



Pitagora 4.0

(v 1.4)

Contenu

[Système complet pour ascenseurs](#)

[Aperçus](#)

[Download](#)



Système complet pour ascenseurs



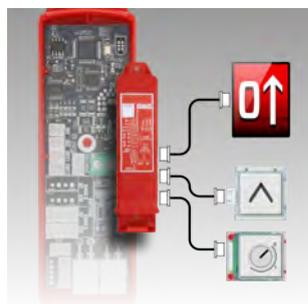
armoire de manœuvre

- Carte mère : fonctions principales, module de programmation, Leds de diagnostic, description des connecteurs.
- Menu de programmation et modification des paramètres du système
- VVVF Frenic Lift Setting
- Instructions pour la mise à jour du logiciel



Cabine / Haut de la voiture

- Commande de la porte
- Contrôle du poids de la charge
- Contrôle de la position et de la vitesse de la cabine d'ascenseur avec encodeur de moteur
- Contrôle du recul et confort de conduite
- Circuit UCM



Niveaux

- Procédure d'apprentissage de niveaux



gaine

- Configuration de l'EN81-20
- EN81-21 installation avec porte...
- Installation avec les contacts monostables de la porte
- Système de positionnement des cabines d'ascenseur et précision d'arrêt
- gaine Protection

Aperçus



Guide d'installation rapide

Vous pouvez télécharger ici le guide de démarrage rapide au format PDF.



Dépannage

Vous trouverez ici la liste des défauts avec leur description, leur cause et leur remède.



Fonctionnement des services d'incendie

Vous pouvez y définir les paramètres des opérations de lutte contre l'incendie selon 5 cas différents.



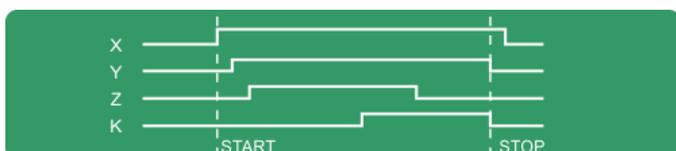
Essais et mesures

Les procédures pour les tests de sécurité du système et pour la mesure spatio-temporelle du mouvement des cabines d'ascenseur sont décrites ici.



Solutions multiplex

Le panneau de commande Pitagora 4.0 peut gérer des systèmes multiplex jusqu'à 6 ascenseurs.



Diagrammes de temps

Diagrammes temporels des commandes en cours d'exécution en fonction du type de système.



Application Fusion (en cours de réalisation)

Fusion est la nouvelle application développée par DMG pour permettre la surveillance locale et à distance de la Pitagora 4.0 à partir de smartphones ou de PC.

Download

Vous pouvez télécharger ici les pages web DIDO du système Pitagora 4.0

[DIDO-Pitagora-4.0-v1.4-Anglais](#) [Download](#)

Mis à jour le 18 Febbraio 2022



Pitagora 4.0 - armoire de manœuvre

Contenu

[Carte mère](#)

[Menu de programmation et modification des paramètres du système](#)

[Carte du menu de l'écran V3](#)

["Menu "État du système](#)

["Menu "Défauts](#)

["Menu "État des E/S](#)

["Menu "Configuration](#)

["Menu "Portes](#)

["Menu "Signalisation](#)

["Menu "Caractéristiques spéciales](#)

["Menu "Positionnement du système](#)

["Menu "VVVF](#)

["Menu "Paramètres d'enregistrement](#)

["Menu "Horloge](#)

[VVVF Frenic Lift Setting](#)

[Instructions pour la mise à jour du logiciel](#)

[Aperçus](#)



PITAGORA 4.0



Carte mère

La carte de commande du système Pitagora 4.0 est basée sur une technologie électronique 32 bits et permet de commander tous les types d'ascenseurs électriques et hydrauliques. Il est possible d'ajouter des connexions sérieelles et/ou parallèles aux tableaux de commande (cabine et niveau). Il est particulièrement adapté aux installations électriques VVVF, même celles équipées du système de mouvement non contrôlé de la cabine d'ascenseur (Amendement A3 ou EN81-20 / 50).

— Fonctions principales

- Contrôle de tout type de système électrique et hydraulique
- Jusqu'à 28 niveaux avec contrôle en série et jusqu'à 12 niveaux avec contrôle en parallèle
- Ligne série CAN Bus pour connecter l'affichage et les panneaux de commande de l'étage en série
- Ligne série CAN Bus pour la communication avec la cabine de l'ascenseur en série
- APB ; Collectif descendant, Collectif complet
- Contrôle de systèmes multiplex (max 6)
- Contrôle de portes alternatives ou sélectives sur des systèmes d'accès traversants ou adjacents
- Contrôle de la position de l'ascenseur par contacts magnétiques, encodeur incrémental DMG gainé, encodeur moteur ou système de positionnement absolu ELGO LIMAX 33 CP
- Interface de programmation/diagnostic, à bord et/ou à distance.
- Diagnostic de l'état, des erreurs, des pannes et de l'état des E/S
- Gestion des paramètres et des diagnostics de la VVVF (uniquement FUJI FRENIC LIFT LM2)
- Contrôle avancé de la VVVF avec contrôle de la vitesse, du confort et de l'arrêt de précision
- Mise à jour du logiciel via un dispositif USB
- Ligne série RS232 pour PC et connexion à un modem GPRS
- Compatibilité avec tous les produits DMG

- Compatibilité avec toutes les solutions +A3 pour les systèmes électriques et hydrauliques
- Protection de l'accès gaine (Accès non autorisé gaine)

La carte mère 4.0 contient le matériel et le logiciel qui permettent de contrôler l'ascenseur et tous ses périphériques. Grâce aux modules de programmation intégrés et/ou à distance, elle permet d'accéder à toutes les fonctionnalités disponibles. Les entrées et les sorties sont connectées à tous les dispositifs électroniques et électromécaniques du site armoire de manœuvre et de l'ascenseur.

– Module de programmation

Module de programmation intégré

La carte mère est dotée d'un module de programmation amovible qui permet de visualiser et de modifier tous les paramètres de base pour la gestion et la configuration du panneau de commande. Dans la version VVVF, il est également possible de visualiser et de modifier les paramètres FUJI de la configuration de base (menu VVVF BASE) et avancée (menu VVVF ADVANCED).

Pour plus de détails sur le fonctionnement du module de programmation et sur le menu étendu du système de gestion, voir le paragraphe modification des paramètres du système.

Module de programmation à distance

Une autre façon d'accéder au menu de configuration de armoire de manœuvre, en mode visualisation/modification, consiste à connecter le clavier amovible du Playboard DMG V3 (PlayPad) au connecteur PLP V3, monté sur le tableau de commande de l'ascenseur.

Ce module peut être connecté de différentes manières :

- Connecté directement
- Connecté par un câble d'extension dédié directement sur le tableau (dans la salle des machines)
- Connecté à la carte sur le toit de la cabine d'ascenseur (TOC) dans le cas d'ascenseurs avec des dispositifs série pré-câblés DMG.

Une autre façon d'accéder au site armoire de manœuvre est basée sur l'application Fusion.



– Description des LEDs de diagnostic



Sur la carte mère sont présentes 6 leds pour un diagnostic facile :

LED1 (LED verte)

Terminaison multiplex CAN active : la led s'éteint lorsque la carte MULX est connectée (la terminaison se déplace automatiquement sur la carte MULX du premier et du dernier multiplex armoire de manœuvre).

LED2 (LED verte)

Terminaison CAN Cabine active : la led s'éteint lorsqu'une carte optionnelle (PIT8 / 16IO / 16RL) est connectée à l'intérieur de armoire de manœuvre (la terminaison se déplace automatiquement sur la dernière carte optionnelle).

LED3 (LED RGB)

La couleur de cette led donne des informations sur l'état interne de l'ascenseur selon le tableau suivant :

Couleur	Statut
Led off	Le système effectue la procédure de réinitialisation
Vert	Le système est en mode de fonctionnement normal
Jaune	Le système est en mode inspection
Rose	Le système est en mode de fonctionnement temporaire
Violet	Le système est hors service (stationnement de la cabine)
Cyan	Le système fonctionne en mode prioritaire (LOP / CABINE).
Rouge	Le système fonctionne en mode "pompiers".
Blanc	Le système exécute la procédure d'urgence
Bleu	Le système exécute la procédure de contrôle de la dérive de la cabine d'ascenseur.

LED4 (LED jaune)

Le voyant clignote lorsque la carte fonctionne.

LED5 (Led verte)

Led on donne l'état de la chaîne de sécurité SE5

LED6 (LED rouge)

Led Off	Aucun défaut actif
Led clignotante	Un (ou plusieurs) défaut(s) actif(s)
Led On	Défaut de verrouillage actif

– Description des connecteurs



Nom		Description
FJ1	Interface FUJI	Connexion à l'interface FUJI à l'intérieur de l'onduleur.
J4	FUJI Analogique / Série	Connexion au FUJI utilisé en cas d'onduleur à distance.
J6	Parallèle Signalisations	Connexion à la carte APPO. Il comprend tous les parallèles signalisations disponibles sur le bloc bornier à l'intérieur du panneau de commande.
J8	Circuit UCM	Connexion au circuit pour la solution UCM. Pour plus d'informations sur les connexions et les paramètres, voir l'ANNEXE VIII.

Nom		Description
J9	Circuit de dégagement	<p>Circuit pour faire le bypass du contact de sécurité de la porte pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pré-ouverture et/ou - la remise à niveau <p>En cas de système de positionnement par codeur absolu, ce connecteur n'est pas utilisé.</p> <p>Le circuit de gestion de l'opération de remise à niveau se compose d'un module de sécurité et d'un relais de sécurité.</p> <p>Ce circuit permet de contourner les contacts de sécurité des portes, permettant ainsi le déplacement de la cabine avec des portes ouvertes à vitesse réduite dans la zone autorisée (zone de déverrouillage des portes) en cas d'abaissement du niveau de la cabine d'ascenseur, d'arrêt non précis de la cabine d'ascenseur ou de préouverture des portes. La sortie ISO se ferme sur GND.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sortie ISO (contact de relais de sécurité des portes de contournement) collecteur ouvert Max 24V 100mA - Entrée CCISO (Monitor ISO safety relay) fermeture à GND (NC) I = 5mA - Entrée TISO (module de sécurité Monitor) fermeture à GND (NC) I = 5mA - S11-S12 (contact libre) se ferment quand ISO1 est fermé. <p>La deuxième activation signalisation pour le module de sécurité provient directement d'un deuxième capteur (ISO2) et elle doit se fermer à GND.</p>
J10	Light Curtain / > <	<p>A utiliser uniquement dans une configuration complètement parallèle. Connexion à la vis bornier de l'armoire.</p>

Nom		Description
J11	Chaîne de sécurité	<p>Connexion à la carte SECU. Il comprend les 7 points de lecture de la chaîne de sécurité. Le système est basé sur un circuit opto-isolé relié à la terre (à l'intérieur de la carte SEC) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Entrée SE0 <-> SE6 opto-isolé 48 Vdc <p>Au-dessus du circuit de sécurité, il faut prévoir un disjoncteur magnétique de taille appropriée (Imax = 0,5 A).</p> <ul style="list-style-type: none"> - SE0 est le point de départ de la chaîne de sécurité (après la protection DIS à l'intérieur de armoire de manœuvre). - SE1 contrôle la zone d'arrêt gaine et la boîte d'inspection PIT. - SE2 contrôle l'arrêt de la cabine d'ascenseur et la boîte d'inspection TOC. - SE3 contrôle les interrupteurs de fin de course, le dispositif de sécurité, le régulateur de survitesse. - SE4 contrôle NIVEAU VERROUILLAGES PRÉLIMINAIRES - SE5 contrôle NIVEAU VERROUILLAGES - SE6 contrôle CABINE PORTES et systèmes de contact pré-déclenchés. <p>Si l'interrupteur de fin de course, le limiteur de vitesse ou le réducteur de sécurité est activé (le point SE3 de la chaîne de sécurité s'ouvre), le système est mis hors service.</p> <p>Pour le remettre en service, vous devez réinitialiser l'erreur SE3 via le module de programmation. Il est évident que le contact de sécurité de l'interrupteur de fin de course de survitesse doit d'abord être réinitialisé.</p>
J12	Multiplex CAN	<p>Connexion à la carte MULX. Elle comprend la ligne CAN pour les installations Multiplex.</p> <p>Pour plus d'informations sur les connexions et les paramètres, voir l'ANNEXE I.</p>
J13	Cabine à Niveau	<p>Signalisations sortie du capteur de la zone de la porte pour la lumière signalisation sur l'armoire.</p>
J14	Hydro Command	<p>Connexion à la carte COIL. Il comprend les commandes de déplacement pour les installations hydroélectriques. Il peut être utilisé également dans le cas d'installations de Remote Inverter.</p>
J15	Circuit EN81-21	<p>Connexion au circuit pour la gestion de la protection en cas d'installation avec espace réduit dans la fosse. Elle comprend la gestion du circuit bistable sur les portes et les dispositifs de protection (système pré-déclenché ou protection manuelle dans la fosse). Pour plus d'informations sur les connexions et les paramètres, voir l'ANNEXE IX.</p>
J16	Position du codeur	<p>Système de positionnement basé sur un codeur incrémental :</p> <ul style="list-style-type: none"> - DMG gaine Encoder ou - Encodeur moteur (uniquement pour l'ascenseur à moteur sans engrenage VVVF) <p>En cas de système de positionnement par codeur absolu, ce connecteur n'est pas utilisé.</p>

Nom		Description
J18	Température de l'environnement	Connexion au capteur de température ambiante. Pour utiliser la fonction de contrôle de la température ambiante, il faut disposer du module capteur de température DMG (Cod. Q40.SND). Cette fonction arrête le système lorsque la température de la salle des machines descend en dessous du seuil minimum ou augmente au-dessus du seuil maximum fixé.
J19	Panel PME	Connexion au panneau de contrôle à l'intérieur de l'armoire.
J20	Sortie Spare	Sortie générique utilisée pour des fonctions spéciales.
J21	Circuit d'urgence	Circuit pour une urgence ou une évacuation complète avec ouverture du frein.
J22	Relais moteur	Connexion au relais pour les contacteurs de moteur (ou activer signalisations en cas d'installation sans contacteur). Il comprend également l'entrée de surveillance des contacteurs principaux.
J23	Relais de freinage	Connexion au relais pour les contacteurs de frein (ou les valves dans le cas d'une installation hydro). Il comprend également l'entrée de surveillance des contacteurs de frein.
J25	Test des batteries	Connexion à la carte CHAR. Il comprend le site signalisations pour : - Batteries faibles - Séquence de phase (uniquement Hydro) - Mode de sauvegarde
J26	Tableaux optionnels	DMG Conseil facultatif pour : - Boutons poussoirs précâblés parallèles (PIT8) - Carte 16 sorties relais (16RL) : La carte d'extension est nécessaire notamment pour piloter des afficheurs parallèles (1 fil / Niveau, 1 fil / segment, code Gray, binaire) comme sorties directes disponibles. - Carte 16 entrées/sorties (16IO)
M1	Alimentation électrique	Alimentation électrique provenant d'un fournisseur commercial d'énergie stabilisée. Le négatif bornier des circuits d'alimentation et du chargeur de batterie doit être relié à la terre. Alimentation de l'horloge interne : Super Condensateur (autonomie de 5 jours sans alimentation).

Menu de programmation et modification des paramètres du système

Carte du menu de l'écran V3

☰ Carte du menu de l'écran V3		
CARTE DE CONTRÔLE DE L'ASCENSEUR DMG S.p.A.		Langue ? Français, anglais, portugais, italien, russe, allemand, néerlandais ENTER : confirmer / ESC : quitter

▲ ▼		▲
Code ? ** Mot de passe **	----- ENTER -- -->	État du système
		▲ ▼
		Défauts
		▲ ▼
		État des E/S
		▲ ▼
		Configuration
		▲ ▼
		Portes
		▲ ▼
		Signalisations
		▲ ▼
		Fonctions spéciales
		▲ ▼
		Positionnement
		▲ ▼
		VVVF
		▲ ▼
		Paramètres de reconnaissance
		▲ ▼
		Horloge



Après avoir sélectionné la langue souhaitée, il est nécessaire d'effectuer les opérations suivantes **Mise à jour du logiciel**

"Menu "État du système

On y accède facilement depuis la fenêtre principale du PlayPad, en appuyant une fois sur la touche ENTER.

Tableau de référence

État du système	Description	Visualisation sur Affichage en série
Réinitialisation de	Le système effectue la procédure de réinitialisation	O -
En service	Le système est en mode de fonctionnement normal	

État du système	Description	Visualisation sur Affichage en série
Inspection	Le système est en mode inspection	OU
Temp. Operat	Le système est en mode de fonctionnement temporaire	P
Hors service	Le système est hors service	
Cabine Priorité	Le système fonctionne en mode priorité cabine d'ascenseur (interrupteur à clé de priorité activé).	
Pompiers	Le système fonctionne en mode pompiers (opérations diverses)	
Urgence	Le système exécute la procédure d'urgence	E
Contrôle de la dérive	Le système exécute la procédure de contrôle de la dérive de la cabine d'ascenseur.	
Opération ascendante	Le système fonctionne vers le haut	
Opération vers le bas	Le système fonctionne à la baisse	
Remise à niveau	La cabine de l'ascenseur se trouve au niveau de niveau et est en train de se remettre à niveau.	
Toujours à niveau	La cabine d'ascenseur est au niveau de niveau , sans appels enregistrés.	
Haute vitesse	Le système fonctionne en mode haute vitesse	
Basse vitesse	Le système fonctionne en mode basse vitesse	
Fermeture de la porte	La porte est complètement fermée	
Porte ouverte	La porte est ouverte (ou s'ouvre/se ferme)	
Cabine pleine charge	La cabine d'ascenseur a été entièrement chargée	
Photocellule A	L'entrée correspondant à l'entrée de la cellule photoélectrique A est active.	
Photocellule B	L'entrée correspondant à l'entrée de la cellule photoélectrique B est active.	
Rideau lumineux A	L'entrée correspondant au bouton de porte ouverte de l'entrée A est active.	
Rideau lumineux B	L'entrée correspondant au bouton de porte ouverte de l'entrée B est active.	

"Menu "Défauts

Ce menu liste les 60 derniers défauts enregistrés dans la mémoire interne du armoire de manœuvre. Toutes les pannes sont décrites dans la [section Dépannage](#).

AVERTISSEMENT : En cas de coupure de courant, la mémoire interne n'est sauvegardée que si la batterie est connectée.

☰ Tableau de référence

Niveau 0 12:30:56 < Défauts >	---- ENTER ---->	Niveau 0 < Défauts > Aucun défaut		
	---- ENTER ---->	Niveau 0 < Défauts > Défauts : 4 Affichage ?	---- ENTER ---- >	< Défauts > 3/4 43 = Inspection Pos : 0 # 1 Cod. 0 17/03/09 10:10 * (voir ci-dessous pour les détails)
		▲ ▼		
Réinitialiser tous les défauts enregistrés (appuyez sur ENTER pour confirmer) NOTE : les défauts sont effacés lorsque la cabine de l'ascenseur s'arrête		Niveau 0 < Défauts > Défauts : 4 Remise à zéro ?		
		▲ ▼		
Effacer l'erreur détectée sur l'interrupteur de fin de course (appuyer sur ENTER pour confirmer) NOTE : l'annulation effective ne se produit que lorsque le système de mémoire est arrêté		Niveau 0 < Défauts > Défauts : 4 Réinitialiser XXX ? (voir tableau ci-dessous)		

Défauts	Description
Réinitialiser SE3	Défaut de l'interrupteur de fin de course ; vous ne pouvez l'effacer qu'après avoir fermé la chaîne de sécurité.
Réinitialisation 82212	Contrôle de la dérive
Réinitialisation RSP	Défaut RSP ; pour une fosse et une hauteur de chute réduites.
Réinitialisation de l'UCM	Défaut de l'UCM ; pour l'amendement A3
Réinitialisation de l'ISO	Défaut ISO ; détection d'un problème dans la surveillance du fonctionnement du module de sécurité pour l'ouverture avancée de la porte / la remise à niveau.
Réinitialisation SCS	Défaut SCS ; installation 81-20.
Réinitialisation de l'UAS	Défaut UAS ; Fonction spéciale.

"Menu "État des E/S



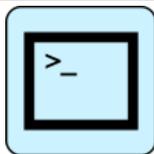
----->>>>>



OU



----->>>>



----->>>>

Niveau 0 - 12:30:56
< Statut E/S >

☰ Tableau des paramètres

Tableau des paramètres :

Champ	Description	Navigation	Valeurs (groupe de 12)									
Cabine appel	Simulation de l'appel d'une cabine d'ascenseur	▲▼ (Sélectionner niveau) ENTER (Confirmer) ESC (Quitter)										
 Playboard IN-OUT	Entrées/sorties du système <input type="checkbox"/> = Contact ouvert <input checked="" type="checkbox"/> = Contact fermé	▲▼ (Changer de groupe) ENTER (Sortie) ESC (Sortie)	GROUPES									
			1/9	REM VHS SUR	ROU GE TH1 COM	REV TH2 LE	REV 1 REV 2 LTM P					
			2/9	RM O BRK RDE	RGV RMV RPV	MTR YBRK CCF	CCO CCO B					
			3/9	BRA FOA ROA	CEA FFA RFA	BRB FOB ROB	CEB FFB RFB					
			4/9	HS BFR OTM	PCA	POM RPH J20	CPO M IEM E OEM E					
			5/9	FLM FLD	BIP GNG M GNG D	511B 511L	DSA 212B E511					
			6/9	PW R ENA B	IN_A IN_D	BR1 BYPL	BR2 BYP C					
			7/9	FAI ZP	FAS TISO	CAM ISO	AGH AGB CIS O					

Champ	Description	Navigation	Valeurs (groupe de 12)								
			8/9	REM REM 1 REM 2	RED RED1 RED2	PME OVS	REV REV 1 REV 2				
			9/9	L-RED L-GREEN BUZZER		GPI01 GPI02 GPI03					
 <p>VVVF IN-OUT</p>	<p>VVVF Entrées/sorties</p> <p>□ = Contact ouvert</p> <p>■ = Contact fermé</p>	<p>▲▼ (Changer de groupe)</p> <p>ENTER (Sortie)</p> <p>ESC (Sortie)</p>	GROUPES								
			1/8	FR FW D REV	X1 X2 X3	X4 X5 X6	X7 X8 0,0 V				
			2/8	Y1 Y5A/ C	Y2 RST	Y3 30 A/B/C	Y4				
			3/8	BUS Y ACC DEC	ALM INT BRK	EXT NUV RL	TL VL IL				
			4/8	Fout = 0,00 Hz Uout = 0,00 A Vout = 0,00 V							
			5/8	Fref = 0,00 Hz EDC ---V NST ---		Fref = 0,00 Hz TRQ --% NST ---h					
			6/8	Imax = 0,00 A Codeur 0 P/s --- kW MAIN =							
			7/8	Défaut VVVF 0 = --- 2 = ---		Défaut VVVF 1 = --- 3 = ---					
			8/8	I-bal = 0,00 A I-com = 0,00 A I-sur = 0,00 A							
 <p>boutons</p>	<p>Statut des boutons d'appel</p> <p>□ = Bouton non activé</p> <p>■ = Bouton activé</p>	<p>▲▼ (Changer de groupe)</p> <p>◀▶ (Cab/down/up)</p> <p>ENTER (Sortie)</p> <p>ESC (Sortie)</p>	GROUPES								
			Côté cabine A	7 3	6 2	5 1	4 0				
			Côté cabine B	7 3	6 2	5 1	4 0				
			bouton côté bas A	7 3	6 2	5 1	4 0				
			bouton côté bas B	7 3	6 2	5 1	4 0				

Champ	Description	Navigation	Valeurs (groupe de 12)				
			Vers le haut côté A	7 3	6 2	5 1	4 0
			Vers le haut côté B	7 3	6 2	5 1	4 0
Capteurs d'incendie	Statut des entrées d'incendie □ = Entrées d'incendie désactivées ■ = Entrées d'incendie activées	▲▼ (Changer de groupe) ENTER (Sortie) ESC (Sortie)					
 Liste d'enregistrement des appels	Liste d'enregistrement des appels □ = Appel non enregistré ■ = Appel enregistré	▲▼ (Changer de groupe) ◀▶ (Cab/down/up) ENTER (Sortie) ESC (Sortie)	Même groupes que PUSHBUTTONS				
[0] Début = ... [1] Début = ... [2] Début = ...	Compteurs d'exécution 0] partiel (réinitialisable) 1] Total 2] Utilisation future	◀▶ (Modifier) ENTER (Réinitialisation et sortie) ESC (Sortie)	La date indiquée se réfère à la dernière remise à zéro du compteur partiel [0].				
Analogique	Mesures analogiques	▲▼ (Changer de page) ESC (Quitter)	24 V = Alimentation électrique VCAB = Absorption de l'armoire et de la cabine VMR = Absorption des BDU 24VB = Tension des batteries +5.0 V = Alimentation interne de la carte TAMB = Capteur de température ambiante PWM = Sortie analogique de vitesse				
Mesures du COT	Mesures analogiques	▲▼ (Changer de page) ESC (Quitter)	T_SHA = gaine température MAIN = Alimentation électrique du COP COP_A = COP côté A absorptions COP_B = COP côté B absorptions				
Mesures de la COP	Mesures analogiques	▲▼ (Changer de page) ESC (Quitter)	MAIN_A = Alimentation du COP A MAIN_B = Alimentation du COP B T_CAR = Température de la cabine				
NIVEAUX Ligne	BDU Ligne de communication	ENTER (Réinitialisation) ESC (Sortie)	Erreur : Numéro d'erreur de communication FER : Taux d'erreur de trame Date et heure de la dernière réinitialisation				
CABINE Ligne	TOC / COP Ligne de communication	ENTER (Réinitialisation) ESC (Sortie)	Erreur : Numéro d'erreur de communication FER : Taux d'erreur de trame Date et heure de la dernière réinitialisation				

Champ	Description	Navigation	Valeurs (groupe de 12)
Ligne MTPX	MULTIPLEX Ligne de communication	▲▼ (Changer de page) ENTER (Réinitialisation) ESC (Quitter)	Erreur : Numéro d'erreur de communication FER : Taux d'erreur de trame Date et heure de la dernière réinitialisation
Modèle ELGO :	Le diagnostic d'ELGO		

Paramètres de description de la table PLAYBOARD IN-OUT

Entrée	Description
SE0	Chaîne de sécurité Début
SE1	Contacts de sécurité de la fosse à chaîne
SE2	Chaîne de sécurité en haut de la cabine de l'ascenseur Boîte d'inspection/arrêt
SE3	Chaîne de sécurité fin de course, engrenage de sécurité, régulateur de vitesse
SE4	Chaîne de sécurité portes de hall contacts préliminaires
SE5	Chaînes de sécurité pour les portes des halls, serrures à inertie
SE6	Contacts de portes de cabines d'ascenseurs à chaîne de sécurité et dispositif de pré-déclenchement (81-21)
CCO CCOB	contrôle des contacteurs de puissance
CISO	Surveiller le relais ISO
TISO	Contrôle du module de sécurité SM1
LE	Lumière d'urgence (alimentation de la lumière de la cabine d'ascenseur)
BFR	bouton de fermeture de la porte
PCA	Fonction de priorité des cabines d'ascenseur
POM	Opérations des pompiers (interrupteur à clé Hall)
CPOM	Opérations des pompiers (Cabine interrupteur à clé)
SUR	Contrôle de la surcharge
COM	Contrôle de la charge complète
HS	fonction hors service
ZP	zone de la porte signalisation
RPH	Contrôle de la séquence des phases
REV	Fonction d'inspection (salle des machines)
REV1	Fonction d'inspection (haut de Cabine)
REV2	Fonction d'inspection (PIT)
REM	Inspection en haut (salle des machines)
REM1	Inspection vers le haut (haut de Cabine)
REM2	Inspection en haut (PIT)
RED	Inspection en bas (salle des machines)
RED1	Inspection en bas (haut de Cabine)
RED2	Inspection en bas (PIT)

Entrée	Description
TH1 TH2	Contrôle du capteur de température du moteur (huile)
IEME	Urgence (panne d'alimentation électrique)
PME	Sélecteur de PME (évacuation d'urgence)
AGH AGB	Interrupteur de décélération supérieur Interrupteur de décélération inférieur
FAS FAI	Capteurs de position (pas de système de positionnement par encodeur)
E511	Entrée optionnelle pour l'accès à gaine
BYPL BYPC	Sécurité de la porte Sélecteur de bypass
BRA	Bouton d'ouverture de la porte (entrée A)
CEA	Entrée de la cellule photoélectrique A
FOA	Entrée de l'interrupteur de fin de course d'ouverture de la porte A
FFA	Entrée de l'interrupteur de fin de course de fermeture de la porte A
BRB	Bouton d'ouverture de la porte (entrée B)
CEB	Entrée de la cellule photoélectrique B
FOB	Entrée de l'interrupteur de fin de course d'ouverture de la porte B
FFB	Fine corsa chiusura (Porta B)
BR1	Interrupteur de contrôle du frein 1
BR2	Interrupteur de contrôle du frein 2
IN_A IN_D	Contrôle du circuit UCM

Sortie	Description
VHS	Sortie - éclairage hors service
RMV	Sortie - commande de vitesse intermédiaire
BRK	Sortie - Commande de freinage
MTR	Sortie - Commande du moteur
YBRK	Sortie - Commande de freinage (VVVF)
ISO	Sortie - Commande de nivellement
RGV	Sortie - commande à haute vitesse
RPV	Sortie - commande de basse vitesse
RMO	Sortie - commande de déplacement vers le haut
RDE	Sortie - commande de descente
LTMP	Sortie - commande de l'éclairage de la cabine d'ascenseur limitée dans le temps
CAM	Sortie - Commande de rampe de retrait
OEM	Sortie - commande d'urgence

Sortie	Description
CCF	Sortie - Court-circuit de la phase moteur
J20	Sortie - programmable (connecteur J20)
ASD	Sortie - désactivation des alarmes
511B	Sortie - Norm 511 Buzzer
511L	Sortie - Norm 511 Light
212B	Sortie - Norm 212 Buzzer
FLD	Sortie - commande des flèches vers le bas
FLM	Sortie - commande des flèches vers le haut
GNGD	Sortie - commande de gong vers le haut
GNGM	Sortie - commande de gong vers le bas
BIP	Sortie - Signalisation du BIP dans la cabine
PWR	Commande d'alimentation du module UCM
ENAB	Commande d'activation du module UCM
ROA	Sortie - commande d'ouverture de la porte (entrée A)
RFA	Sortie - commande de fermeture de porte (entrée A)
ROB	Sortie - commande d'ouverture de la porte (entrée B)
RFB	Sortie - commande de fermeture de la porte (entrée B)
L-RED	Feu de signalisation signalisation 81-20/21
L-GREEN	Feu de signalisation signalisation 81-20/21
BUZZER	Buzzer signalisation pour le bypass 81-20

Paramètres de description de la table VVVF IN-OUT

Signalisations	Description
FR	Activation de l'entrée numérique (vis bornier EN)
FWD	Entrée numérique ascendante (vis bornier FWD)
REV	Entrée numérique descendante (vis bornier REV)
X1	Entrée numérique haute vitesse (vis bornier X1)
X2	Entrée numérique de la vitesse REV (vis bornier X2)
X3	Entrée numérique basse vitesse (vis bornier X3)
X4	Entrée numérique (morsetto X4)
X5	entrée numérique (vis bornier X4)
X6	Ingresso digitale (morsetto X6)
X7	Ingresso digitale (morsetto X7)
X8	Entrée numérique d'urgence (vis bornier X8)
0,0 V	Entrée analogique VVVF (borniers 11-12)
Codeur	Entrée VVVF du codeur (boucle fermée)
MAIN	Version du firmware du VVVF

Signalisations	Description
Y1	Sortie numérique (bornier Y1)
Y2	Sortie numérique (bornier Y2)
Y3	Sortie numérique (bornier Y3)
Y4	Sortie numérique (bornier Y4)
Y5A/C	Relais de commande de freinage (bornier Y5)
30 A/B/C	Relè (bornier 30 A/B/C)
ALM	Signalisation de l'alarme VVVF
RST	Remise à zéro VVVF
ACC	Accélération
DEC	Décélération
Fout	Fréquence de sortie
Vout	Tension de sortie
Iout	Courant de sortie
I _{max}	Courant de sortie maximal

"Menu "Configuration

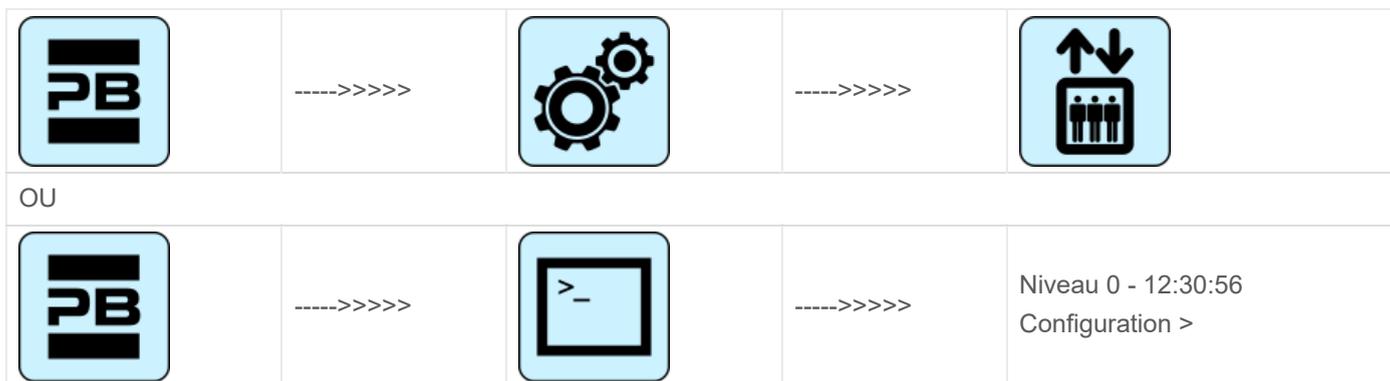


Tableau des paramètres

Tableau des paramètres :

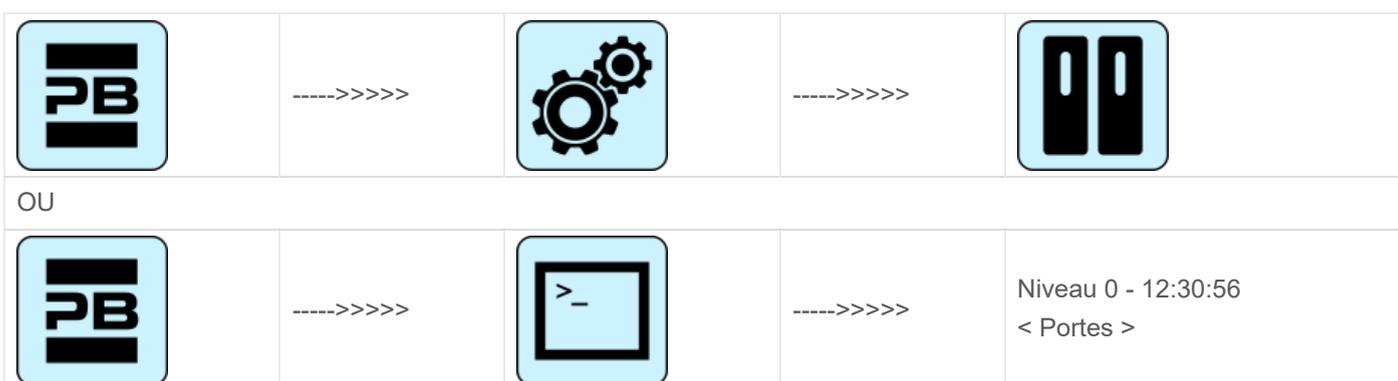
Paramètre	Description	Navigation	Valeurs	Valeur par défaut
Opérations temporaires	Mode de fonctionnement temporaire du système	◀▶ (Choix)	Non ; Oui	Non
Test	Pour faciliter les contrôles et le démarrage de l'installation. Pour la description, voir l'annexe II.			
Code ?	Protection par mot de passe pour accéder à la programmation	◀▶ (Changer les caractères) ▲▼ (Sélectionner les caractères)	8 caractères (0 - 9 ; A - Z ; a - z)	pas de mot de passe

Paramètre	Description	Navigation	Valeurs	Valeur par défaut
Configuration	Type de configuration de câblage : -) Fil standard borniers (Cabine et niveaux) ; -) Comm. en série dans la cabine d'ascenseur, 1 ligne/ connecteursniveau à niveaux; -) Fil borniers dans la cabine d'ascenseur, Communication série à niveaux (modules BDU) ; -) Communication série pour la cabine d'ascenseur et niveaux.	◀▶ (Choix)	Cabine & FI. STD ; Cabine SER. / FI. RJ45 ; Cabine STD. / FI. BDU ; Cabine SER. / FI. BDU	Cabine SER / FI. RJ45
Type de contrôle	Type de commande pour l'ascenseur	◀▶ (Choix)	-SAPB ; -SAPB record -SAPB pression constante -Down collectif ; -Tout collectif ;	SAPB ;
Entraînement	Type de traction : -) Traction VVVF -) Hydraulique - Moteur direct (Dir) : -) Hydraulique - Démarreur progressif du moteur (S-S) : -) Hydraulique - Moteur Star Delta (Y-D) : -) Hydraulique - Moteur avec variateur de vitesse (VVF) :	◀▶ (Choix)	Traction Hydraulique Dir Hydraulique S-S Hydraulique Y-D Hydraulique VVF	Traction
Nombre de niveaux	Nombre de niveaux de l'installation	▲▼ (Augmentation/Diminution)	2 <-> 16 (std.) 2 <-> 32 (BDU uniquement)	2
Remise à niveau	Non présent : Pas de remise à niveau Type 1 : (porte ouverte ou fermée). Ce réglage est indiqué pour les installations de traction pour une bonne précision d'arrêt. La remise à niveau est déclenchée lorsque la cabine d'ascenseur quitte sa position "parfaitement à niveau", c'est-à-dire lorsqu'un des deux faisceaux s'est interrompu. Le re-nivellement se termine lorsque les deux faisceaux sont libres. ATTENTION : ce réglage ne convient pas aux installations	◀▶ (Choix)	Non présent Type 1 Type 2 Type 3	Non présent

Paramètre	Description	Navigation	Valeurs	Valeur par défaut
	<p>hydrauliques en raison du risque d'effet de "pompage" (la cabine d'ascenseur dérive vers le bas après l'arrêt).</p> <p>Type 2 : (ouvrir ou fermer la porte). Ce réglage est indiqué pour les installations hydrauliques et fonctionne comme le type 1, sauf que les deux poutres doivent être interrompues avant le début de la remise à niveau. La remise à niveau se termine lorsque les deux poutres sont libres.</p> <p>ATTENTION : il est conseillé d'utiliser des capteurs avec une distance réduite entre les faisceaux (TMS03 = 20 mm).</p> <p>Type 3 : Mise à niveau 1 poutre porte ouverte 2 poutre porte fermée. Ce réglage permet la mise à niveau de 1 faisceau, niveau porte ouverte (lumière de la cabine d'ascenseur allumée) et la mise à niveau de 2 faisceaux, niveau porte fermée (lumière de la cabine d'ascenseur éteinte).</p> <p>AVERTISSEMENT : pour faire fonctionner la porte niveleuse ouverte, quelle que soit l'option choisie, il est nécessaire de shunter la sécurité de la porte, en utilisant un système approuvé.</p> <p>Note : avec le système de positionnement Encoder, la distance d'activation de la mise à niveau est affichée.</p>			
Principal niveau	Position du principal niveau (tous les appels en dessous de ce niveau sont servis uniquement vers le haut (uniquement vers le bas collectif))	▲ ▼ (Augmentation/Diminution)	0 <-> Niveau Non.	0
Temps de défaut de vitesse faible	Temps avant l'activation du défaut de basse vitesse (basse vitesse trop longue)	▲ ▼ (Augmentation/Diminution)	7 s <-> 40 s	7 s

Paramètre	Description	Navigation	Valeurs	Valeur par défaut
Temps de fonctionnement	Temps avant l'activation du défaut de temps de fonctionnement	▲ ▼ (Augmentation/Diminution)	20 s <-> 45 s	20 s
Type d'installation	Type d'installation (Simplex / Multiplex)	◀ ▶ (Choix)	Simplex ; Multiplex	Simplex
Configuration du multiplex	Configuration du multiplex : N° d'ascenseur (LN) ; boutons Ligne (PBL) ; Niveaux en multiplex ; Décalage. Pour la description, se référer aux solutions multiplex .	◀ ▶ (Sélectionner le paramètre) ▲ ▼ (Modifier la valeur)	- N° de l'ascenseur (LN) : 1<->4 - PushButtons Line (PBL) : 0(1 ligne)<->3(4 Lignes)	(LN).(PBL) : 1.0
			- Niveaux: 2 <-> 16 [32] - Ofst 0 <-> N° niveaux	Firs. : 2 Ofst : 0
Multiplex Appel	Dans les installations multiplex, on peut différencier un appel niveau d'un appel à pression longue (plus de 3 secondes) bouton : a) L'installation dont le paramètre "Lift No (LN)" est inférieur (par exemple, s'il s'agit d'une installation en duplex avec une grande cabine pour handicapés et une plus petite, la plus grande doit être réglée sur "1" et l'autre sur "2" ; b) Dans un système de "distribution asymétrique niveau ", l'installation qui peut atteindre le niveau le plus bas/haut.	◀ ▶ (Choix)	Non ; Oui	Non

"Menu "Portes



– Tableau des paramètres

Tableau des paramètres :

Paramètre	Description	Navigation	Valeurs	Valeur par défaut
Rampe de retour sur	Temps avant l'activation de la rampe de retrait	▲ ▼ (Augmentation/Diminution)	0,1 s <-> 9,9 s	0,1 s
Rampe de recul désactivée	Temps avant la désactivation de la rampe de retrait	▲ ▼ (Augmentation/Diminution)	0,1 s <-> 9,9 s	0,1 s
Temps de défaut de verrouillage	Temps avant l'activation du défaut de la serrure	▲ ▼ (Augmentation/Diminution)	2 s <-> 60 s	15 s
Retard d'ouverture de la porte	Temps avant l'ouverture de la porte - pour les portes automatiques	▲ ▼ (Augmentation/Diminution)	0,1 s <-> 9,9 s	0,5 s
Temps de stationnement avec porte ouverte	Temps de stationnement de la cabine de l'ascenseur avec porte ouverte (en sec.)	▲ ▼ (Augmentation/Diminution)	1 s <-> 30 s	7 s
Temps de fermeture avec appels	Temps (en sec.) avant la fermeture de la porte en cas d'appels enregistrés	▲ ▼ (Augmentation/Diminution)	1 s <-> 60 s	2 s
Portes Nb.	Nombre et type de portes	◀▶ (Sélection)	1 porte -2 portes simult. -2 portes sel. 2 portes sel+travers	1 accès
Type Porte A	Sélection du type de porte pour l'entrée A : 1) Manuelle / Non présente : portes manuelles sur niveaux, portes de cabine d'ascenseur manuelles ou non présentes ; 2) Cabine indépendante : portes manuelles sur niveaux, portes de cabine d'ascenseur indépendantes ; 3) Cabine automatique : portes manuelles sur niveaux, portes de cabine d'ascenseur automatiques ; 4) Combiné auto : portes automatiques dans la cabine d'ascenseur et à l'adresse suivante niveaux	◀▶ (Sélection)	Manuel / non présent ; Cabine indépendant ; Cabine automatique ; Combiné Auto	Combined Auto

