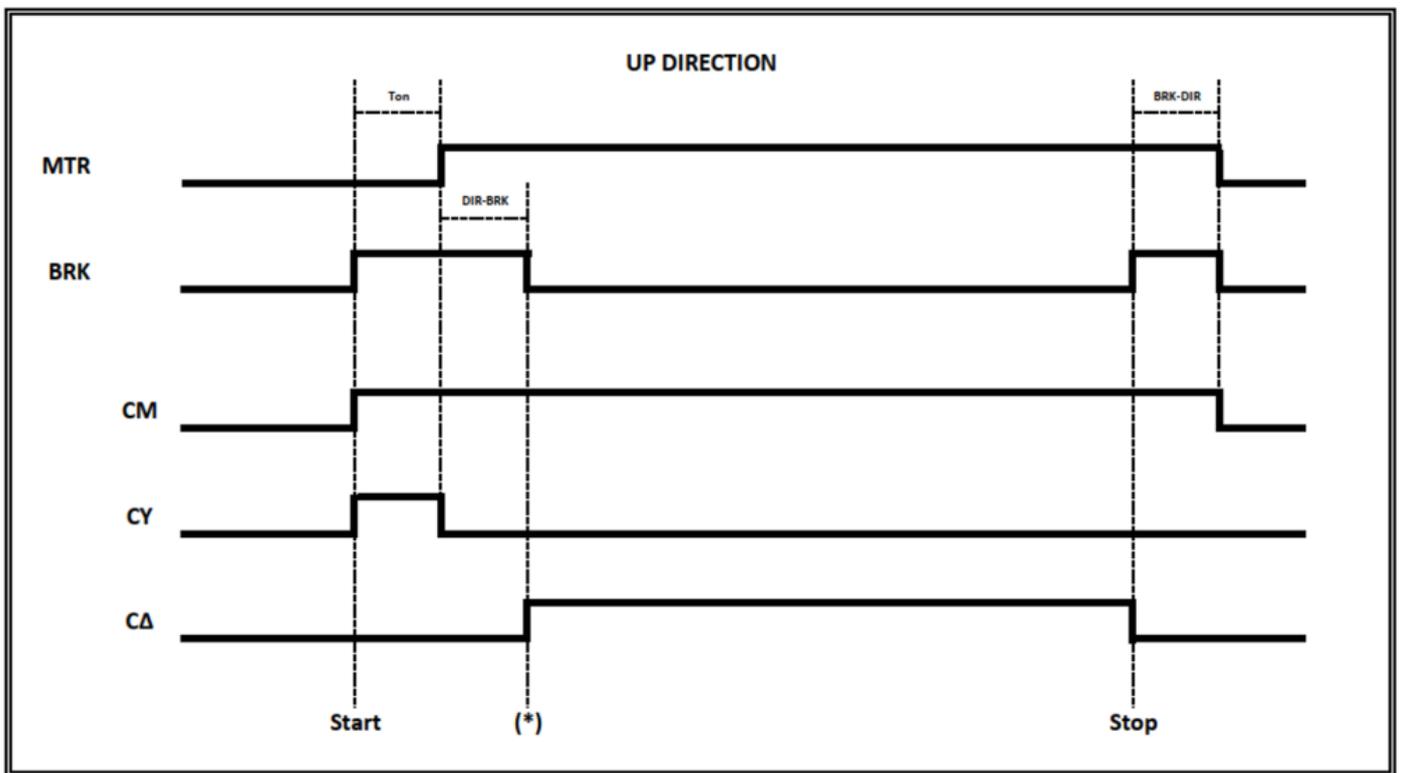
Allegato 12 - Diagrammi dei tempi

Installazione con inverter FUJI LM2



Ascensori idraulici - Contattori a motore

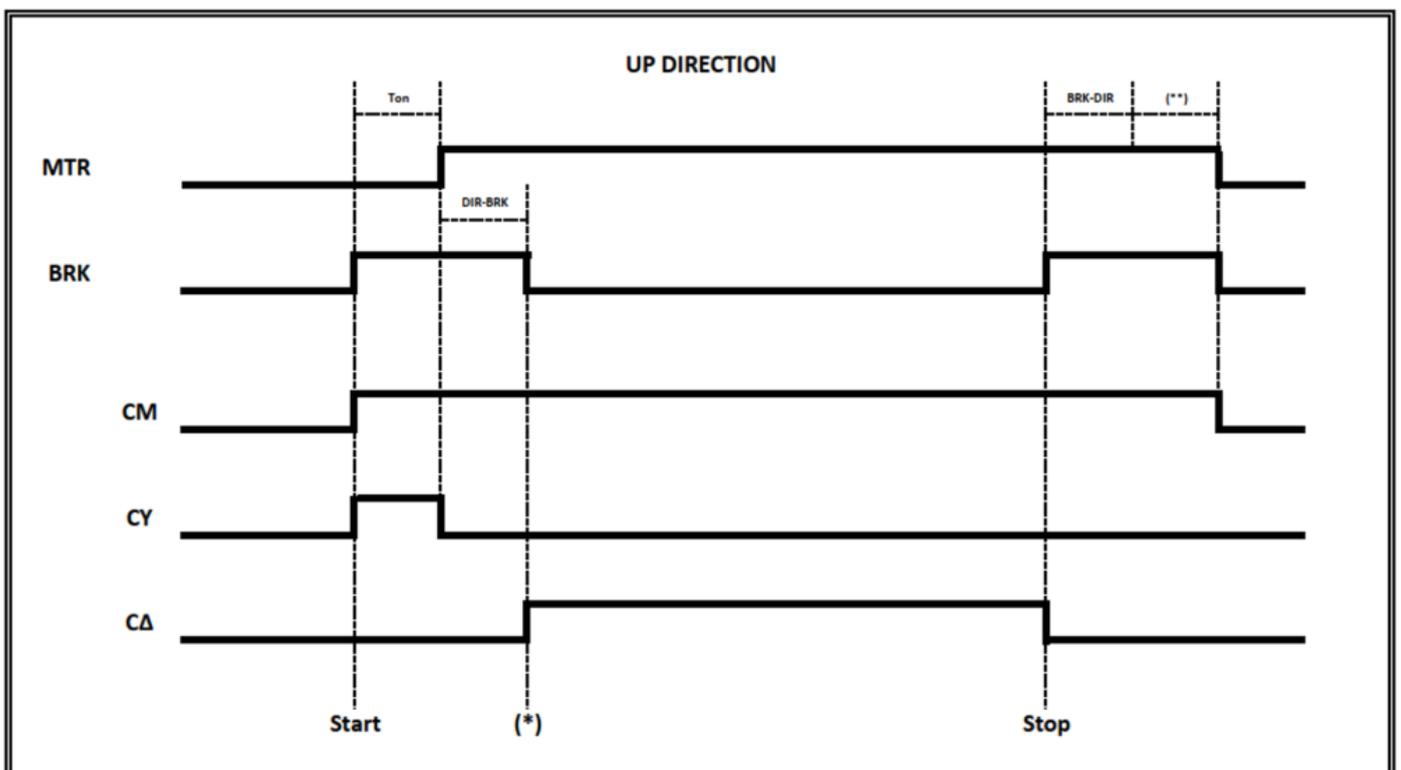
Diretto



(T on) = Tempo di attivazione del contattore, controllo dei feedback del cco