Paramètre	Description	Navigation	Valeurs	Valeur par défaut
Porte A avec interrupteur de fin de course	Présence d'un interrupteur de fin de course pour la porte A (non présent pour les portes manuelles et indépendantes)	◀▶ (Sélection)	Non ; Oui	Non
Sélectionnez la porte A à niveau	Configuration de la porte A pour chaque niveau: paramétrer l'accès à chaque niveau et ouvrir ou fermer le parking de la porte à niveau (pour les portes automatiques)	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Changement niveau)	Non ; Pkg. Fermeture de porte ; Paquet. Porte ouverte	Pkg. Fermeture de la porte ;
Temps d'ouverture/fermeture de la porte A	Porte A sans interrupteur de fin de course : temps d'ouverture/fermeture de la porte	▲▼ (Augmentation/Diminution)	1 s <-> 60 s	10 s
Retard de démarrage de la porte A	Manuel de la porte A : temps avant le démarrage	▲▼ (Augmentation/Diminution)	0,1 s <-> 9,9 s	2,0 s
Porte A glissante	Porte A avec interrupteur de fin de course : temps avant défaut de glissement	▲▼ (Augmentation/Diminution)	1 s <-> 60 s	10 s
Porte A alimentée	Porte A alimentée pendant la course. Non pris en compte pour les portes manuelles ou indépendantes	◀▶ (Sélection)	Non Oui Oui AT40	Non
Type Porte B	Sélection du type de porte pour l'entrée B (voir Type Porte A) :	◀▶ (Sélection)	Manuel / non présent ; Cabine indépendant ; Cabine automatique ; Combiné Auto	Combined Auto
Porte B avec interrupteur de fin de course	Présence d'un interrupteur de fin de course pour la porte A (non présent pour les portes manuelles et indépendantes)	◀▶ (Sélection)	Non ; Oui	Non
Sélectionnez la porte B à niveau	Configuration de la porte A pour chaque niveau: paramétrer l'accès à chaque niveau et ouvrir ou fermer le parking de la porte à niveau (pour les portes automatiques)	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Changement niveau)	Non ; Pkg. Fermeture de porte ; Paquet. Porte ouverte	Pkg. Fermeture de la porte
Temps d'ouverture/fermeture de la porte B	Porte B sans interrupteur de fin de course : temps d'ouverture/fermeture de la porte	▲▼ (Augmentation/Diminution)	1 s <-> 60 s	10 s
Retard de démarrage de la porte B	Manuel de la porte B : temps avant le démarrage	▲▼ (Augmentation/Diminution)	0,1 s <-> 9,9 s	2,0 s

Paramètre	Description	Navigation	Valeurs	Valeur par défaut
Porte B qui glisse	Porte B avec interrupteur de fin de course : temps avant défaut de glissement	▲ ▼ (Augmentation/Diminution)	1 s <-> 60 s	10 s
Porte B alimentée	La porte B est alimentée pendant la course. Non pris en compte pour les portes manuelles ou indépendantes	◀ ▶ (Sélection)	Non Oui Oui AT40	Non
Ouverture avancée	Paramètre d'ouverture avancée de la porte (l'ouverture commence avant l'arrêt de la cabine d'ascenseur).	◀ ▶ (Sélection)	Non ; Oui	Non
Type de cellule photoélectrique	Paramètre permettant de sélectionner le type de photocellule : Photocellule NO : le contact s'ouvre si le faisceau est libre. Le contact se ferme si le faisceau est interrompu. Les contacts du choc, de la photocellule et de la porte ouverte doivent être câblés en parallèle. Photocellule NC : opposé de la photocellule NO. Les contacts de la cellule photoélectrique et de la porte ouverte doivent être câblés en série. REMARQUE : les contacts de la cellule de choc, de la cellule photoélectrique et de la porte ouverte doivent tous être du même type (NO ou NC).	◀ ▶ (Sélection)	NO ; NC	Non
Temps de contact de la porte	Temps d'attente avant de commencer un voyage (pour le contact de sécurité de l'ancienne porte)	▲ ▼ (Augmentation/Diminution)	0,0 s <-> 3,0 s	0,1 s

"Menu "Signalisation

	----->>>>>		----->>>>>	
OU	----->>>>>		----->>>>>	Niveau 0 - 12:30:56

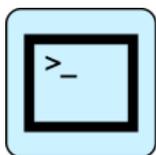


Tableau des paramètres

Tableau des paramètres :

Paramètre	Description	Navigation	Valeurs	Valeur par défaut
Cabine priorité	Temps de la cabine de l'ascenseur à niveau sans direction avant de prendre les appels d'atterrissage. En cas de portes automatiques combinées, le chronométrage commence lorsque les portes sont fermées et que les contacts de choc, de photocellule et de réouverture ne sont pas activés.	▲ ▼ (Augmentation/Diminution)	2 s <-> 30 s	10 s
Niveau enregistrement des appels	Définir le clignotement des boutons niveau lors de l'enregistrement	◀ ▶ (Sélection)	Permanent ; Clignotement sur niveaux	Permanent
Sortie AUX	Sélection du type de sortie sur les cartes 16 relais et pour les sorties dynamiques sur LOP : Type 0 = Cabine à niveau et hors service Type 1 = Flèches Type 2 = Cabine à niveau et Cabine arrive Type 3 = Afficheur 3 fils	◀ ▶ (Sélection)	1 fil par niveau; Cabine à niveau; Niveau lumière ; Indicateur gris ; Indicateur 9 segm ; L'ascenseur arrive ; 1 fil par niveau HYD	1 fil par niveau
Désignation automatique de niveau	Réglage automatique des caractères numériques pour les indicateurs de position en série. La valeur augmente/diminue automatiquement à chaque niveau à partir de Lowest niveau	▲ ▼ (Augmentation/Diminution)	-9 <-> 30	Niveau le plus bas : 0
Manuel niveau désignation	Réglage manuel des caractères alphanumériques pour les indicateurs de position en série. Le réglage doit être effectué pour chaque niveau	◀ ▶ (Sélection) ▲ ▼ (Modification de la valeur)	- ; 0 <-> 9 ; A <-> Z	

Paramètre	Description	Navigation	Valeurs	Valeur par défaut
Déclenchement sur PV	Il est possible de démarrer le déclenchement (synthétiseur vocal / flèches de prochain départ) au point de décélération (Oui) ou à l'arrivée de niveau (Non).	◀▶ (Sélection)	Non oui	Non
flèches de prochain départ	En cas d'activation du paramètre, les sorties de la flèche ne sont activées que lorsque l'ascenseur s'arrête sur niveau (ou lors du ralentissement si le paramètre de déclenchement sur PV est actif).	◀▶ (Choix)	Non oui	Non
Retard du PGLT	Cette fonction gère le délai entre l'appel d'une cabine d'ascenseur (niveau) et l'allumage de la lumière. La sortie est désactivée XX secondes après que l'appel ait été servi. 0 sec signifie qu'aucune temporisation n'est active (lumière allumée)	▲▼ (Augmentation/Diminution)	0 s <-> 240 s	1 sec.
Retard de l'EME	Cette fonction gère le délai entre le black out signalisation (IEME) et la commande de sortie (OEME) avant la commutation du système en procédure d'urgence automatique.	▲▼ (Augmentation/Diminution)	0 s <-> 30 s	0 sec.
Buzzer 81-21	Pour l'installation du 81-21 : utilisez le buzzer acoustique du 81-20 (porte de dérivation) sur le dessus de la cabine d'ascenseur comme alarme acoustique lorsque les protections ne sont pas en position active.	◀▶ (Choix)	Non oui	Non

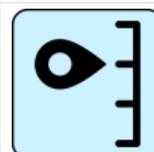
"Menu "Caractéristiques spéciales



----->>>>>

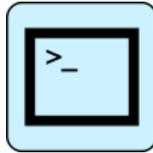


----->>>>>





----->>>>>



----->>>>>

Niveau 0 - 12:30:56
< Caractéristiques spéciales >

Tableau des paramètres

Tableau des paramètres :

Paramètre	Description	Navigation	Valeurs	Valeur par défaut
Remise à zéro	Sens de la marche pendant la procédure de réinitialisation	◀▶ (Sélection)	2 s <-> 30 s	10 s
Limites de déplacement en inspection	Valable uniquement pour le système de positionnement FAI/FAS. Paramètres des limites de déplacement en mode inspection. Si le déplacement est programmé au-delà des limites, le site armoire de manœuvre ne permet aucun mouvement au-delà du haut/bas niveaux.	◀▶ (Sélection)	Permanent ; Clignotement sur niveaux	Permanent
Pompiers	(Se référer à la procédure de programmation des opérations incendie) Type d'opérations des pompiers (si présentes) et paramètres pertinents (niveau et côté d'accès des pompiers, type de contact des clés POM et CPOM) ; choix de la norme applicable pertinente : -) Norme NF P82-207 (France) ; -) EN 81-72 (a) : pas d'interrupteur à clé FF de cabine d'ascenseur ; -) EN 81-72 (b) : avec interrupteur à clé FF de cabine d'ascenseur ;	◀▶ (Sélectionner le champ) ▲▼ (Modifier la valeur)	Non présents ; NF P82-207 ; EN 81-72 (a) ; EN 81-72 (b)	Non présent

Paramètre	Description	Navigation	Valeurs	Valeur par défaut
Détection d'incendie	Paramètre de détection d'incendie sur niveaux. Lorsqu'un incendie est détecté : - si l'ascenseur se trouve sur un autre site niveau que celui où l'incendie a été détecté, tous les appels enregistrés depuis/vers ce site niveau sont annulés ; - si l'ascenseur se trouve sur au niveau où l'incendie a été détecté, le armoire de manœuvre bloque l'ouverture des portes, ferme les portes (si elles sont ouvertes lors de la détection de l'incendie) et envoie la cabine de l'ascenseur dans un endroit sûr. niveau	◀▶ (Sélection)	Non ; Oui	Non
Enregistrement du bouton d'arrêt	Le système enregistre le mode hors service (pression sur le bouton STOP). Il est également possible de régler le délai pour éviter un mouvement simultané dans les installations alimentées par un générateur.	◀▶ (Sélection)	Non ; Oui	Non
Sonde de température pendant le fonctionnement	Indique si la cabine d'ascenseur peut être bloquée par le capteur de température du moteur, même pendant le déplacement.	◀▶ (Sélection)	Non ; Oui	Non
Défaut d'anti- nuisance	Paramètre de détection du défaut anti- nuisance (nombre d'arrêts sans activation de la photocellule après lesquels tous les appels de cabine d'ascenseur sont annulés).	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Pas d'appels)	Non ; Oui 2 <-> 10	Non 3
Hors service niveau	Niveau pour la mise hors service. Parking niveau lorsque l'entrée HS est activée.	▲▼ (Augmentation/Diminution)	0 <-> Niveau Non :	0

Paramètre	Description	Navigation	Valeurs	Valeur par défaut
Retour automatique	Paramètres pour le retour automatique de la cabine d'ascenseur sur niveau: Retour niveau et Temps d'attente minimum avant le retour automatique	◀▶ (Sélectionner le paramètre) ▲▼ (Modifier la valeur)	Non 0 <-> Niveau Non : 1 min <-> 60 minutes	Non 0 15 min.
Zones de retour	Paramètres avancés pour le retour sur niveau aux heures/jours prévus : -) Jour (0 = tous les jours, 1 = lundi ... 7 = dimanche) ; -) Intervalle de temps sélectionné (4 intervalles par jour) ; -) Retour niveau; -) Heure de début ; -) Heure de fin (durée maximale : 7h 45 min) ;	◀▶ (Sélectionner le paramètre) ▲▼ (Modifier la valeur)		
Chronométrage de la zone R.	Timing pour les zones de retour sélectionnées	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)	Non ; Oui 1 s <-> 120 s	Non 60 s
Appeler l'effacement à niveau	Effacement de tous les appels sur niveau où la cabine d'ascenseur s'arrête, sans contrôle de la direction (seulement pour les installations collectives complètes)	◀▶ (Sélection)	Non ; Oui	Non
Contrôle de la dérive (FR)	Contrôle de la dérive (France)	◀▶ (Sélection)	Aucun ; Entraînement de traction ; Machine à tambour	Aucun

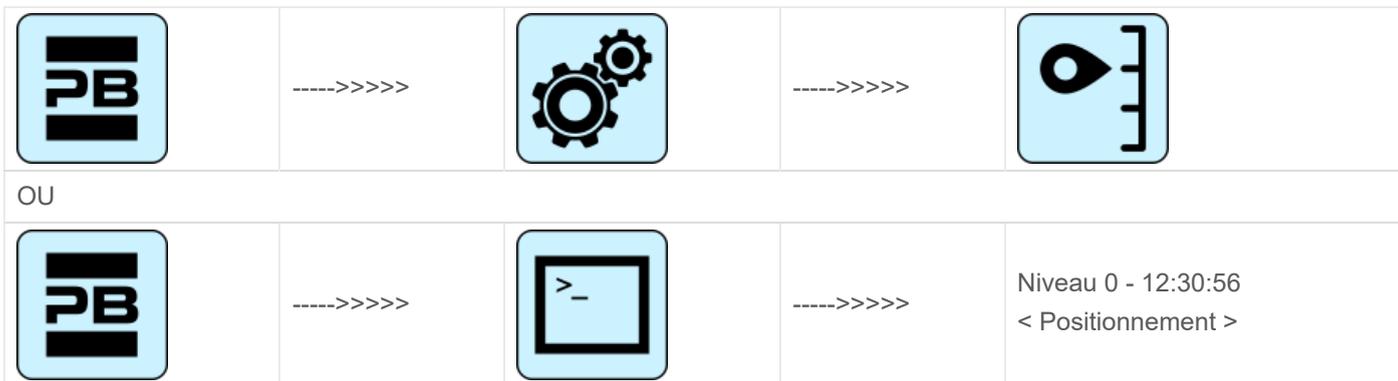
Paramètre	Description	Navigation	Valeurs	Valeur par défaut
bouton code	<p>Il permet de programmer un code à 4 chiffres pour les appels de cabine d'ascenseur. Un code à 4 chiffres peut être attribué à chaque entrée de bouton de cabine d'ascenseur BCx, correspondant aux entrées des boutons poussoirs de cabine d'ascenseur.</p> <p>Exemple : si le bouton poussoir BC0 est associé au code 0123, pour réserver niveau 0 de la cabine vous pouvez :</p> <p>a) maintenir le bouton poussoir niveau 0 enfoncé pendant 3 secondes.</p> <p>b) Tous les boutons poussoirs COP clignoteront.</p> <p>c) Appuyer en séquence sur les boutons poussoirs correspondant aux BC0, BC1, BC2, BC3 ;</p> <p>Note : Entrez un code entre 0 et 9 correspondant aux entrées BC0 ÷ BC9.</p> <p>Le code de programmation "0" activera la fonction spéciale Pent House.</p>	<p>◀▶ (Sélectionner le champ)</p> <p>▲▼ (Modifier la valeur)</p>		

Paramètre	Description	Navigation	Valeurs	Valeur par défaut
Contrôle de la température ambiante	Vérifier la température dans la salle des machines par le biais du capteur (si présent). Si la température dépasse les seuils fixés pendant plus de 30 secondes, le système s'arrête au niveau et l'erreur est enregistrée. Le contrôle n'est actif qu'en fonctionnement normal ou en priorité cabine. Après avoir réglé les deux seuils, en appuyant sur Enter, vous pouvez effectuer l'étalonnage du capteur (appuyez immédiatement sur Enter pour conserver l'étalonnage actuel, sinon réglez la valeur de la température ambiante et appuyez ensuite sur Enter). Le premier seuil peut être réglé entre -10 ° C et +5 ° C tandis que le deuxième seuil peut être réglé entre +40 ° C et +75 ° C.	◀▶ (Sélectionner le champ) ▲▼ (Modifier la valeur)	Without; +5°C <=> +40°C	Sans
Automatique Appels	Lorsque l'ascenseur est en mode normal, la fonction "Appels automatiques" peut être activée pour effectuer un numéro d'appel spécifique (jusqu'à 120 appels ou illimité) par paliers d'une minute. Il est toutefois possible d'activer ou non la fonctionnalité des portes (le système continuera également à accepter les appels niveau simulant des appels programmés, s'ils sont activés). La fonction se termine automatiquement lorsque les machines sont éteintes ou si le système est mis en mode inspection.	▲▼ (Augmenter/Diminuer) ◀▶ (Sélectionner les portes)	0 <-> 120 ∞ Oui - Non	0 Oui
Moniteur UCM	Modification A3. Configurer le type de moniteur. Pour la description, se référer au circuit UCM .	▲▼ (Augmenter/Diminuer) ◀▶ (Choix)		

Paramètre	Description	Navigation	Valeurs	Valeur par défaut
UCM	Installation de type 81-1 / 81-20 / 81-21 gaine procédure d'accès et protections. Pour la description, se reporter au circuit UCM .	▲ ▼ (Augmenter/Diminuer) ◀ ▶ (Choix)		
Arrêt forcé	Si elle est programmée, l'installation s'arrêtera à un niveau spécifique à chaque croisement (certains hôtels utilisent cette fonction).	▲ ▼ (Augmenter/Diminuer) ◀ ▶ (Choix)		
Protéger niveau	Si une protection niveau est programmée, lorsque la cabine de l'ascenseur atteint le niveau, la porte ne s'ouvre pas, mais le moniteur montre les images provenant de la caméra correspondant à ce niveau. Les portes ne peuvent être ouvertes qu'en appuyant sur le bouton OUVRIR LA PORTE ; si cela ne se produit pas, l'ascenseur se déplace vers le niveau précédent et arrête ensuite le mode protégé niveau (ce mode de fonctionnement n'est possible qu'avec le système de surveillance de DMG).	▲ ▼ (Augmenter/Diminuer) ◀ ▶ (Choix)		
Priorité au lop	Activation de la fonction d'appel prioritaire niveau . jumelage avec la carte 16 IN (ou les entrées clés du BDU)	▲ ▼ (Augmenter/Diminuer) ◀ ▶ (Choix)		

Paramètre	Description	Navigation	Valeurs	Valeur par défaut
Niveau habilitation	<p>Activation de la fonction de validation de l'appel (ex. : lecteur de carte). En combinaison avec la carte 16 IN.</p> <p>Type 1 : Validation LOP : pour valider les appels, l'entrée correspondante de la carte 16 IN doit être fermée.</p> <p>Type 2 : Validation COP : pour permettre les appels, l'entrée correspondante de la carte 16 IN doit être fermée.</p> <p>Type 3 : Activation COP + LOP : pour activer les appels, l'entrée correspondante de la carte 16 IN doit être fermée (désactivation du niveau)</p>	<p>▲ ▼ (Augmenter/Diminuer)</p> <p>◀ ▶ (Choix)</p>		
gaine Protection	<p>Protection du compartiment et des portes.</p> <p>Pour une description, reportez-vous à gaine protection.</p>	<p>▲ ▼ (augmentation/diminution)</p>		
Pesée de charge intégrée	<p>Activer la fonction de pesage intégré de la charge.</p> <p>Une procédure d'étalonnage est obligatoire(Test 22).</p>	<p>◀ ▶ (Sélectionnez un champ)</p>	Non ; Oui	Non

"Menu "Positionnement du système



☰ Tableau des paramètres

Tableau des paramètres : (système de positionnement FAI/FAS) :

Paramètre	Description	Navigation	Valeurs	Valeur par défaut
-----------	-------------	------------	---------	-------------------

Paramètre	Description	Navigation	Valeurs	Valeur par défaut
Système de positionnement	Type de système de positionnement : avec encodeur ou traditionnel. Ne peut être modifié qu'en mode Temporaire. Mode temporaire Note : en cas de codeur absolu et de longueur de gaine supérieure à 65 mètres, changez la résolution du codeur = 2 dans le menu de réglage automatique avant de lancer la procédure d'apprentissage manuel.	◀▶ (Sélection)	FAI/FAS ; Encodeur dans le sens des aiguilles d'une montre ; Encodeur dans le sens inverse des aiguilles d'une montre Codeur absolu	FAI/FAS
Top PV	Position de la décélération (passage en Petite Vitesse) et nombre d'entrées	▲▼ (Augmentation/Diminution)	2 <-> 6	5
PV à niveaux	Position de la décélération spécifique pour chaque niveau	◀▶ (Top PV) ▲▼ (Niveau choix)	Short niveau ou 2<->6 0 <-> Non. Niveau	5 tous niveaux
Retard de niveau court	Temps avant la décélération du niveau court (seulement si un niveau court est programmé)	▲▼ (Augmentation/Diminution)	0,00 s <-> 2,50 s	0,00s
Top PV 2 Retard	Délai avant le passage à la vitesse intermédiaire	▲▼ (Augmentation/Diminution)	0,00 s <-> 2,50 s	0,00s
Direction du retard -BRK	VVVF : Retard entre l'activation du sens de marche et l'ordre de marche (BRK)	▲▼ (Augmentation/Diminution)	0,0 s <-> 3,0 s	0,5 s - VVVF 0,0 s - Autres
	OLEO : retard de Star / Delta	▲▼ (Augmentation/Diminution)	0,0 s <-> 3,0 s	0,5 s - VVVF 0,5 s - Star/Delta 0,0 s - Autres
Délai BRK-S	Délai entre l'activation de la commande BRK et la commande de vitesse	▲▼ (Augmentation/Diminution)	0,0 s <-> 3,0 s	0,00 s
Retard BRK-Dir.	Délai entre la désactivation de l'ordre de marche et la désactivation du sens de marche (arrivée au piano)	▲▼ (Augmentation/Diminution)	0,0 s <-> 3,0 s	1,5 s - VVVF 0,0 s - Autres
Vitesse d'inspection	Définit la vitesse de déplacement en inspection	◀▶ (Sélection)	Basse vitesse ; Vitesse élevée	Basse vitesse
Emergency BRK On	Paramètre de modulation de la coupure d'urgence (à modifier uniquement si la carte EME n'est pas présente)	▲▼ (Augmentation/Diminution)	0,0 s <-> 5,0 s	0,0s

Paramètre	Description	Navigation	Valeurs	Valeur par défaut
Urgence BRK Off	Paramètre de modulation de la coupure d'urgence (à modifier uniquement si la carte EME n'est pas présente)	▲ ▼ (Augmentation/Diminution)	0,0 s <-> 5,0 s	0,0s

Tableau des paramètres : (Système de positionnement par codeur) :

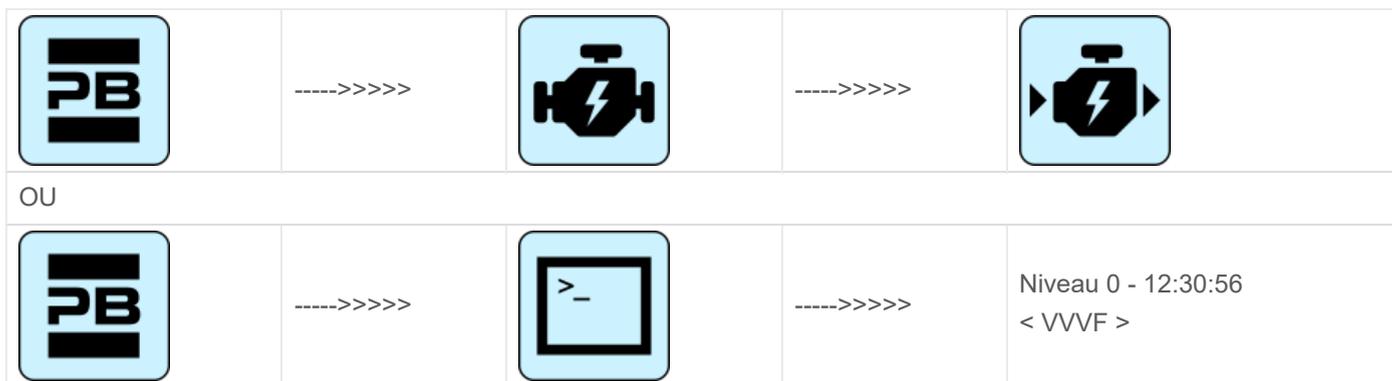
Paramètre	Description	Navigation	Valeurs	Valeur par défaut
Système de positionnement	Type de système de positionnement : avec encodeur ou traditionnel. Remarque : ne peut être modifié qu'en mode Temporary Oper.	◀ ▶ (Sélection)	Encodeur dans le sens des aiguilles d'une montre ; Encodeur dans le sens inverse des aiguilles d'une montre	Encoder Clockwise
Autodurcissement	Début de la procédure d'auto-apprentissage de la position niveau . Ne peut être modifié qu'en mode de fonctionnement temporaire.	◀ ▶ (Sélection)	Non ; Oui	Non
Niveau Position	Valeur de la position pour chaque niveau	▲ ▼ (Augmentation/Diminution) ◀ ▶ (Sélection)		
Accel. Temps	Temps d'accélération. Temps nécessaire pour passer de la vitesse de départ à la vitesse de déplacement.	▲ ▼ (Augmentation/Diminution)	1,0 s <-> 5,0 s	3,0 s
Boost de départ	Vitesse de démarrage	▲ ▼ (Augmentation/Diminution)	0 s <-> 10 s	3 %
Coup d'arrêt	Vitesse finale (d'arrêt)	▲ ▼ (Augmentation/Diminution)	0 s <-> 10 s	4 %
Vitesse maximale	Vitesse maximale pendant le trajet	▲ ▼ (Augmentation/Diminution)	5 s <-> 100 s	100 %
Vitesse d'inspection	Vitesse de déplacement en mode inspection	▲ ▼ (Augmentation/Diminution)	5 s <-> 100 s	50 %
Vitesse AGB/AGH	Vitesse de circulation sur les points limites AGB/AGH. Même vitesse adoptée lors des opérations d'urgence	▲ ▼ (Augmentation/Diminution)	1 s <-> 15 s	10 %

Paramètre	Description	Navigation	Valeurs	Valeur par défaut
Direction du retard -BRK	VVVF : Retard entre l'activation du sens de marche et la commande BRK (départ)	▲ ▼ (Augmentation/Diminution)	0,0 s <-> 3,0 s	0,5 s - VVVF 0,0 s - Autres
	OLEO : retard de Star / Delta	▲ ▼ (Augmentation/Diminution)	0,0 s <-> 3,0 s	0,5 s - VVVF 0,5 s - Star/Delta 0,0 s - Autres
Délai BRK-S	Délai entre l'activation de la commande BRK et le début de la rampe de vitesse analogique.	▲ ▼ (Augmentation/Diminution)	0,0 s <-> 3,0 s	0,3 s - VVVF 0,0 s - Autres
Retard BRK-Dir.	Délai entre la désactivation de l'ordre de marche et la désactivation du sens de marche (arrêt sur niveau)	▲ ▼ (Augmentation/Diminution)	0,0 s <-> 3,0 s	1,5 s - VVVF 0,0 s - Autres
Emergency BRK On	Paramètre de modulation de la coupure d'urgence	▲ ▼ (Augmentation/Diminution)	0,0 s <-> 5,0 s	0,0s
Urgence BRK Off	Paramètre de modulation de la coupure d'urgence	▲ ▼ (Augmentation/Diminution)	0,0 s <-> 5,0 s	0,0s
Moniteur Encoder	<p>Contient des informations sur : Caractéristiques de l'encodeur, lecture des hauteurs de ralentissement (R1D / R1S), remise à niveau (RRIPD / RRIPS) et arrêt de la cabine (RLD / RLS) où D signifie descente et S signifie montée ; enfin, il contient des informations sur la lecture des hauteurs AGB / AGH et ZP.</p> <p>Note : les hauteurs R1D et R1S peuvent être modifiées en poussant Enter sans répéter la procédure d'auto-apprentissage (pour que la distance de ralentissement soit égale en montée et en descente).</p>			
Zone de la porte	Longueur de la zone de porte ZP en mm			

NOTE : Veuillez consulter le diagramme temporel au à la fin de ce manuel, pour mieux comprendre la signification de certains paramètres.

"Menu "VVVF

Ce menu n'est disponible que lorsqu'un FUJI FRENIC LIFT VVVF est connecté à un tableau de contrôle de l'ascenseur.



☰ VVVF Liste des menus de base Paramètres

VVVF Liste des menus de base Paramètres

Cod.	Paramètre	Description	Navigation	Valeurs	Valeur par défaut
F03	Vitesse maximale	Vitesse maximale du moteur	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)	150-3600 RPM	1500 RPM
F05	Tension nominale	Tension nominale du moteur entraîné par le convertisseur	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)	160-500 V	380 V
F07	Acc T1	Rampe d'accélération (uniquement avec le système de positionnement FAI/FAS)	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)	0,00-99,9 sec	1,8 sec (FAI/FAS) 0,01 sec (Encoder)
F08	Déc. T2	Rampe d'accélération (uniquement avec le système de positionnement FAI/FAS)	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)	0,00-99,9 sec	1,8 sec (FAI/FAS) 0,01 sec (Encoder)

Cod.	Paramètre	Description	Navigation	Valeurs	Valeur par défaut
F42	Mode de contrôle	Mode de contrôle	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)	0-1-2	0 (Entraînements par engrenages, boucle fermée) 1 (Entraînements sans engrenages, boucle fermée) 2 (Entraînements par engrenages, boucle ouverte)
E12	Acc/déc T5		◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)		1,8 sec (FAI/FAS) 0,0 sec (Encodeur)
E13	Acc/déc T6		◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)		1,8 sec (FAI/FAS) 0,0 sec (Encodeur)
E15	Acc/déc T8		◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)		1,8 sec (FAI/FAS) 0,0 sec (Encodeur)
E16	Acc/déc T9		◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)	0.00 - 99.9 sec	1,8 sec (FAI/FAS) 0,0 sec (Encodeur)
C07	Vitesse de fluage	Vitesse de reptation (uniquement avec le système de positionnement FAI/FAS)	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)		4,0 Hz
C10	Vitesse moyenne	Vitesse du système en mode inspection (uniquement avec le système de positionnement FAI/FAS)	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)		20 Hz

Cod.	Paramètre	Description	Navigation	Valeurs	Valeur par défaut
C11	Haute vitesse	Haute vitesse pour changement de vitesse en plusieurs étapes (uniquement avec le système de positionnement FAI/FAS)	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)		50 Hz
P01	Pôles moteurs	Nombre de pôles du moteur	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)		4 (voir données moteur)
P02	Capacité nominale du moteur	Puissance nominale du moteur	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)		Fonction de la taille du variateur (voir les données du moteur)
P03	Courbe nominale du moteur	Intensité du courant nominal du moteur	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)		Fonction de la taille du variateur (voir les données du moteur)
P04	Autotuning du moteur	Réglage automatique des paramètres du moteur (entraînements par engrenages uniquement)	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)		0 (2 pour déclencher la procédure d'auto-réglage pour les entraînements par engrenages)
P06	M-No-Load Curr.	Courant à vide du moteur	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)		Réglé automatiquement pendant l'auto-tuning
P12	Slip M-Rated	Fréquence de glissement nominale du moteur	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)	0-15Hz	Réglé automatiquement
L01	PG select	Voir le réglage de l'ascenseur VVVF Frenic	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)	0-5	0 Entraînements par engrenages 4 Entraînements sans engrenage
L02	Résolution PG	Résolution du codeur d'impulsions (Impulsion/ Tour)	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)	360-60000 P/R	1024 Entraînements par engrenages 2048 Entraînements sans engrenages
L19	Courbe en S 1	Courbe en S - 1	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)		30 % (FAI/FAS) 20 % (Encodeur)

Cod.	Paramètre	Description	Navigation	Valeurs	Valeur par défaut
L24	Courbe en S 6	Courbe en S - 6	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)		25 % (FAI/FAS) 20 % (Encodeur)
L25	Courbe en S 7	Courbe en S - 7	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)		30 % (FAI/FAS) 20 % (Encodeur)
L26	Courbe en S 8	Courbe en S - 8	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)		25 % (FAI/FAS) 20 % (Encodeur)
L27	Courbe en S 9	Courbe en S - 9	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)		30 % (FAI/FAS) 20 % (Encodeur)
L82	Retardement du freinage	Délai d'activation de la sortie BRKS	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)	0,00-10,00 Sec	0,1 (FAI/FAS) 0,3 (Encodeur)
L83	Délai d'arrêt du frein	Retard de la désactivation de la sortie BRKS	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)	0,00-10,00 Sec	0,4 (FAI/FAS) 0,1 (Encodeur)

☉ Liste des menus avancés de VVVF Paramètres (première partie)

Liste des menus avancés de VVVF Paramètres (première partie)

Cod.	Paramètre	Description	Navigation	Valeurs	Valeur par défaut
F01	Commande de vitesse	Sélection des commandes pour la variation de la vitesse	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)	0=MULTISPEED 1=NR Analogique (non polarisé) non disponible	0 (avec système de positionnement FAI/FAS) 1 (avec encodeur)
F03	Vitesse maximale	Vitesse maximale du moteur	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)	150-3600 RPM	1500 RPM
F04	Vitesse nominale	Vitesse nominale du moteur (Fréquence)	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)		50 Hz

Cod.	Paramètre	Description	Navigation	Valeurs	Valeur par défaut
F05	Tension nominale	Tension nominale du moteur entraîné par le convertisseur	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)	160-500 V	380 V
F07	Acc T1	Rampe d'accélération (uniquement avec le système de positionnement FAI/FAS)	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)	0,00-99,9 sec	1,8 sec (FAI/FAS) 0,01 sec (Encoder)
F08	Déc. T2	Rampe de décélération (uniquement avec le système de positionnement FAI/FAS)	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)	0,00-99,9 sec	1,8 sec (FAI/FAS) 0,01 sec (Encoder)
F09	Boost TRQ	Augmentation du couple	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)	0,0-5,0	0,0
F10	OL électronique	Protection électrique contre les surcharges	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)	1 - 2	2
F11	Niveau de surcharge	Protection électronique contre la surcharge thermique du moteur (valeur en Ampère égale à la taille du variateur)	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)	1 à 200% du courant nominal	100 % du courant nominal
F12	Temps de surcharge	Constante de temps thermique	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)	0,5 - 75,0 min.	5.0 (jusqu'à 22 kW) 10.0 (jusqu'à 30 kW)
F20	DC Vitesse du frein	Seuil de fréquence pour l'INJECTION en courant continu	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)		1,0 Hz
F21	Niveau de freinage DC	Seuil d'intensité pour l'INJECTION en courant continu	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)		45 %

Cod.	Paramètre	Description	Navigation	Valeurs	Valeur par défaut
F22	Frein à courant continu T	Temps d'INJECTION DC	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)		0,8 sec
F23	Vitesse de démarrage	Vitesse de démarrage (en Hz) pour l'onduleur	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)	0,00-150	0,5 Hz (FAI/FAS) 0,1 Hz (Encodeur)
F24	Temps de maintien	Temps de maintien du fonctionnement à la vitesse de démarrage pour le convertisseur	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)	0,00-10 Sec	0,0 sec (FAI/FAS) 0,3 sec (Encodeur)
F25	Vitesse d'arrêt	Vitesse d'arrêt (en Hz) pour l'onduleur	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)		0,0 Hz (FAI/FAS) 0,1 Hz (Encodeur)
F26	Son du moteur	Fréquence de la porteuse	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)		15 KHz
F42	Mode de contrôle	Mode de contrôle	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)	0-1-2	0 (Entraînements par engrenages, boucle fermée) 1 (Entraînements sans engrenages, boucle fermée) 2 (Entraînements par engrenages, boucle ouverte)
F44	Limiteur de courant	Niveau d'activation du limiteur de courant. Si la valeur est 999, cela signifie qu'il n'y a pas de limitation de courant	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)	% du courant nominal de l'onduleur	200 %
E04	Commandement X4	Entrée X4 non utilisée	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)		8
E05	Commandement X5	Entrée X5 non utilisée	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)		60

Cod.	Paramètre	Description	Navigation	Valeurs	Valeur par défaut
E06	Commandement X6	Entrée X6 non utilisée	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)		61
E07	Commande X7	Entrée X7 non utilisée	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)		62
E08	Commande X8	Entrée X8 non utilisée	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)		63
E10	Acc/déc T3		◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)		1,8 sec (FAI/FAS) 0,0 sec (Encodeur)
E11	Acc/déc T4		◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)		1,8 sec (FAI/FAS) 0,0 sec (Encodeur)
E12	Acc/déc T5		◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)		1,8 sec (FAI/FAS) 0,0 sec (Encodeur)
E13	Acc/déc T6		◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)		1,8 sec (FAI/FAS) 0,0 sec (Encodeur)
E14	Acc/déc T7		◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)		1,8 sec (FAI/FAS) 0,0 sec (Encodeur)
E15	Acc/déc T8		◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)		1,8 sec (FAI/FAS) 0,0 sec (Encodeur)
E16	Acc/déc T9				1,8 sec (FAI/FAS) 0,0 sec (Encodeur)
E20	Signalisations Y1	Sortie Y1 (transistor) non utilisée	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)		10
E21	Signalisations Y2	Sortie Y2 (transistor) non utilisée	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)		25

Cod.	Paramètre	Description	Navigation	Valeurs	Valeur par défaut
E22	Signalisations Y3	Sortie Y3 (transistor) non utilisée	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)		2
E23	Signalisations Y4	Sortie Y4 (transistor) non utilisée	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)		57
E30	Vitesse Arr. Hyst	Non utilisé	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)		0,5
E31	Vitesse Det.Lev	Non utilisé	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)		50,00
E32	Speed Det Hyst	Non utilisé	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)		0,51
E39	Niveau RRD	Direction recommandée en cas d'urgence (Non utilisé)	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)		0%
E61	Entrée analogique 12	Fonction de l'entrée analogique 12	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)	0-2	0 sec (FAI/FAS) 2 sec (Encodeur)
E98	Commandement FWD	Fonction pour la vis bornier FWD	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)		98
E99	Commande REV	Fonction pour la vis bornier REV	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)		99

☰ Liste des menus avancés de VVVF Paramètres (deuxième partie)

Liste des menus avancés de VVVF Paramètres (deuxième partie)

Cod.	Paramètre	Description	Navigation	Valeurs	Valeur par défaut
------	-----------	-------------	------------	---------	-------------------

Cod.	Paramètre	Description	Navigation	Valeurs	Valeur par défaut
C01	BATRY TL I	Limitation du couple en cas d'urgence (valeur 999 signifie que la limite est comme F44)	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)		999
C02	BATRY TL T		◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)		0 Sec
C03	Vitesse de la batterie	Vitesse pendant la course d'urgence	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)		
C07	Vitesse de fluage	Vitesse de reptation (uniquement avec le système de positionnement FAI/FAS)	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)		
C10	Vitesse moyenne	Vitesse du système en mode inspection (uniquement avec le système de positionnement FAI/FAS)	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)		
C11	Haute vitesse	Haute vitesse pour le changement de vitesse en plusieurs étapes (système de positionnement FAI/FAS)	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)		
P01	Pôles moteurs	Nombre de pôles du moteur	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)		
P02	Capacité nominale du moteur	Puissance nominale du moteur	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)		

Cod.	Paramètre	Description	Navigation	Valeurs	Valeur par défaut
P03	Courbe nominale du moteur	Intensité du courant nominal du moteur	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)		
P04	Autotuning du moteur	Réglage automatique des paramètres du moteur (entraînements par engrenages uniquement)	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)		
P06	M-No-Load Curr.	Courant à vide du moteur	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)		
P07	M-%R1	Moteur (%R1)	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)		
P08	M-%X	Moteur (%X)	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)		
P09	Conduite en M-Slip	Gain de compensation du glissement en pourcentage du glissement nominal (P12) au côtés d'entraînement			
P10	Freinage M-Slip	Gain de compensation du glissement en pourcentage du glissement nominal (P12) au côtés de freinage	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)		
P11	M-Slip T	Valeur du temps de compensation du glissement (fixe)	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)		
P12	Slip M-Rated	Fréquence de glissement nominale du moteur	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)		

Cod.	Paramètre	Description	Navigation	Valeurs	Valeur par défaut
H04	Temps de réinitialisation automatique	Réinitialisation automatique (Nombre de fois)	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)		
H05	Réinitialisation automatique int	Réinitialisation automatique (intervalle de réinitialisation)	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)		
H06	Ventilateur de refroidissement CTRL	Délai d'arrêt du ventilateur de refroidissement (la valeur 999 signifie qu'il n'y a pas de limite au contrôle du ventilateur ; le ventilateur est toujours en marche).	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)		
H57	Courbe en S 11	Courbe vers S-11	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)		
H58	Courbe en S 12	Courbe vers S-12	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)		
H64	Temps de maintien du zéro		◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)		
H65	Temps de démarrage progressif		◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)		
H67	Temps de maintien de l'arrêt		◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)		
H96	Moniteur de freinage	Activer la surveillance des freins	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)		
H190	Commande de moteur UVW	Sequenza fasi uscita motore	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)		

☰ Liste des menus avancés de VVVF Paramètres (troisième partie)

Liste des menus avancés de VVVF Paramètres (troisième partie)

Cod.	Paramètre	Description	Navigation	Valeurs	Valeur par défaut
L01	PG select	Voir le réglage de l'ascenseur VVVF Frenic	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)	0-5	0 Entraînements par engrenages 4 Entraînements sans engrenage
L02	Résolution PG	Résolution du codeur d'impulsions (Impulsion/ Tour)	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)	360-60000 P/R	1024 Entraînements par engrenages 2048 Entraînements sans engrenages
L03	P.P.Tuning	Voir le réglage de l'ascenseur VVVF Frenic	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)		
L04	P.P.Offset	Décalage de la position du pôle magnétique (angle de décalage) pour les entraînements sans engrenage	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)		Réglé automatiquement pendant le réglage automatique (L03)
L05	Gain ACR P		◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)		1,5
L19	Courbe en S 1	L19 à L28 spécifient les zones de courbe en S à appliquer aux opérations pilotées par des commandes de vitesse à plusieurs étapes avec accélération/décélération en S.	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)		30 % (FAI/FAS) 20 % (Encodeur)
L20	Courbe en S2				30 % (FAI/FAS) 20 % (Encodeur)
L21	Courbe en S 3				30 % (FAI/FAS) 20 % (Encodeur)
L22	Courbe en S 4				30 % (FAI/FAS) 20 % (Encodeur)
L23	Courbe en S 5				30 % (FAI/FAS) 20 % (Encodeur)
L24	Courbe en S 6				25 % (FAI/FAS) 20 % (Encodeur)
L25	Courbe en S 7				30 % (FAI/FAS) 20 % (Encodeur)
L26	Courbe en S 8				25 % (FAI/FAS) 20 % (Encodeur)

Cod.	Paramètre	Description	Navigation	Valeurs	Valeur par défaut
L27	Courbe en S 9				30 % (FAI/FAS) 20 % (Encodeur)
L28	Courbe en S 10				30 % (FAI/FAS) 20 % (Encodeur)
L29	SFO Hold T	Fonctionnement court Niveau (temps de maintien) - NON UTILISÉ	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)		0,00 sec
L30	Vitesse de SFO	Fonctionnement court Niveau (vitesse autorisée) - NON UTILISÉ	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)		0,00 sec
L36	Gain ASR P élevé	Voir Contrôle du recul et confort de conduite	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)		30 (FAI/FAS) 10 (Encodeur)
L37	Gain ASR I élevé	Voir Contrôle du recul et confort de conduite	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)		0,1 (FAI/FAS) 0,1 (Encodeur)
L38	Gain ASR P Low	Voir Contrôle du recul et confort de conduite	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)		40 (FAI/FAS) 30 (Encodeur)
L39	Gain ASR I Low	Voir Contrôle du recul et confort de conduite	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)		0,09 (FAI/FAS) 0,1 (Encodeur)
L40	Switch Speed 1	Non utilisé	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)		5 (FAI/FAS) 5 (Encodeur)
L41	Switch Speed 2	Non utilisé	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)		10 (FAI/FAS) 10 (Encodeur)
L42	Gain ASR-FF		◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)	0.000 - 10.000 sec	0.000 sec
L55	TB Heure de début		◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)	0.00 - 1.00 sec	0,20 sec

Cod.	Paramètre	Description	Navigation	Valeurs	Valeur par défaut
L56	TB Heure de fin		◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)	0.00 - 20.00 sec	0,20 sec
L64	TB Digital 3		◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)	-200 - +200 %	0 %
L65	Opération ULC	Charge déséquilibrée Compensation	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)	0-1	0 (FAI/FAS) 0 (Encodeur)
L66	Activation d'ULC	Compensation de charge déséquilibrée (Temps d'activation)	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)	0,01-2 Sec	0,5 (FAI/FAS) 0,5 (Encodeur)
L68	Gain ULC ASR P	Voir Contrôle du recul et confort de conduite	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)		10 (FAI/FAS) 10 (Encodeur)
L69	ULC ASR I gain	Voir Contrôle du recul et confort de conduite	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)		0,01 (FAI/FAS) 0,01 (Encodeur)
L73	APR P gain zéro	Voir Contrôle du recul et confort de conduite	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)		0 (FAI/FAS) 0 (Encodeur)
L74	APR D Gain		◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)		0.0
L75	Temps de filtrage		◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)		0.000 sec
L76	ACR P constant		◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)		0.00
L80	Mode de freinage	Mode de sortie de la commande de freinage (BRKS)	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)	1-2	2

Cod.	Paramètre	Description	Navigation	Valeurs	Valeur par défaut
L81	Niveau de freinage	Courant de sortie qui active le BRKS signalisation lorsque L80 = 2.	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)	0,-200% du courant à vide du moteur	30 %
L82	Délai d'activation du frein	Délai d'activation de la sortie BRKS	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)	0,00-10,00 Sec	0,1 (FAI/FAS) 0,3 (Encodeur)
L83	Délai d'arrêt du frein	Retard de la désactivation de la sortie BRKS	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)	0,00-100 Sec	0,4 (FAI/FAS) 0,1 (Encodeur)
L84	BRKS vérifie t	Temps autorisé entre la sortie BRKS et l'entrée BRKE (Er6)	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)	0,00-10 sec	0,0 sec
L99	ACTION SEL	Non utilisé	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)		0
L134	Temps de contrecoup	Temps de jeu (Lorsque L65 = 2)	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)	0,00-10 sec	
L198	Interrupteur de réglage 1	BIT0 = Il est possible de fixer la fréquence de la porteuse à 16 kHz pour toute la gamme de vitesse afin de réduire le bruit de fonctionnement.	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)		0
L199	Interrupteur de réglage op. 2	Réservé.	◀▶ (Sélection) ▲▼ (Modification de la valeur)		0

"Menu "Paramètres d'enregistrement"

Note : la sauvegarde des données n'est pas nécessaire uniquement pour l'émulation de PBV3 armoires de manœuvre.

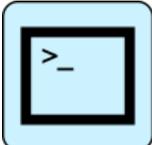
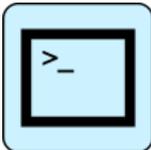
	----->>>>>		----->>>>>	Niveau 0 - 12:30:56 < Paramètres d'enregistrement >
-------------------------------------------------------------------------------------	------------	-------------------------------------------------------------------------------------	------------	--------------------------------------------------------

Tableau de référence

Niveau 0 12:30:56 < Paramètres Rec >	----- ENTER -- -->	Niveau 0 12:30:56 < Rec Paramètres > Paramètres d'enregistrement	----- ENTER -- --> <----- ESC ----- -	Niveau 0 12:30:56 < Rec Paramètres > Enregistrer les paramètres Vous êtes sûr ?
		▲ ▼		ENTER ↓ Niveau 0 12:30:56 < Rec Paramètres > Enregistrer les paramètres Fin reg.
		Niveau 0 Étage 0 12:30:56 < Paramètres d'enregistrement > Reset Parameters	----- ENTER -- --> <----- ESC ----- -	Niveau 0 Étage 0 12:30:56 < Paramètres d'enregistrement > Reset Parameters Vous êtes sûr ?
				ENTER ↓ Niveau 0 Étage 0 12:30:56 < Paramètres d'enregistrement > Paramètres de réinitialisation Fin reg.

"Menu "Horloge

	----->>>>		----->>>>	
OU				
	----->>>>		----->>>>	Niveau 0 - 12:30:56 < Horloge >

- Da = Jour
- Mo = Mois
- Yr = Année
- D = Jour de semaine (1=lundi)
- Hr = Heures
- Mn = Minutes



AVERTISSEMENT : En cas d'arrêt du système, le temps est sauvegardé au moyen d'un super condensateur (jusqu'à 5 jours sans alimentation).

VVVF Frenic Lift Setting

⊖ Réglage du moteur (VVVF armoire de manœuvre)

Dans le cas d'un armoire de manœuvre équipé du variateur électrique Fuji FRENIC Lift, la procédure d'auto-apprentissage des données du moteur ("Tuning") doit être effectuée. Cette opération doit être effectuée afin d'adapter le fonctionnement du variateur aux caractéristiques électriques du moteur sur site. La procédure de tuning doit être effectuée en fonctionnement temporaire. La procédure est différente selon le type de moteur.

- Procédure de réglage -

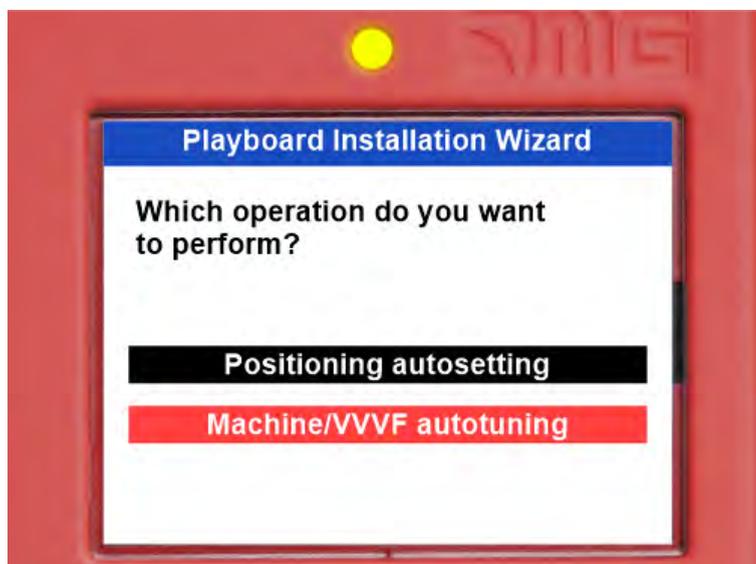
Sélectionnez "Menu d'installation".



Dans l'écran apparaîtra :



Confirmez en appuyant sur OK et sélectionnez "Machine / Autotuning VVVF" :



Insérez le paramètre demandé et passez au suivant en appuyant sur la flèche droite.

La liste des paramètres du VVVF est la suivante :

Paramètre	Description	Moteur sans engrenage	Motoréducteur
P01 - Pôles du moteur	Insérer le numéro du pôle moteur	X	X
F03 - Vitesse maximale	Insérer la vitesse maximale du moteur [RPM] (Moteur boîte à boutons)	X	X
F04 - Courant nominal	Insérer Vitesse nominale du moteur [Hz] (Moteur boîte à boutons)	X	X
F05 - Tension nominale	Insérer la tension nominale du moteur [V]. (Moteur boîte à boutons)	X	X
P08 - M-%X	Insérer la valeur 10 %.	X	
P07 - M-%R1	Insérer la valeur 5 %.	X	
P06 - M-No Load Curr.	Insérer la valeur 0 [A]	X	
P03 - Courant nominal du moteur	Insérer le courant nominal [A] (Moteur boîte à boutons)	X	
P02 - Capacité nominale du moteur	Insérer la puissance nominale [kW] (Moteur boîte à boutons)	X	
C11 - Haute vitesse	Insérer la haute vitesse [Hz] (Moteur boîte à boutons)	X	
C10 - Vitesse moyenne	Vitesse moyenne de l'insert [Hz] (Vitesse d'inspection)	X	
C07 - Vitesse de fluage	Insérer la basse vitesse [Hz] (10% de C11)	X	
L01 - Sélection PG	Définir le type de codeur du moteur : (Cartes en option VVVF)	X	X (*)
L02 - Résolution PG	Résolution du codeur du moteur d'insertion	X	X (*)

(*) Boucle fermée uniquement

Le dernier paramètre est différent selon le type de moteur :

Moteur GEARLESS :



Select 4 : Tuning statique

Select 5 : Tuning dynamique (seulement si libre de cordes)

Moteur à engrenages :



Sélectionnez 3

En cas de problème, allez dans le menu Défaut pour identifier le problème (§ Erreurs de réglage du moteur).

au fin de la procédure, appuyez sur le bouton haut/bas et vérifiez la direction correcte du mouvement de la cabine d'ascenseur ; si elle n'est pas correcte, inversez les valeurs des paramètres E98 et E99.

For closed loop installations, in the <I/O Status>, VVVF IN/OUT menu, check that the VVVF motor encoder value (4/7) is positive (+) during upward movement and negative (-) during downward movement when the FWD (1/7) command is activated. If not, invert a channel in the motor encoder of the VVVF.

– Cartes optionnelles VVVF

L01	Spécifications du codeur		Carte codeur	Moteur
	A/B Canal de sortie	Absolument Signalisations		
0	Collecteur ouvert / Push-Pull	=	OPC-PG3	IM
	Conducteur de ligne	=	OPC-PMPG	
1	Collecteur ouvert / Push-Pull	Z	OPC-PG3	IM ET PMSM
4	Sine différentielle (1Vpp)	EnDat2.1 (ECN1313)	OPC-PS ou OPC-PSH	PMSM

5	Sine différentielle (1Vpp)	ERN1387	OPC-LM1-PR	PMSM
6	Sine différentielle (1Vpp)	BISS-C (Sendix 5873)	OPC-PS ou OPC-PSH	PMSM
7	Sine différentielle (1Vpp)	SSI (ECN1313)	OPC-PS ou OPC-PSH	PMSM
8	Sine différentielle (1Vpp)	Hiperface (SRS50)	OPC-PSH	PMSM

☰ VVVF Tableau des défauts

Code	Description	
OC1	Surintensité pendant l'accélération	Le courant de sortie momentané du variateur a dépassé le niveau de surintensité.
OC2	Surintensité pendant la décélération	
OC3	Surintensité pendant le fonctionnement à vitesse constante	
EF	Défaut de terre	Le courant homopolaire causé par un défaut de terre dans le circuit de sortie a dépassé la limite autorisée. a dépassé la limite permise. (30kW ou plus)
OV1	Surtension pendant l'accélération	La tension du bus de liaison CC a dépassé le niveau de détection de surtension. de détection de surtension.
OV2	Surtension pendant la décélération	
OV3	Surtension pendant le fonctionnement à vitesse constante	
LV	Sous-tension	La tension du bus de liaison CC a chuté en dessous du niveau de détection de sous-tension. age
Lin *	Perte de phase d'entrée	Une perte de phase d'entrée s'est produite ou le taux de déséquilibre de la tension interphase était important. était important.
OH1	Surchauffe du dissipateur thermique	La température autour du dissipateur thermique a augmenté anormalement.
OH2	Alarme externe	Le THR d'alarme externe a été saisi. (lorsque le THR "Activation du déclenchement de l'alarme externe" a été affectée à une entrée numérique quelconque bornier)
OH3	Surchauffe interne de l'inverseur	La température à l'intérieur du variateur a dépassé la limite autorisée.
OH4	Protection du moteur (thermistance PTC/NTC)	La température du moteur a augmenté de façon anormale.

Code	Description	
DBH	Surchauffe du registre de freinage	La température de la résistance de freinage a dépassé la limite autorisée.
OL1	Surcharge du moteur 1	La protection thermique électronique pour la détection de la surcharge du moteur a été activée.
OLU	Surcharge de l'onduleur	La température à l'intérieur de l'IGBT a augmenté anormalement.
OS	Prévention des excès de vitesse	La vitesse du moteur est supérieure à la vitesse maximale * L32.
PG	Câblage cassé dans le PG	La vitesse du moteur est supérieure à la vitesse maximale * L32.
nrb	Erreur de rupture de fil NTC	Détection d'une rupture de fil dans le circuit de détection de la thermistance NTC.
Er1	Erreur de mémoire	Une erreur s'est produite lors de l'écriture de données dans la mémoire du variateur. du variateur.
Er2	Erreur de communication du clavier	Une erreur de communication s'est produite entre la clé et le variateur. pad
Er3	Erreur de CPU	Une erreur du CPU ou une erreur LSI s'est produite.
Er4	Erreur de communication de l'option	Une erreur de communication s'est produite entre la carte d'option connectée carte optionnelle connectée et l'onduleur.
Er5	Erreur d'option	Une erreur a été détectée par la carte optionnelle connectée (pas par le l'onduleur).
Er6	Protection des opérations	Une opération incorrecte a été tentée.
Er7	Erreur de réglage	Le réglage automatique ou le réglage du décalage de la position du pôle magnétique a échoué, ce qui entraîne des résultats de réglage anormaux.
Er8	Erreur de communication RS-485 (port 1)	Une erreur de communication s'est produite pendant la communication RS-485 communication.
ErP	Erreur de communication RS-485 (port 2)	
OPL	Perte de phase en sortie	Une perte de phase de sortie s'est produite.
ErE	Désadaptation de la vitesse	La vitesse de référence et la vitesse de détection sont différentes.
ErF	Erreur de sauvegarde des données en cas de sous-tension	Lorsque la protection contre les sous-tensions a été activée, l'onduleur n'a pas réussi à sauvegarder les données. n'a pas réussi à sauvegarder les données, affichant cette erreur.
ErH	Erreur matérielle	Le LSI de la carte de circuit imprimé d'alimentation a mal fonctionné à cause du bruit, etc.
Ert	Erreur de communication CAN ouverte	Une erreur de communication s'est produite pendant la communication CANopen.
ECF	EN1, EN2 borniers erreur de circuit	Une anomalie a été diagnostiquée dans le circuit EN1, EN2 borniers .
Ot	Courant de surcouple	Le courant du couple de référence est devenu excessif.
DBA	Transistor de freinage cassé	Détection d'une anomalie dans le transistor de freinage

Code	Description	
bbE	Confirmation des freins	Le convertisseur détecte un décalage entre la commande de frein signalisation et la détection de frein (retour) signalisation.
Eo	EN1, EN2 borniers bavardage	Collision détectée entre la sortie ENOFF et l'entrée EN1/EN2 borniers.
ECL	Erreur logique personnalisable	Une erreur de configuration de la logique personnalisable a provoqué une alarme.
OH6	Surchauffe de la résistance de charge	La température de la résistance de charge à l'intérieur de l'onduleur a dépassé la limite autorisée. onduleur
rbA	Sauvetage par alarme de freinage	Aucun mouvement n'a été détecté pendant l'opération de sauvetage par le contrôle du cerveau.
tCA	Atteindre le nombre maximal de compteur	Le nombre de changements de sens de marche a atteint le niveau prédéfini.
SCA	Erreur de contrôle de court-circuit	Le variateur détecte le décalage entre la commande de court-circuit commande de court-circuit signalisation et la détection de court-circuit (retour) signalisation.
LCO	Surcharge du capteur de charge	La fonction de cellule de charge a détecté une situation de surcharge au moyen de d'un niveau prédéfini.

– Tableau des sous-codes d'alarme VVVF

Code	Nom de l'alarme	Sous-code	Description
OC1	Surintensité pendant l'accélération	1	Protection contre les surintensités (interruption OCT) - Surintensité normale
		2	Protection contre les surintensités (interruption OCL) - Surintensité normale
OC2	Surintensité pendant la décélération	3	Protection contre les courts-circuits - Surintensité au démarrage
		4	Protection contre les défauts à la terre - Surintensité au démarrage
OC3	Surintensité pendant la vitesse constante	5	Détection signalisation panne (FAULT signalisation) - Circuit de porte
		11	Détection signalisation panne (OCT signalisation) - Circuit de détection (PPCB)
		12	Détection signalisation panne (OCL signalisation) - Circuit de détection (PPCB)
OV1	Surtension pendant l'accélération	1 11	Protection contre les surtensions (OVT signalisation) Détection de la défaillance de signalisation (OVT signalisation)
OV2	Surtension pendant la décélération		

Code	Nom de l'alarme	Sous-code	Description
OV3	Surtension pendant la vitesse constante		
Lin	Perte de phase d'entrée	1	Détection du niveau de protection de la diode redresseuse
		2	Détection du niveau de tolérance en fonctionnement continu
OPL	Perte de phase en sortie	1	
OH1	Surchauffe des ailettes de refroidissement	1	Surchauffe des ailettes de refroidissement (NTC2)
		3	Surchauffe du convertisseur (NTC4)
		11	Déconnexion de la thermistance (NTC2)
OH2	Défaut externe	0	Protection par la THR
OH3	Surchauffe à l'intérieur de l'onduleur	0	Surchauffe de l'air interne (NTC1)
OH4	Protection du moteur (thermistance CTP)	1	Thermistance CTP
		2	Thermistance NTS
OH6	Surchauffe de la résistance de charge	1	Surchauffe de la résistance de charge Sauf pour FRN0039LM2A-4 / FRN0045LM2A-4
		11	Déconnexion de la thermistance (NTC3)
OL1	Surcharge du moteur	0	Détection de courant électronique thermique
LV	Sous-tension	1	Une sous-tension se produit pendant l'activation de la porte
		11	Niveau minimum de fonctionnement de la batterie
dbH	Surchauffe de la résistance DB	0	Surchauffe de la résistance DB (F50 <-> F52)
		1	Transistor DB 2sec_ON en continu (R erroné trop élevé)
dbA	Détection de la défaillance du transistor DB	0	Détection de la défaillance du transistor DB
Er1	Erreur de mémoire	0x0001	Destruction de l'historique des alarmes
		0x0002	Code de fonction standard
		0x0004	Code de la fonction utilisateur
		0x0008	Code de fonction caché
		0x0010	Erreur de zone de programme
		0x0040	Erreur de lecture (nouvelle tentative)
		0x0080	Erreur d'écriture (nouvelle tentative)
		0x0100	Zone étendue
		0x1000	Zone de valeur de réglage
Er2	Erreur de communication du panneau du clavier	1	Détection de déconnexion
Er3	Erreur de CPU	1	Redémarrage du traitement par le CPU
		1000	Erreur de somme de contrôle du code de fonction (erreur de RAM)

Code	Nom de l'alarme	Sous-code	Description
		0x0001	Erreur de code de fonction standard
		0x0002	Erreur de code de fonction cachée (code u)
		0x0004	Erreur de code de fonction cachée (code n)
		0x0008	Erreur de code de fonction de la vanne de réglage
		0x0010	Zone étendue
		2000	Erreur de cycle fixe
		0x0001	Erreur de cycle L1
		0x0004	Erreur de cycle L3
		0x0008	Erreur de cycle L4
		0x0020	Erreur de cycle L6
		0x0080	Erreur de cycle LP
		3000	Coupure injuste
		5001	Entrée RST extérieure
		7001	Destruction de la surface de la pile
		9000	Détection des défaillances logicielles
		0x0200	Alarme QUE sur
		Er4	Erreur de communication de l'option
3	Erreur de communication Port C		
10	Un excès d'option installée Il n'y a pas d'option		
Er5	Erreur d'option	0	Option in-match
		1	Achèvement signalisation ON (Il n'y a pas d'option)
		10	Erreur EEPROM AIO PT (Il n'y a pas d'option)
		26	Erreur d'information de position PR-PP (uniquement OPC-PMPG+L01=2)
		27	Erreur de démarrage de l'information sur la position du PP
		50	Pas de zone de sauvegarde
		51	Erreur de commande de communication
		52	Erreur de code de distinction
		53	Erreur de somme de contrôle
54	Erreur d'écriture		
Er6	Erreur dans la procédure d'opération	2	Contrôle de départ
		7	Erreur d'affectation des vitesses multiples
		8	Contrôle des freins (temps d'attente dépassé)
		9	
		10	Pas d'essai de réglage de la position du pôle magnétique

Code	Nom de l'alarme	Sous-code	Description
		11	Erreur de confirmation du contacteur côté sortie
		12	Manque de vitesse d'évaluation
		14	Défaut de freinage (erreur assignée)
		15	Court-circuit (erreur attribuée par le SCC)
		16	Erreur de sauvetage

Code	Nom de l'alarme	Sous-code	Description
Er7	Réglage du moteur à induction	1	Erreur d'affectation des vitesses multiples
		2	Erreur de phase R1
		3	Erreur %X
		6	Erreur de courant de sortie
		7	Commande d'entraînement OFF
		9	BX bornier ON
		11	Détection de sous-tension (LV)
		15	Une alarme se produit
		16	Changement de commande de l'entraînement
		19	Autres
		21	Erreur IO
		24	FR bornier
		25	DRS bornier
Er7	Au réglage du gain de détection actuel	32	Er erreur d'écriture de l'EEPROM
		37	Touche STOP_ON
Er7	Réglage du décalage de la position du pôle magnétique	51	Tuning sans moteur
		52	Erreur dans le résultat du réglage de la position du pôle magnétique
		53	F42 manque de réglage
		54	L04 non conforme
Er7	Réglage de l'offset de détection du courant	61	Er erreur d'écriture de l'EEPROM
		62	Touche STOP_ON
Er7	Erreur de réglage du moteur synchrone	5058	Erreur de résistance d'amorçage (limite inférieure)
		5059	Erreur de résistance d'amorçage (limite supérieure)
		5060	Erreur Ld (limite inférieure)
		5061	Erreur Ld (limite supérieure)
		5062	Erreur Lq (limite inférieure)
		5063	Erreur Lq (limite supérieure)
		5080	Erreur de gain ACR (limite supérieure)

Code	Nom de l'alarme	Sous-code	Description
		5081	Erreur de gain ACR (limite inférieure)
Er8	Erreur de communication RS485	0	CH1 Erreur de communication RS485
nrb	Détection de déconnexion par thermistance NTC	0	Détection de déconnexion par thermistance NTC
OS	Survitesse	0	Protection contre la survitesse
pg	Erreur de PG	1	
		2	
		50	Option - Détection de déconnexion de la phase A/B (Sin)
		51	Option - Détection de déconnexion de la phase C/D (Sin)
		52	Option - Détection de déconnexion de la phase R (Sin)
		53	Option - Détection de la déconnexion de la phase A/B (impulsion)
		54	Option - Détection de déconnexion de la phase Z (impulsion)
		55	Option - Détection de la déconnexion des phases (impulsions) U/V/W
		60	Option - délai d'attente pour le chien de garde
		61	Option - temps de réponse du codeur série
		62	Option - Erreur CRC de communication de l'unité centrale
		63	Option - Erreur de communication de l'unité centrale
		70	Option - Erreur de sortie ABZ
		71	Option - codeur sériel chaque alarme
		72	Option - erreur d'accès à la mémoire
		73	Option - erreur de culpabilisation
80	Option - Erreur de paramétrage de la carte PG		
ErE	Inadéquation de la vitesse (excès d'écart de vitesse)	1	Les marques de commande de vitesse et de détection de vitesse différent
		3	Ecart de vitesse excessif (détection de la vitesse > commande de la vitesse)
		5	La détection de la vitesse continue d'être 0
		7	Ecart de vitesse excessif (détection de vitesse < commande de vitesse)
ErF	Erreur de sauvegarde des données en cas de sous-tension	0	Erreur de sauvegarde des données en cas de sous-tension
ErP	RS485 2ch erreur de communication	0	CH2 Erreur de communication RS485

Code	Nom de l'alarme	Sous-code	Description
Ert	Erreur de communication CAN	1	Bus-off
		2	Détection du délai de garde
OLU	Surcharge de l'onduleur	1	Protection des IGBT
		2	Thermique de l'onduleur Seulement FRN0060LM2A-4 <-> FRN0091LM2A-4
		10	$\Delta T_{j-c} \geq 60 \text{ }^\circ\text{C}$
ECF	Erreur de circuit EN	10	Erreur d'entrée EN (_EN1A=L, EN2A=L)
		11	Erreur d'entrée EN (_EN1A=H, EN2A=H)
		5000	Erreur du circuit de diagnostic
		5010	Panne d'alimentation du P5S
		5020	Diagnostic de l'unité centrale : Diagnostic du réglage du port
		5030	Diagnostic de l'unité centrale : Diagnostic de la ROM
		5040	Diagnostic du CPU : Diagnostic de la RAM
		5050	Diagnostic de l'unité centrale : moniteur de séquence
ECL	Dysfonctionnement de la logique de personnalisation	0	Erreur de logique de personnalisation
Err	Défaillance simulée	9998	Défaillance simulée
Ot	Erreur de couple excessif	0	Erreur de couple excessif
bbE	Erreur de frein mécanique	11	Erreur du frein 1
		12	Erreur BRAKE 2
Eo	FR bornier erreur	0	FR bornier erreur
rbA	Erreur de détection de la vitesse de sauvetage	0	Erreur de détection de la vitesse de sauvetage
tCA	Arrivée de la limite du commutateur de direction	0	Arrivée de la limite du commutateur de direction
SCA	Erreur de court-circuit	0	Erreur de court-circuit
Lco	Erreur de cellule de charge	0	Erreur de cellule de charge
EF	Protection du sol	0	Courant triphasé Seulement FRN0060LM2A-4 <-> FRN0091LM2A-4

⊖ Erreurs de réglage du moteur

Moteur à engrenages

Dans les vieux moteurs, l'autocalibrage peut échouer : dans ces cas, l'autocalibrage de type 1 (au point 10, sélectionnez P04 = 1) peut être exécuté, mais dans ce cas, les valeurs P06 et P12 doivent être entrées

manuellement.

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

Les valeurs typiques de P06 se situent entre 30% et 70% de P03.

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

F.r. = Fréquence nominale

S.s. = Vitesse synchrone

S.r. = Vitesse nominale

Les valeurs acceptables de P12 sont comprises entre 0,5 et 5 Hz.

Par exemple, pour un moteur à 4 pôles, la fréquence nominale est de 50 Hz, la vitesse synchrone est de 1500 tr/min et la vitesse nominale figure sur la plaque signalétique du moteur (toujours en tours par minute).

moteur GEARLESS

En cas de problème, le MENU ERREURS affiche "Error 52 = er7 Error VVVF". Dans ce cas, veuillez vérifier les connexions de l'encodeur du moteur, effacer les erreurs dans le menu "Erreurs" et répéter la procédure de réglage à partir du point 14.

Après la procédure de réglage, essayez de déplacer l'ascenseur en maintenance de haut en bas pendant quelques tours de moteur. S'il se déplace correctement, la procédure est terminée, sinon, en cas d'erreur du VVVF (ere ou Ocx ou Os), inverser les deux phases du moteur en modifiant le paramètre H190 du VVVF, effacer les erreurs dans le menu "Fault" et répéter la procédure de poletuning.

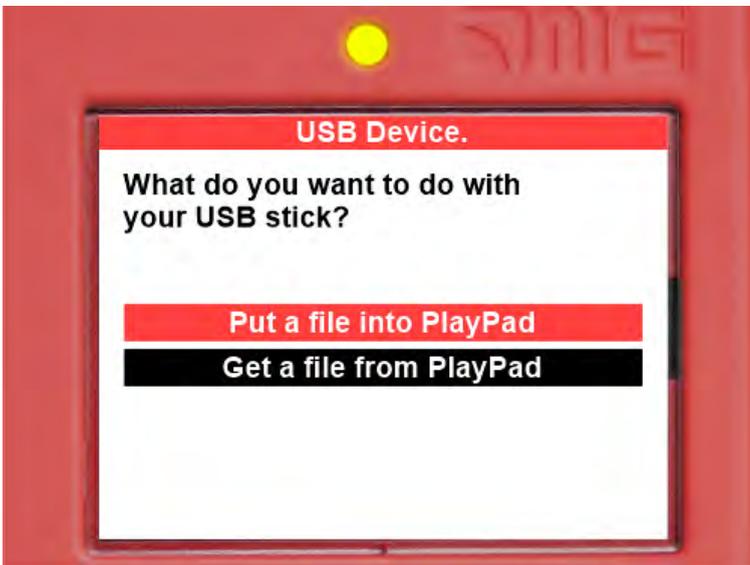
Instructions pour la mise à jour du logiciel

– Procédure de mise à jour du logiciel PlayPad (PLP)

Le fichier de mise à jour SW pour PLP est :

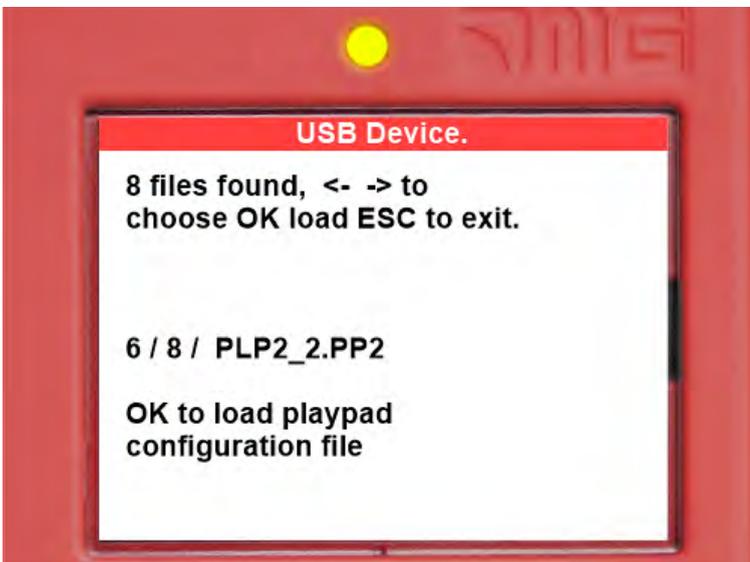
Nom de fichier.PP2

Insérez le périphérique USB dans la fente, en attendant le message comme dans la Figure 1.



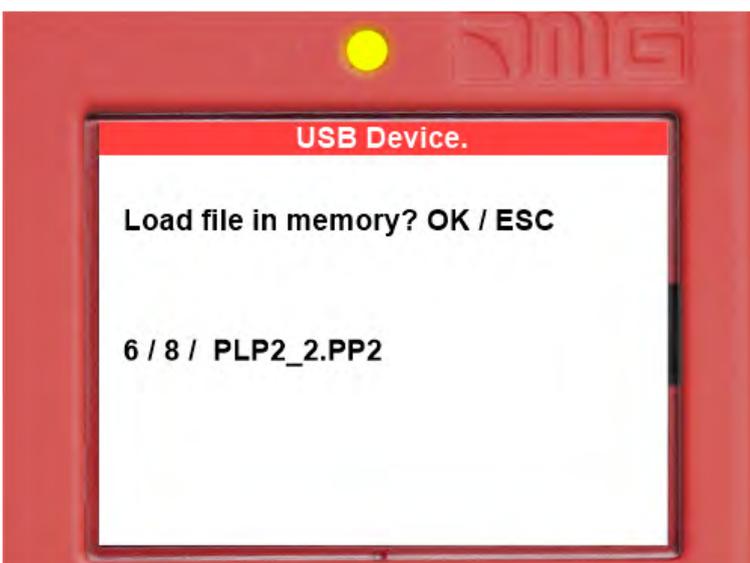
(Figure 1)

Sélectionnez "Put a file into PlayPad" (par défaut), appuyez sur le bouton OK. La fenêtre se transforme en Figure 2.



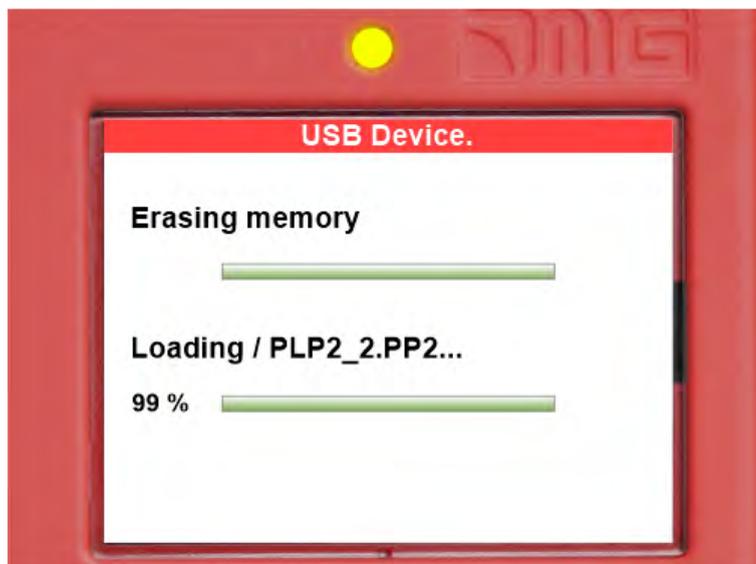
(Figure 2)

Suivez les instructions à l'écran, sélectionnez le fichier .PP2 (dans l'exemple PLP2_2.PP2) et appuyez sur OK. La fenêtre se transforme en Figure 3



(Figure 3)

Appuyez sur OK pour confirmer le processus de mise à jour. La fenêtre se transforme en Figure 4



(Figure 4)

au fin de la procédure, vous devez retirer la clé USB (la figure 5 ou la figure 6 apparaîtra).



(Figure 5)



(Figure 6)

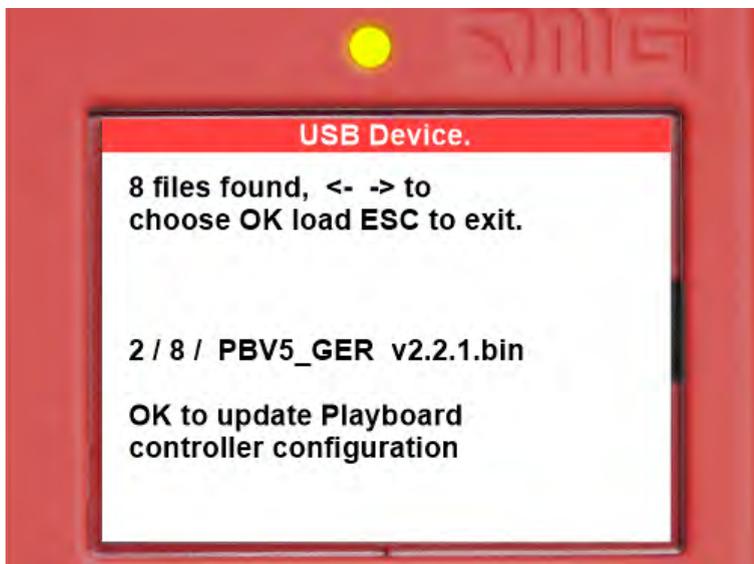
➔ Procédure de mise à jour du logiciel des appareils

Insérez le périphérique USB dans la fente, attendez le message comme dans la Figure 7 et sélectionnez "Put a file into PlayPad" (par défaut) et appuyez sur le bouton OK.



(Figure 7)

La fenêtre se transforme en Figure 8.



(Figure 8)

Suivez les instructions à l'écran, sélectionnez le fichier *.bin et appuyez sur OK. La fenêtre se transforme en Figure 9.



(Figure 9)

Appuyez sur OK pour confirmer le processus de mise à jour. La fenêtre se transforme en Figure 10, attendez un moment.



(Figure 10)

Sélectionnez le dispositif (ou le groupe de dispositifs) à mettre à jour et appuyez sur OK (Figure 11).



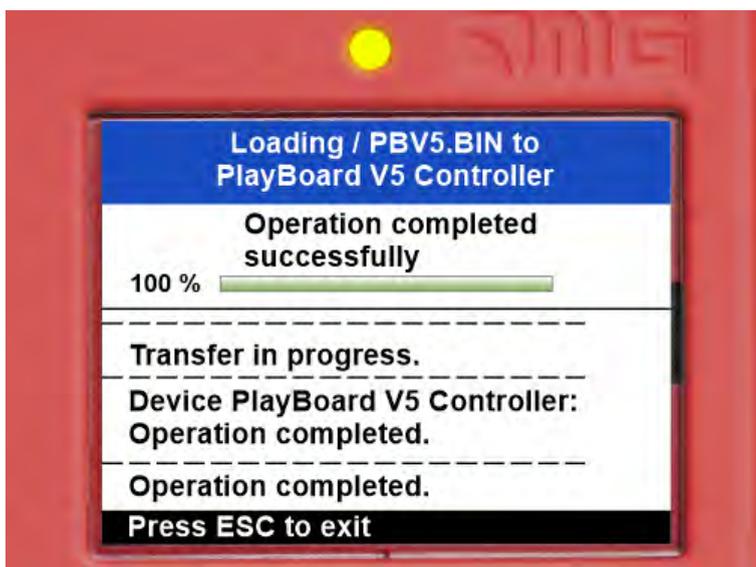
(Figure 11)

La fenêtre devient la Figure 12 : attendez que le processus soit terminé. uest terminée. Si vous avez besoin d'appuyer sur n'importe quelle touche fléchée pour allumer le rétro-éclairage.



(Figure 12)

Lorsque le processus se termine (Figure 13), appuyez sur le bouton Esc jusqu'à ce que la fenêtre affiche "Please remove USB Device" (Figure 14).



(Figure 13)



(Figure 14)

Dispositif	Temps nécessaire à la mise à jour du logiciel
Carte mère (Playboard armoire de manœuvre)	3 minutes
PlayPad 4.0	1 minute
Carte TOC (Cabine TOP Interface)	1 minute
Carte DMCPIT (Cabine COP Interface)	1 minute
Poussoirs en série Intarfaces (dispositifs BDU)	30 secondes
Cartes d'extension (PIT8 / 16RL / 16IO)	30 secondes

(Tableau III.1 - Calendrier de la mise à jour du logiciel)

Aperçus



Guide d'installation rapide



Dépannage



Procédure de programmation de l'opération incendie



Pitagora 4.0 - Cabine / Haut de la voiture

Contenu

[Commande de la porte](#)

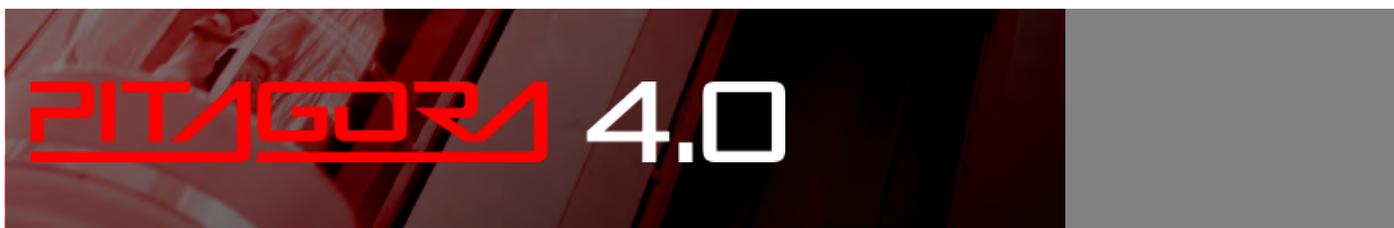
[Contrôle du poids de la charge](#)

[Contrôle de la position et de la vitesse des cabines d'ascenseur avec encodeur de moteur](#)

[Contrôle du recul et confort de conduite](#)

[Circuit UCM](#)

[Aperçus](#)



Commande de la porte

La carte de commande des portes peut commander une ou deux portes à ouverture alternative, sélective ou à passage. Les sorties et les entrées sont disponibles sur les connecteurs jst de la carte TOC et sur la carte APPO (dans le site armoire de manœuvre).

Les portes peuvent être automatiques, semi-automatiques ou manuelles :

PORTE A

- *Sortie ROA (relais porte ouverte A) collecteur ouvert max 24V 100mA*
- *Sortie RFA (relais de fermeture de porte A) collecteur ouvert max 24V 100mA*
- *Entrée BRA (relais du bouton d'ouverture de l'porte) fermée à GND (NA) I = 5mA*
- *Entrée CEA (photocellule porte A) fermée à GND (NA) I = 5mA*
- *Entrée FOA (limite d'ouverture de la porte A) fermée à GND (NA) I = 5mA*
- *Entrée FFA (limite de fermeture de la porte A) fermée à GND (NA) I = 5mA*

PORTE B

- *Sortie ROB (relais ouverture porte B) collecteur ouvert max 24V 100mA*
- *Sortie RFB (relais de fermeture de porte B) collecteur ouvert max 24V 100mA*
- *Entrée BRB (relais du bouton d'ouverture de la porte B) fermeture vers GND (NA) I = 5mA*
- *Entrée CEB (photocellule porte B) fermeture à GND (NA) I = 5mA*
- *Entrée FOB (limite d'ouverture de la porte B) fermeture à GND (NA) I = 5mA*
- *Entrée FFB (limite de fermeture de la porte B) fermeture à GND (NA) I = 5mA*

Contrôle du poids de la charge

Lorsque l'entrée COM est active, les appels de réservation niveau ne sont ni enregistrés ni gérés.