(*) Segnale di ritorno per l'avvio del comando UP della valvola

Avviatore dolce

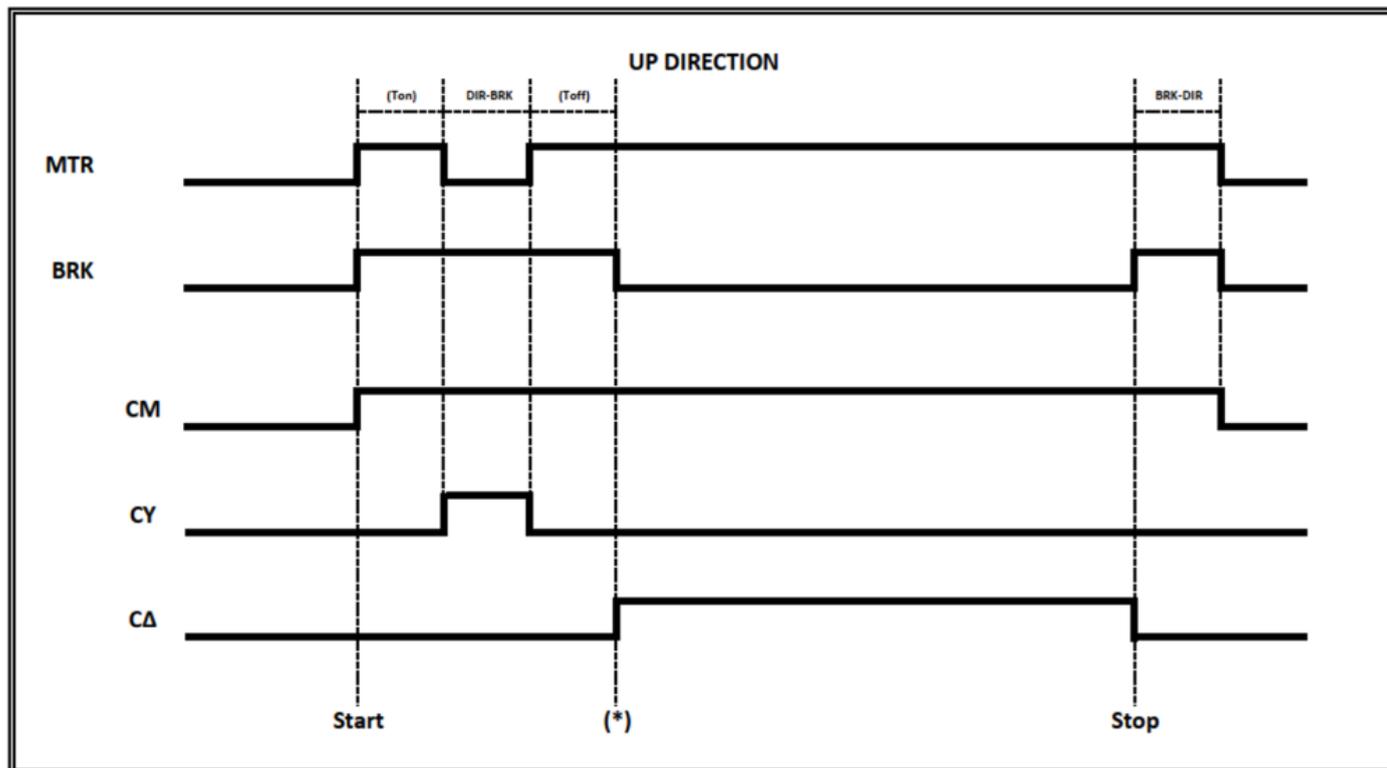


(T on) = Tempo di attivazione del contattore, controllo dei feedback del cco