Lorsque l'entrée SUR est active, la cabine d'ascenseur ne démarre pas et l'acoustique signalisation dans la cabine d'ascenseur est activée. L'entrée SUR signalisation est ignorée pendant la conduite.

Contrôle de la position et de la vitesse des cabines d'ascenseur avec encodeur de moteur

Ce système de contrôle ne peut être utilisé que sur des systèmes avec variateur VVVF avec un moteur Gearless.

La localisation, l'arrêt et la décélération sont contrôlés en comptant les impulsions provenant de l'encodeur du moteur. Le comptage des impulsions est convenablement corrigé (reset) par le reset signalisations au haut et bas (AGB / AGH) et par le signalisation de la zone porte (ISO1).

Le même connecteur d'entrée J16 est utilisé pour connecter, avec le câble approprié, la carte d'interface de l'encodeur, qui se trouve à l'intérieur du variateur FUJI.

Le paramètre "Count System" doit être réglé sur "engine encoder". Dans le menu choisir 2048 nombre d'impulsions. Ensuite, il faut insérer les paramètres dimensionnels de la poulie du moteur et le type de système de traction. Ensuite, le système demande de régler la longueur de gaine afin d'établir la sensibilité correcte. Ce n'est qu'une fois ces étapes terminées qu'il sera possible d'exécuter la procédure de mise à niveau automatique de niveau .

Contrôle du recul et confort de conduite

Lorsque le Playboard armoire de manœuvre est appliqué à des installations équipées de machines sans réducteur en boucle fermée, le confort et la précision peuvent être optimisés, ce qui permet d'éviter les effets indésirables tels que le retour en arrière (typique des ascenseurs à charge déséquilibrée).

Les paramètres suivants peuvent être ajustés afin d'obtenir un réglage optimal pour votre installation. Il est suggéré de suivre la procédure du début à la fin dans l'ordre proposé.

– Ajustements de la phase de démarrage

Réglez les paramètres suivants pour compenser d'autres effets indésirables.

Paramètre	Description	Défaut	Ajustements suggérés	
			Gearless	Engrenage
H64	Temps de contrôle de la vitesse nulle	0,8	0,8	Set value between 0,7 and 0,8 then increase to soften start phase ramp Important: In "Positioning" Menu : Delay DIR-BRK <= 0,2 s Delay BRK-S > H64
L68	Gain proportionnel RBC (constante P) (spécifie la constante P du régulateur automatique de vitesse à utiliser pendant le temps de calcul du RBC)	1,8	10	Dépassement du moteur : augmenter la valeur de 0,25 Vibrations : diminuer la valeur de 0,25
L69	Temps d'intégration du RBC (constante I) (spécifie la constante I du régulateur automatique de vitesse à utiliser pendant le temps de calcul du RBC)	0,003 s	0,010 s	Dépassement du moteur : diminuer la valeur par 0,001 Vibrations : augmenter la valeur de 0,001
L73	Compensation de charge déséquilibrée (spécifie la constante I du régulateur automatique de position à utiliser pendant le temps de calcul du RBC)	0,5	0	Dépassement du moteur : augmenter la valeur de 0,50 Vibrations : diminuer la valeur de 0,50
L82	Délai d'activation (spécifie le temps de retard pendant lequel le circuit principal du variateur reste activé)	0,2 s	0,2 s	Larger Brakes: decrease value by 0,1 Smaller brakes: increase value by 0,1

Remarques : L65 indique s'il faut activer ou désactiver la compensation de charge déséquilibrée (contrôle Rollback). Par défaut elle est réglée sur 1 (contrôle du retour en arrière actif). La vitesse est maintenue à zéro lorsque les freins

Par défaut, elle est réglée sur 1 (contrôle du retour en arrière actif). La vitesse est maintenue à zéro lorsque les freins sont relâchés pour éviter l'effet de rollback.

⊖ Ajustements de phase à grande vitesse

Les gains "P" et les constantes de temps "I" à grande vitesse sont utilisés par le régulateur automatique de vitesse (ASR) du variateur pendant les déplacements à grande vitesse de l'ascenseur. Ces constantes peuvent être réglées comme suit :

Paramètre	Description	Défaut		Ajustements suggérés
		Gearless	Engrenage	
L24	Réglage de la courbe "S" 6	25\$	25%	Fluctuations de vitesse : augmenter la valeur de 5
L36	"P" Gain constant à haute vitesse	2	10	Fluctuations de vitesse : augmenter la valeur de 0,25 Vibrations : diminuer la valeur de 0,25
L37	"I" Temps I constant à haute vitesse	0,100 s	0,100 s	Fluctuations de vitesse : diminution de 0,01 Vibrations : augmentation de la valeur de 0,01

Remarques :

L'augmentation de la constante P accélère la réponse de la machine, mais peut provoquer un dépassement ou un pompage du moteur. En outre, en raison de la résonance de la machine ou d'un bruit suramplifié, la machine ou le moteur peut produire un bruit de vibration.

Au contraire, la diminution de la constante P retarde excessivement la réponse et peut provoquer une fluctuation de la vitesse dans un cycle long, ce qui prend du temps pour stabiliser la vitesse.

Les valeurs des temps "I" (L37 et L39) n'ont normalement pas besoin d'être modifiées, à moins que les gains "P" ne soient pas suffisants pour obtenir un confort optimal. Le réglage d'une petite constante de temps "I" raccourcit l'intervalle d'intégration, ce qui permet une réponse plus rapide. Au contraire, le réglage d'une grande constante de temps "I" l'allonge, ce qui a moins d'effet sur l'ASR. Cela peut être utile en cas de résonance de machines générant un bruit mécanique anormal provenant du moteur ou des engrenages..

⊖ Ajustements de la phase d'arrêt

Utiliser les constantes des gains "P" et des temps "I", à basse vitesse, pour effectuer le réglage final de la phase d'arrêt :

Paramètre	Description	Défaut		Ajustements suggérés
		Gearless	Engrenage	
E16	Temps de décélération # 9 (Dernière rampe de décélération)	1,80 s	1,80 s	Augmentez la valeur de 0,5 pour adoucir la dernière rampe (valeur maximale suggérée : 3 sec).
H67	Temps de maintien de l'arrêt	1,5 s	1,5 s	Car unable to stay at floor: increase 0,25 Important: In "Positioning" Menu : Delay BBK DIP 2-20 s

Paramètre	Description	Défaut		Delay DRR-DIR = 2,0 s Ajustements suggérés Stopping Boost = 1% or 2%
-----------	-------------	--------	--	----------------------------------------------------------------------------

L38	"P" Constante de gain à basse vitesse	2	10	Cabine incapable de rester à niveau: augmenter de 0,25 Vibrations : diminuer la valeur de 0,25
L39	"I" Temps I constant à basse vitesse	0,100 s	0,100 s	Cabine incapable de rester sur niveau: diminuer la valeur de 0,01 Vibrations : augmenter la valeur de 0,01
L83	Commande de frein (délai de désactivation) (spécifie le temps de retard entre la vitesse d'arrêt et la désactivation du frein signalisation)	0,3 s	0,1 s	Freins plus grands : diminuer la valeur par 0,1 Freins plus petits : augmenter la valeur de 0,1

Remarques : Afin que le variateur puisse effectuer correctement la phase d'arrêt, s'assurer que les contacteurs de fonctionnement s'ouvrent au moins 2 secondes après le contacteur de frein. Si les contacteurs de fonctionnement s'ouvrent en avance, un choc sur la machine peut se produire.

➔ VVVF armoires de manœuvre avec des systèmes de positionnement non basés sur un encodeur

Si un système de positionnement numérique est utilisé dans l'installation (par exemple : signalisation numérique à partir de détecteurs magnétiques), certains paramètres supplémentaires doivent être utilisés :

Paramètre	Description	Défaut	Ajustements suggérés
F24	Vitesse de démarrage Temps de maintien	0,7	Valeur de consigne entre 0,7 et 0,8
H64	Temps de contrôle de la vitesse nulle	0	Mettre la valeur à 0
E12	Accélération à grande vitesse	2	Fluctuations de vitesse : augmenter la valeur de 0,25
E13	Accélération à faible vitesse	2	Arrêt du moteur : augmenter la valeur de 0,25
C07	Vitesse de rampage (5-10% de la		Arrêt du moteur : augmenter la valeur par 0,1

Paramètre	Description	Défaut	Ajustements suggérés
	élevée)		Vibrations : augmenter/diminuer la valeur par 0,1

C11	Haute vitesse	Voir la valeur nominale sur le moteur boite à boutons	Si la cabine d'ascenseur ne parvient pas à maintenir le niveau niveau , assurez-vous que la phase de basse vitesse est effectuée correctement en réduisant la haute vitesse C11 à la moitié de sa valeur pour vérifier que la basse vitesse est maintenue pendant quelques secondes, puis augmentez lentement C11.
-----	---------------	-------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Circuit UCM

Connexion au circuit pour la solution UCM.

- Le tableau suivant indique comment régler le paramètre **Moniteur UCM** en fonction du dispositif ou du circuit de détection des mouvements incontrôlés.

Pour les installations hydrauliques, le paramètre est utilisé pour :

-) Configuration unité centrale / vannes (voir tableau 2)
-) Solution UCM gérée par armoire de manœuvre

Tableau 1 - Moniteur UCM

Moniteur UCM		Dispositif / Unité de contrôle hydraulique	Solution UCM	Actionneur
Type	Temps			
Non		Non présent	Non	-
1	1,5 s	Gouverneur de survitesse OSG A3 Montanari RQ-AXXX	Oui	Matériel de sécurité
2	1,5 s	armoire de manœuvre = Contrôleur de freinage Mouvement avec porte ouverte disponible uniquement avec le codeur ELGO LIMAX 33CP	Oui	Freins certifiés A3
3...17		Ne pas utiliser		
18	1,5 s	Contrôle du frein pour l'activation de l'ouverture de la porte (la porte s'ouvre uniquement si le frein tombe).	Non	
19	1,5 s	DMG UCM Circuit 4.0 (sans surveillance des freins) Uniquement pour la désactivation temporaire de la surveillance des interrupteurs de freinage.	Non	
20	1,5 s	DMG UCM Circuit 4.0 et Moniteur de freinage	Oui	Freins certifiés A3
21	1,5 s	Gouverneur de survitesse OSG A3 Montanari RQ-AXXX armoire de manœuvre = Contrôleur de freinage	Oui	Matériel de sécurité
22...29		Ne pas utiliser		

Moniteur	Dispositif / Unité de contrôle hydraulique	Solution Sans UCM	Actionneur
80CM 1,5 s	Unité centrale hydro avec vannes électromécaniques (La deuxième vanne de descente A3 est optionnelle, aucun test n'est effectué)		

31	1,5 s	Unité centrale hydro avec vannes électromécaniques (La deuxième vanne de descente A3 est optionnelle, aucun test n'est effectué)	Oui = OSG A3	Matériel de sécurité
32	1,5 s	Unité centrale hydro avec vannes électromécaniques (La deuxième vanne de descente A3 est optionnelle, aucun test n'est effectué)	Oui = UCM 4.0	Deux valves
33	1,5 s	Unité centrale hydro avec vannes électromécaniques (La deuxième vanne de descente A3 est optionnelle, aucun test n'est effectué)		
34	1,5 s	Unité centrale hydro avec vannes électromécaniques (La deuxième vanne de descente A3 est optionnelle, aucun test n'est effectué)		
35	1,5 s	Unité centrale hydro avec vannes électromécaniques + vanne A3 (test)	Sans UCM	
36	1,5 s	Unité centrale hydro avec vannes électromécaniques + vanne A3 (test)	Oui = OSG A3	Matériel de sécurité
37	1,5 s	Unité centrale hydro avec vannes électromécaniques + vanne A3 (test)	Oui = UCM 4.0	Deux valves
38	1,5 s	Unité centrale hydro avec vannes électromécaniques + vanne A3 (test)		
39	1,5 s	Unité centrale hydro avec vannes électromécaniques + vanne A3 (test)		
40	1,5 s	Modèle GMV Unité centrale NGV	Sans UCM	
41	1,5 s	Modèle GMV Unité centrale NGV	Oui = OSG A3	Matériel de sécurité
42	1,5 s	Modèle GMV Unité centrale NGV	Oui = UCM 4.0	Deux valves
43	1,5 s	Modèle GMV Unité centrale NGV		
44	1,5 s	Modèle GMV Unité centrale NGV		
45	1,5 s	Unité centrale GMV modèle NGV A3 (RDY - RUN signalisations moniteur)	Sans UCM	
46	1,5 s	Unité centrale GMV modèle NGV A3 (RDY - RUN signalisations moniteur)	Oui = OSG A3	Matériel de sécurité
47	1,5 s	Unité centrale GMV modèle NGV A3 (RDY - RUN signalisations moniteur)	Oui = UCM 4.0	Deux valves
48	1,5 s	Unité centrale GMV modèle NGV A3 (RDY - RUN signalisations moniteur)		
49	1,5 s	Unité centrale GMV modèle NGV A3 (RDY - RUN signalisations moniteur)		
		Bucher Unité électronique LRV + NTA-2		

Moniteur UCM	1,5 s	(La deuxième vanne de descente A3 est optionnelle, aucun test n'est effectué) / Dispositif / Unité de contrôle hydraulique	Sans Solution UCM	Actionneur
---------------------	-------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------	-------------------

51	1,5 s	Bucher Unité électronique LRV + NTA-2 (La deuxième vanne de descente A3 est optionnelle, aucun test n'est effectué)	Oui = OSG A3	Matériel de sécurité
52	1,5 s	Bucher Unité électronique LRV + NTA-2 (La deuxième vanne de descente A3 est optionnelle, aucun test n'est effectué)	Oui = UCM 4.0	Deux valves
53	1,5 s	Bucher Unité électronique LRV + NTA-2 (La deuxième vanne de descente A3 est optionnelle, aucun test n'est effectué)		
54	1,5 s	Bucher Unité électronique LRV + NTA-2 (La deuxième vanne de descente A3 est optionnelle, aucun test n'est effectué)		
55	1,5 s	Bucher Unité électronique LRV + NTA-2 + DSV A3 (test)	Sans UCM	
56	1,5 s	Bucher Unité électronique LRV + NTA-2 + DSV A3 (test)	Oui = OSG A3	Matériel de sécurité
57	1,5 s	Bucher Unité électronique LRV + NTA-2 + DSV A3 (test)	Oui = UCM 4.0	Deux valves
58	1,5 s	Bucher Unité électronique LRV + NTA-2 + DSV A3 (test)		
59	1,5 s	Bucher Unité électronique LRV + NTA-2 + DSV A3 (test)		
60	1,5 s	Bucher Electronic unit i-Valve / iCON-2 (SMA monitor signalisation)	Sans UCM	
61	1,5 s	Bucher Electronic unit i-Valve / iCON-2 (SMA monitor signalisation)	Oui = OSG A3	Matériel de sécurité
62	1,5 s	Bucher Electronic unit i-Valve / iCON-2 (SMA monitor signalisation)	Oui = UCM 4.0	Deux valves
63	1,5 s	Bucher Electronic unit i-Valve / iCON-2 (SMA monitor signalisation)		
64	1,5 s	Bucher Electronic unit i-Valve / iCON-2 (SMA monitor signalisation)		
65	1,5 s	Démarrage de l'unité d'ascenseur 93/E-2DS (aucun test effectué)	Sans UCM	
66	1,5 s	Démarrage de l'unité d'ascenseur 93/E-2DS (aucun test effectué)	Oui = OSG A3	Matériel de sécurité
67	1,5 s	Démarrage de l'unité d'ascenseur 93/E-2DS (aucun test effectué)	Oui = UCM 4.0	Deux valves
68	1,5 s	Démarrage de l'unité d'ascenseur 93/E-2DS (aucun test effectué)		
69	1,5 s	Démarrage de l'unité d'ascenseur 93/E-2DS (aucun test effectué)		
70	1,5 s	Démarrage de l'unité d'ascenseur 93/E-2DS (test)	Sans UCM	
			Oui =	Matériel de

71	1,5 s	Démarrage de l'unité d'ascenseur 93/E-2DS (test) Dispositif / Unité de contrôle hydraulique	Solution DSV A3	Matériel de sécurité Actionneur
72	1,5 s	Démarrage de l'unité d'ascenseur 93/E-2DS (test)	Oui = UCM 4.0	Deux valves

73	1,5 s	Démarrage de l'unité d'ascenseur 93/E-2DS (test)		
74	1,5 s	Démarrage de l'unité d'ascenseur 93/E-2DS (test)		

Tableau 2 - Unité centrale hydraulique gérée

Unité de contrôle	Valve A3	Commande de vannes	Moniteur UCM	Note
Générique 2 ou 3 valves BLAIN EV100 GMV T3010 MORIS CM 320	Non	CV1 = UP CV2 = DOWN CV3 = HAUTE VITESSE	30 ... 34	CV4 peut être utilisée à la place de CV1 comme vanne UP afin d'exclure le Soft Stop (vanne activée même après l'arrêt du moteur).
Générique 2 ou 3 valves BLAIN EV100 GMV T3010 MORIS CM 320	Oui	CV1 = UP CV2 = DOWN CV3 = HAUTE VITESSE CV5 = VALVE A3	30 ... 34 (*) 35 ... 39 (**)	CV4 peut être utilisée à la place de CV1 comme vanne UP afin d'exclure le Soft Stop (vanne activée même après l'arrêt du moteur).
GMV NGV	Non	CV1 = UP CV2 = DOWN CV3 = HAUTE VITESSE CV4 = VITESSE MOYENNE CV5 = INSPECTION	40 ... 44	
GMV NGV A3	Non	CV1 = UP CV2 = DOWN CV3 = HAUTE VITESSE CV4 = VITESSE MOYENNE CV5 = INSPECTION	45 ... 49	Moniteur signalisations RDY / RUN
Bucher LRV Bucher NTA-2	Non	CV1 = UP CV2 = BAS	50 ... 54	Besoin d'une carte 16RL configurée comme 1 fil par niveau HYD
Bucher LRV Bucher NTA-2 Bucher NTA-2 + DSV A3	Oui	CV1 = UP CV2 = DOWN CV5 = A3 VALVE	50 ... 54 (*) 55 ... 59 (**)	Besoin d'une carte 16RL configurée comme 1 fil par niveau HYD
Bucher iCON 2		CV1 = UP		Besoin d'une carte 16RL configurée comme

Buchner ICON-2 Unité de contrôle	Valve A3	CV1 = UP Commande de CV2 = BAS vannes	60 ... 64 Moniteur UCM	Besoin d'une carte TORL configurée comme fil par niveau HYD Note
----------------------------------------	-------------	------------------------------------------------	------------------------------	------------------------------------------------------------------------

Démarrage de l'élévateur 93/E-2DS		CV1 = UP (non utilisé) CV2 = BAS CV3 = HAUTE VITESSE CV4 = ARRÊT PROGRESSIF CV5 = VALVE A3 + DÉMARRAGE EN HAUT	60 ... 69 (*)	Option SOFT STOP
Démarrage de l'élévateur 93/E-2DS	Oui	CV1 = UP (non utilisé) CV2 = BAS CV3 = HAUTE VITESSE CV4 = ARRÊT PROGRESSIF CV5 = VALVE A3 + DÉMARRAGE EN HAUT	70 ... 74 (**)	Option SOFT STOP

(*) = Pas de test 2 valves

(**) = Avec test de 2 valves

Le tableau suivant indique comment régler le paramètre UCM en fonction du type de système, y compris les solutions adoptées pour la protection dans les systèmes à hauteur de plafond réduite et / ou les espaces de fosse.

L'utilisation de contacts monostables implique la présence d'un circuit bistable dans le tableau de distribution.

UCM		Type d'installation	Réduit		Contacts de porte	
Type	Temps		PIT	TETE	Monostable	Bistable
Non		EN 81.1 / EN 81.2				
1	1,5 s	EN 81.1 / EN 81.2 avec circuit de porte bypass				
2 ... 13		Pas d'utilisation				
14	1,5 s	EN 81.20 avec contacts monostables Pas de protection dans la tête. Solution personnalisée avec analyse des risques		X	X(*)	
15	1,5 s	EN 81.20 avec contacts monostables Dispositif de protection manuel en PIT	X		X(*)	

UCM	Type d'installation	EN 81.20 avec contacts monostables	Réduit		Contacts de porte	
16	1,5 s	Dispositif de protection manuel dans le PIT (sous la cabine) et aucune protection dans la tête. Solution personnalisée avec analyse des risques	X	X		

17	1,5 s	EN 81.20 / 21 avec contacts bistables Pas de protection dans la tête. Solution personnalisée avec analyse des risques		X	X(*)	X
18	1,5 s	EN 81.20 / 21 avec contacts bistables Dispositif de protection manuel en PIT	X			X(*)
19	1,5 s	EN 81.20 / 21 avec contacts bistables Dispositif de protection manuel dans le PIT (sous la cabine) et aucune protection dans la tête. Solution personnalisée avec analyse des risques	X	X		X
20	1,5 s	EN 81.20 avec contacts monostables Contrôle d'accès à la fosse			X(*)	
21	1,5 s	EN 81.20 / 21 avec contacts bistables Dispositif de protection ELGO + OSG A3 (type 1)		X	X(*)	X
22	1,5 s	EN 81.20 / 21 avec contacts bistables Dispositif de protection manuel en PIT		X	X(*)	X
23	1,5 s	EN 81.20 / 21 avec contacts bistables Dispositif de protection manuel en PIT	X			X(*)
24	1,5 s	EN 81.20 / 21 avec contacts bistables Dispositif de protection manuel en PIT	X	X		X
25	1,5 s	EN 81.20 / 21 avec contacts bistables Dispositif de protection SHI Technolift		X	X(*)	X
26	1,5 s	EN 81.20 / 21 avec contacts bistables Dispositif de protection SHI Technolift	X			X(*)
27	1,5 s	EN 81.20 / 21 avec contacts bistables Dispositif de protection SHI Technolift	X	X		X
28	1,5 s	EN 81.20 / 21 avec contacts bistables Dispositif de protection OSG A3 Montanari		X	X(*)	X
29	1,5 s	EN 81.20 / 21 avec contacts bistables Dispositif de protection OSG A3 Montanari	X			X(*)
30	1,5 s	EN 81.20 / 21 avec contacts bistables Dispositif de protection OSG A3 Montanari	X	X		X
31	1,5 s	EN 81.20 / 21 avec contacts bistables Dispositif de protection ELGO + OSG A3 (type 2)	X	X		X
32	1,5 s	EN 81.20 / 21 avec contacts bistables Dispositif de protection AMI 100 CMF		X	X(*)	X
33	1,5 s	EN 81.20 / 21 avec contacts bistables Dispositif de protection AMI 100 CMF	X			X(*)
34	1,5 s	EN 81.20 / 21 avec contacts bistables Dispositif de protection AMI 100 CMF	X	X		X
35	1,5 s	EN 81.20 / 21 avec contacts monostables		X	X	

UCM	Type d'installation	Réduit	Contacts de porte
36	1,5 s Dispositif de protection manuel en PIT	X	X(*)
37	1,5 s EN 81.20 / 21 avec contacts monostables Dispositif de protection manuel en PIT	X	X
38	1,5 s EN 81.20 / 21 avec contacts monostables Dispositif de protection SHI Technolift		X
39	1,5 s EN 81.20 / 21 avec contacts monostables Dispositif de protection SHI Technolift	X	X(*)
40	1,5 s EN 81.20 / 21 avec contacts monostables Dispositif de protection SHI Technolift	X	X
41	1,5 s EN 81.20 / 21 avec contacts monostables Dispositif de protection OSG A3 Montanari		X
42	1,5 s EN 81.20 / 21 avec contacts monostables Dispositif de protection OSG A3 Montanari	X	X(*)
43	1,5 s EN 81.20 / 21 avec contacts monostables Dispositif de protection OSG A3 Montanari	X	X
44	1,5 s EN 81.20 / 21 avec contacts monostables Dispositif de protection AMI 100 CMF		X
45	1,5 s EN 81.20 / 21 avec contacts monostables Dispositif de protection AMI 100 CMF	X	X(*)
46	1,5 s EN 81.20 / 21 avec contacts monostables Dispositif de protection AMI 100 CMF	X	X
47	1,5 s EN 81.20 / 21 avec contacts bistables Dispositif de protection SDH Technolift		X(*)
48	1,5 s EN 81.20 / 21 avec contacts bistables Dispositif de protection SDP Technolift	X	X(*)
49	1,5 s EN 81.20 / 21 avec contacts bistables Dispositif de protection SDH + SDP Technolift	X	X
50	1,5 s EN 81.20 / 21 avec contacts monostables Dispositif de protection SDH Technolift		X
51	1,5 s EN 81.20 / 21 avec contacts monostables Dispositif de protection SDP Technolift	X	X(*)
52	1,5 s EN 81.20 / 21 avec contacts monostables Dispositif de protection SDH + SDP Technolift	X	X

X(*) = Signifie que le contact n'est nécessaire que pour la porte au la plus basse niveau .



Guide d'installation rapide



Dépannage



Procédure de programmation de l'opération incendie



Essais et mesures



Réglage des paramètres du multiplex



Diagrammes de temps



Application Fusion

Mis à jour le 17 Febbraio 2022



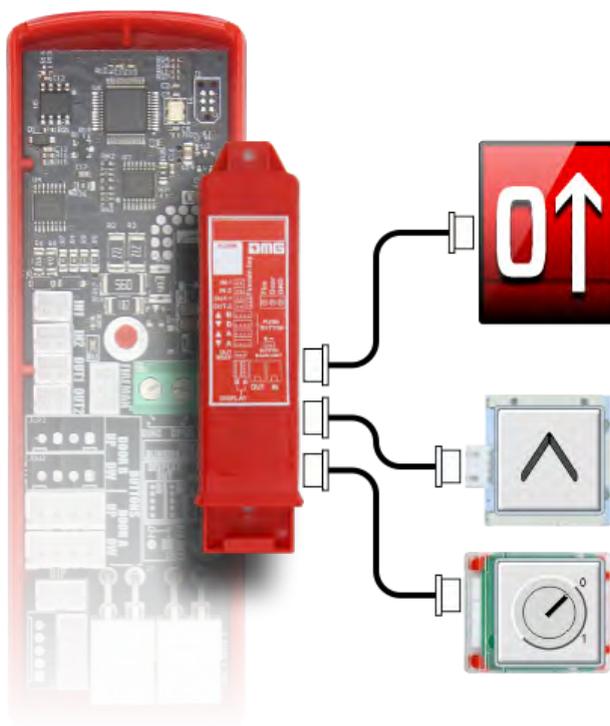
Pitagora 4.0 - Niveaux

Contenu

[Procédure d'apprentissage de niveaux](#)

[Tutoriel vidéo](#)

[Aperçus](#)



Procédure d'apprentissage de niveaux

Si le site armoire de manœuvre est équipé d'un codeur absolu, d'un codeur DMG ou d'un codeur de moteur, il est possible de profiter de la fonction d'apprentissage de la position niveau, qui permet une configuration et un réglage fin plus rapides du système. La procédure est différente selon le type d'encodeur, comme décrit dans les sections suivantes :

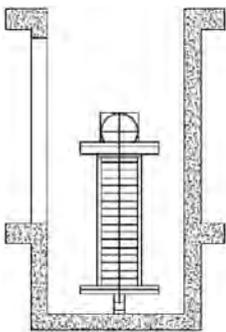
ELGO LIMAX 33CP : Procédure d'apprentissage manuel

Si dans l'installation il n'y a pas assez de dégagement (Tête Réduite) il est recommandé de faire l'apprentissage manuel de l'extérieur de l'ascenseur gaine (au moins les 3 premières étapes) : Dans ce cas, vous pouvez utiliser le boîtier d'inspection à l'intérieur de armoire de manœuvre et après le Top of ar Inspection BOX.



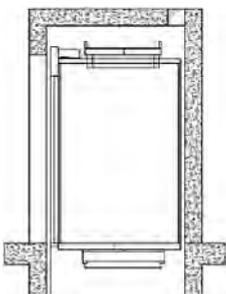
Cette procédure doit être effectuée avant de mettre le système en mode Normal.

Pour commencer la procédure, l'ascenseur doit être en fonctionnement temporaire. Jusqu'à la fin de la procédure d'apprentissage manuel, les contacts de sécurité sont connectés à la chaîne de sécurité mais ne sont pas encore opérationnels (interrupteur de fin de course final, interrupteur de fin de course d'inspection, OSG, eSGC) parce que l'ELGO ne connaît pas la position réelle des points limites du site gaine. Le seul contrôle basé sur le dispositif ELGO est l'apprentissage de la vitesse (0,4 m/s), donc si la vitesse de la cabine est supérieure à 0,4 m/s, l'ELGO ouvre le contact OC (et ferme le contact OC une fois que la cabine est immobile).



- 1) - Mettre l'ascenseur voiture dans la position la plus haute (contreponds sur les tampons).
- 2) - Appuyer simultanément sur les boutons UP et DOWN du boîtier d'inspection 3 fois pour mettre l'appareil ELGO en mode Teach. Sur le playpad apparaît un message clignotant WAIT (en cas de problème la procédure s'arrête avec un Fault ELGO, voir [Troubleshooting](#)).

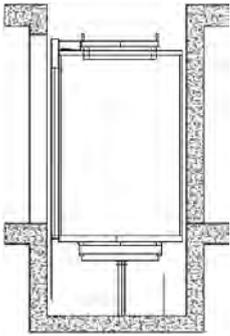
L'appareil ELGO allume la led MODE et commence à donner un feedback acoustique (un bip toutes les 2 secondes). Ce signal acoustique signalisation sera présent tout au long de la procédure d'apprentissage manuel. Sur le playpad, le message "TOP" clignote.



- 3) – Appuyer à nouveau simultanément sur les boutons UP et DOWN de l'Inspection BOX 3 fois pour enregistrer à l'intérieur de l'ELGO le point le plus haut du gaine. Ce point sera le point de référence pour les limites supérieures (interrupteur de limite supérieure, limite d'inspection supérieure, contrôle TOP ETSL, etc.).
Le site Le dispositif ELGO émet un long retour acoustique pour confirmer que les données de la limite supérieure ont été enregistrées.
Sur le playpad apparaît un message clignotant "Niveau n" (n est le niveau que vous allez enregistrer).
- 4) – Déplacez la cabine jusqu'au plus haut niveau.
Appuyez simultanément sur les boutons UP et DOWN de l'Inspection BOX 3 fois pour enregistrer dans l'ELGO la position de niveau .
Le site Le dispositif ELGO émet un bref retour acoustique pour confirmer que les données niveau ont été

enregistrées.

Sur le playpad apparaît un message clignotant "Niveau n-1 " (n-1 est le prochain niveau que vous allez enregistrer).



5) – Déplacez la cabine vers le bas jusqu'au prochain niveau.

Appuyez simultanément sur les boutons UP et DOWN de l'Inspection BOX 3 fois pour enregistrer dans l'ELGO la position de niveau .

Le dispositif ELGO émet un bref retour acoustique pour confirmer que les données niveau ont été enregistrées.

6) – Répétez le point précédent jusqu'à ce que le plus bas niveau soit atteint.

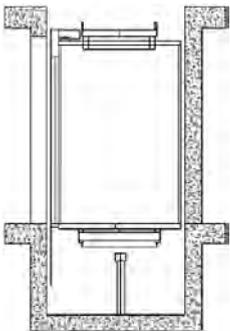
7) – Après l'enregistrement de le site Position du fond niveau sur le playpad affiche un message clignotant "BOTTOM".déplacez la cabine au point le plus bas du site gaine (cabine sur les tampons).

Appuyer simultanément sur les boutons UP et DOWN du boîtier d'inspection 3 fois pour enregistrer à l'intérieur d'ELGO la position la plus basse. Ce point est l'origine de la bande magnétique (0 mm montré) et sera le point de référence pour les limites inférieures (interrupteur de limite inférieure, limite d'inspection inférieure, contrôle ETSL inférieur, etc.).

Le dispositif ELGO émet un long retour acoustique pour confirmer l'enregistrement des données.

A ce moment, armoire de manœuvre enregistre automatiquement :

- Position de la zone acquise niveaux;
- Position de la zone de la porte, utilisée par le armoire de manœuvre pour activer le contournement des contacts de la porte (préouverture / remise à niveau).
- Distance de décélération, en fonction de la vitesse de l'ascenseur.



Sur le playpad, le message "Λ" clignote : Déplacez l'ascenseur vers le haut jusqu'à la position inférieure niveau . Le armoire de manœuvre mettra l'ELGO en mode normal. (ce qui n'était pas possible auparavant car l'ELGO serait sur les limites de l'ouverture de l'OC et du verrouillage de la cabine).

Sur le clavier, le message "WAIT" clignote pendant 10 secondes, attendez jusqu'à ce que le message Niveau 0 apparaisse.

L'appareil ELGO arrête le bip sonore et la led MODE commence à clignoter (1 clignotement par seconde).

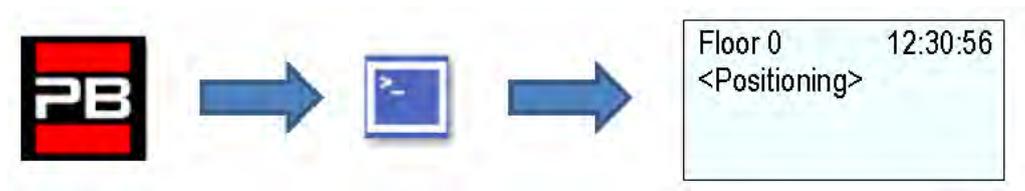
Maintenant, le dispositif ELGO est opérationnel pour les contacts de sécurité :

- Équipement de sécurité électronique (si présent)
- OSG électronique.
- Fins de course finales.
- Les fins de course d'inspection ne sont pas encore gérées car l'ascenseur est en mode temporaire..

Avant de passer en mode de fonctionnement normal, il est obligatoire d'exécuter un apprentissage automatique sur gaine afin de définir les distances d'arrêt correctes dans les sens ascendant et descendant pour chaque niveau.

Procédure d'apprentissage automatique (ELGO LIMAX33-CP)

9) - L'élévateur doit être en fonctionnement temporaire. Placez l'ascenseur sur le fond niveau avec la moitié de la charge maximale.



10) – Go into <Positioning> and set the Autosetting parameter to “Yes”.

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 gaine OUI	Etage 0 12:30:56 <Kopierung> Schachtlernfahrt JA

Tournez le sélecteur d'inspection sur Normal

L'ascenseur commence à se déplacer automatiquement :

- Déplacements ascendants avec décélération et arrêt à chaque niveau.
- Déplacement vers le bas avec décélération et arrêt à chaque niveau.

Lorsque la cabine revient au niveau le plus bas niveau , le système est prêt à passer en service normal.

After automatic learning procedure in <Positioning>, Moniteur Encoder que vous pouvez régler :

- Distances de décélération en service normal pour le confort de décélération
- R1S (Pag. 3) distance de décélération vers le haut
- R1D (Pag. 2) distance de décélération vers le bas

Ces valeurs sont fixées automatiquement après un apprentissage automatique en fonction de la vitesse de l'ascenseur (voir **vitesse de levage et distance de décélération**).

- Distances d'arrêt dans l'inspection de gaine
- I_LIM_S distance d'arrêt vers le haut avant la position supérieure niveau
- I_LIM_D distance d'arrêt vers le bas avant la position inférieure niveau

Dans le cas d'une tête réduite ou d'une fosse, ces valeurs doivent être prises en compte en fonction du système de sécurité pré-déclenché.

- Distances d'arrêt en service normal
- N_LIM_S distance d'arrêt vers le haut après la position supérieure niveau
- N_LIM_D distance d'arrêt vers le bas après la position inférieure niveau

Ces valeurs sont fixées automatiquement après l'apprentissage automatique à une distance égale à 30 mm de l'extrême niveaux (en cas de distance moindre par rapport aux points de référence, on considère le point intermédiaire entre l'extrême niveau et les positions de référence extrêmes).

- Position de pré-déclenchement ELGO+eSGC
- Distance entre le sommet et la position de référence où la commande électrique eSGC force la cabine à s'arrêter (uniquement pour le levage réduit de la tête).
- TRIPD distance du fond Position de référence où la commande électrique eSGC force la cabine à s'arrêter (uniquement pour l'installation à fosse réduite)

Ces valeurs sont des valeurs en lecture seule et sont supérieures à 0 mm uniquement si ELGO fait partie du système

de pré-déclenchement de sécurité (en même temps que le réducteur de sécurité électrique / le régulateur de survitesse).

➔ Codeur DMG ou codeur de moteur : Procédure d'apprentissage automatique de niveaux

Après l'installation et pendant le mode de FONCTIONNEMENT TEMPORAIRE, le armoire de manœuvre effectue un certain nombre d'essais de montée/descente (d'abord à grande vitesse, puis à petite vitesse avec des arrêts à niveaux) dans le but d'apprendre le positionnement exact de niveau .

Procédure d'auto-apprentissage :

- 1) – Assurez-vous que l'installation est en mode "fonctionnement temporaire".
- 2) – Vérifier que le codeur trace le sens correct de la course (distance croissante vers le haut, distance décroissante vers le bas) ; si nécessaire, dans le menu "positionnement", régler le paramètre Système de positionnement de sens horaire à sens antihoraire (ou vice versa) et enregistrer le nouveau réglage.

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) – Vérifiez la lecture correcte de l'entrée ZP (zone de porte) (la LED ZP du module PLAYPAD doit être allumée lorsqu'elle est en zone de porte).
- 4) – Vérifiez la lecture correcte des entrées AGB/AGH (interrupteurs de fin de course de décélération) (les AGB/AGH doivent être ouverts lorsqu'ils sont en position de fin de course de décélération).
- 5) – Assurez-vous que la cabine est au fond niveau (AGB ouvert, LED ZP allumée)
- 6) – Entrez dans le menu "Positionnement", sélectionnez le paramètre "Réglage automatique" et entrez :
 - Sur l'encodeur DMG : la résolution de l'encodeur (nombre d'impulsions 64), puis la longueur des aimants niveau . (longueur de la zone de la porte). Confirmez le nombre total de niveau, puis appuyez sur "Oui" pour lancer la procédure.
 - Sur l'encodeur du moteur : la résolution de l'encodeur, le rapport du moteur, la poulie de traction et l'encordement. Confirmez le nombre total de niveau, puis appuyez sur "Oui" pour lancer la procédure.

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> Autoapprentissage gaine OUI	Etage 0 12:30:56 <Kopierung> Schachtlernfahrt JA

- 7) – Placez le sélecteur du panneau d'inspection sur NORMAL (si présent), sinon assurez-vous que la chaîne de sécurité est fermée.

Le système exécute la procédure automatique suivante :

- En remontant, jusqu'à ce que le ZP signalisation du bas niveau soit désactivé.
- Se déplacer vers le bas, jusqu'à ce que le signalisation ZP du bas niveau soit activé.
- Déplacement à grande vitesse et détection de la position de chaque niveau (bord inférieur des aimants de la zone de la porte) ; la position exacte du bord inférieur de l'aimant est enregistrée dans la mémoire de armoire de

manœuvre .

- Lorsqu'il atteint le point de décélération supérieur (AGH), le système passe en vitesse lente et lorsqu'il atteint la zone supérieure de la porte niveau (ZP), il s'arrête.
- Descente à grande vitesse et détection de la position de chaque niveau (bord supérieur des aimants de la zone de la porte) ; la position exacte du bord supérieur de l'aimant est enregistrée dans la mémoire de armoire de manœuvre

- Lorsqu'il atteint le point de décélération inférieur (AGB), le système passe en basse vitesse et lorsqu'il atteint la zone inférieure de la porte niveau (ZP), il s'arrête.

- Déplacement vers le haut, ralentissement et arrêt à chaque niveau (au niveau de l'aimant ZP)
- Déplacement vers le bas en ralentissant et en s'arrêtant à chaque niveau (au niveau de l'aimant ZP)

Après la deuxième série d'exécutions (qui se termine par au le plus bas niveau), l'installation est prête à passer en mode SERVICE.

At the end of the procedure, go to menu <Positioning> Monitor Encoder and check that the distances of AGB and AGH (4/5) are fine for your installation (compare distances shown on diagrams provided). It is always possible to set R1D (2/5) and R1S (3/5) slow down distances to improve deceleration comfort without changing the limit switches position and without repeating the self learning procedure.

NOTE la procédure d'auto-apprentissage doit être effectuée chaque fois que les interrupteurs de fin de course AGB/AGH et/ou les aimants de zone de porte sont déplacés de leur position initiale.

After automatic learning procedure in <Positioning>, Monitor Encoder check if AGB/AGH sont suffisantes pour la vitesse de l'ascenseur. Est-il possible d'augmenter/diminuer les distances de décélération en service normal R1S et R1D sans avoir à répéter la procédure d'apprentissage automatique ?

Pour les positions AGB/AGH et les distances de décélération, utilisez **tableau selon la vitesse de l'ascenseur**.

Dans les systèmes où les dimensions minimales requises en haut et en bas du gaine sont garanties selon les exigences de la norme EN 81, il est possible d'utiliser deux paramètres pour arrêter l'ascenseur en inspection.

In <Positioning>, Moniteur Encoder

- I_LIM_S distance d'arrêt vers le haut avant la position supérieure niveau
- I_LIM_D distance d'arrêt vers le bas avant la position inférieure niveau

Ces distances d'arrêt sont valables pour l'inspection depuis le site gaine (elles ne sont pas actives en cas d'inspection depuis la salle des machines) et peuvent être utilisées pour éviter le risque que le technicien soit coincé dans l'ascenseur gaine.

Il faut savoir que ces positions d'arrêt ne sont pas des contacts de sécurité.

Tutoriel vidéo

Comment configurer le système de positionnement ELGO avec un armoire de manœuvre Pitagora 4.0

Aperçus



Guide d'installation rapide



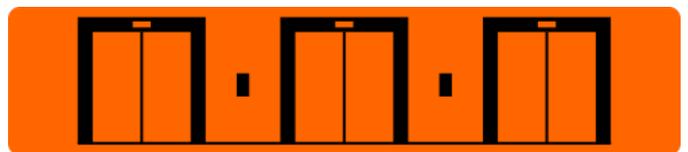
Dépannage



Procédure de programmation de l'opération incendie



Essais et mesures



Réglage des paramètres du multiplex



Diagrammes de temps



Application Fusion

Mis à jour le 16 Febbraio 2022



Pitagora 4.0 - gaine

Contenu

[gaine accès](#)

[Configuration de l'EN81-20](#)

[EN81-21 Installation avec contacts bistables de porte](#)

[Installation avec les contacts monostables de la porte](#)

[Système de positionnement des cabines d'ascenseur et précision d'arrêt](#)

[ELGO LIMAX 33 CP Système de comptage à codeur absolu](#)

[Système de comptage basé sur un codeur DMG](#)

[Vitesse de levage et distance de décélération](#)

[gaine protection](#)

[Aperçus](#)



gaine accès

Pour les systèmes avec comptage par encodeur, il est possible d'activer la procédure d'accès sur le site gaine sans que le système soit arrêté en raison de l'interruption de la chaîne de sécurité (ouverture des portes palières). Cette fonction est également utile dans les installations EN81-1.

Avec l'ascenseur en fonctionnement normal :

- Maintenez les portes ouvertes en maintenant le bouton BRA ou BRB enfoncé.
- Sur le panneau de commande de la cabine d'ascenseur, appuyez 3 fois sur le bouton actuel niveau .
- Le panneau émet un son continu pour avertir de l'activation de la procédure qui exclut temporairement tous les appels. (la procédure peut être supprimée en appuyant à nouveau sur le bouton d'ouverture de la porte).
- Sortie de la cabine ;
- Le site armoire de manœuvre ferme les portes et fait descendre l'ascenseur de 2 mètres avec un ralentissement et un arrêt standard. Le technicien peut ouvrir les portes et accéder facilement au toit de la cabine. Si la cabine n'a pas assez de place pour descendre, elle se déplace vers le haut de 2,5 mètres (accès en fosse et/ou contrôle du fond de la cabine).
- Si vous n'entrez pas dans le puits, la cabine reste immobile dans cette condition pendant un temps maximum de 10 secondes avant de revenir au service normal (les nouveaux appels ne sont pas disponibles pendant ce temps).

L'accès à l'ascenseur gaine pour les systèmes conformes à la norme EN81-20 / EN81-21 exige qu'après un accès et une sortie ultérieure de l'ascenseur gaine par une personne autorisée, il y ait une procédure de réinitialisation qui exclut le retour au fonctionnement automatique de l'ascenseur. Vous trouverez ci-dessous les instructions pour entrer et sortir du gaine dans le cas des systèmes 81-20 ou 81-21.

Configuration de l'EN81-20

Paramètre : Voir **gaine** protection.

Accès à la fosse

Est détecté en actionnant l'interrupteur d'arrêt dans la fosse ou en mettant le panneau de commande de la fosse sur "inspection". (les deux conditions ouvrent la chaîne de sécurité au point SE1).

Cette condition active le RSP de défaut (code 20) et empêche le mouvement de la cabine d'ascenseur en fonctionnement normal (le mouvement est maintenant possible uniquement en mode Inspection).

Après la fin de la manœuvre d'inspection, le personnel doit :

- Remettez le sélecteur et tous les boutons STOP sur "Normal" et quittez le site gaine de l'ascenseur.
- Fermez les portes palières (vérifiez la chaîne de sécurité) et effectuez la réinitialisation en utilisant l'une des méthodes suivantes :
- Du plus bas niveau avec trois ouvertures / fermetures rapides de la clé de déclenchement ou.
- Depuis le panneau, en appuyant trois fois sur le bouton.



- Depuis le PlayPad avec réinitialisation spécifique (RSP reset).

Caractéristiques du contact auxiliaire sur la porte (s) au plus bas niveau:

- Contact NC monostable (ne s'ouvre pas pendant le fonctionnement normal de la porte).

Le contact auxiliaire est connecté électriquement à l'entrée Door du BDU ou à la bornier (vis) du armoire de manœuvre sur l'entrée E511 (contacts NC en série lorsqu'il y a plusieurs portes d'accès gaine , par exemple la trappe d'accès à la fosse).

Non Accès au toit Cabine

Aucun contrôle n'est nécessaire pour l'accès au toit de la cabine.

EN81-21 Installation avec contacts bistables de porte

Hauteur libre et fosse réduite (conformité avec l'article 2.2 de l'annexe 1 de la directive 95/16 / CE de la Communauté européenne)

Dans les systèmes où les dimensions minimales requises en haut et en bas du gaine ne peuvent être garanties, conformément aux exigences de la norme EN 81, des modifications spéciales doivent être apportées au système et au armoire de manœuvre afin d'éviter tout risque de blessure pour les travailleurs effectuant des travaux de maintenance dans le gaine.

Voici une section pertinente du règlement :

"L'ascenseur doit être conçu et fabriqué de manière à prévenir le risque d'écrasement lorsque la cabine d'ascenseur se trouve dans une position extrême. Pour ce faire, un espace libre ou un refuge au-delà des positions extrêmes doit être prévu. Toutefois, dans des cas exceptionnels, en laissant aux États membres la possibilité de donner un accord préalable, notamment dans les bâtiments existants, les autorités compétentes peuvent prévoir d'autres moyens appropriés pour éviter ce risque, si la solution précédente est impossible à réaliser".

Le armoire de manœuvre de l'ascenseur est en mesure de gérer automatiquement la commande d'ouverture des portes niveau dans les installations ayant un espace limité dans les points extrêmes du gaine. Comme l'indique schématiquement l'illustration ci-dessous, le armoire de manœuvre doit être équipé d'un circuit de commande au en haut/en bas du gaine de sorte que, lorsque l'agent de maintenance ouvre la porte palière pour accéder au gaine, un contact connecté à l'entrée dédiée qui assure le contrôle de gaine l'accès à l'ascenseur armoire de manœuvre.

La procédure spécifique dépend du type d'installation, comme décrit dans les sections suivantes.

La procédure de réinitialisation n'est possible que si les contacts bistables sont ouverts, sinon le armoire de manœuvre vérifie une réinitialisation automatique des contacts bistables (sans aucune procédure de réinitialisation) : le armoire de manœuvre donne donc un RSP Fault (Cod 121) et il est nécessaire d'ouvrir le circuit bistable et d'effectuer ensuite une procédure de réinitialisation.

⊖ Configuration de la tête réduite



Paramètre : Voir [gaine protection](#)

Accès à la fosse

Est détecté en actionnant l'interrupteur d'arrêt au stand ou en mettant le panneau de contrôle du stand sur "inspection".

(les deux conditions ouvrent la chaîne de sécurité sur le point SE1).

Cette condition active le RSP de défaut (code 20) et empêche le mouvement de la cabine d'ascenseur en fonctionnement normal.

Après la fin de la manœuvre d'inspection, le personnel doit :

- Retirer les protections (en cas de protections manuelles dans le PIT), remettre le sélecteur et les éventuels boutons STOP sur 'Normal' et sortir du gaine de l'ascenseur.
- Fermez les portes palières (vérifiez la chaîne de sécurité) et effectuez la réinitialisation en utilisant l'une des méthodes suivantes :
- Du plus bas niveau avec trois ouvertures / fermetures rapides de la clé de déclenchement.
- Du panneau avec trois pressions rapides sur le bouton.



- Depuis le PlayPad avec réinitialisation spécifique (RSP reset).

Caractéristiques du contact auxiliaire sur la (les) porte(s) du bas niveau:

- Contact NC monostable (ne s'ouvre pas pendant le fonctionnement normal de la porte).

Le contact auxiliaire est connecté électriquement à l'entrée du contact de porte de l'EDR du plus bas niveau.

Accès sur le toit Cabine

L'accès au site gaine est détecté par l'ouverture d'un contact à l'aide de la clé de déverrouillage qui active le défaut RSP (code 21), empêchant la cabine d'ascenseur de se déplacer en fonctionnement normal (une course n'est possible qu'en mode 'Inspection'). Avant d'entrer dans le gaine de l'ascenseur, attendez que le feu de signalisation indique la condition de sécurité (feu vert).

Après la fin de la manœuvre d'inspection, le personnel doit :

- Retirez les protections (en cas de protections manuelles), remettez le sélecteur et les éventuels boutons STOP sur 'Normal' et sortez de la cage d'ascenseur.
- Fermez les portes palières (vérifiez la chaîne de sécurité) et effectuez la réinitialisation en utilisant l'une des méthodes suivantes :
- A partir de niveau avec trois ouvertures / fermetures rapides de la clé de réarmement (en option).
- Du panneau avec trois pressions rapides sur le bouton.



- Depuis le PlayPad avec réinitialisation spécifique (RSP reset).

Réinitialiser le défaut RSP sur l'ascenseur armoire de manœuvre et effectuer la réinitialisation des bobines sur les contacts bistables des paliers.

Si le armoire de manœuvre détecte un réarmement automatique par contact (contact fermé avant la procédure de réarmement), il émet à nouveau un RSP de défaut (Cod 121) comme un défaut sur le circuit de réarmement de la bobine.

Caractéristiques du contact auxiliaire (type BERNSTEIN) sur toutes les portes sauf celles du bas niveau:

- Contact bistable NC (ne s'ouvre pas pendant le fonctionnement normal de la porte) connecté à une entrée dédiée.
- Bobine de réarmement 230 Vac.

Les interrupteurs à clé à réarmement en option sont connectés électriquement à l'entrée du contact de porte du BDU.



Paramètre : Voir [gaine protection](#)

Accès dans la fosse

L'accès au site gaine est détecté par l'ouverture d'un contact à l'aide de la clé de déverrouillage qui active le défaut RSP (code 21), empêchant la cabine d'ascenseur de se déplacer en fonctionnement normal (une course n'est possible qu'en mode 'Inspection'). Avant d'entrer dans le gaine, attendez que le feu de circulation indique la condition de sécurité (feu vert).

Après la fin de la manœuvre d'inspection, le personnel doit :

- Retirez les protections (en cas de protections manuelles), remettez le sélecteur et les éventuels boutons STOP sur 'Normal' et sortez de la cage d'ascenseur.
- Fermez les portes palières (vérifiez la chaîne de sécurité) et effectuez la réinitialisation en utilisant l'une des méthodes suivantes :
- Depuis le site niveau avec trois ouvertures/fermetures rapides de la clé de réarmement (en option).
- Depuis le panneau, en appuyant trois fois sur le bouton.



- Depuis le PlayPad avec réinitialisation spécifique (RSP reset).

Si armoire de manœuvre détecte un réarmement automatique par contact (contact fermé avant la procédure de réarmement), il émet à nouveau un RSP de défaut (Cod 121) comme un défaut sur le circuit de réarmement de la bobine.

Caractéristiques du contact auxiliaire (type BERNSTEIN) uniquement sur le plus bas niveau:

- Contact bistable NC (ne s'ouvre pas pendant le fonctionnement normal de la porte). connecté à une entrée dédiée.
- Bobine de réarmement 230 Vac

Les interrupteurs à clé à réarmement en option sont connectés électriquement à l'entrée du contact de porte du BDU.

Accès sur le toit Cabine

Aucun contrôle n'est nécessaire pour l'accès au toit de la cabine.

— Tête réduite et configuration de la fosse



Paramètre : Voir [gaine protection](#)

Accès dans la fosse ou accès sur le toit Cabine

L'accès au site gaine est détecté par l'ouverture d'un contact à l'aide de la clé de déverrouillage qui active le défaut RSP (code 21), empêchant la cabine de l'ascenseur de se déplacer en fonctionnement normal (une course n'est possible qu'en mode "Inspection"). Avant d'entrer dans l'ascenseur gaine, attendez que le feu de circulation indique la condition de sécurité (feu vert).

Après la fin de la manœuvre d'inspection, le personnel doit :

- Retirez les protections (en cas de protections manuelles), remettez le sélecteur et les éventuels boutons STOP sur 'Normal' et sortez de la cage d'ascenseur.

- Fermez les portes palières (vérifiez la chaîne de sécurité) et effectuez la réinitialisation en utilisant l'une des méthodes suivantes :
- A partir de niveau avec trois ouvertures / fermetures rapides de la clé de réarmement (en option).
- Du panneau avec trois pressions rapides sur le bouton.



- Depuis le PlayPad avec réinitialisation spécifique (RSP reset).

Si armoire de manœuvre détecte un réarmement automatique par contact (contact fermé avant la procédure de réarmement), il émet à nouveau un RSP de défaut (Cod 121) comme un défaut sur le circuit de réarmement de la bobine.

Caractéristiques du contact auxiliaire (type BERNSTEIN) sur toutes les portes :

- Contact bistable NC (ne s'ouvre pas pendant le fonctionnement normal de la porte). connecté à l'entrée dédiée.
- Bobine de réarmement 230 Vac

Les interrupteurs à clé à réarmement en option sont connectés électriquement à l'entrée du contact de porte du BDU.

Installation avec les contacts monostables de la porte

Hauteur libre et fosse réduite (conformité avec l'article 2.2 de l'annexe 1 de la directive 95/16 / CE de la Communauté européenne)

Avec la même considération du [chapitre précédent](#), il est possible de gérer l'installation avec des contacts monostables sur les portes palières pour contrôler l'accès à gaine .

Dans le cas où des contacts de porte monostables sont utilisés, un circuit bistable est présent dans le armoire de manœuvre . La procédure de réinitialisation n'est possible que si le circuit bistable est ouvert, sinon le armoire de manœuvre donne un RSP de défaut spécifique (§ 6) : il est nécessaire d'ouvrir le circuit bistable et après d'effectuer la procédure de réinitialisation.

La procédure spécifique dépend du type d'installation, comme décrit dans les sections suivantes.

⊖ Configuration de la tête réduite



Paramètre : Voir [gaine protection](#)

Accès dans la fosse

L'accès à la fosse est détecté en actionnant l'interrupteur d'arrêt de la fosse ou en mettant le panneau de commande de la fosse en position "Inspection". (les deux conditions ouvrent la chaîne de sécurité au point SE1). Cette condition déclenche le défaut RSP (code 20) en empêchant le mouvement de la cabine de l'ascenseur en fonctionnement normal.

Après la fin de la manœuvre d'inspection, le personnel doit :

- Retirer les protections (en cas de protections manuelles dans le PIT), remettre le sélecteur et les boutons STOP sur 'Normal' et sortir de l'ascenseur gaine.
- Fermez les portes palières (vérifiez la chaîne de sécurité) et effectuez la réinitialisation en utilisant l'une des méthodes suivantes :

- Du plus bas niveau avec trois ouvertures / fermetures rapides de la clé de déclenchement.
- Du panneau avec trois pressions rapides sur le bouton.



- Depuis le PlayPad avec réinitialisation spécifique (RSP reset).

Caractéristiques du contact auxiliaire sur la (les) porte(s) du bas niveau:

- Contact NC monostable (ne s'ouvre pas pendant le fonctionnement normal de la porte).

Le contact auxiliaire est connecté électriquement à l'entrée du contact de porte de l'EDR du plus bas niveau.

Accès sur le toit Cabine

L'accès au site gaine est détecté par l'ouverture d'un contact à l'aide de la clé de déverrouillage qui active le défaut RSP (code 21), empêchant la cabine de l'ascenseur de se déplacer en fonctionnement normal (une course n'est possible qu'en mode "Inspection"). Avant d'entrer dans l'ascenseur gaine, attendez que le feu de circulation indique la condition de sécurité (feu vert).

Après la fin de la manœuvre, le personnel doit :

- Retirez les protections (en cas de protections manuelles), remettez le sélecteur et les éventuels boutons STOP sur 'Normal' et sortez de la cage d'ascenseur.
- Fermez les portes palières (vérifiez la chaîne de sécurité) et effectuez la réinitialisation en utilisant l'une des méthodes suivantes :
- De niveau avec trois ouvertures / fermetures rapides de la clé de déclenchement.
- Du panneau avec trois pressions rapides sur le bouton.



- Depuis le PlayPad avec réinitialisation spécifique (RSP reset).

Caractéristiques du contact auxiliaire sur toutes les portes, sauf celles du bas niveau:

- Contact NC monostable (ne s'ouvre pas pendant le fonctionnement normal de la porte).

Les clés sont électriquement connectées en série à la vis bornier du armoire de manœuvre.

Configuration de la fosse réduite



Paramètre : Voir [gaine protection](#)

Accès dans la fosse

L'accès au site gaine est détecté par l'ouverture d'un contact à l'aide de la clé de déverrouillage qui active le défaut RSP (code 21), empêchant la cabine d'ascenseur de se déplacer en fonctionnement normal (une course n'est possible qu'en mode 'Inspection'). Avant d'entrer dans le site gaine, attendez que le feu de circulation indique la condition de sécurité (feu vert).

Après la fin de la manœuvre d'inspection, le personnel doit :

- Retirez les protections (en cas de protections manuelles), remettez le sélecteur et les éventuels boutons STOP sur 'Normal' et sortez de la cage d'ascenseur.
- Fermez les portes palières (vérifiez la chaîne de sécurité) et effectuez la réinitialisation en utilisant l'une des méthodes suivantes :

- De niveau avec trois ouvertures / fermetures rapides de la clé de déclenchement.
- Du panneau avec trois pressions rapides sur le bouton.



- Depuis le PlayPad avec réinitialisation spécifique (RSP reset).

Caractéristiques du contact auxiliaire sur toutes les portes, sauf celles du bas niveau:

- Contact NC monostable (ne s'ouvre pas pendant le fonctionnement normal de la porte).

Les clés sont électriquement connectées en série à la vis bornier du armoire de manœuvre.

Accès sur le toit Cabine

Aucun contrôle n'est nécessaire pour l'accès au toit de la cabine.

☹ Tête réduite et configuration de la fosse



Paramètre : Voir [gaine protection](#)

Accès dans la fosse ou accès sur le toit Cabine

L'accès au site gaine est détecté par l'ouverture d'un contact à l'aide de la clé de déverrouillage qui active le défaut RSP (code 21), empêchant la cabine de l'ascenseur de se déplacer en fonctionnement normal (une course n'est possible qu'en mode "Inspection"). Avant d'entrer dans l'ascenseur gaine, attendez que le feu de signalisation indique la condition de sécurité (feu vert).

Après la fin de la manœuvre d'inspection, le personnel doit :

- Retirez les protections (en cas de protections manuelles), remettez le sélecteur et les éventuels boutons STOP sur 'Normal' et sortez de la cage d'ascenseur.
- Fermez les portes palières (vérifiez la chaîne de sécurité) et effectuez la réinitialisation en utilisant l'une des méthodes suivantes :
- De niveau avec trois ouvertures / fermetures rapides de la clé de déclenchement.
- Du panneau avec trois pressions rapides sur le bouton.



- Depuis le PlayPad avec réinitialisation spécifique (RSP reset).

Caractéristiques du contact auxiliaire sur toutes les portes :

- Contact NC monostable (ne s'ouvre pas pendant le fonctionnement normal de la porte).

Les clés sont électriquement connectées en série à la vis bornier du armoire de manœuvre.

Système de positionnement des cabines d'ascenseur et précision d'arrêt

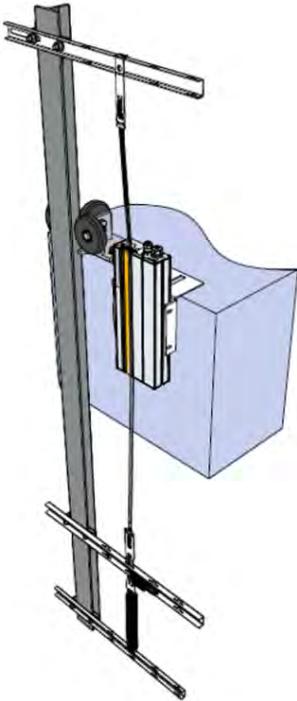
ELGO LIMAX 33 CP Système de comptage à codeur absolu

☹ ELGO LIMAX 33 CP Système de comptage à codeur absolu

L'encodeur absolu vous permet de remplacer tous les contacts de sécurité à l'intérieur de l'ascenseur gaine. La position de la cabine est détectée grâce à une bande magnétique.

Caractéristiques :

- Détection de la position absolue et fonctions de sécurité :
 - Interrupteurs de fin de course supplémentaires
 - Contrôle des interrupteurs de fin de course
 - Régulateur de survitesse (combiné à un dispositif de sécurité électronique)
 - Circuit de dérivation des portes (mouvement avec portes ouvertes)
 - UCM (en cas de frein double certifié)
- Approuvé par l'UE, SIL3 (TÜV)



Bande magnétique



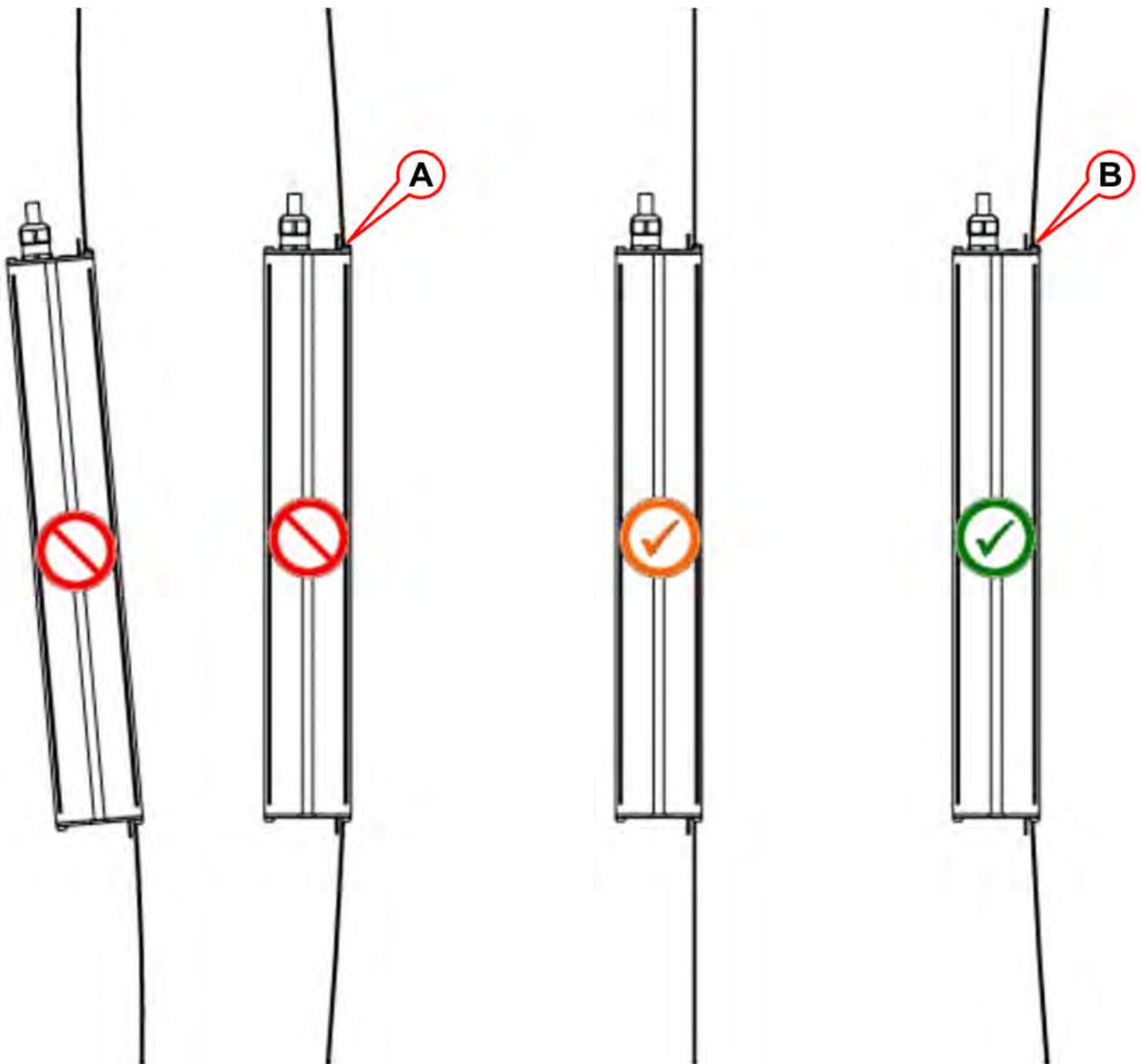
Retirez tous les aimants du compartiment avant d'installer la bande magnétique.

N'installez pas la bande magnétique à proximité de moteurs à aimant permanent.

N'utilisez pas d'outils magnétisés à proximité de la bande magnétique.

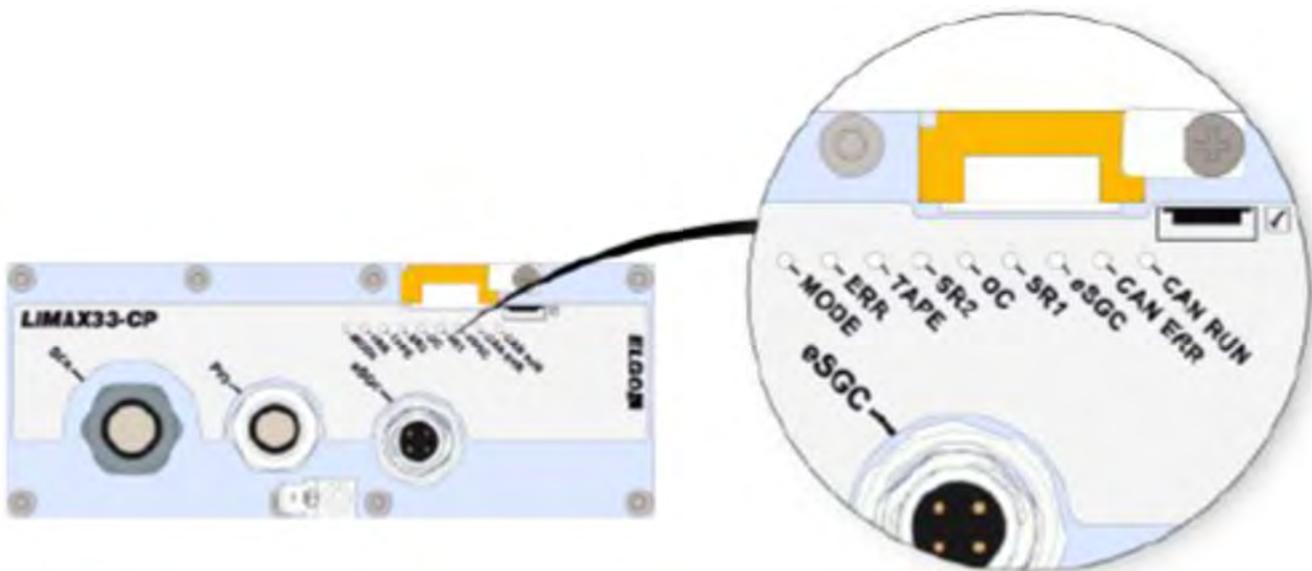
N'utilisez pas de matériel de soudage à proximité de la bande magnétique.

Respectez le raccord indiqué sur la bande et assurez-vous qu'il est dans la position correcte indiquée dans la figure suivante :



- A) - Le ruban touche le guide avec le côté magnétisé.
- B) - Le ruban touche le guide avec le côté acier.

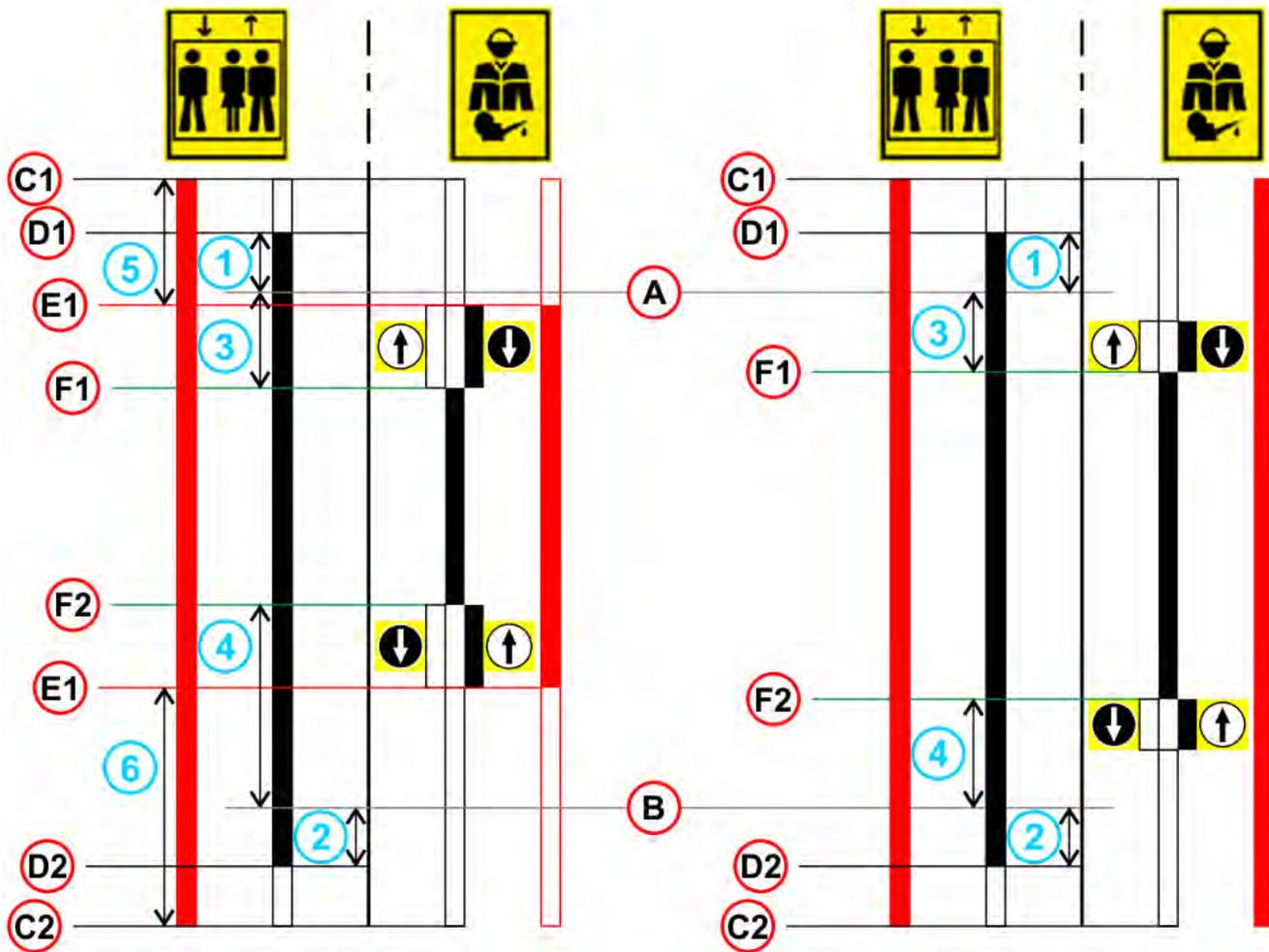
LED Signalisations



LED	DESCRIPTION	
MODE	Mode normal	Clignotement lent (1 s)
	Mode de pré-commissionnement	Clignotement rapide (0,1 s)
	Mode d'apprentissage	Allumage permanent
ERROR	Pas d'erreur	Led OFF
	Erreur générique	Led ON
	Erreur d'urgence	Clignotant
TAPE	Bande magnétique non détectée	Led ON
eSGC	eSGC Contact fermé	Led ON
	eSGC Contact ouvert	Led OFF
OC	OC Contact fermé	Led ON
	OC Contact ouvert	Led OFF
SR1	SR1 Contact fermé	Led ON
	SR1 Contact ouvert	Led OFF
SR2	SR2 Contact fermé	Led ON
	SR2 Contact ouvert	Led OFF
CAN-ERR	Statut CAN Open	Led ON
CAN-RUN	Statut Can Open	Led OFF

Explication des contacts de sécurité

Installation d'une tête réduite et/ou d'un PIT réduit	Dégagement suffisant pour la tête et la fosse selon EN81-20 §5.2.5.7 / § 5.2.5.8
-------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------



	Mode normal	A) - TOP niveau
	Mode d'inspection	B) - BOTTOM niveau
	État des contacts de sécurité	C1) Position de référence supérieure -
	Bouton d'inspection UP	C2) Position de référence inférieure -
	Inspection Bouton DOWN	D1) Interrupteur de fin de course supérieur -
	Fin de course finale Offset Up	D2) Interrupteur de fin de course inférieur -
	Fin de course finale Décalage vers le bas	E1) Limite supérieure du système d'arrêt pré-déclenché -

Installation d'une tête réduite et/ou d'un PIT réduit		Dégagement suffisant pour la tête et la fosse selon EN81-20 §5.2.5.7 / § 5.2.5.8	
③	Interrupteurs de fin de course d'inspection Offset Up	E2) -	Limite inférieure du système d'arrêt pré-déclenché
④	Interrupteurs de fin de course d'inspection Décalage vers le bas	F1) -	Interrupteur de limite supérieure d'inspection
⑤	Système d'arrêt pré-déclenché Offset Up	F2) -	Interrupteur de limite inférieure d'inspection
⑥	Système d'arrêt pré-déclenché Offset Down		

Pour le réglage manuel des positions de l'indiqué est possible à partir du menu *<Positioning> Monitor Encoder* (voir le tableau ci-dessous).

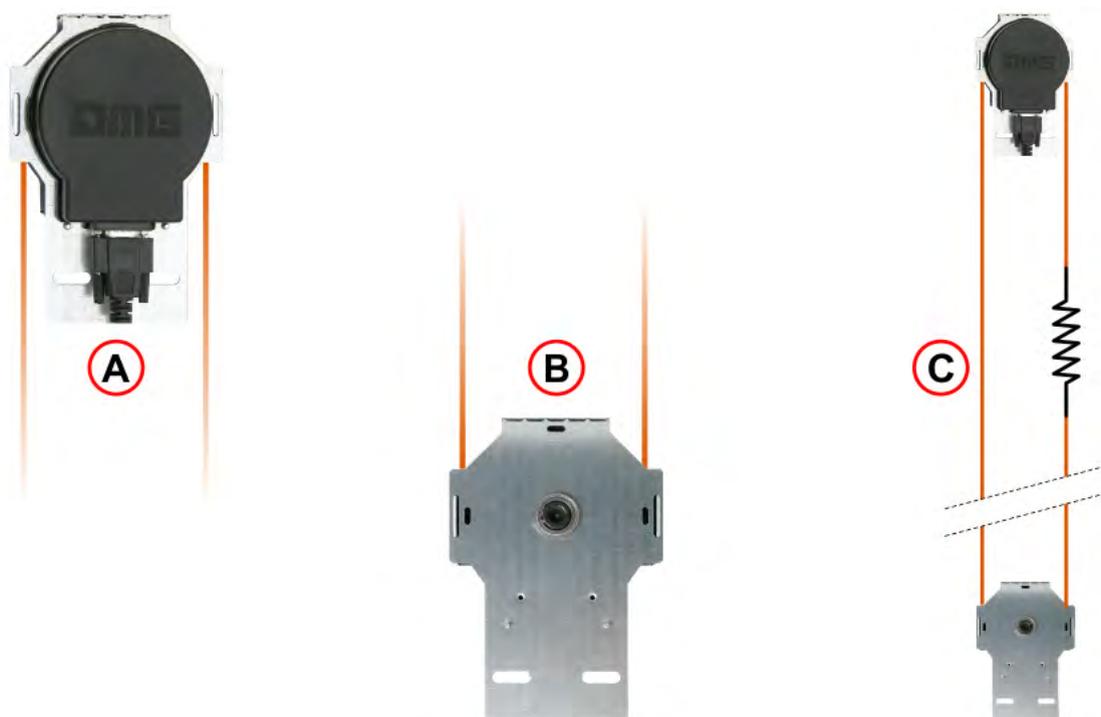
	Étiquette	Page	Description
①	N_LIM_S	7	Décalage de l'interrupteur de fin de course supérieur (décalage par rapport au sommet niveau)
②	N_LIM_D	7	Décalage de l'interrupteur de fin de course inférieur (décalage sous le fond niveau)
③	I_LIM_S	6	Interrupteur de fin de contrôle supérieur (décalé sous le sommet niveau)
④	I_LIM_D	6	Interrupteur de fin de contrôle inférieur (décalé par rapport au fond niveau)
⑤	TRIPS	8	Limite supérieure du système d'arrêt pré-déclenché (à partir de la position de référence supérieure)
⑥	TRIPD	8	Limite inférieure du système d'arrêt pré-déclenché (à partir de la position de référence inférieure)

Les valeurs TRIPS et TRIPD ne sont utilisées que si ELGO fait partie du système de sécurité pour tête et/ou fosse réduite (ELGO + eSGC).

Tutoriel vidéo - Système de positionnement CP ELGO Limax 33

Système de comptage basé sur un codeur DMG

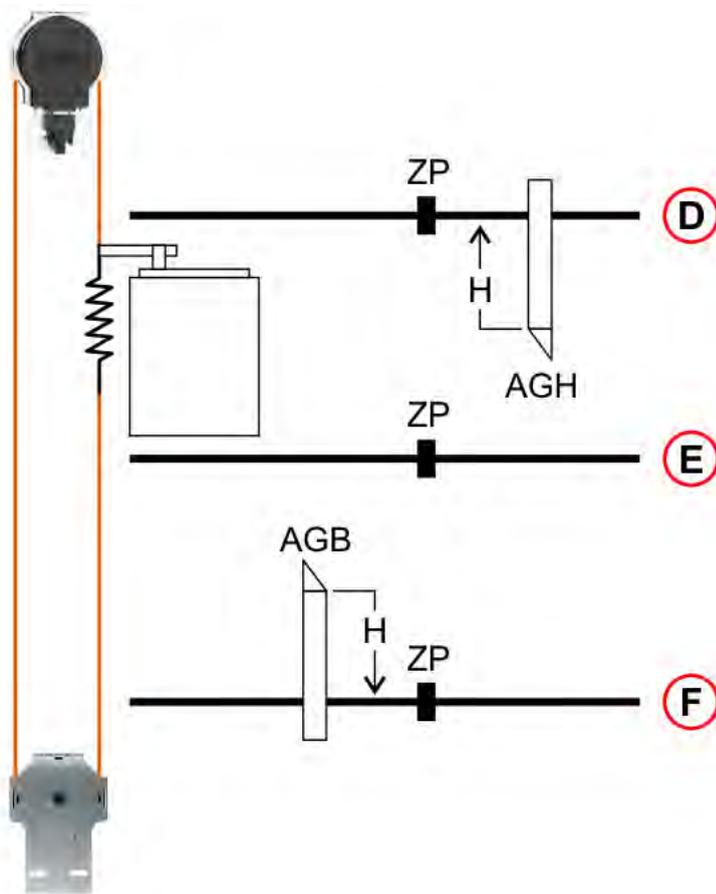
— Système de comptage basé sur un codeur DMG



- A) - Encodeur
- B) - Poulie
- C) - Symboles

L'encodeur de câble et de poulie de DMG fournit au Playboard armoire de manœuvre un système de détection de la position de la cabine d'ascenseur fiable, précis et facile à installer. L'encodeur calcule la position de la cabine d'ascenseur en détectant le mouvement du câble fixé à la cabine et vérifie cette information avec les positions de référence (détectées pendant la procédure initiale d'auto-apprentissage). S'il y a des divergences dans la lecture, elles sont détectées et compensées à chaque passage sur les interrupteurs de fin de course AGB/AGH et les positions de la zone de la porte (ZP). La distance de décélération réelle est fixée par la position des interrupteurs de fin de course AGB/AGH. La précision du système est de 1,2mm.

L'activation des capteurs de zone de porte ZP permet également d'activer la commande d'ouverture de la porte. De plus, il est possible de définir un point limite d'Inpsection (sans contacts de sécurité).



D) - bornier Top Niveau

E) - Niveau N

F) - Niveau 0

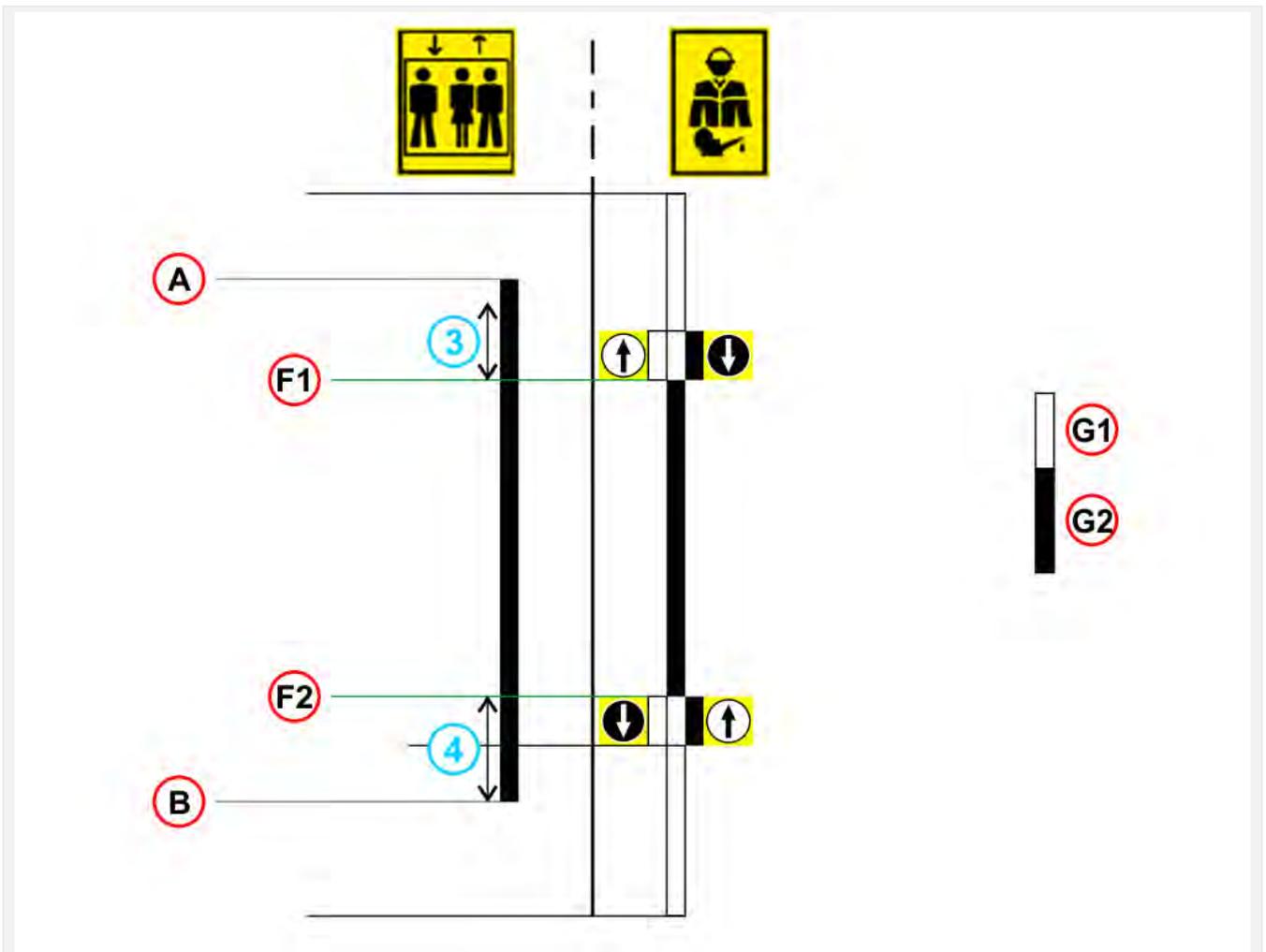
H) - Distance de décélération

ZP) - Zone de porte

AGB) - Interrupteur de fin de course pour la décélération ou la remise à zéro du fond.