(*) Segnale di ritorno per l'avvio del comando UP della valvola

(**) Segnale di ritorno dalla decelerazione dell'avviatore graduale (Soft Stop)

Inizio Delta



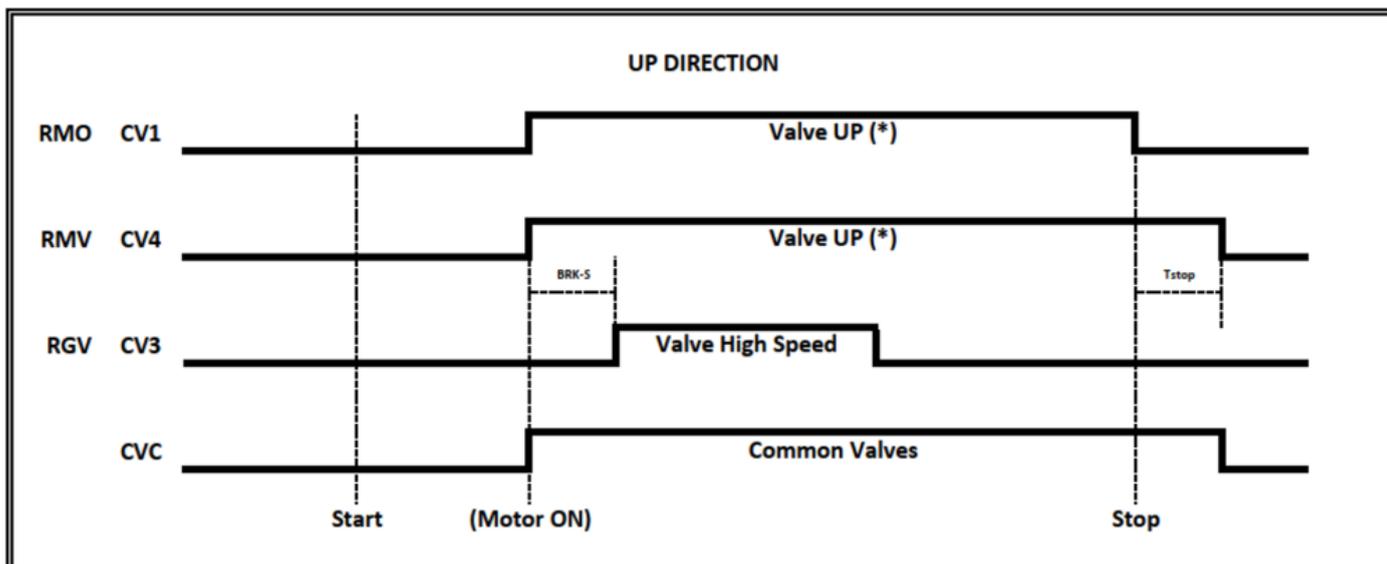
(Ton) = Tempo di attivazione del contattore, controllo dei feedback del cco

(T on) = Tempo di disattivazione del contattore, controllo dei feedback del cco

(*) Segnale di ritorno per l'avvio del comando UP della valvola

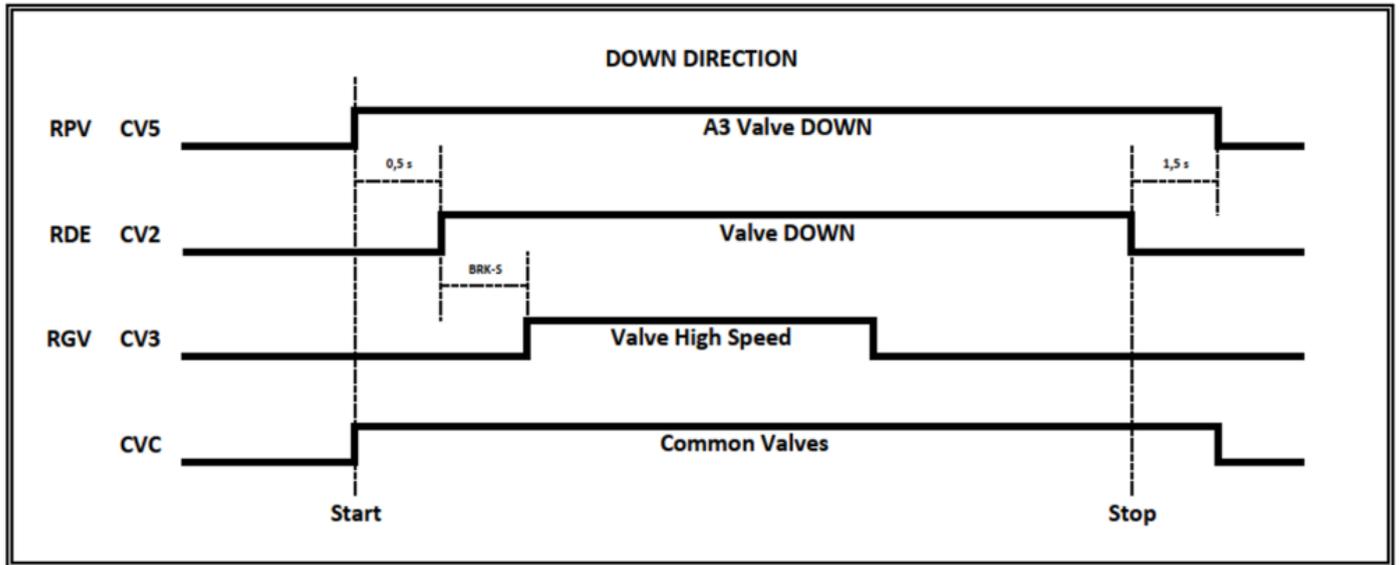
Ascensore idraulico - Contattori di valvole / Comandi di valvole

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



(*) In caso di Soft Stop usare CV1 per il contattore della valvola UP

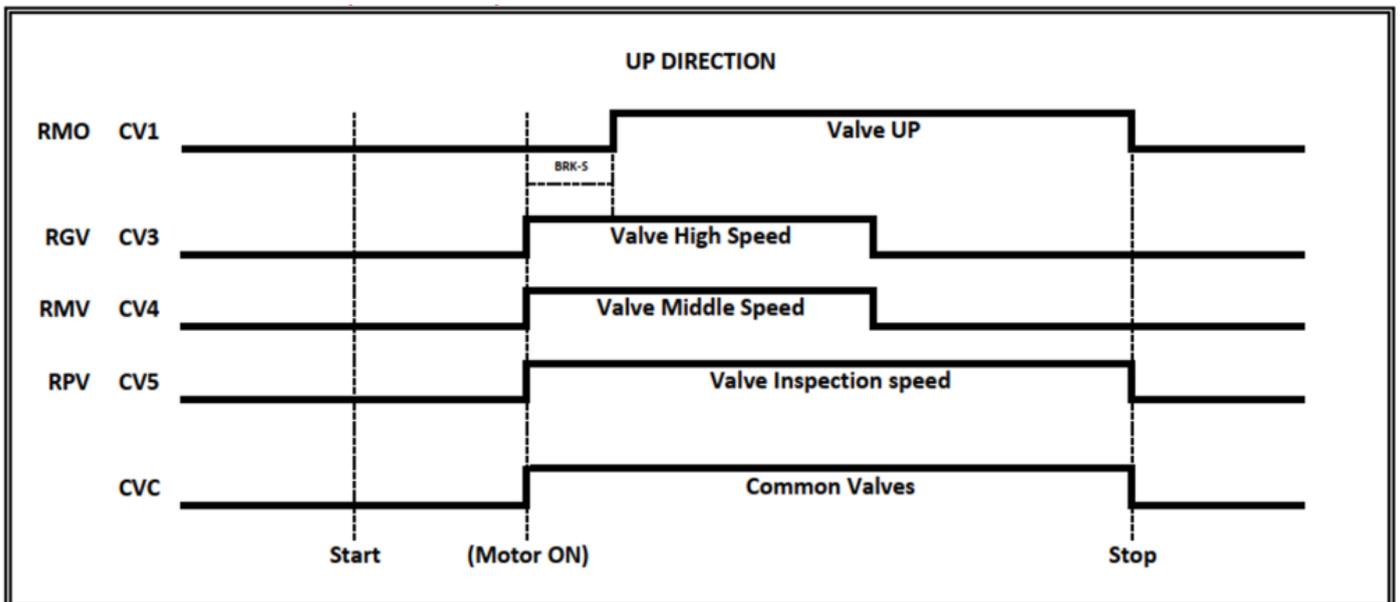
(*) in caso di assenza di Soft Stop utilizzare CV4 per il contattore della valvola UP - $T_{stop} = BRK-DIR + 1,5s$