AGH) - Interrupteur de fin de course pour la décélération ou la remise à zéro du sommet.

Position de la limite d'inspection



	Mode normal	A) -	TOP niveau
	Mode d'inspection	B) -	BOTTOM niveau
	Bouton d'inspection UP	F1) -	Interrupteur de limite supérieure d'inspection
	Inspection Bouton DOWN	F2) -	Interrupteur de limite inférieure d'inspection
	Position de la limite d'inspection Haut	G1) -	Permettre le déplacement
	Position de la limite d'inspection Vers le bas	G2) -	Déplacement non activé

For manual adjustment of the positions of the indicated is possible from menu <Positioning> Monitor Encoder (see table below).

	Étiquette	Page	Description
	I_LIM_S	6	Limite supérieure d'inspection (décalage sous le sommet niveau)
	I_LIM_D	6	Limite inférieure d'inspection (décalage par rapport au fond niveau)

Vitesse de levage et distance de décélération

– Vitesse de levage et distance de décélération

Le tableau indique les valeurs recommandées pour la distance de décélération et le temps d'accélération en fonction de la vitesse de l'ascenseur.

Vitesse [m/s]	Décélération [mm]	Temps d'accélération [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

Vitesse [m/s]	Décélération [mm]	Temps d'accélération [s]
3,7	10500	5,7
3,8	11000	5,8
3,9	11500	5,9
4,0	12000	6,0

gaine protection

Le tableau suivant indique comment définir le paramètre de protection gaine en fonction du système

Ce paramètre permet d'activer deux fonctions différentes :

- Vérification des cavaliers sur les contacts de la porte (erreur SCS)
- Contrôle d'accès non autorisé dans le compartiment (erreur UAS) : fonction requise sur le marché russe.

gaine Protection	Défaut SCS	Défaut de l'UAS	
Type		Contacts de porte	Contacts de l'écouille
Non	Handicapés	Handicapés	
1 ... 5	Ne pas utiliser		
6	Oui	Handicapés	
7	Oui	Contact de porte N.O.	Handicapés
8	Oui	Contact de porte N.C.	Handicapés
9	Handicapés	Handicapés	Contact de porte N.O.
10	Handicapés	Handicapés	Contact de porte N.C.
11	Handicapés	Contact de porte N.O.	Contact de porte N.O.
12	Handicapés	Contact de porte N.C.	Contact de porte N.C.
13 ... 16	Ne pas utiliser		
17	Oui	Handicapés	Contact de porte N.O.
18	Oui	Handicapés	Contact de porte N.C.
19	Oui	Contact de porte N.O.	Contact de porte N.O.
20	Oui	Contact de porte N.C.	Contact de porte N.C.

Aperçus



Guide d'installation rapide



Dépannage



Procédure de programmation de l'opération incendie



Essais et mesures



Réglage des paramètres du multiplex



Diagrammes de temps



Application Fusion

Mis à jour le 17 Febbraio 2022



Pitagora 4.0 - Dépannage



Liste des pannes avec leur description, leur cause et leur remède.



Ce symbole signifie un défaut de blocage : coupez l'alimentation principale et remettez-la en marche pour remettre l'ascenseur en service.

1) - Coupure secteur

Description (et cause)

Alimentation électrique : le armoire de manœuvre a été redémarré. A titre d'information uniquement.

De plus, s'il y a des appareils qui nécessitent un redémarrage, il peut se présenter avec les codes spécifiques suivants.

Cod 9 : 9 mois sans réinitialisation du cycle d'alimentation, l'ascenseur continue à fonctionner.

Cod 12 : 12 mois sans réinitialisation du cycle d'alimentation, l'ascenseur est hors service. Doit être exécuté un redémarrage POWER

Remède

Les codes 9 / 12 sont présents uniquement en cas d'onduleur LM2 ou LIMAX3CP. Le redémarrage de l'alimentation est demandé à ces appareils.

2) - Retombée des contacteurs

Description (et cause)

Un ou plusieurs contacts NC associés aux contacteurs de puissance et connectés en série sur l'entrée CCO et CCOB restent ouverts après l'arrêt de la voiture.

Cod 0 : CCO ouvert

Cod 1 : CCOB ouvert

Cod 2 : CCO+CCOB ouvert

Remède

Contrôle :

- 1- la série de contacts auxiliaires (NC) des contacteurs de puissance et autres câbles en série sur le circuit CCO et CCOB
- 2- le câblage du circuit CCO et CCOB
- 3- la connexion du CCO et CCOB sur la carte

3) - P.V. trop longue

Description (et cause)

Cabine se déplaçant à basse vitesse pendant trop longtemps. En cas de VVVF, le couple moteur peut être trop faible dans la phase d'approche niveau .

Remède

Vérifier :

- 1- vérifier le paramètre "Low Speed fault time" (**menu "Configuration"**) et augmenter le temps si nécessaire
- 2- la vitesse de la gouverne de profondeur à une vitesse faible (en cas de VVVF) ; l'augmenter si nécessaire
- 3a- la distance de décélération vers le plan indiqué (aimants / drapeaux FAI / FAS)
- 3b- valeur de la distance R1D / R1S si l'encodeur est utilisé (**menu "System Positioning"**)

4) - Surcharge

Description (et cause)

Entrée de surcharge (SUR) activée (contact NO).

Remède

Vérifier :

- 1- l'entrée SUR (si elle est verrouillée) et le câblage
- 2- le réglage du dispositif de pesage de la charge

5) - Erreur de comptage

Description (et cause)

Cette erreur indique une différence entre le comptage théorique effectué et la position réelle détectée :

- Cod 0 : au activation des contacts de fin de course AGB/AGH ;
Cod 100 : au activation de l'aimant ZP niveau
Cod 200 : au activation de l'aimant ZP du niveau d'arrêt niveau

Remède

Vérifier :

- 1- le positionnement correct des aimants (ou drapeaux)
- 2- le fonctionnement des anches magnétiques, du détecteur optique ou de l'encodeur ; vérifier l'arrivée du courant 24V
- 3- la distance entre le contact extrême et l'aimant (ou le drapeau)

6) - Defaut de sens



Description (et cause)

Le site armoire de manœuvre détecte le mauvais sens de la marche.

Remède

Vérifiez :

- 1- le sens de déplacement du moteur (commande UP vs. Cabine sens de déplacement)
- 2- l'installation et la connexion des capteurs FAI / FAS
- 3- Configuration du codeur CW / CCW ("**Menu "Positionnement du système**")
- 4- Entrées AGH et AGB

7) - Secu 3 coupee a l'arret

Description (et cause)

Chaîne de sécurité interrompue avec l'ascenseur qui ne fonctionne pas. Les appels sont supprimés. Sur le PlayPad, la Led SE3 est éteinte.

Remède

Vérifiez tous les contacts entre le borniers SC2 et le SE3 (Engrenage de sécurité, interrupteur de fin de course, régulateur de survitesse).

9) - verrouillage portes.

Description (et cause)

Chaîne de sécurité ouverte au point SE6 lors de l'enregistrement d'un appel.

Avec porte automatique: la porte se rouvre puis se ferme (3 fois, après quoi tous les appels sont annulés).

Autres types de portes: après quelques secondes, tous les appels sont annulés.

Cod 5 : niveau serrures

Cod 6 : porte de voiture

Remède

Vérifier tous les contacts entre les borniers SD2 et SD3 (niveau serrures) ou SC4 et SC5 (portes de voiture) selon cod info, leur connexion et si un objet obstrue la fermeture de la porte au niveau (POS) indiqué.

En cas de dispositifs 81-21 vérifier ses contacts en fonctionnement en mode Normal.

10) - Patinage ouv. Pt. A

Description (et cause)

Uniquement les portes avec interrupteur de fin de course : la porte ne s'ouvre pas dans le temps prévu. En cas de glissement pendant l'ouverture de la porte, la porte est considérée comme ouverte.

Remède

Contrôler :

- 1- Interrupteur de fin de course d'ouverture de la porte (FOA) et son câblage ;
- 2- Alimentation de la motorisation de la porte et fusibles .

- 2- Alimentation de la motorisation de la porte et fusibles ,
3- Contacteurs d'ouverture de la porte (ROA)

11) - Patinage ouv. Pt. B

Description (et cause)

Identique à la porte A, pour la deuxième entrée.

Remède

Identique à A, mais signalisations (FOB) et (ROB).

12) - Secu 3 coupee en marche

Description (et cause)

Chaîne de sécurité ouverte avant l'entrée SE3 pendant le déplacement de la cabine d'ascenseur. Cabine s'arrête et les appels de cabine d'ascenseur sont annulés.

Sur le PlayPad, la LED SE3 est éteinte.

Remède

Vérifiez tous les contacts entre les dispositifs de sécurité borniers

S35-S36 (Haut de Cabine)

SC3-SM4 (armoire de manœuvre)

: Engrenage de sécurité, interrupteur de fin de course, régulateur de survitesse.

13) - Sonde thermique

Description (et cause)

Les entrées TH1 ou TH2 de la température du moteur sont activées (contact NF)

Cod 1 : TH1 ouvert

Cod 2 : TH2 ouvert

Cod 3 : TH1 et TH2 ouvert

Remède

Vérifiez les entrées (TH1, TH2), les connexions des capteurs et l'état du capteur de température du moteur.

14) - Mémoire des paramètres



Description (et cause)

Défaut dans la mémoire des paramètres de l'Eprom.

Remède

Remise à zéro, nouvelle saisie et enregistrement de tous les paramètres.

15) - Hors course extreme



Description (et cause)

Lorsqu'il atteint la fin de course finale (ou le déclenchement du limiteur du Safety Gear ou du limiteur de survitesse), l'entrée SE3 est active (contact NF).

Après un délai de 1,5 s, l'erreur reste en mémoire, même après la désactivation de signalisation, et inhibe les appels de palier et les mouvements de la cabine d'ascenseur, jusqu'à une réinitialisation spéciale. Menu "Défaillances est effectuée (Reset SE3).

Remède

1- Relâcher le fin de course final (ou le Safety Gear ou OSG) en fermant la chaîne de sécurité (SE3) et annuler le défaut dans le "Menu "Défauts.

2- Vérifiez la connexion du contact NF entre SC2 et SE3. borniers

16) - Detection incendie

Description (et cause)

En cas de capteurs d'incendie installés, ce défaut indique qu'un ou plusieurs capteurs sont actifs.

Remède

Vérifiez la ou les entrées des capteurs d'incendie.

17) - Secu 4 coupee en marche

Description (et cause)

Chaîne de sécurité ouverte avant l'entrée SE4 pendant le déplacement de la cabine d'ascenseur.

Les appels d'atterrissage et les déplacements de la cabine d'ascenseur sont annulés

Sur le PlayPad, la Led SE4 est éteinte.

Remède

Vérifiez tous les contacts entre les portes borniers SD1 et SD2 (Preliminaires niveau).

18) - Secu 6 coupee en marche

Description (et cause)

Chaîne de sécurité ouverte avant l'entrée SE6 pendant le déplacement de la cabine d'ascenseur.

Les appels d'atterrissage et les mouvements de la cabine d'ascenseur sont annulés

Sur le PlayPad, la Led SE6 est éteinte.

Cod 5 : niveau serrures

Cod 6 : porte de la cabine d'ascenseur

Remède

Vérifiez tous les contacts entre les borniers SD2 et SD3 (niveau serrures).

Vérifiez tous les contacts entre les borniers SC4 et SC5 (porte de la cabine d'ascenseur).

Vérifiez tous les contacts entre les borniers SC5 et SE6 (Dispositif de protection 81-21).

19) - Tension basse en marche

Description (et cause)

Alimentation de la carte mère inférieure à 17V (ce défaut disparaît lorsque le 24V est rétabli)

Cod 0 : Main power Input

Cod 1 : Surintensité sur VCAB

Cod 2 : Surintensité sur VMR

Cod 3 : Court-circuit sur VCAB

Cod 4 : Court-circuit sur VMR

Remède

Vérifier le réseau, la tension d'alimentation du primaire du transformateur, la présence de 24V et la consommation du circuit.

20) - Marche coupée

Description (et cause)

Pendant les mouvements de montée (ou de descente), les contacteurs s'ouvrent alors que les commandes RMO (ou RDE) sont actives. Possible court-circuit du circuit de sécurité pendant le déplacement.

Cod 100 : CCO signalisation chute pendant le déplacement

Cod 200 : CCOB signalisation chute pendant le tavel

Remède

Vérifier :

- 1- les contacts préliminaires et les serrures de porte au indiqué niveau
- 2- les contacts de porte de voiture
- 3- la tension d'alimentation du circuit de sécurité

21) - Entree CCO bloquée



Description (et cause)

Le circuit de commande des contacteurs (entrée CCO) reste fermé après la commande de déplacement.

Cod 100 : CCO

Cod 200 : CCOB

Cod 250 : CTB non activé

Remède

Vérifiez :

- 1- câblage et état des contacts auxiliaires (NC) des contacteurs de puissance et des autres contacts NC câblés en série sur le circuit CCO / CCOB
- 2- CCO / CCOB Entrée de la carte mère

22) - Tension basse à l'arrêt

22) - Tension basse à l'arrêt

Description (et cause)

Identique au défaut N.19

Cod 0 : Alimentation principale Entrée

Cod 1 : Surintensité sur VCAB

Cod 2 : Surintensité sur VMR

Cod 3 : Court-circuit sur VCAB

Cod 4 : Court-circuit sur VMR

Remède

Vérifier le réseau, la tension d'alimentation du primaire du transformateur, la présence de 24V et la consommation du circuit.

23) - AGB bloquee

Description (et cause)

Le fonctionnement attendu du contact AGB (NC) n'est pas vérifié.

Cod 100 : le contact n'est pas fermé à niveau différent du bas niveau (appels descendants effacés).

Cod 200 : le contact n'est pas ouvert au plus bas niveau (ascenseur verrouillé)

Remède

Vérifier l'état du contact AGB (interrupteur mécanique ou capteur magnétique) et le câblage du circuit AGB.

24) - AGH bloquee

Description (et cause)

Le fonctionnement attendu du contact AGH (NC) n'est pas vérifié.

Cod 100 : le contact n'est pas fermé à niveau différent du haut niveau (appels ascendants effacés).

Cod 200 : le contact n'est pas ouvert au sommet niveau (ascenseur verrouillé)

Remède

Comme pour l'erreur 23, concernant l'entrée AGH.

25) - AGH & AGB en meme temps

Description (et cause)

Entrées AGB / AGH ouvertes simultanément. Le système s'arrête.

Remède

Vérifier l'état des contacts AGH et AGB (mécanique ou magnétique) et leur câblage.

Lorsqu'un des deux contacts est fermé, le système effectue une manœuvre de réinitialisation.

26) - Patinage en montee



Description (et cause)

Pas de changement de l'état du faisceau pour les détecteurs de mouvement (ou niveau) pendant plus que prévu pendant le trajet en voiture. En cas d'encodeur, le seuil est de 1 sec. au-dessus du point limite AGB/AGH.

Cod 0 : problème sur l'entrée FAI FAS (pas de changement d'entrée pendant un temps supérieur au paramètre

"Running time").

Cod 100 : problème sur le canal de l'encodeur

Cod 200 : pas de changement de l'entrée ZP pendant une durée supérieure au paramètre "Running time".

Remède

Vérifiez les contacteurs, le frein, l'alimentation du moteur, les capteurs FAI/FAS (ou ENCODER).

Vérifiez les entrées "X1" et "12" du VVVF. Test d'anti-glissement (Voir les aperçus "Test et mesures").

27) - Patinage en descente



Description (et cause)

Voir ci-dessus mais en mouvement descendant.

Remède

Voir ci-dessus mais en mouvement descendant.

28) - Patinage fer. Pt. A

Description (et cause)

Uniquement pour les portes avec fin de course :

La porte A ne se ferme pas dans le temps programmé.

3 cycles complets d'ouverture/fermeture sont effectués, puis tous les appels enregistrés sont annulés.

Remède

Contrôler :

1- fin de course de fermeture de la porte FFA (contact NF) et câblage

2- alimentation du moteur de la porte et fusibles

3- contacteurs de fermeture de la porte (RFA)

29) - Patinage fer. Pt. B

Description (et cause)

Identique à la porte A, pour la deuxième entrée.

Remède

Identique à la porte A, mais signalisations (FFB) et (RFB).

30) - Bouton Hors service

Description (et cause)

Si le paramètre correspondant a été programmé, cela indique que l'installation a été mise hors service par l'activation de l'entrée HS.

Remède

Vérifier l'entrée HS (contact NO).

31) - Defaut FAI-FAS

Description (et cause)

Variation simultanée des capteurs de positionnement FAI/FAS. POS [n] indique que l'erreur s'est produite à niveau [n].

POS 100 indique une mauvaise séquence de faisceaux.

Remède

Vérifier l'alimentation des capteurs ;

Vérifier la position des capteurs et des aimants.

32) - Mar Prov sans Inspection

Description (et cause)

Pendant les opérations temporaires, l'entrée REV ou REV1 ou REV2 doit être active ou l'ascenseur ne bougera pas.

Remède

Vérifier l'entrée REV, REV1 ou REV2 (contact NC).

33) - Decalage comptage

Description (et cause)

Lorsque l'ascenseur s'arrête à niveau, les deux LEDs FAI/FAS sont allumées. Si dans les 2 secondes qui suivent l'arrêt, l'un des faisceaux est interrompu, ce défaut se produit. Si le système est équipé d'ENCODER, l'incertitude de l'arrêt est supérieure à 2 cm.

Remède

Vérifier :

- 1- la position des aimants (ou drapeaux) ;
- 2- les distances de décélération ;
- 3- le frein moteur.

34) - Antinuisance

Description (et cause)

Il apparaît après une annulation d'appel et si le paramètre "Anti-nuisance" a été programmé.

La cause est un trop grand nombre d'appels provenant de la cabine d'ascenseur sans que la cellule soit coupée (en cas de portes combinées) ou sans que les portes palières s'ouvrent (autres types de portes).

Remède

Modifier le nombre d'appels indésirables dans le paramètre "Anti-nuisance".

modifier le nombre d'appels indésirables dans le paramètre `Anti-huissance`.

35) - Indisp.

Description (et cause)

L'ascenseur ne peut pas prendre d'appels et n'est pas considéré pour la répartition des appels (en multiplex). Après 3 cycles de fermeture de la porte, l'ascenseur est considéré comme indisponible pendant 1 minute.

Cod 10 : pas de mise sous tension Cabine lumière

Seulement en multiplex :

Cod 100 : rideau lumineux / bouton d'ouverture de la porte

Cod 200 : pas de SE4 signalisation (ex. porte manuelle non fermée)

Remède

-

36) - Manque de phase

Description (et cause)

Mauvaise séquence des phases d'entrée. Peut être détecté même pendant l'arrêt du système.

Remède

Vérifier la bonne séquence des phases ou permuter deux phases sur l'entrée d'alimentation borniers L1-L2-L3.

37) - Batterie insuffisante

Description (et cause)

Faible charge de la batterie 24V.

Remède

Testez la charge de la batterie ou changez-la.

38) - Secu 2 coupee

Description (et cause)

Chaîne de sécurité ouverte. Les appels d'atterrissage et les mouvements de la voiture sont annulés. La led du Playpad SE2 est éteinte.

Cod 0 : interrupteur DIS ouvert (led SE0 éteinte)

Cod 1 : circuit de sécurité PIT ouvert (led SE1 éteinte)

Cod 2 : circuit de sécurité TOC ouvert (led SE2 éteinte).

Remède

Vérifier l'interrupteur DIS

Vérifier tous les contacts entre les borniers SP3 et SP4 (STOP dans la fosse, échelle de fosse, boîte d'inspection, etc.).

Vérifier tous les contacts entre les borniers SC1 et SC2 (STOP sur le Toc, protection Toc, boîte d'inspection, etc.)

39) - Temperature ambient

Description (et cause)

Cette erreur indique que la température ambiante détectée par le capteur est en dehors des limites fixées.

Cod 100 : température inférieure au seuil inférieur ;

Cod 200 : températures supérieures au seuil supérieur.

Remède

1 - Vérifier la présence et la connexion du capteur de température.

2 - L'activation du contrôle, le réglage du seuil et l'étalonnage du capteur peuvent être effectués dans le **menu "Fonctions spéciales"**.

40) - Défaut RSP



Description (et cause)

Pour une fosse et une hauteur de chute réduites.

Cod 20 : accès à la fosse selon EN81.20

Cod 21 gaine accès selon EN81.21

Cod 111 : Défaut du relais de surveillance RSDC (le contact ne s'ouvre pas)

Cod 121 : circuit de réarmement bi contact stable EN81.21 (réarmement automatique)

Cod 131 : Circuit bistable (relais RSR1)

Cod 132 : Circuit bistable (relais RSR2)

Remède

Effacer le paramètre RSP dans le menu **"Défauts"**.

Cod 111 vérifier le bon fonctionnement du relais RSDC

Cod. 121 : vérifier le circuit de réinitialisation. Il est possible que le réarmement automatique des contacts bi-stables soit causé par un problème sur le circuit de réarmement. La série de contacts doit être ouverte et ensuite faire un reset standard.

Cod 131 (132) vérifier le bon fonctionnement du relais RSR1 (RSR2) et après effectuer la procédure de Reset.

41) - Défaut ISO



Description (et cause)

Problème détecté dans la surveillance du fonctionnement du module de sécurité pour l'ouverture avancée des portes / remise à niveau. S'il est activé, l'installation se met en mode "hors service" au top niveau (électrique) ou bottom niveau (hydro).

Cod. 10 : Relais de surveillance RISO fail

Cod 100 : défaillance du moniteur du module de sécurité pendant le trajet.

Cod 200 : échec sur le module de sécurité surveiller au niveau

Remède

Vérifiez l'alignement de l'ISO1 et de l'ISO2.

Réinitialisation de l'ISO dans le menu "Défauts".

42) - Communication TOC

Description (et cause)

Pas de liaison série entre armoire de manœuvre et la cabine d'ascenseur (en cas de configuration du système de liaison série de la cabine d'ascenseur).

Remède

Vérifier la liaison CAN entre armoire de manœuvre et le haut de la carte de la cabine d'ascenseur.

43) - Revision

Description (et cause)

Le système est en mode Inspection (commutateur NORM/ISP réglé sur Inspection).

EN 81.1/2

Cod 1 : Entrée REV ouverte (version STD)

Cod 2 : Entrée REV1 de la COT ouverte

Cod 3 : Entrée REV + REV1 de la COT ouverte

Cod 5 : Entrée REV ouverte (version Pitagora)

Cod 6 : Entrée REV1 ouverte

Cod 7 : Entrée REV + REV1 de la COT ouverte

EN 81.20

Cod 11 : Inspection PME (REV)

Cod 12 : Inspection TOC (REV1)

Cod 13 : Inspection PME + TOC (REV + REV1)

Cod 14 : Inspection PIT (REV2)

Cod 15 : Inspection PME + PIT (REV + REV2)

Cod 16 : Inspection TOC + PIT (REV1 + REV2)

Cod 17 : Inspection PME + TOC + PIT (REV + REV1 + REV2)

Remède

Pour quitter le mode d'inspection, mettez le commutateur NORM/ISP sur Normal et fermez la chaîne de sécurité pour déclencher la procédure de réinitialisation.

44) - Isonivelage

Description (et cause)

Ascenseurs hydrauliques : la procédure de remise à niveau n'a pas été achevée dans les 10 secondes. Toutes les demandes de remise à niveau suivantes au même niveau sont inhibées.

Remède

Vérifier :

- 1- le fonctionnement correct du module de sécurité et de ses capteurs ZP1 et ZP2 ;
- 2- Vérifier les capteurs FAI/FAS ou ENCODER et le capteur ZP ;
- 3- la position des aimants dans la zone de remise à niveau ;
- 4- le relais RISO.

45) - Defaut ZP

Description (et cause)

Le contact de la zone de porte reste ouvert lorsque le capteur est en position de zone de porte.

Remède

Vérifiez le bon fonctionnement du capteur de zone de porte (si présent) ;
Voir Défaut # 33.

46) - Communication Multiplex

Description (et cause)

Dans les systèmes multiplex, ce défaut indique que la liaison entre deux ou plusieurs armoires de manœuvre de la boucle multiplex est manquante. Chaque armoire de manœuvre bascule vers un fonctionnement de type SIMPLEX.

Cod 0 : câblage entre armoire de manœuvre

Cod 255 : problème de firmware

Remède

Vérifier la connexion entre les armoires de manœuvre (carte MULX) ;
Vérifier tous les réglages du multiplex.

47) - Memoire Defaults

Description (et cause)

Erreurs dans la mémoire des défauts.

Remède

Effacer tous les défauts

48) - Communication BDU

Description (et cause)

En cas de communication série avec niveaux, indique la perte de liaison entre armoire de manœuvre et tous les modules BDU à niveaux.

Sur les BDU

LED verte clignotant rapidement (0,5 sec) : OK

LED verte clignotant lentement (1 sec) : OK La BDU n'est pas adressée

LED rouge allumée : BDU défectueuse

LED rouge clignotant lentement (1 sec) : communication non établie.

LED rouge + verte clignotant lentement (1 sec) : synchronisation.

Remède

Vérifier :

1- le connecteur BDU sur la vis borniers;

2- la connexion entre le armoire de manœuvre et le BDU le plus proche ;

3- la configuration du système (**menu "Configuration"**)

49) - BDU defectueuse

Description (et cause)

En cas de communication série avec niveaux, indique la perte de liaison entre armoire de manœuvre et une ou plusieurs BDU à niveaux.

Sur la BDU, la LED VERTE clignote rapidement (0,5 sec) : OK

LED VERTE clignotant lentement (1 sec) : OK BDU non adressée

LED ROUGE ALLUMÉE : BDU défectueuse

LED ROUGE clignotant lentement (1 sec) : pas de communication.

LED VERT et ROUGE clignotant lentement (1 sec) : synchronisation de la communication en cours.

Remède

Vérifier les fonctions de la BDU et ses connexions ;

Changer les BDU défectueuses ;

Répéter la procédure d'adressage.

50) - Derive cabine

Description (et cause)

Activation du contrôle de dérive (si prévu) : le système est mis hors service à un moment extrême niveau.

Remède

Remise à zéro 82212 dans le menu "Défauts".

51) - Password

Description (et cause)

Si le système dispose d'un mot de passe, ce défaut apparaît après avoir saisi trois fois un mauvais mot de passe.

Remède

-

52) - Défaut VVVF

Description (et cause)

Un défaut s'est produit dans l'onduleur

La valeur du code est l'info du sous-code du défaut du VVVF.

Remède

Seulement en cas de VVVF FUJI FRENIC LIFT.

53) - Défaut UCM





Description (et cause)

Défaut de circuit UCM :

Cod 2 : Freins ouverts

Cod 3 : Freins fermés en course

Cod 4 : Erreur de surveillance GMV NGV A3

RDY = RUN = OFF

Cod 5 : Erreur de surveillance GMV NGV A3

RDY = RUN = ON

Cod 6 : erreur Test de deux valves

Cod 8 : erreur Test de deux valves (START ELEVATOR)

Cod. 10 : Moniteur SMA i-Valve fail (SMA pas à 0V)

Cod. 11 : Moniteur SMA i-Valve fail (SMA pas à 24V)

Cod 100 : Détection des UCM

Cod 200 : erreur de surveillance sur RUCM1/RUCM2

Cod 201 : RUCM1 bloqué en position ouverte

Cod 202 : RUCM2 coincé ouvert

Cod 203 : RUCM3 coincé ouvert

Cod 204 : Moniteur OSG A3 (goujon coincé en position étendue)

Morue 210 : RUCM1 coincé à proximité

Cod 220 : RUCM2 coincé à proximité

Cod 230 : RUCM3 Stucked Close

Cod 240 : Moniteur OSG A3 (goujon coincé en position rétractée)

Remède

Réinitialiser l'UCM dans le menu "**Défauts**".

Cod 100 : signifie la détection d'un mouvement involontaire de la cabine (UCM). Si cela se produit en même temps que le défaut 41 (défaut ISO), vérifiez les capteurs ZP1 et ZP2.

54) - Zone de sécurité

Description (et cause)

Uniquement pour les ascenseurs sans porte de cabine d'ascenseur et avec des barrières immatérielles de sécurité.

Cod 0 : Barrière immatérielle active pendant le déplacement (l'ascenseur attend un nouvel appel Cabine pour redémarrer)

Cod 1 : Échec du test CEDES côté porte A

Cod 2 : Échec du test CEDES côté porte B

Cod 10 : Échec du test sur le relais de sécurité KSA

Cod 20 : Échec du test sur le relais de sécurité KSB

Remède

Vérifier le circuit selon l'info du cod.

55) - Défaut SCS



Description (et cause)

Circuit de sécurité Shunt.

Fonction activée par le paramètre "gaine Monitor ". Voir [gaine protection](#).

Cod 2 : Deuxième porte de contact A shuntée (FFA Signalisations).

Cod 4 : Niveau contacts de porte porte A shuntés (entrée SE4)

Cod 6 : Cabine contacts de porte porte A shuntés (entrée SE6)

Cod 12 : Deuxième porte de contact B shuntée (FFA Signalisations).

Cod 14 : Niveau contacts porte B shuntés (entrée SE4)

Cod 16 : Cabine contacts porte B shuntés (entrée SE6)

Cod 100 : Pas d'entrée SE6 pendant le bypass (circuit ISO)

Remède

Vérifiez le circuit selon les informations du code.

Réinitialisation du paramètre SCS dans le menu "[Défauts](#)".

56) - Défaut UAS



Description (et cause)

Accès involontaire gaine

Fonction activée par le paramètre "gaine Monitor ".

Doit être utilisé en EDR avec une entrée de porte supplémentaire (peut être NO ou NC).

Le système détecte une ouverture de porte manuelle niveau en surveillant l'entrée de la porte auxiliaire.

Cod 1 : une porte Niveau ouverte manuellement (sans commande d'ouverture de porte).

Cod 2 : Plus d'une porte Niveau ouverte manuellement (à différents endroits niveaux)

Remède

Réinitialiser l'UAS dans le menu "[Défauts](#)".

57) - Bypass door

Description (et cause)

Uniquement pour EN 81-20.

Bypass actif sur les contacts de sécurité de la porte.

(Déplacement activé seulement en inspection)

Vérifier aussi le moniteur du module SM1

Cod 1 : Bypass Cabine actif

Cod 2 : Bypass Pré-verrouillage actif

Cod 3 : Bypass Verrouillage actif

Cod 100 : Module SM1 verrouillé

Remède

Cod 100 : Le module SM1 est vérifié si seulement le sélecteur PME est actif et aucun STOPS ni bouton de direction appuyé : dans cette condition le module SM1 ne doit pas être activé et l'entrée SE3 doit être ouverte.

58) - Survitesse

Description (et cause)

Uniquement pour le système de positionnement par encodeur.

En mode inspection ou temporaire, la vitesse de l'ascenseur est supérieure à 0,63 m/s

Remède

Vérifier les paramètres de l'encodeur ou la vitesse d'inspection dans le menu "**System Positioning**".

59) - Défaut SHI

Description (et cause)

Uniquement pour 81-21 Dispositif pré-déclenché.

Cod 0 : Retour d'information erroné lorsque le dispositif pré-déclenché n'est pas alimenté

Cod 255 : Mauvais retour d'information lorsque le dispositif prédéclenché est excité

Protection manuelle :

Cod 101 : Relais de surveillance RMPP (le contact ne s'ouvre pas)

Cod 102 : Monitor Relay RMPP (le contact ne se ferme pas)

Remède

Vérifier le dispositif de pré-déclenchement (ou le relais RMPP)

60) - Défaut ELGO

Description (and cause)

ELGO Fault.

Cod 4: Pre-triggered Stopping system Top

Cod 5: Pre-triggered Stopping system Bottom

Cod 8: Normal mode overspeed (pre tripping)

Cod 9: Normal mode overspeed (final tripping)

Cod 11: Inspection mode overspeed (final tripping)

Cod 13: Teach mode overspeed (final tripping)

Cod 14: Normal mode overspeed (leveling)

Cod 15: Normal mode overspeed (re-leveling)

Cod 24: Unintended elevator car movement

Cod 100: ELGO not in operative mode

Cod 102: ELGO's Input EN81-21 in Manual Teach mode

Cod 103: ELGO's eSGC_POW missing in Manual Teach mode

Cod 104: Restarting error in Manual Teach mode

Cod 121: Input ELGO 81.21 not matching (all time OFF)

Cod 122: Inputs ELGO UP/DOWN (not active)

Cod 123: Input ELGO UP not matching

Cod 124: Input ELGO DOWN not matching

Cod 125: Inputs ELGO UP/DOWN not matching (all time ON)

Cod 200: Communication time out

Cod 255: Magnetic Band missing

Remedy

Check ELGO configuration data.

Check ELGO wiring.

Make a Fault reset to remove the fault.

Cod 100: Need a Manual Teach procedure

Cod 102: Check wiring of ZP2 signal in the controller

Cod 103: Check wiring of cable eSGC (power missing)

Cod 104: Need Change device

Cod 121: Check wiring of ELGO and TOC's signal output. Error means a mismatch between command from controller and ELGO's diagnostic.

Cod 121<->125: Check wiring of ELGO and TOC's signals output. Errors means a mismatch between commands from controller and ELGO's diagnostic.

Cod 200: Check wiring TOC- ELGO (Can signals)

Cod 255: Check mounting of the magnetic band and mountingdirection as well.



Guide d'installation rapide



Dépannage



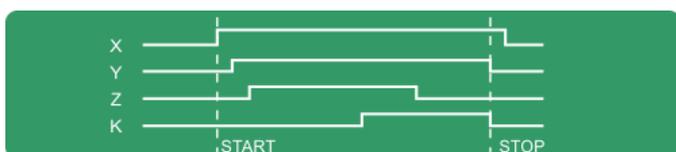
Fonctionnement des services d'incendie



Essais et mesures



Solutions multiplex



Diagrammes de temps



Fusion App (en cours de réalisation)

Mis à jour le 17 Febbraio 2022



Pitagora 4.0 - Fonctionnement du service d'incendie

Contenu

[Normes de référence](#)

[Opération des pompiers](#)

[Phase 1](#)

[Phase 2](#)

[Procédure de programmation de l'opération incendie](#)



Le système dispose des entrées suivantes pour les opérations des pompiers :

- Entrée POM (clé de niveau) : fermeture vers GND (NC / NO) I = 5mA
- Entrée CPOM (touche ascenseur) : fermeture vers GND (NC / NO) I = 5mA

Normes de référence

EN81-72:2015 - Ascenseur pour pompiers (Europe)

La norme EN 81-72 établit les règles de sécurité pour la construction et l'installation des ascenseurs, avec une référence particulière aux ascenseurs de lutte contre l'incendie.

- La norme s'applique à toutes les nouvelles installations à l'intérieur de nouveaux bâtiments.

- L'ascenseur "pompiers" est un ascenseur pour une utilisation normale, avec certaines exigences particulières pour l'utilisation par les pompiers en cas d'incendie.

D.M. 15/09/05 - Ascenseur de sauvetage (seulement pour l'Italie)

L'ascenseur de secours ne peut être utilisé que pour le transport d'équipements et l'évacuation de personnes, il ne s'agit donc pas d'un ascenseur en service normal.

Il ne prévoit que des portes manuelles dans la cabine d'ascenseur et sur niveaux.
La porte de la cabine d'ascenseur doit avoir un ou plusieurs vantaux coulissants.
Le fonctionnement hydraulique n'est pas autorisé.

EN81-73

Règles de sécurité pour la construction et l'installation des ascenseurs. Applications particulières pour les ascenseurs de personnes et de marchandises Comportement des ascenseurs en cas d'incendie

Opération des pompiers

Phase 1



Les pompiers mettent l'interrupteur à clé sur "1"

- Tous les appels existants de voiture/niveau annulés.
- Boutons d'appel et barrières lumineuses désactivés (sauf alarme et porte ouverte).
- Cabine rappel prioritaire au niveau d'accès des pompiers et stationnement avec porte ouverte.
- Système de communication par interphone activé.
- gaine et éclairage de la salle des machines activé.

Phase 2



Les pompiers dans la voiture

- Mode prioritaire : un seul appel à la fois, tout nouvel appel annule le précédent.
- Lorsque la voiture est à l'arrêt à l'atterrissage, les portes peuvent être ouvertes en appliquant une pression constante sur le bouton d'ouverture des portes.
Si la pression est relâchée avant l'ouverture complète des portes, celles-ci se referment automatiquement.
- Cabine doit être ramené au niveau du service d'incendie en mettant le commutateur des pompiers sur "0" et (dans les 5 secondes) de nouveau sur "1".

Cabine d'ascenseur



L'interrupteur à clé du pompier de la cabine d'ascenseur (si présent), mis sur "1" permet de lancer le mouvement de la cabine d'ascenseur en phase 2, mis sur "0", la cabine d'ascenseur reste garée avec les portes ouvertes.

i Pour remettre l'ascenseur en service normal, tous les interrupteurs à clé des pompiers doivent être remis sur "0" et la cabine doit être remise au niveau d'accès des pompiers.

Procédure de programmation de l'opération incendie

Vous pouvez y définir les paramètres des opérations de lutte contre l'incendie selon 5 cas différents.

➤ Cas 1 - Une seule clé de pompier (sur niveau)

En utilisant ces paramètres et une fois que la touche pompiers de niveau a été activée (entrée POM), l'ascenseur se rendra sur le site programmé niveau, ouvrira les portes et éteindra les panneaux de commande de l'étage (PHASE 1) ; le panneau de commande Cabine reste en service. L'opération se termine lorsque l'ascenseur arrive à l'adresse au programmée niveau et que la touche pompiers est désactivée.

Entrer dans le menu "SPECIAL FUNCTIONS" sous-menu "FIREFIGHTERS" et régler :

- L'adresse niveau où se trouve la touche pompiers
- L'accès (s'il y a plusieurs portes)
- L'état d'attente du contact de l'interrupteur à clé (NO ou NC) ; en cas de contact NC, l'entrée CPOM du boîtier TOC doit être shuntée.
- L'opération EN 81-72 (a)

➤ Cas 2 - Deux pompiers actionnent des interrupteurs à clé (sur niveau et dans la cabine d'ascenseur)

niveau En utilisant ces paramètres et une fois que la touche pompier au (entrée CPOM) a été activée, l'ascenseur se rendra à l'endroit programmé niveau (PHASE 1), ouvrira les portes et éteindra les Panneaux de commande d'atterrissage. Le panneau de commande Cabine reste en service mais seulement après que la touche pompier CABINE (entrée CPOM) ait été activée. L'opération se termine lorsque l'ascenseur arrive au programmé niveau et que les touches pompiers sont désactivées.

Entrez dans le menu "FONCTIONS SPECIALES" sous-menu "POMPIERS" et réglez :

- Le niveau où se trouve la touche pompiers
- L'accès (s'il y a plusieurs portes)
- L'état d'attente des interrupteurs à clé (NO ou NC)
- L'opération FR 81-72 (b)

➤ Cas 3 - Contact externe pour la détection d'incendie avec un seul contact

En utilisant ces paramètres et une fois que le contact est activé par le contact incendie externe, l'ascenseur se rendra sur le site programmé niveau, ouvrira les portes et restera arrêté (PHASE 1). Les panneaux de commande de l'atterrissage et le panneau de commande Cabine sont désactivés. La réactivation de l'ascenseur se fera au désactivation du contact du contact externe d'incendie.

Entrez dans le menu "FONCTIONS SPECIALES" sous-menu "POMPIERS" et réglez :

- Le niveau où l'ascenseur doit aller en cas d'activation directe du contact du contact externe d'incendie
- L'accès (s'il y a plusieurs portes)
- L'état d'attente du contact du contact externe d'incendie (NO ou NC) . S'il y a des contacts programmés de type NC, l'entrée CPOM du boîtier TOC doit être shuntée
- L'opération EN 81-72 (b)
- Connecter le contact à l'entrée POM du boîtier TOC. armoire de manœuvre

➤ Cas 4 - Contact incendie externe avec un contact et une clé pompier seulement (sur niveau)

L'activation de cette entrée démarre la PHASE 1 de l'opération (également appelée évacuation) et ne permet pas les appels de cabine d'ascenseur sans l'activation de l'interrupteur à clé des pompiers. En utilisant ces paramètres et une fois que le contact a été activé par le contact incendie externe, l'ascenseur se rendra sur le site programmé niveau,

ouvrira les portes et restera arrêté (PHASE 1). Les panneaux de commande de l'atterrissage sont désactivés et le panneau de commande Cabine reste en fonction mais seulement après avoir activé la clé des pompiers au niveau (entrée POM). La réactivation de l'ascenseur se fera, (en amenant l'ascenseur à la programmation niveau), en éteignant la clé et en désactivant le contact du contact incendie externe.

Entrez dans le menu "FONCTIONS SPÉCIALES" sous-menu "POMPIERS" et réglez :

- Le niveau où se trouve la clé des pompiers
- L'accès (s'il y a plusieurs portes)
- L'état d'attente de l'interrupteur à clé et du contact externe d'incendie (NO ou NC)
- Le fonctionnement EN 81-72 (b)
- Connectez le câblage comme indiqué dans le schéma électrique : le contact du contact externe d'incendie doit être connecté à l'entrée CPOM de la boîte TOC.

– Cas 5 - Contact incendie externe avec un contact et deux clés pompiers (sur niveau et dans la cabine d'ascenseur)

L'activation de cette entrée lancera la PHASE 1 de l'opération (également appelée évacuation) et ne permettra pas les appels de cabine d'ascenseur sans l'activation de l'interrupteur à clé des pompiers dans la cabine d'ascenseur. En utilisant ces paramètres et une fois que le contact par le contact externe d'incendie OU la clé sur niveau a été activé, l'ascenseur se rendra au niveau programmé, ouvrira les portes et restera arrêté (PHASE 1). Les panneaux de commande de l'atterrissage sont désactivés et le panneau de commande Cabine reste en fonction mais seulement après que la touche pompier dans le CABINE (entrée CPOM) ait été activée. La réactivation de l'ascenseur s'effectuera (en amenant l'ascenseur à l'état programmé niveau), en désactivant les touches pompiers (au niveau et dans la cabine d'ascenseur) et en désactivant le contact du contact incendie externe.

Entrez dans le menu "FONCTIONS SPÉCIALES" sous-menu "POMPIERS" et réglez :

- Le niveau où se trouve la clé pompiers
- L'accès (s'il y a plusieurs portes)
- L'état d'attente des interrupteurs à clé et du contact incendie externe (NO ou NC)
- Le fonctionnement EN 81-72 (b)
- Connectez le câblage comme indiqué dans le schéma électrique : le contact de l'unité externe doit être connecté avec niveau interrupteur à clé POM (en série pour les contacts NC, en parallèle pour les contacts NO).