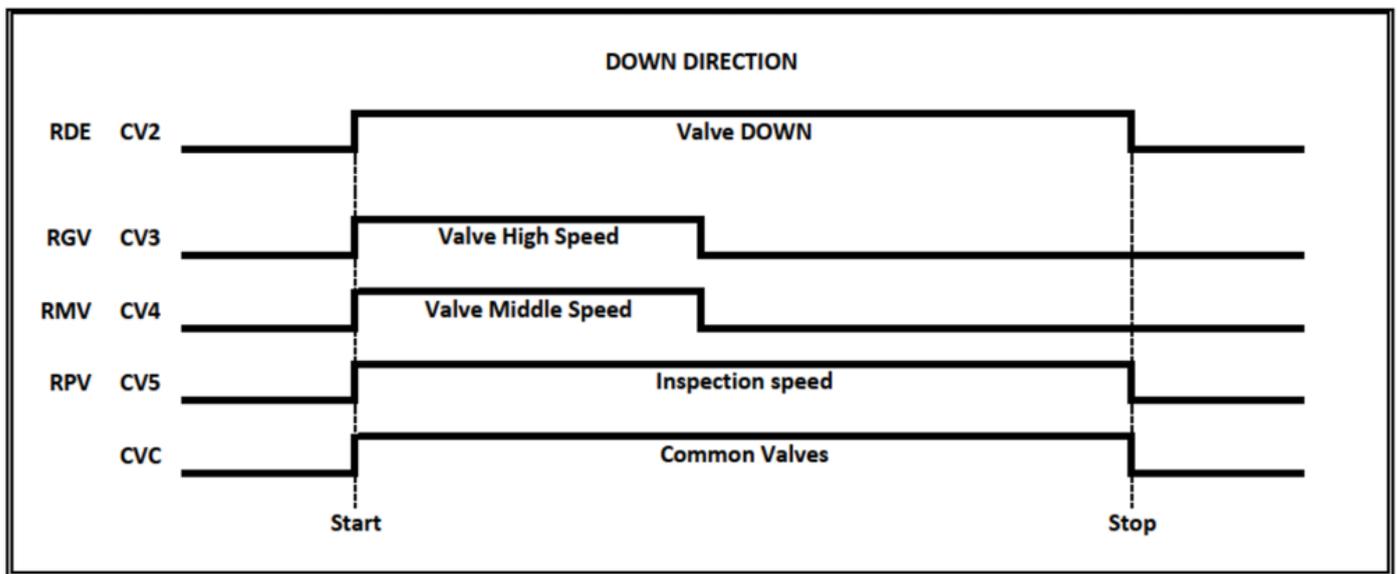


3 Valve => No Double Valve Down test (A3 Valve Down non poteva essere presente)

3 Valvole + A3 => Test della doppia valvola verso il basso

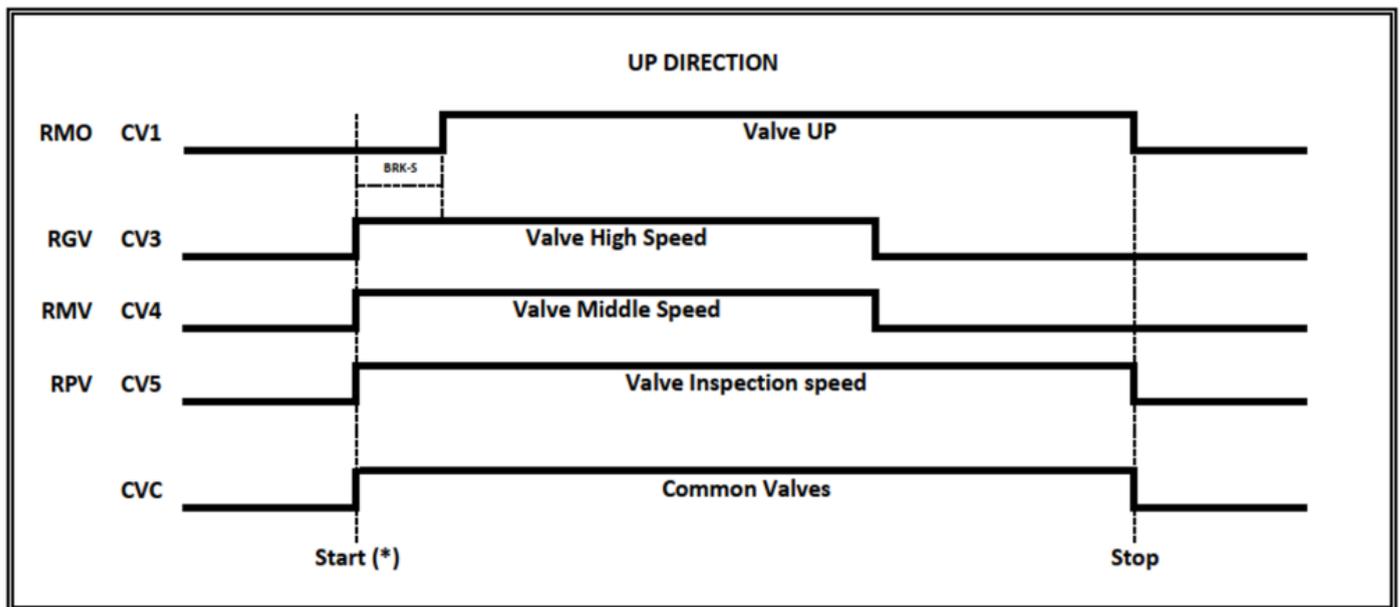
Monitor UCM = 40...44 (GMV NGV)





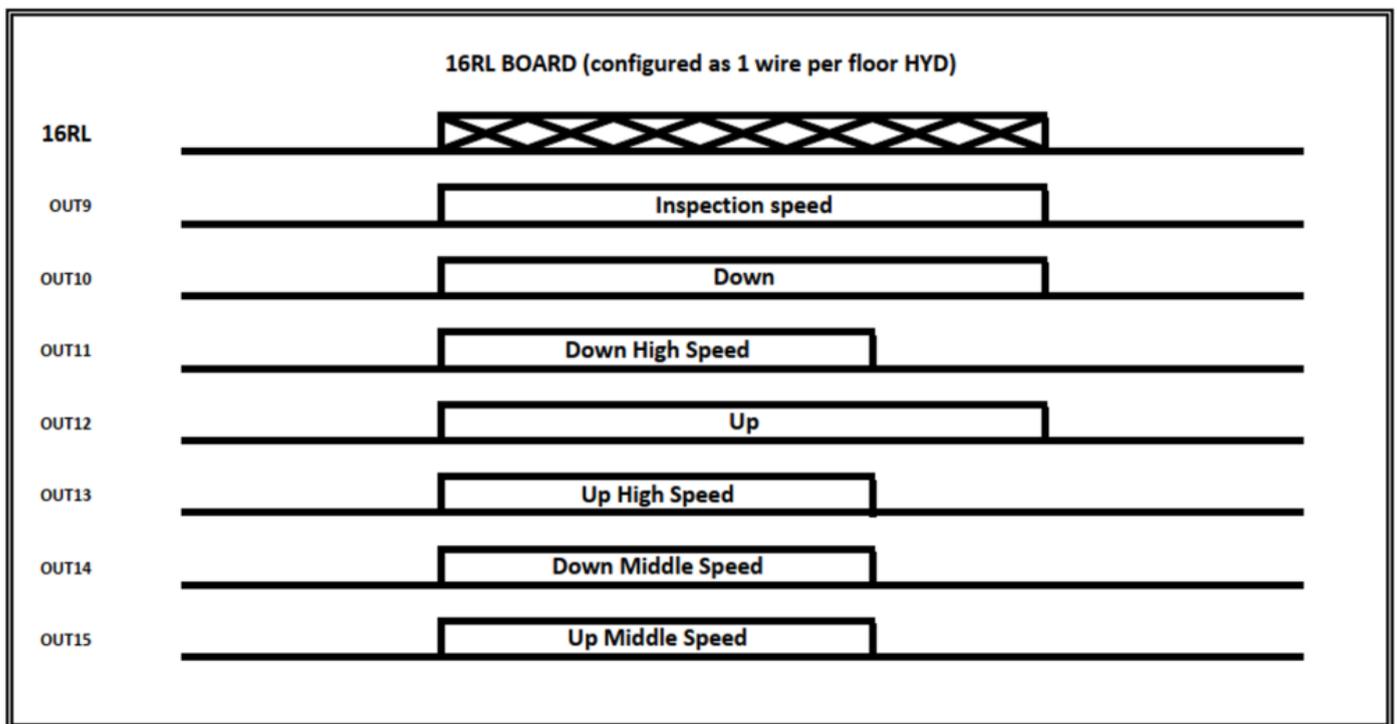
Nessun test della doppia valvola verso il basso