Guide d'installation rapide



Dépannage



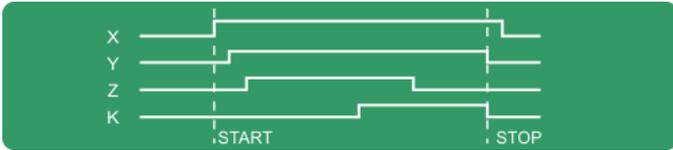
Procédure de programmation de l'opération incendie



Essais et mesures



Réglage des paramètres du multiplex



Diagrammes de temps



Fusion App (en cours de réalisation)

Mis à jour le 16 Febbraio 2022



Pitagora 4.0 - Tests et mesures

Contenu

[Test 1 : Mesure de l'espace et du temps d'arrêt dans la direction UP, module DMG UCM en accélération hors de la zone de la porte.](#)

[Test 2 : Mesure de l'espace et du temps d'arrêt dans la direction DOWN, module DMG UCM](#)

[Test 3 : Mesure de l'espace et du temps d'arrêt dans la direction UP à la vitesse nominale.](#)

[Test 4 : Mesure de l'espace et du temps d'arrêt dans la direction DOWN à la vitesse nominale.](#)

[Essai 5 : Essai de remise à niveau avec cabine d'ascenseur trop haute \(EN 81 point 14.2.1.2\)](#)

[Essai 6 : Essai de remise à niveau avec cabine d'ascenseur trop basse \(EN 81 point 14.2.1.2\)](#)

[Essai 7 : Essai final de l'interrupteur de fin de course \(EN 81 point 10.5\)](#)

[Test 8 : Test de durée de fonctionnement du moteur \(EN 81 point 12.10\)](#)

[Test 9 : Test d'équilibrage du système](#)

[Essai 10 : ELGO UCM en direction UP \(ELGO-CP\)](#)

[Essai 11 : ELGO UCM en direction DOWN \(ELGO-CP\)](#)

[Test 12 : Test OSG et équipement de sécurité \(ELGO-CP + eSGC\)](#)

[Test 13 : Intervention du système ETSL dans le sens UP \(ELGO-CP\)](#)

[Test 14 : Intervention du système ETSL dans le sens de la descente \(ELGO-CP\)](#)

[Test 15 : Test de sécurité de la tête réduite \(EN 81-21 - ELGO-CP+eSGC\)](#)

[Test 16 : Test de sécurité en puits réduit \(EN 81-21 - ELGO-CP+eSGC\)](#)

[Essai 17 : Essai de contact de sécurité OC \(ELGO-CP\)](#)

[Test 18 : désactivation de la porte](#)

[Test 19 : Simulation d'un black out](#)

[Test 20 : simulation d'un appel téléphonique pour un niveau de batterie faible](#)

[Test 21 : Simulation du besoin d'arrêt du système \(système ELGO ou VVVF uniquement\)](#)

[Test 22 : Procédure d'étalonnage de la pesée intégrée \(système VVVF uniquement\)](#)



PITAGORA 4.0



Les procédures pour les tests de sécurité du système et pour la mesure spatio-temporelle du mouvement des cabines d'ascenseur sont décrites ici.



L'interrupteur principal du site armoire de manœuvre doit être mis hors tension à chaque entretien et au moins 365 jours après le dernier arrêt et la dernière mise en marche.

Cette procédure est obligatoire et doit être suivie afin de démarrer l'Autotest des composants ELGO LIMAX CP33 et FUJI LM2.

Les tests et mesures suivants peuvent faciliter les contrôles et les essais à effectuer avant la mise en service de l'installation (EN81-X D) et pendant les interventions périodiques de maintenance (EN81-X E). Certaines mesures ne peuvent être effectuées que par le système de comptage de l'encodeur.

Les tests ne peuvent être effectués que si l'installation est en mode de fonctionnement normal ; sélectionner le paramètre "test" pour effectuer le test et appuyer sur ENTER pour le lancer. La procédure de test peut être arrêtée en faisant passer l'installation en mode inspection.

Test 1 : Mesure de l'espace et du temps d'arrêt dans la direction UP, module DMG UCM en accélération hors de la zone de la porte.

Avant de commencer le test, déplacez la voiture vide jusqu'à la zone niveau où vous voulez prendre la mesure.

Pendant le test, la voiture se déplacera vers le haut jusqu'à la fin de cette zone de porte niveau ; maintenant l'intervention forcée du module UCM est activée et la voiture s'arrêtera donc. Après l'arrêt de la voiture, la distance parcourue depuis le niveau niveau est affichée (à comparer au point 5.6.7.5 de la norme EN81-20) ainsi que le temps d'arrêt depuis l'activation du module UCM. Important : la distance d'arrêt doit être calculée avant, en considérant la somme des temps d'intervention (armoire de manœuvre + unité d'arrêt). Après le test, le module UCM doit être réinitialisé([menu reset UCM](#)).

Test 2 : Mesure de l'espace et du temps d'arrêt dans la direction DOWN, module DMG UCM

Avant de commencer le test, déplacez la voiture vide jusqu'au niveau où vous voulez prendre la mesure.

Pendant le test, la voiture se déplacera vers le bas jusqu'à la fin de cette zone de porte niveau ; maintenant l'intervention forcée du module UCM est activée et la voiture s'arrêtera donc. Après l'arrêt de la voiture, la distance parcourue depuis le niveau niveau est affichée (à comparer au point 5.6.7.5 de la norme EN81-20) ainsi que le temps d'arrêt depuis l'activation du module UCM. Important : la distance d'arrêt doit être calculée avant, en considérant la somme des temps d'intervention (armoire de manœuvre + unité d'arrêt). Après le test, le module UCM doit être réinitialisé([menu reset UCM](#)).

Test 3 : Mesure de l'espace et du temps d'arrêt dans la direction UP à la vitesse nominale.

Avant de commencer le test, déplacez la cabine d'ascenseur vide vers le sol niveau.

Pendant le test, la cabine d'ascenseur se déplace vers le haut jusqu'à l'avant-dernier niveau (AGH pour les installations à deux arrêts) ; la cabine d'ascenseur s'arrête alors. Après l'arrêt de la cabine d'ascenseur, la distance parcourue depuis l'avant-dernier niveau et le niveau d'arrêt et le temps d'arrêt sont affichés.

Test 4 : Mesure de l'espace et du temps d'arrêt dans la direction DOWN à la vitesse nominale.

Avant de commencer le test, déplacez la cabine d'ascenseur chargée jusqu'au sommet niveau.

Pendant le test, la cabine d'ascenseur se déplace vers le bas jusqu'au premier niveau (AGB pour les installations à deux arrêts) ; la cabine d'ascenseur s'arrête alors. Après l'arrêt de la cabine d'ascenseur, la distance parcourue depuis le premier niveau et le niveau d'arrêt ainsi que le temps d'arrêt sont affichés.

Essai 5 : Essai de remise à niveau avec cabine d'ascenseur trop haute (EN 81 point 14.2.1.2)

Avant de commencer le test, déplacez la cabine d'ascenseur jusqu'à niveau où vous voulez prendre la mesure.

Pendant le test, la cabine d'ascenseur se déplace vers le haut jusqu'à ce que la fonction de remise à niveau soit activée ; la cabine d'ascenseur est alors remise à niveau. Après l'arrêt de la cabine d'ascenseur, la distance à laquelle la remise à niveau commence et le temps d'intervention sont affichés. Nous recommandons d'effectuer le test sur chaque site niveau pour vérifier l'installation correcte des capteurs de remise à niveau.

Essai 6 : Essai de remise à niveau avec cabine d'ascenseur trop basse (EN 81 point 14.2.1.2)

Avant de commencer le test, déplacez la cabine d'ascenseur jusqu'à niveau où vous voulez prendre la mesure.

Pendant le test, la cabine d'ascenseur se déplace vers le bas jusqu'à ce que la fonction de remise à niveau soit activée ; la cabine d'ascenseur est alors remise à niveau. Après l'arrêt de la cabine d'ascenseur, la distance à laquelle la remise à niveau commence et le temps d'intervention sont affichés. Nous recommandons d'effectuer ce test sur chaque site niveau pour vérifier l'installation correcte des capteurs de remise à niveau.

Essai 7 : Essai final de l'interrupteur de fin de course (EN 81 point 10.5)

Avant de commencer le test, déplacez la cabine de l'ascenseur vers le sol ou le haut niveau.

Pendant le test, la cabine de l'ascenseur se déplace vers l'extrémité gaine jusqu'à ce que la chaîne de sécurité s'ouvre (ou jusqu'à ce que l'entrée FCO soit détectée). Après l'arrêt de la cabine d'ascenseur, la distance entre l'intervention niveau et l'intervention du commutateur de fin de course et l'état de l'entrée FCO (contact NO pour l'enregistrement de l'intervention du commutateur de fin de course) sont affichés. La cabine d'ascenseur peut être déplacée au-delà de l'interrupteur de fin de course par le biais du panneau de commande d'inspection dans la salle des machines (en mode d'inspection, le déplacement au-delà des limites supérieure et inférieure niveau est désactivé) pour placer la cabine d'ascenseur ou le contrepoids sur les amortisseurs et effectuer le test de glissement du câble. Déplacez la cabine d'ascenseur hors de la zone de l'interrupteur de fin de course et mettez l'installation en mode de fonctionnement normal (si le deuxième contact NO de l'entrée FCO est connecté, vous devez réinitialiser le FCO dans le menu "Défauts").

Test 8 : Test de durée de fonctionnement du moteur (EN 81 point 12.10)

Avant de commencer le test, déplacez la cabine d'ascenseur vers le sol ou le haut niveau.

Pendant le test, la cabine d'ascenseur se déplace vers l'extrémité opposée niveau à vitesse nulle. Après 5 secondes,

l'erreur de durée de fonctionnement montée/descente sera détectée (vérifier dans le menu "Défauts"). Effacez toutes les erreurs pour remettre l'installation en mode de fonctionnement normal.

Test 9 : Test d'équilibrage du système

Avant de commencer le test, placez la cabine sur le sol niveau avec le poids approprié pour équilibrer le système lui-même (typiquement 50% de la charge maximale). Pendant le test, la cabine commencera dans la direction du plus haut niveau et le courant absorbé au au milieu du gaine sera affiché. La cabine se déplacera ensuite vers le niveau le plus bas, affichant à nouveau le courant absorbé au au milieu du gaine. Les valeurs seront également conservées après la fin du test à des fins d'évaluation.

Essai 10 : ELGO UCM en direction UP (ELGO-CP)

Avant de commencer, placez la cabine d'ascenseur vide à l'endroit niveau où vous voulez faire le test (exclu le haut niveau).

Pendant le test, l'ascenseur démarre en direction UP jusqu'à la fin de la zone de la porte ; à ce point, ELGO donnera un défaut (Fault ELGO Cod. 24) et arrêtera la cabine d'ascenseur (contact OC ouvert). 24) et arrêtera la cabine de l'ascenseur (contact OC ouvert) et sur l'écran est montré l'espace et le temps d'intervention du système (à comparer avec l'Elevator N81 point 9.11.5).

IMPORTANT : les espaces doivent être calculés avant comme une somme de temps d'intervention (armoire de manœuvre, Dispositif d'arrêt)

Après le test il est nécessaire une réinitialisation des défauts (**Menu Défaut, Reset**) pour mettre le ELGO LIMAX33-CP en mode de fonctionnement normal.

Essai 11 : ELGO UCM en direction DOWN (ELGO-CP)

Avant de commencer, placez la cabine d'ascenseur vide à l'endroit niveau où vous voulez effectuer le test (à l'exclusion du bas niveau).

Pendant le test, l'ascenseur démarre en direction du BAS jusqu'à la fin de la zone de la porte ; à ce moment-là, ELGO émet un défaut (Fault ELGO Cod. 24) et arrête la cabine d'ascenseur (contact OC ouvert). 24) et arrêtera la cabine de l'ascenseur (contact OC ouvert) et sur l'écran est montré l'espace et le temps d'intervention du système (à comparer avec EN81 point 9.11.5).

IMPORTANT : les espaces doivent être calculés avant comme une somme de temps d'intervention (armoire de manœuvre, Dispositif d'arrêt)

Après le test il est nécessaire une réinitialisation des défauts (Menu Défaut, Reset) pour mettre le ELGO LIMAX33-CP en mode de fonctionnement normal.

Test 12 : Test OSG et équipement de sécurité (ELGO-CP + eSGC)

Avant de commencer, mettez la cabine d'ascenseur en haut ou en bas niveau.

Pendant le test, l'ascenseur démarre à grande vitesse et l'OSG+eSGC s'ouvre à la vitesse nominale (Fault ELGO Cod. 9) en arrêtant la cabine d'ascenseur.

Après le test, il est nécessaire de réinitialiser le défaut (Menu Fault, Reset) pour mettre le ELGO LIMAX33-CP en mode de fonctionnement normal.

Test 13 : Intervention du système ETSL dans le sens UP (ELGO-CP)

Fonction optionnelle. En condition normale, la protection ouvre le contact OC si la vitesse de la cabine est trop élevée pendant le trajet en direction UP (risque pour le contrepoids sur les tampons).

Pendant le test, ELGO considère le milieu de la gaine comme étant le point de référence supérieur.

Avant de commencer le test, placez la cabine vide sur le sol niveau (le plus bas niveau) sans charge pour simuler les pires conditions. Pendant le test, la cabine se déplacera vers le point le plus haut niveau. Avant le milieu de l'ascenseur gaine, l'ELGO ouvre le contact de sécurité OC (Fault ELGO Cod. 16) et la cabine d'ascenseur s'arrête pour une intervention sur les freins avant d'atteindre la position du demi-compartiment (supposée être la position tampon simulée).

Le temps d'intervention (à partir de l'ouverture du contact OC) et la distance du milieu de l'ascenseur gaine (marge de sécurité avec les tampons) sont affichés.

Test 14 : Intervention du système ETSL dans la direction DOWN (ELGO-CP)

Fonction optionnelle. En condition normale, la protection ouvre le contact OC si la vitesse de la cabine est trop élevée pendant le trajet dans le sens UP (risque pour la cabine sur les tampons).

Pendant le test, ELGO considère le milieu de la gaine comme s'il s'agissait du point de référence inférieur.

Avant de commencer le test, placez la cabine en haut niveau avec une cabine d'ascenseur entièrement chargée pour simuler les pires conditions. Pendant le test, la cabine commencera à se déplacer vers le bas niveau. Avant le milieu de l'ascenseur gaine, l'ELGO ouvre le contact de sécurité OC (Fault ELGO Cod. 16) et la cabine d'ascenseur s'arrête pour une intervention sur les freins avant d'atteindre la position du demi-compartiment (supposée être la position tampon simulée).

Le temps d'intervention (à partir de l'ouverture du contact OC) et la distance par rapport au milieu de l'ascenseur gaine (marge de sécurité avec les tampons) sont affichés.

Test 15 : Test de sécurité de la tête réduite (EN 81-21 - ELGO-CP+eSGC)

Test pour la tête réduite et le système de protection basé sur ELGO+eSGC.

L'intervention de la protection se fait après un accès gaine, au point donné par la distance TRIPS (Monitor Encoder, pag 8) depuis la position de référence supérieure (contrepoids sur le tampon).

Pendant le test, l'intervention d'ELGO se fait également avec l'ascenseur en mode normal, sans simulation d'accès gaine. Avant de commencer le test, placez l'ascenseur sous le point d'intervention.

Pendant le test, la cabine de l'ascenseur démarre dans la direction UP (vers le haut niveau). Quand la cabine d'ascenseur atteint le point d'intervention, ELGO ouvrira le contact OC et coupera la sortie eSGC en arrêtant la cabine d'ascenseur (Fault ELGO Cod. 4).

Après le test, il est nécessaire de réinitialiser le défaut (Menu Fault, Reset) pour mettre l'ELGO LIMAX33-CP en mode de fonctionnement normal.

Test 16 : Test de sécurité en puits réduit (EN 81-21 - ELGO-CP+eSGC)

Test pour le système de puits réduit et de protection basé sur ELGO+eSGC.

L'intervention de la protection se fait après un accès gaine , au point donné par la distance TRIPD (Moniteur Encoder, pag 8) de la position de référence inférieure (cabine sur le tampon).

Pendant le test, l'intervention d'ELGO se fait également avec l'ascenseur en mode normal, sans aucune simulation d'accès gaine .

Avant de commencer le test, placez l'ascenseur au-dessus du point d'intervention.

Pendant le test, la cabine de l'ascenseur démarre en direction du BAS (vers le bas niveau). Quand la cabine d'ascenseur atteint le point d'intervention, ELGO ouvrira le contact OC et coupera la sortie eSGC en arrêtant la cabine d'ascenseur (Fault ELGO Cod. 5).

Après le test, il est nécessaire de réinitialiser le défaut (**Menu Fault, Reset**) pour mettre l'ELGO LIMAX33-CP en mode de fonctionnement normal.

Essai 17 : Essai de contact de sécurité OC (ELGO-CP)

Uniquement pour l'installation avec ELGO-CP.

Le test vérifie si le contact de sécurité OC à l'intérieur de l'ELGO fonctionne correctement : le contact s'ouvre pendant 0,5 sec. (vous pouvez vérifier l'ouverture de la chaîne de sécurité depuis le point SE3).

Le test est exécuté automatiquement une fois par jour.

Aucune autre opération n'est nécessaire après le test (l'ascenseur est en service normal).

Test 18 : Désactivation de la porte

Test pour désactiver temporairement les opérateurs de porte.

Le test est utile si le technicien a besoin de faire quelques tests avec l'ascenseur en mode normal mais sans le risque qu'un utilisateur puisse entrer dans la cabine de l'ascenseur.

Il est possible de programmer un temps de 1/5/10/30/60 minutes.

Le temps est valide aussi si l'ascenseur sera mis en inspection / Normal à nouveau. au fin du minuteur, l'ascenseur revient en mode normal.

Test 19 : Simulation d'un blackout

Uniquement pour les installations avec une option d'urgence complète. Le comportement de l'ascenseur est le même que celui que vous avez lorsque l'alimentation électrique est coupée, de sorte qu'il fait une urgence automatique en déplaçant la voiture vers le site niveau et en ouvrant la porte.

Test 20 : simulation d'un appel téléphonique pour un niveau de batterie faible

armoie de manœuvre envoie une commande à DMCPIT (sortie ALARM Enable) comme si le niveau de la batterie était mauvais pour un appel d'urgence. Ce signalisation doit être connecté à l'entrée du téléphone pour l'appel d'urgence.

Test 21 : Simulation du besoin d'arrêt du système (système ELGO ou VVVF uniquement)

armoire de manœuvre envoie une commande à DMCPIT (sortie ALARM Enable) comme si le niveau de batterie était épuisé pendant une semaine. Le système simule une longue période sans aucun arrêt.

- A la première exécution, le système simule un allumage au-delà de 9 mois (270 jours), comme effet seulement le défaut d'information "1 = Reset Cod 9". Dans le menu Erreurs le compteur de jours = 270 est affiché. L'ascenseur continue à fonctionner régulièrement.

- A la deuxième exécution, le système simule une mise en marche sur 12 mois (365 jours), avec pour effet le défaut bloquant "1 = Reset Cod 12". L'ascenseur s'arrête au niveau sans pouvoir prendre d'autres appels. Dans le menu Erreurs, DAY COUNTER = 365 est affiché. Pour revenir en fonctionnement normal, il faut éteindre puis rallumer l'interrupteur principal.

Test 22 : Procédure d'étalonnage de la pesée intégrée (système VVVF uniquement)

armoire de manœuvre envoie une commande à DMCPIT (sortie ALARM Enable) comme si le niveau de la batterie était épuisé pendant une semaine. Le système simule une longue période sans aucun arrêt.

- A la première exécution, le système simule un allumage au-delà de 9 mois (270 jours), comme effet seulement la

Le test doit être répété deux fois, la première fois pour la pleine charge (100%), la seconde fois (110%) pour la mesure de la surcharge.

Avant de commencer le test, placez la cabine sur le sol niveau ou sur le toit niveau.

Sélectionnez dans l'ordre :

- Test 22 - 100% : Mettez dans la cabine la FULL LOAD. Lorsque vous confirmez le test, l'ascenseur démarre automatiquement de chaque niveau dans les deux sens. Pendant le test, les portes ne seront pas activées afin de maintenir une charge constante dans la cabine. Le test se termine lorsque la cabine revient au point de départ niveau et que la porte s'ouvre. Le message "End reg." apparaît sur le Playpad.

- Test 22 - 110% : Ajoutez dans la cabine 10% de la charge avec un minimum de 75 Kg. Lorsque vous confirmez la cabine, fermez la porte (sans bouger de niveau) et la surcharge sera activée (et donc la porte sera ouverte). Sur le Playpad est affiché "End reg.".

Après la procédure d'étalonnage, vérifiez l'état du paramètre "Pesée de charge intégrée" dans le menu .

Attention :

La procédure d'étalonnage doit être répétée en cas de changement dans la cabine (panneaux, revêtement de sol, changement de COP, etc.) ou sur le contrepoids (équilibre de l'ascenseur).



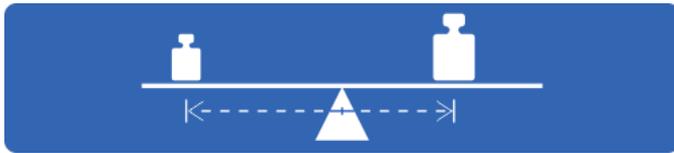
Guide d'installation rapide



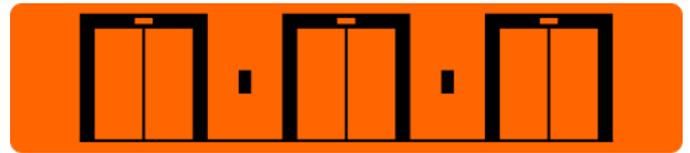
Dépannage



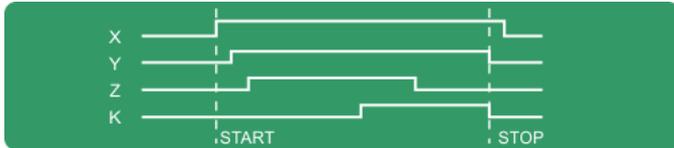
Procédure de programmation de l'opération incendie



Essais et mesures



Réglage des paramètres du multiplex



Diagrammes de temps



Fusion App (en cours de réalisation)

Mis à jour le 17 Febbraio 2022

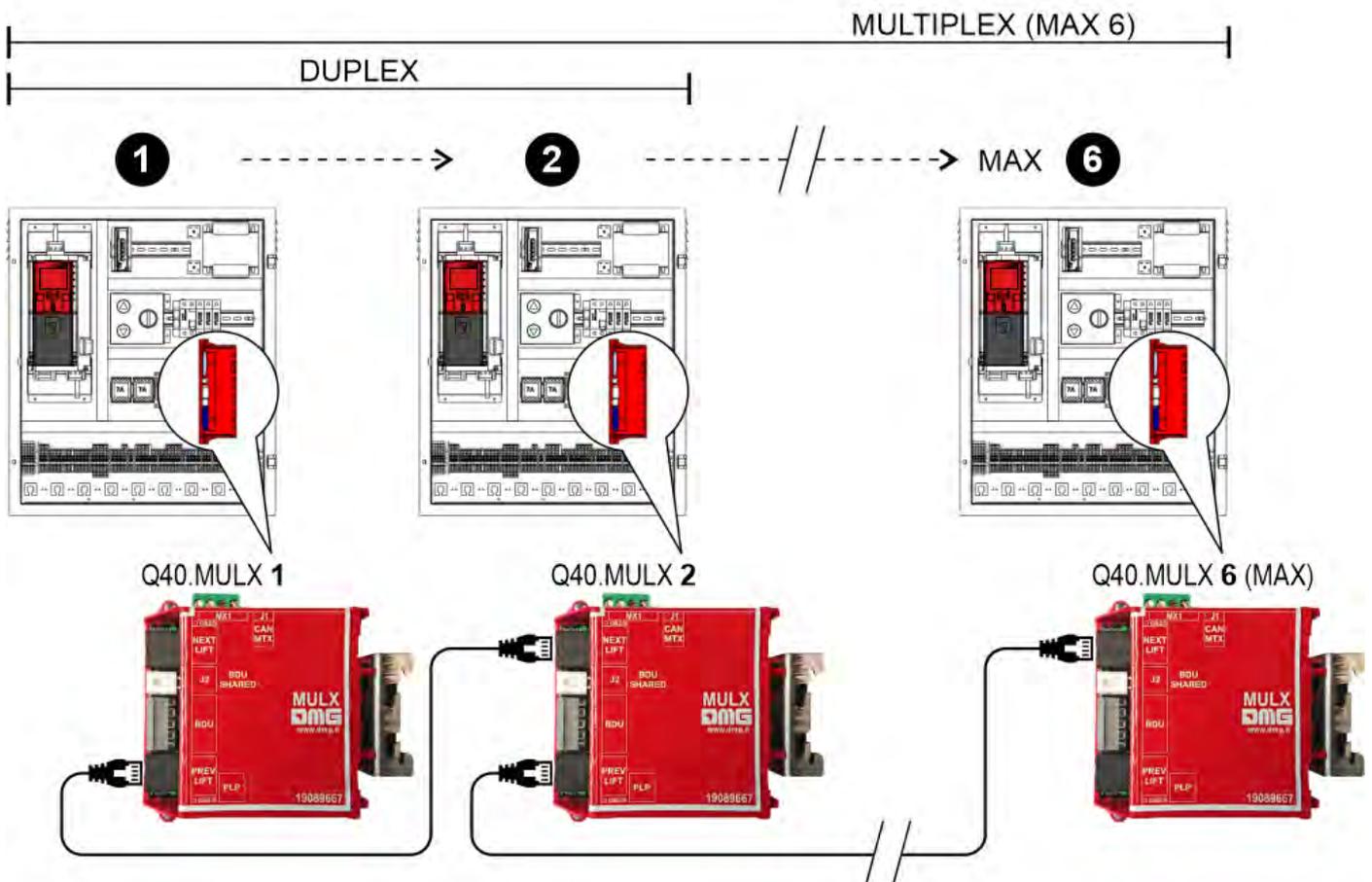


Pitagora 4.0 - Solutions multiplexes



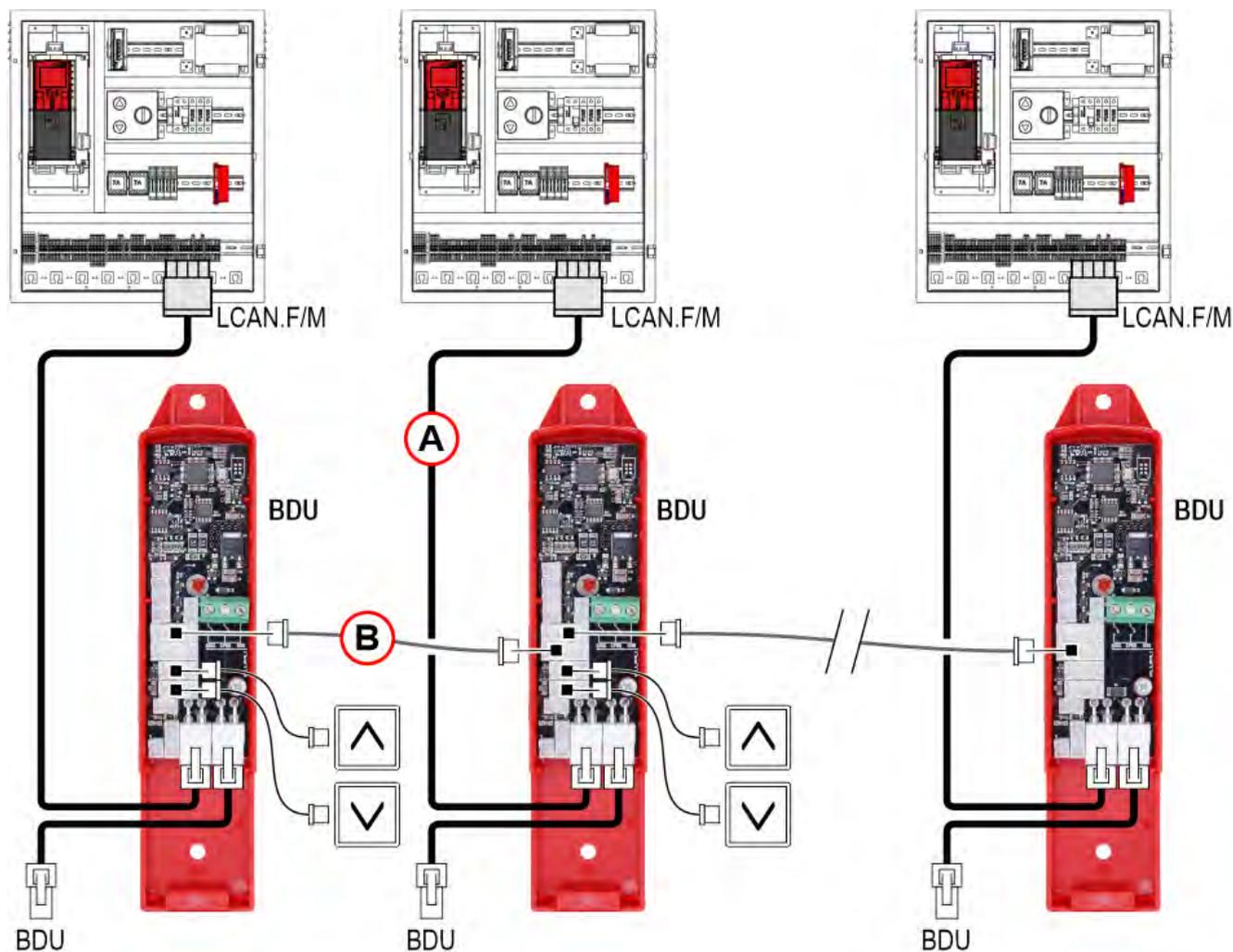
Le panneau de commande Pitagora 4.0 peut gérer des systèmes multiplex jusqu'à 6 ascenseurs.

La solution requiert l'utilisation d'une carte électronique Q40.MULX montée sur le rail DIN de chaque panneau de commande du système multiplex. Chaque carte multiplex Q40.MULX est équipée de deux connecteurs (PREV / NEXT) et d'un câble Ethernet pour la connexion aux cartes multiplex du panneau de commande précédent et suivant.



Chaque armoire de manœuvre Pitagora 4.0 doit être connecté par un câble spécifique (A) à la BDU la plus proche.
 Il est également recommandé de connecter les BDU sur le même niveau au moyen d'un câble JST à 5 pôles (B) ; de cette

façon, en cas de panne de l'un des armoires de manœuvre, le bouton et le dispositif sonore continueront à fonctionner en appelant l'un des autres ascenseurs encore en service.



Vous trouverez ci-dessous quelques exemples spécifiques de configurations duplex.

— Ascenseur duplex

- Exemple 1 -

Niveaux dans Multiplex	armoire de manœuvre A niveaux	armoire de manœuvre B niveaux
7	7	7
6	6	6
5	5	5
4	4	4
3	3	3
2	2	2
1	1	1

0	0	0
---	---	---

	armoire de manœuvre A	armoire de manœuvre B
Nombre de niveaux	8	8
...		
Configuration du multiplex		
Numéro de l'ascenseur	1.X	2.X
Niveaux dans Multiplex	8	8
OFFSET	0	0

NOTE : veuillez vous référer aux exemples 5 et 6 pour la configuration du câblage des boutons indiqués par X

➔ Ascenseur duplex à pattes de chien

- Exemple 2 -

Niveaux dans Multiplex	armoire de manœuvre A niveaux	armoire de manœuvre B niveaux
7	7	5
6	6	4
5	5	3
4	4	2
3	3	1
2	2	0
1	1	
0	0	

	armoire de manœuvre A	armoire de manœuvre B
Nombre de niveaux	8	6
...		
Configuration du multiplex		
Numéro de l'ascenseur	1.X	2.X
Niveaux dans Multiplex	8	8
OFFSET	0	2

NOTE : veuillez vous référer aux exemples 5 et 6 pour la configuration du câblage des boutons indiqués par X

- Exemple 3 -

Niveaux dans Multiplex	armoire de manœuvre A niveaux	armoire de manœuvre B niveaux
7	7	
6	6	
5	5	
4	4	4
3	3	3
2	2	2
1	1	1
0	0	0

	armoire de manœuvre A	armoire de manœuvre B
Nombre de niveaux	8	5
...		
Configuration du multiplex		
Numéro de l'ascenseur	1.X	2.X
Niveaux dans Multiplex	8	8
OFFSET	0	0

NOTE : veuillez vous référer aux exemples 5 et 6 pour la configuration du câblage des boutons indiqués par X

- Exemple 4 -

Niveaux dans Multiplex	armoire de manœuvre A niveaux	armoire de manœuvre B niveaux
7		5
6		4
5	5	3
4	4	2
3	3	1
2	2	0
1	1	
0	0	

	armoire de manœuvre	armoire de manœuvre B
--	---------------------	-----------------------

	A	B
Nombre de niveaux	6	6
...		

Configuration du multiplex		
Numéro de l'ascenseur	1.X	2.X
Niveaux dans Multiplex	8	8
OFFSET	0	2

NOTE : veuillez vous référer aux exemples 5 et 6 pour la configuration du câblage des boutons indiqués par X

☰ Câblage des boutons partagés

- Exemple 5 -

armoire de manœuvre A	boutons	armoire de manœuvre B
7		7
6		6
5		5
4		4
3		3
2		2
1		1
0		0

	armoire de manœuvre	armoire de manœuvre B
--	---------------------	-----------------------

	A	armoires de manœuvre B
Nombre de niveaux	8	8
...		

Configuration du multiplex		
Numéro de l'ascenseur	1.0	2.0
Niveaux dans Multiplex	8	8
OFFSET	0	0

REMARQUE : chaque bouton doit être connecté à tous les armoires de manœuvre

☉ Câblage indépendant des boutons

- Exemple 6 -

armoires de manœuvre A	boutons	boutons	armoires de manœuvre B
7			7
6			6
5			5
4			4
3			3
2			2
1			1
0			0

	armoires de manœuvre	armoires de manœuvre B
--	----------------------	------------------------

	A	B
	armoires de manœuvre	armoires de manœuvre
Nombre de niveaux	8	6
...		

Configuration du multiplex		
Numéro de l'ascenseur	1.0	2.1
Niveaux dans Multiplex	8	8
OFFSET	0	0

NOTE : chaque bouton est uniquement connecté à son armoire de manœuvre et ne doit PAS être connecté en parallèle.

➔ Appel multiplex

- Exemple 7 -

armoires de manœuvre A niveaux	armoires de manœuvre B niveaux
7	7
6	6
5	5
4	4
3	3
2	2
1	1
0	0

Si cette fonction est activée, deux types d'appel sont possibles :

- a) appel à pression standard (l'appel est attribué à l'ascenseur le plus proche) ;
- b) appel à pression longue (plus de 3 secondes de pression) ; cet appel est attribué à l'ascenseur dont le "numéro d'ascenseur" est le plus bas (MASTER) ; utilisez cette fonction si vous avez deux cabines d'ascenseur de tailles différentes (c'est-à-dire une pour les personnes handicapées et une standard) et que l'appel doit aller à la cabine d'ascenseur la plus grande.

- Exemple 8 -

armoires de manœuvre A niveaux	armoires de manœuvre B niveaux
	5
	4
5	3
4	2

3	1
2	0
1	
0	

Si cette fonction est activée, deux types d'appel sont possibles :

a) appel à pression standard (l'appel est attribué à l'ascenseur le plus proche) ;

b) appel à pression longue (plus de 3 secondes de pression) ; cet appel est attribué à l'ascenseur qui peut atteindre le plus haut niveau (appel UP) ou le plus bas (appel DOWN). L'exemple montre qu'un appel de pression longue est toujours attribué à armoire de manœuvre A, tandis qu'un appel de pression longue UP sera toujours attribué à armoire de manœuvre B.



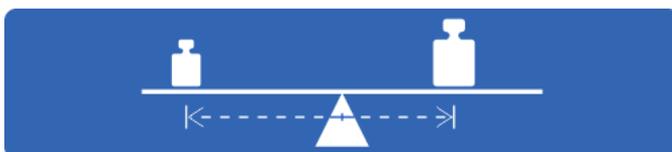
Guide d'installation rapide



Dépannage



Procédure de programmation de l'opération incendie



Essais et mesures



Réglage des paramètres du multiplex



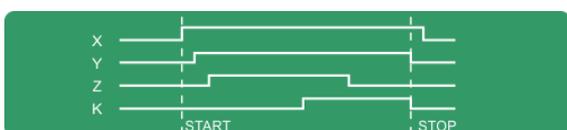
Diagrammes de temps



Fusion App (en cours de réalisation)



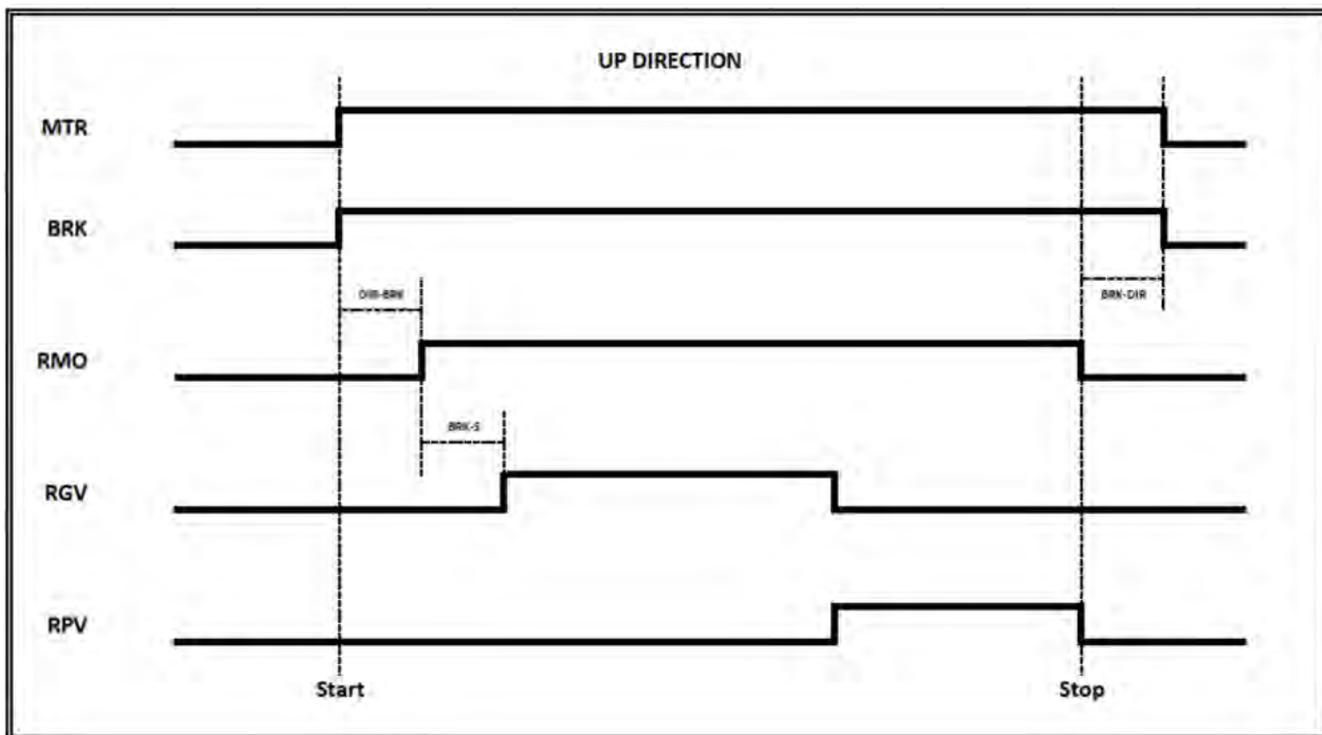
Pitagora 4.0 - Diagrammes de synchronisation



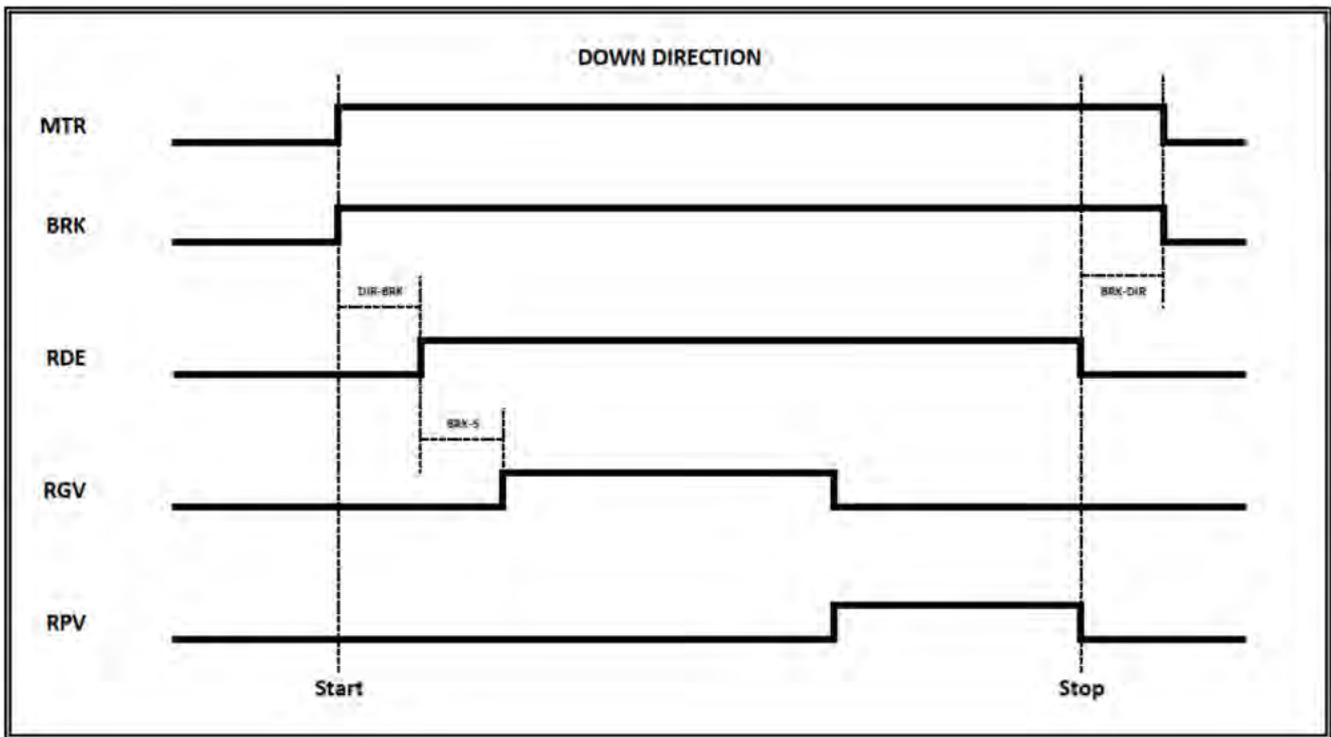
Diagrammes temporels des commandes en cours d'exécution en fonction du type de système.