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

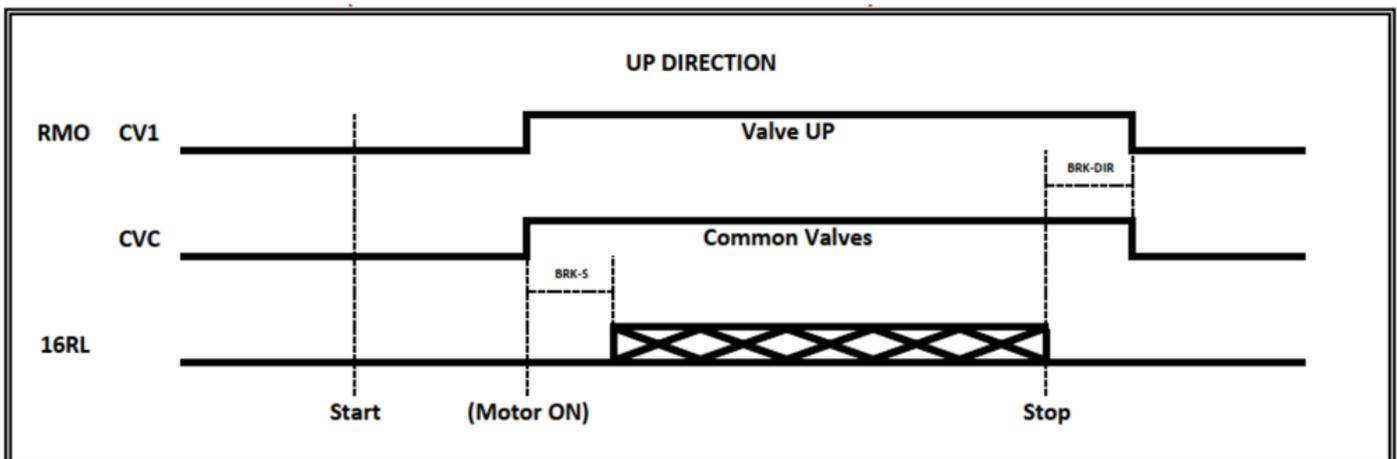


() I comandi della valvola partono solo se il segnale RDY è attivo*

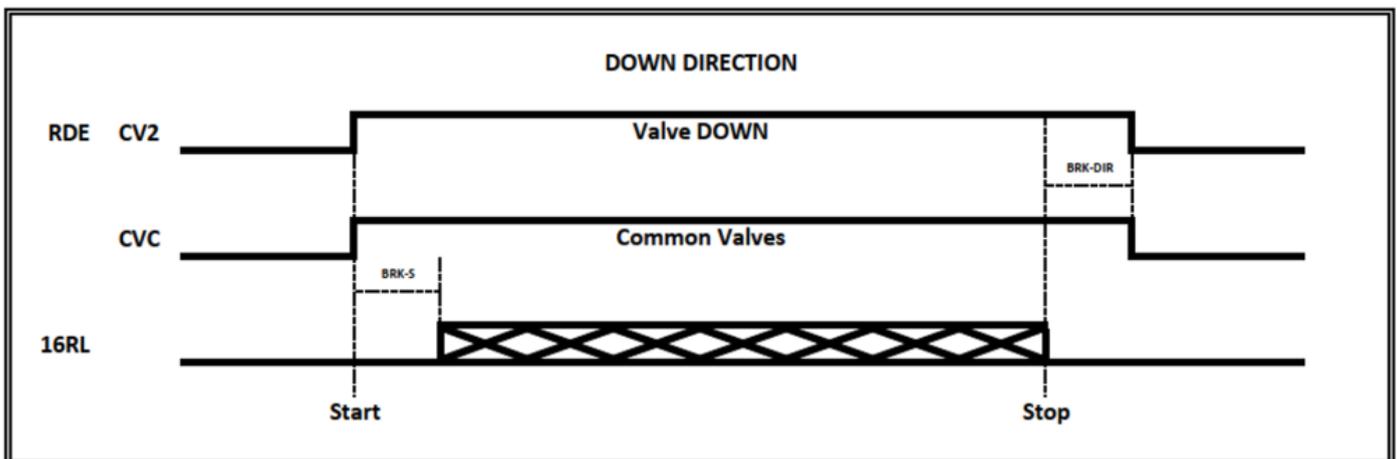
Nota: i contattori del motore si avviano solo con il segnale di feedback RUN

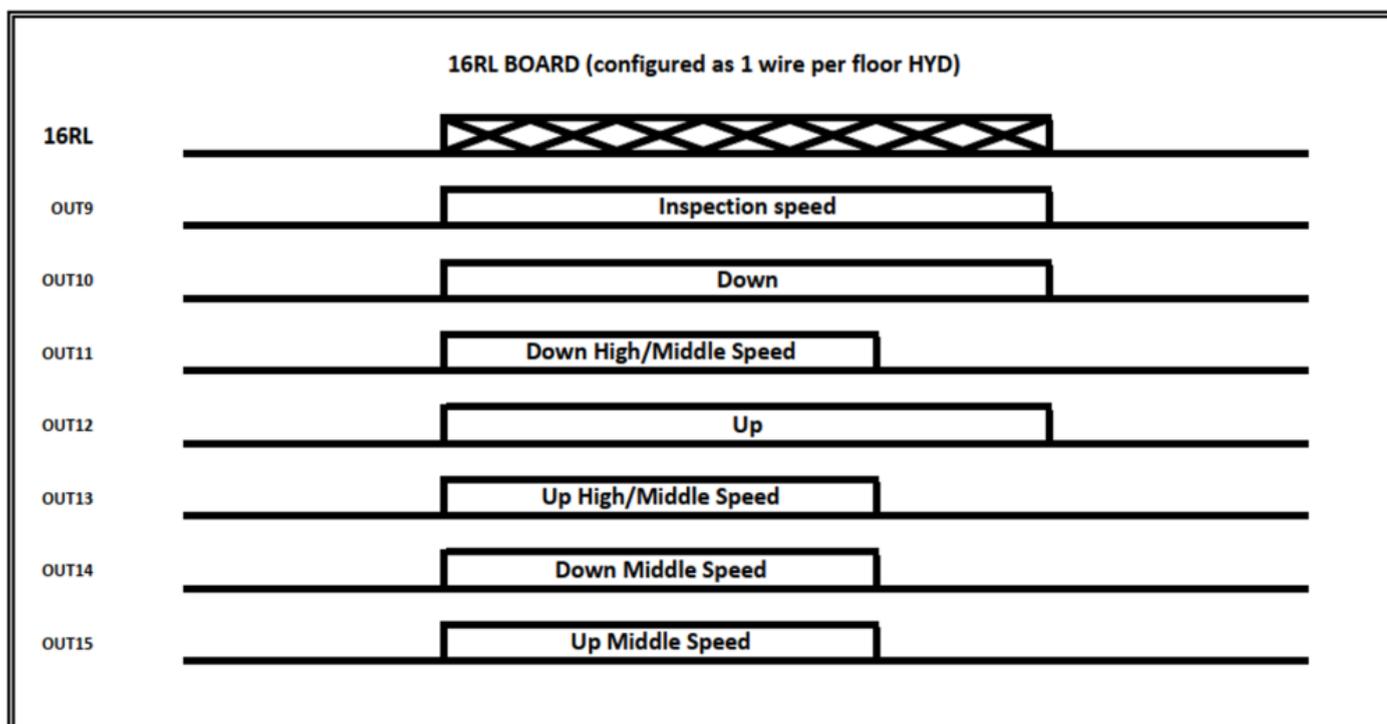


Monitor UCM = 60...64 (BUCHER i-VALVE / BUCHER iCON-2)



Monitoraggio del segnale + SMA





Download

Puoi scaricare il PDF di questa pagina

[DIDO-Pitagora-4.0-Inglese](#) [Download](#)

[DIDO-Pitagora-4.0-Italiano](#) [Download](#)

[DIDO-Pitagora-4.0-Deutsch](#) [Download](#)

[DIDO-Pitagora-4.0-Francais](#) [Download](#)