Installations avec onduleur FUJI LM2

Direction vers le haut

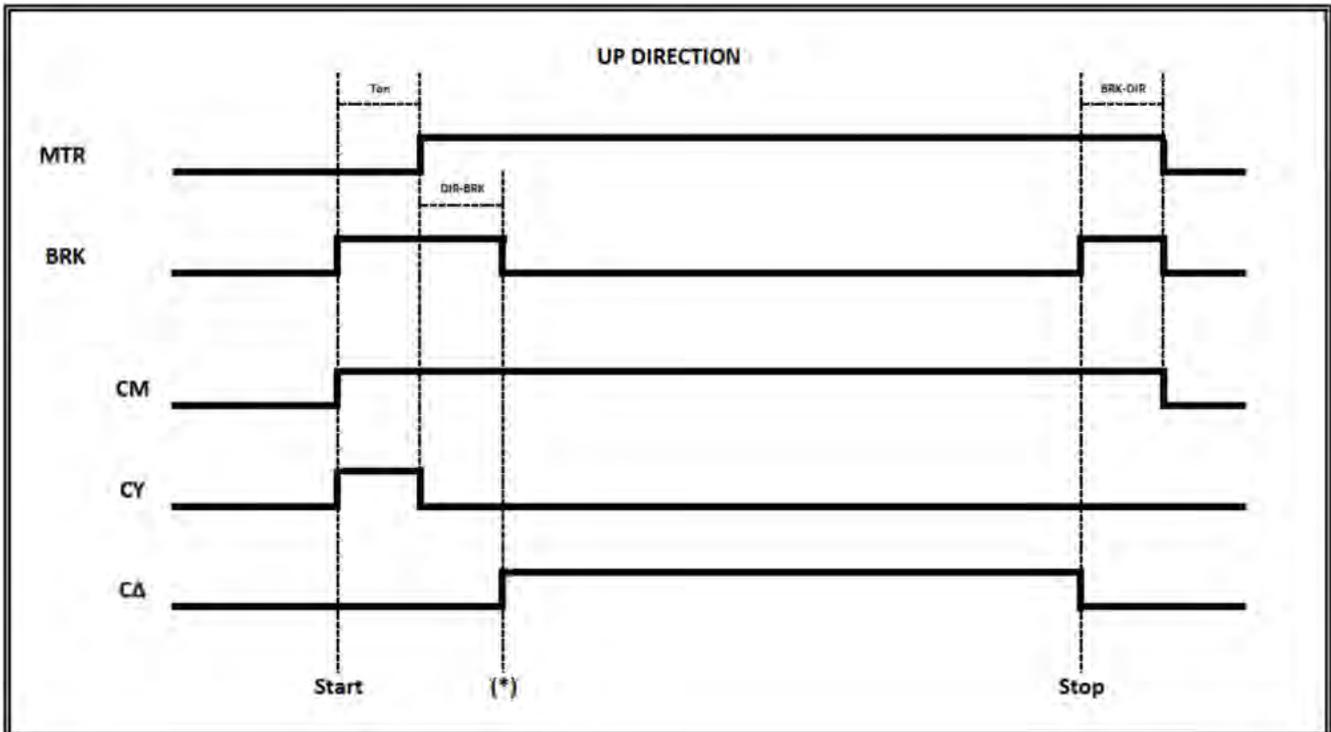


Direction vers le bas



➤ **Ascenseurs hydrauliques - Commandes de moteurs**

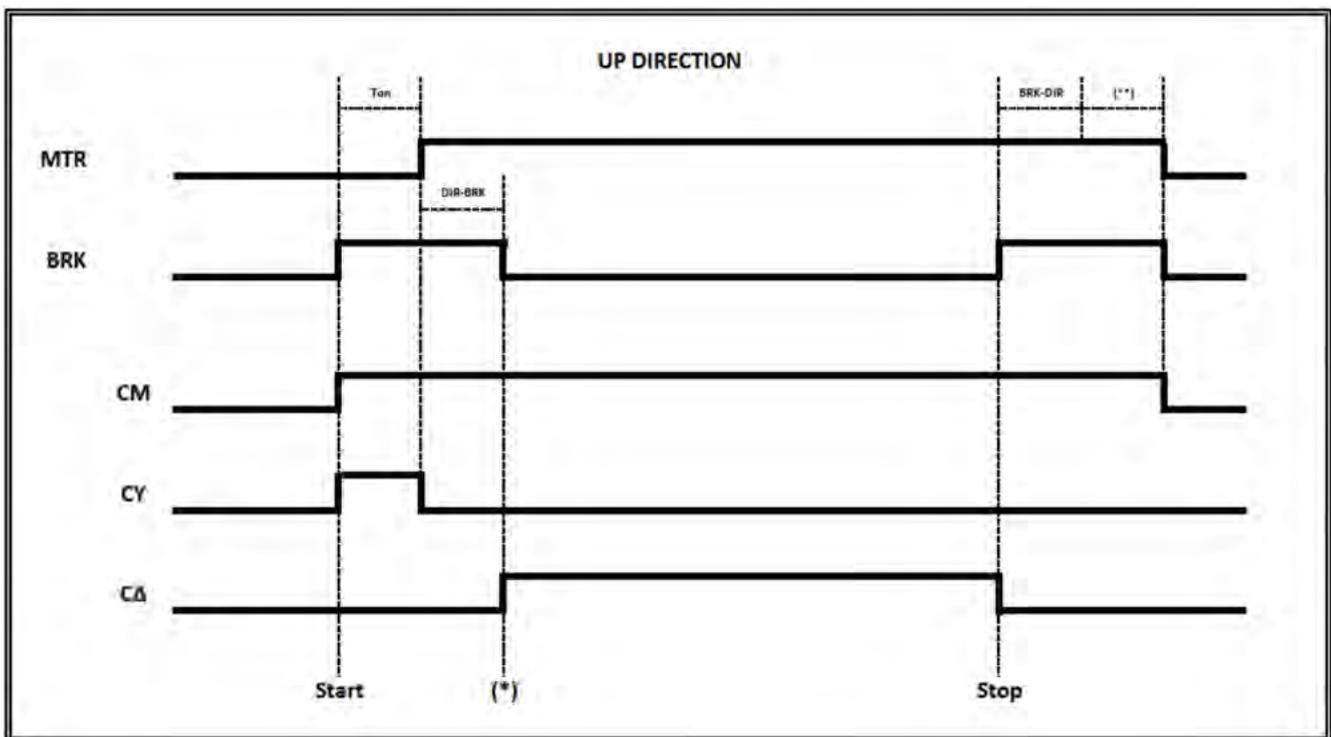
Direct



(T on) = Activation du temps du contacteur, vérifier les retours d'information de la cco.

(*) Signalisations feedback pour le démarrage Commande de la vanne UP

Démarrage progressif

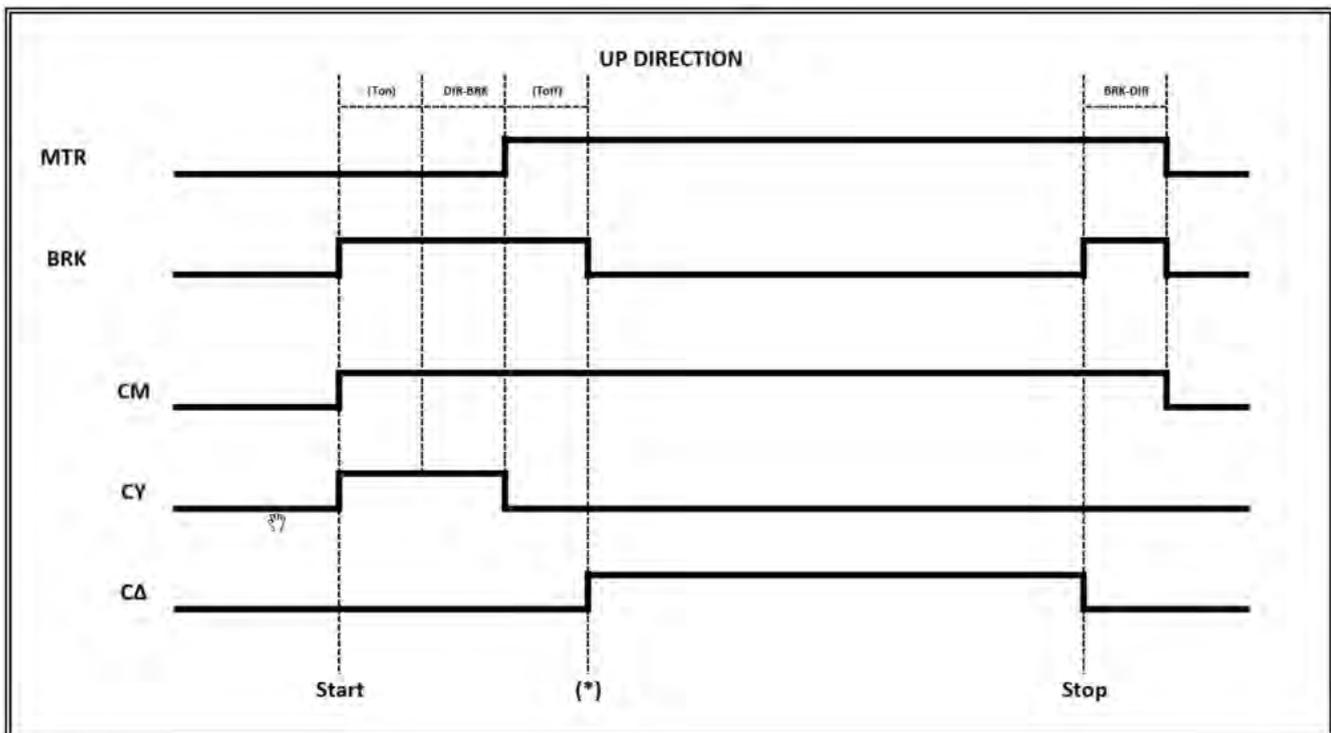


(T on) = Activation du temps du contacteur, vérifier les retours d'information de la cco.

(*) Signalisations feedback pour le démarrage Commande de la vanne UP

(**) Signalisations feedback de la décélération du démarreur progressif (arrêt progressif)

Star Delta



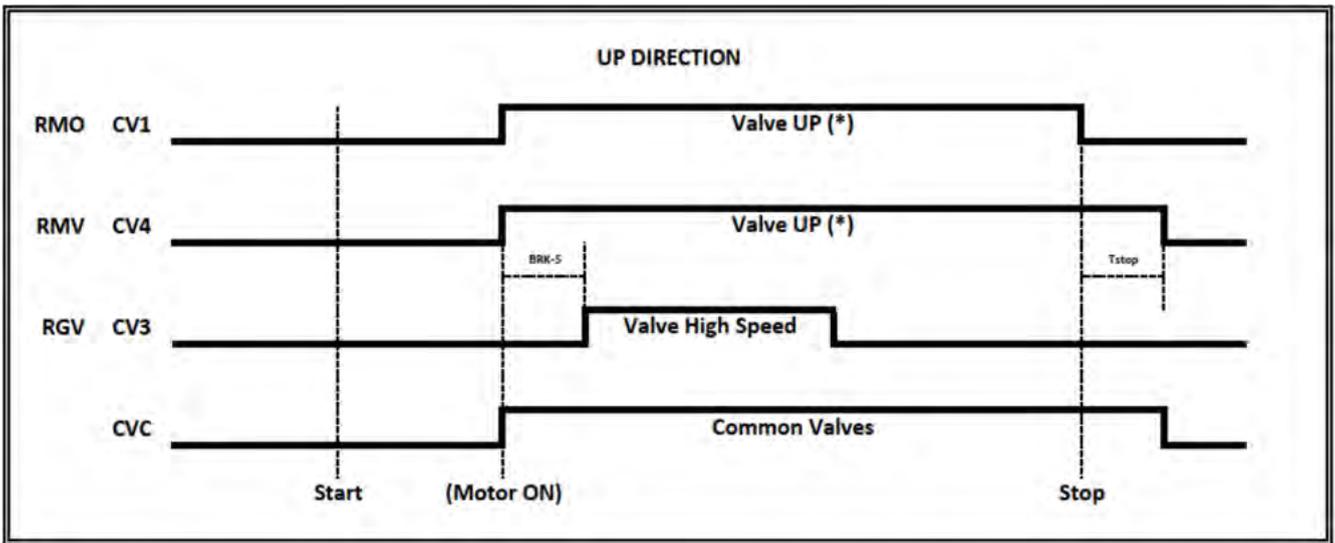
(T on) = Activation du temps du contacteur, vérifier les retours d'information de la cco.

(T on) = Désactivation du temps du contacteur, vérification des retours de la cco

(*) Signalisations feedback pour le démarrage Commande de la vanne UP

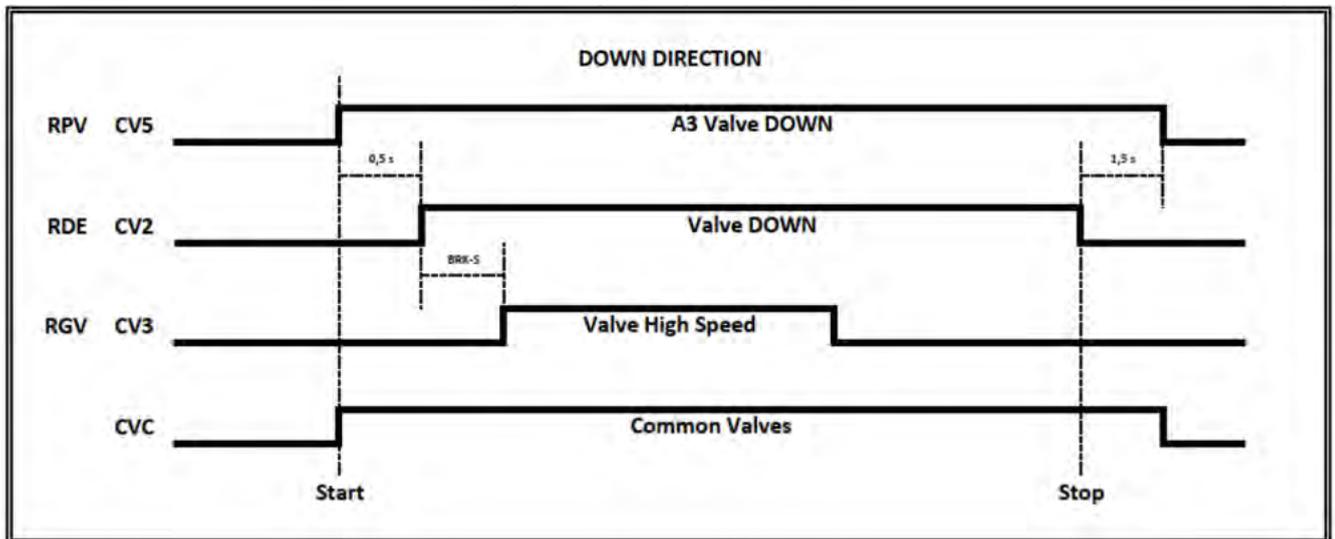
⊖ Ascenseurs hydrauliques - Commandes de vannes

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



(*) En cas d'arrêt progressif, utiliser CV1 pour le contacteur de la vanne UP.

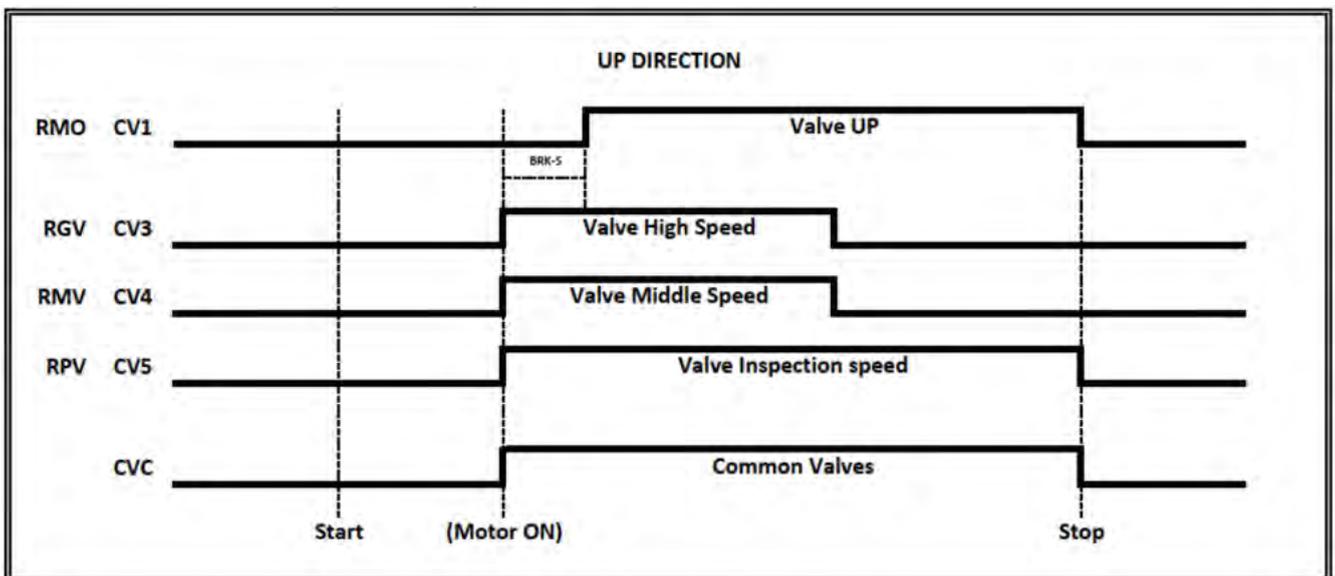
(*) en cas d'absence d'arrêt progressif, utiliser CV4 pour le contacteur de la vanne UP - $T_{stop} = BRK-DIR + 1,5s$

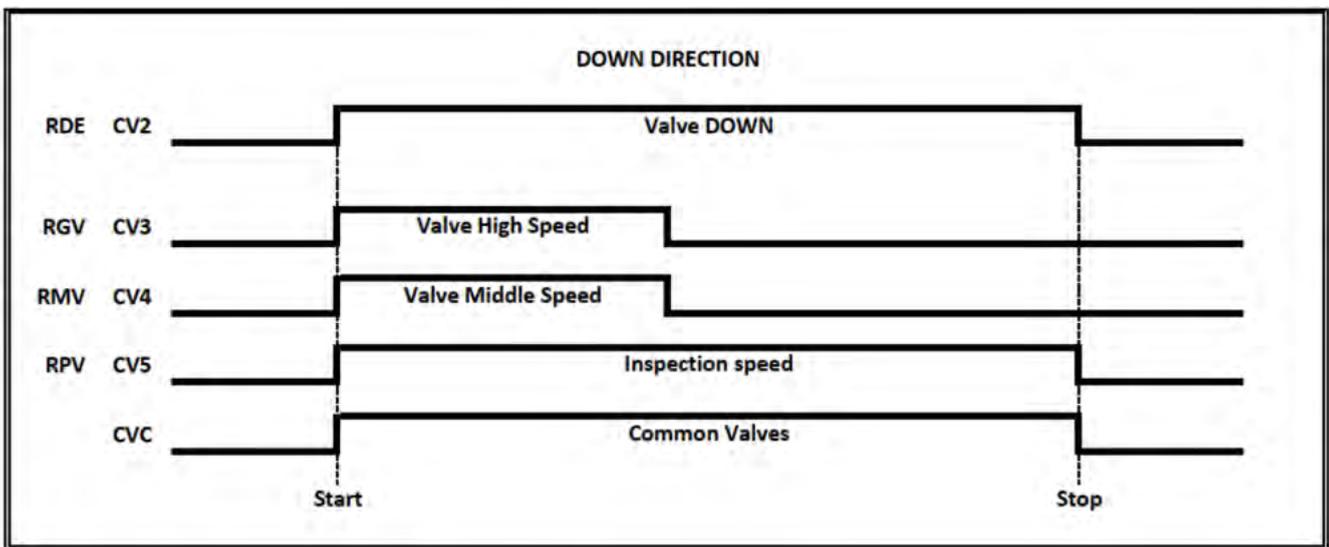


3 Valve => Pas de test Double Valve Down (A3 Valve Down ne pouvait pas être présent)

3 vannes + A3 => Essai de descente à double vanne

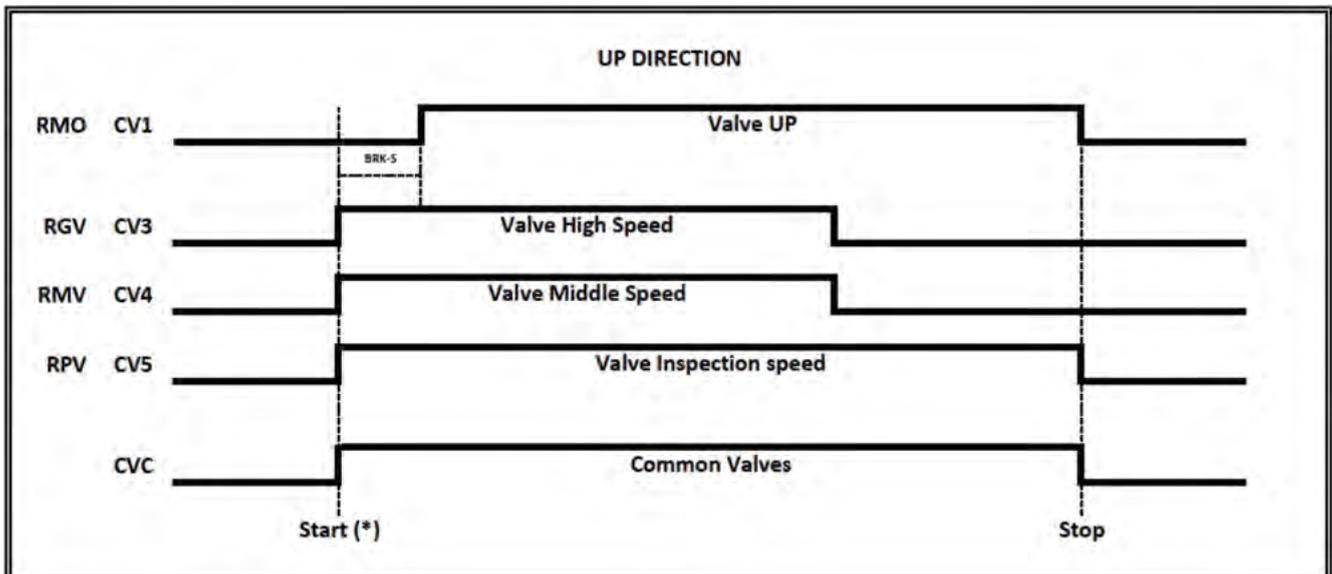
Moniteur UCM = 40...44 (GMV NGV)





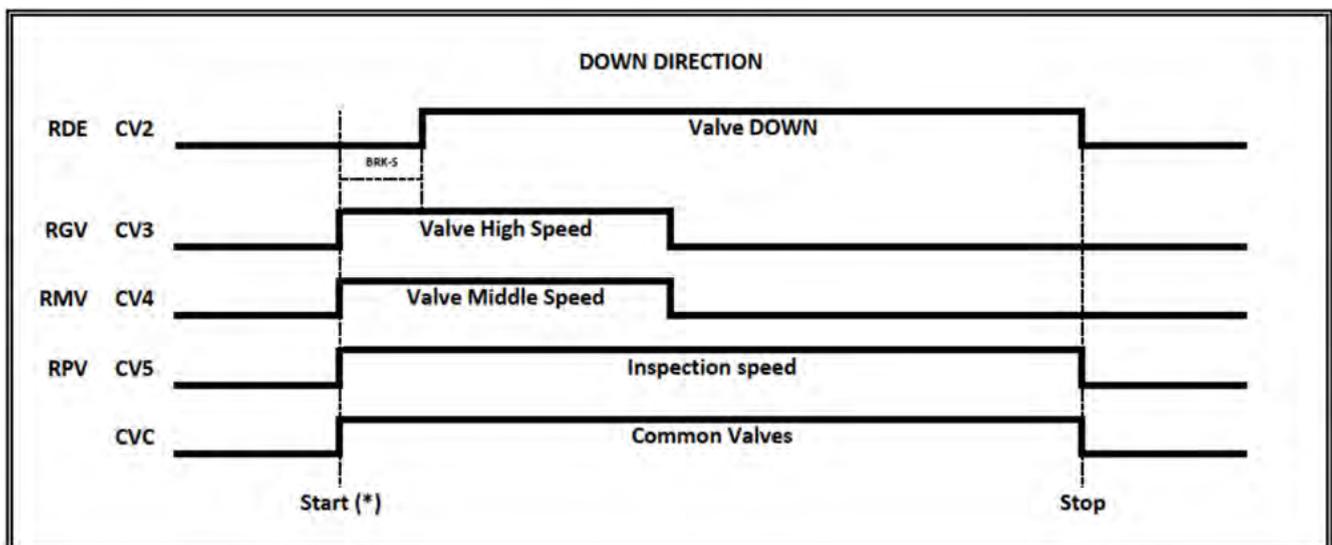
Pas de test de descente de la double valve

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



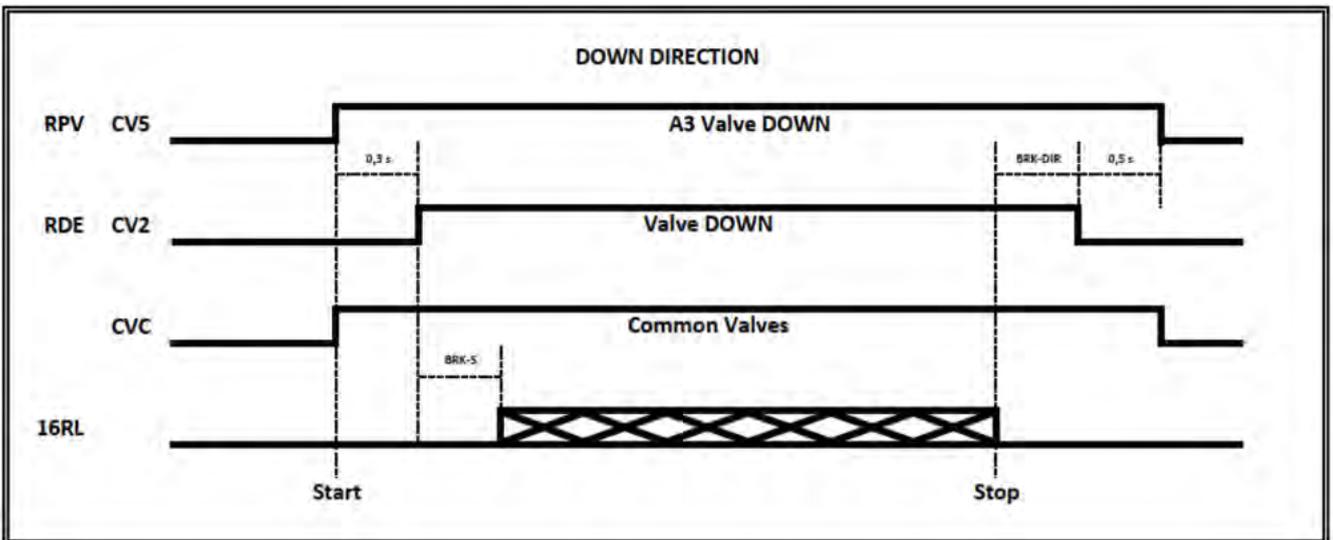
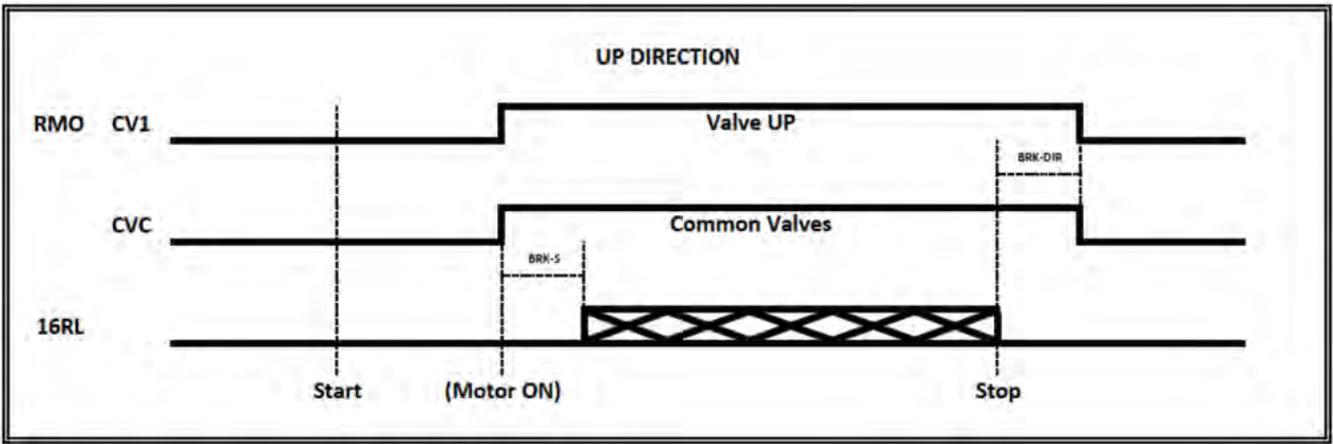
() Les commandes de la vanne ne démarrent que si RDY signalisation est actif.*

Remarque : les contacteurs de moteur ne démarrent qu'avec la rétroaction RUN. Signalisations



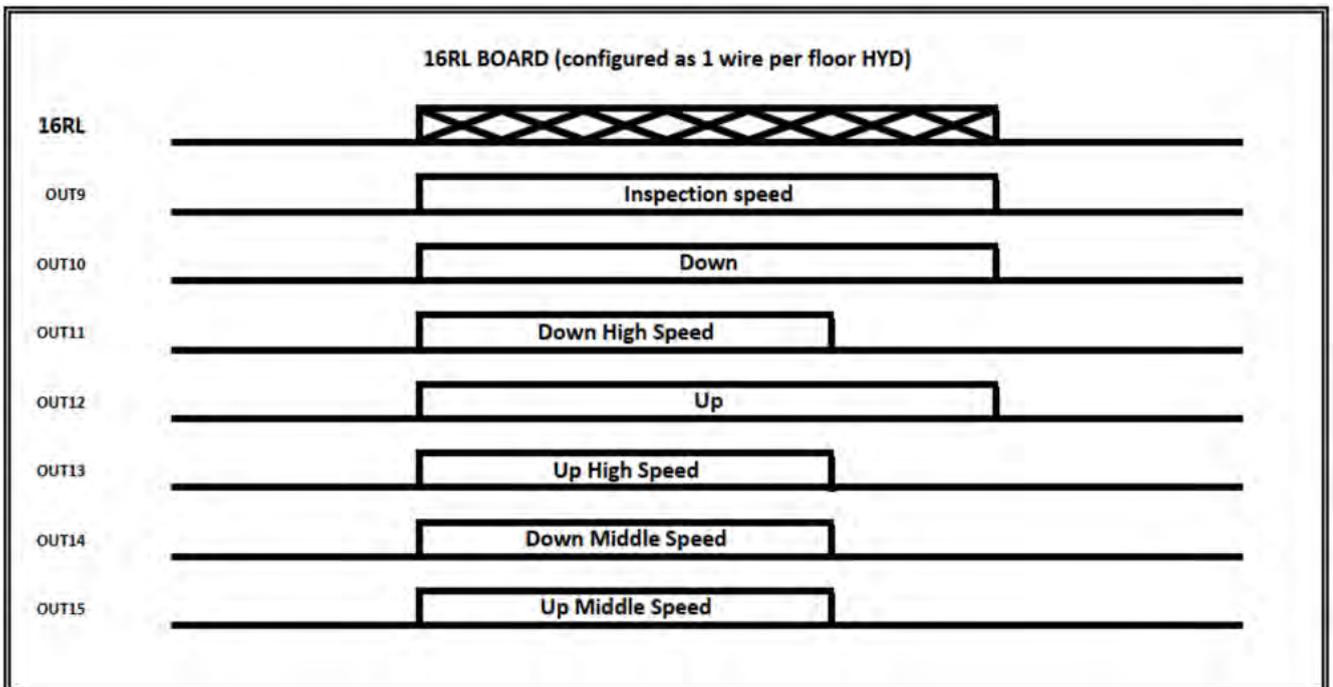
() Les commandes de la vanne ne démarrent que si RDY signalisation est actif.*

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

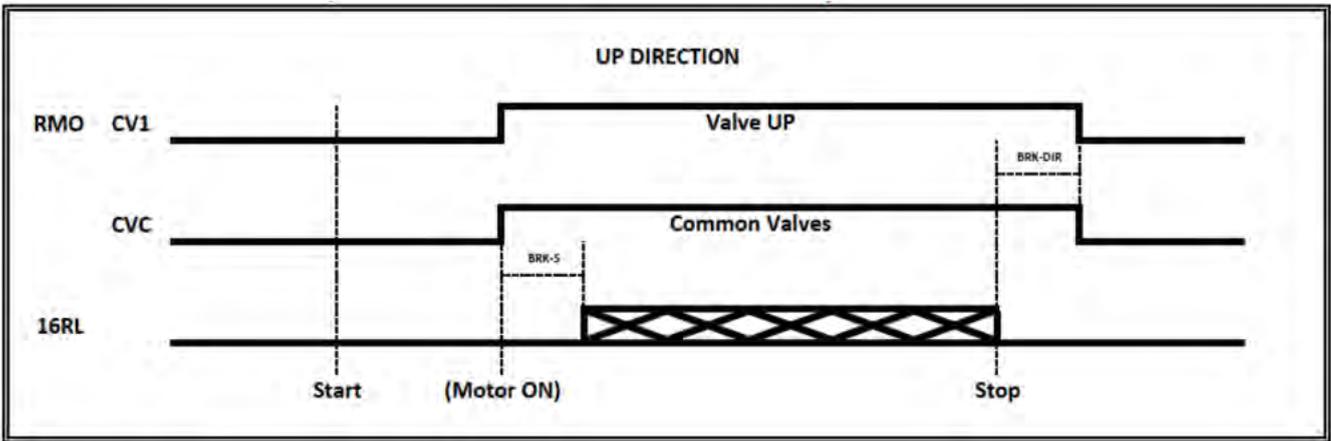


LRV1 + NTA-2 ► Pas de test Double Valve Down (A3 Valve Down ne pouvait pas être présent)

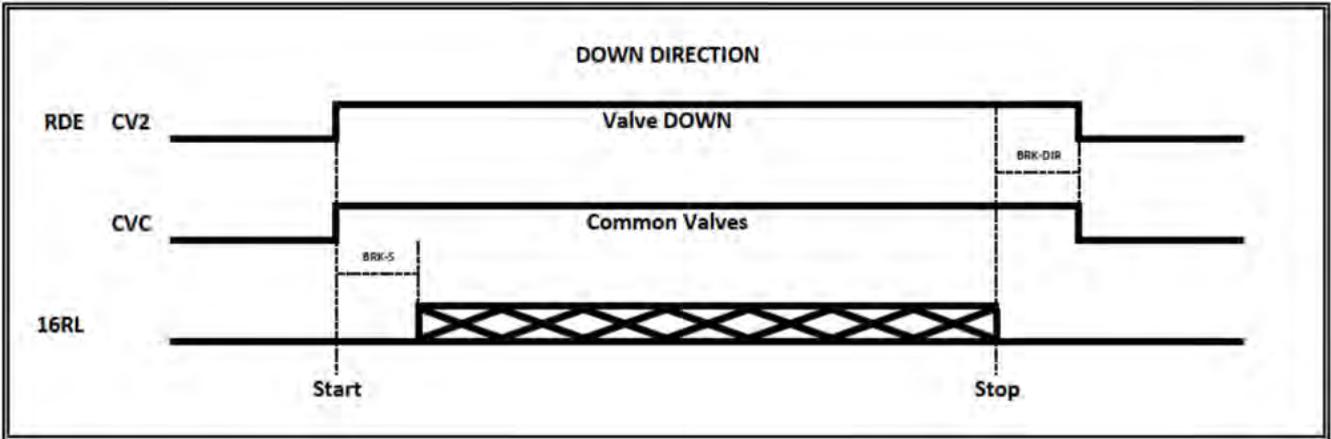
LRV1 + NTA-2 + A3 ► Essai de descente à double valve



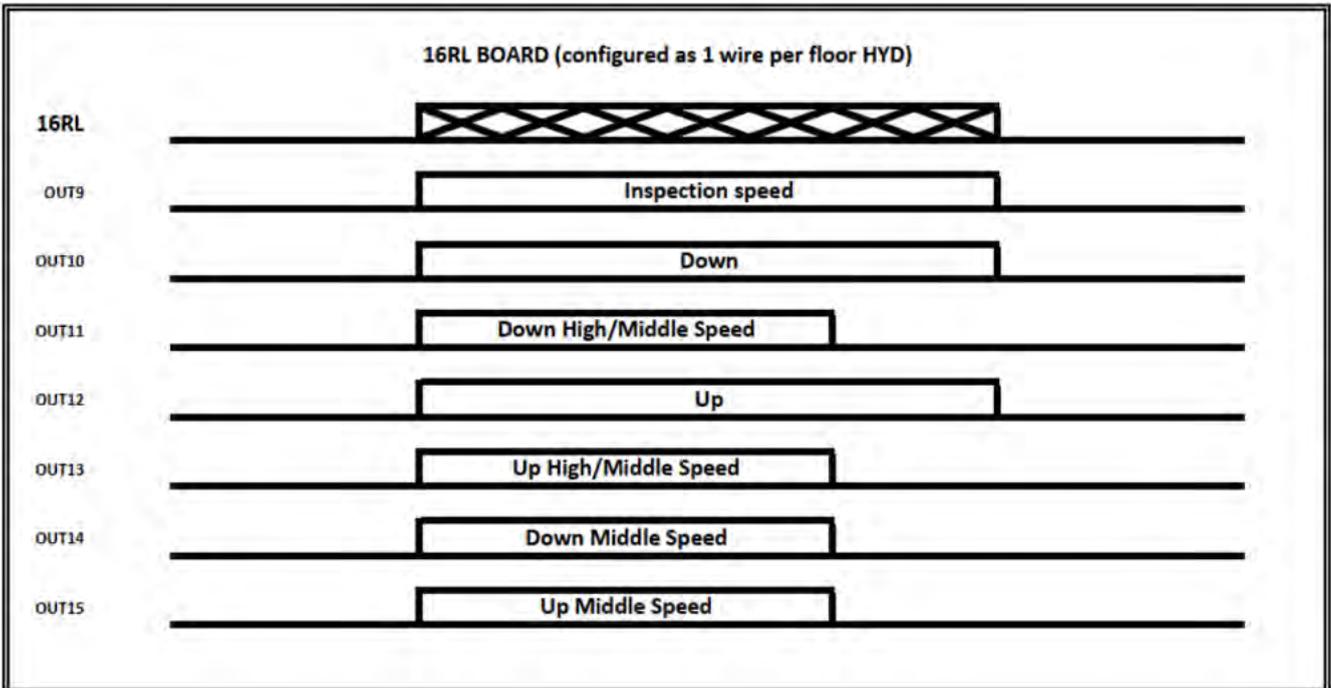
Moniteur UCM = 60...64 (BUCHER i-VALVE / BUCHER iCON-2)



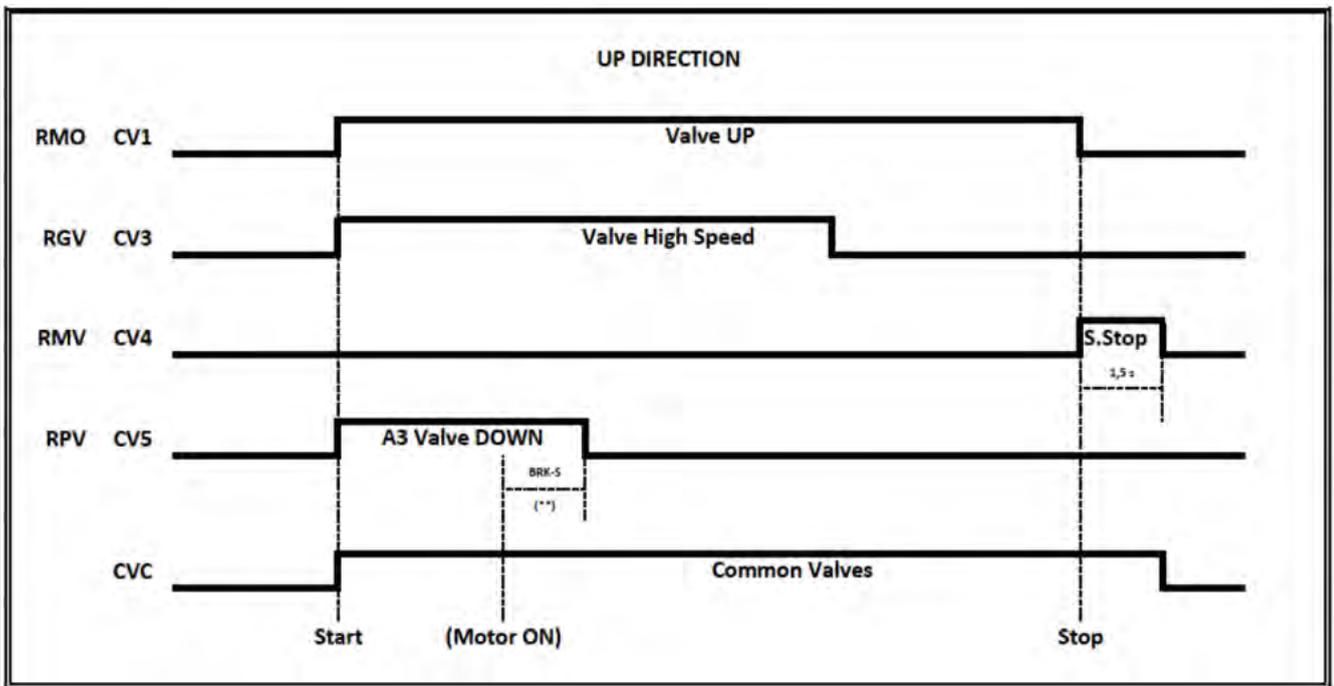
Moniteur de Signalisations + SMA



Moniteur de Signalisations + SMA



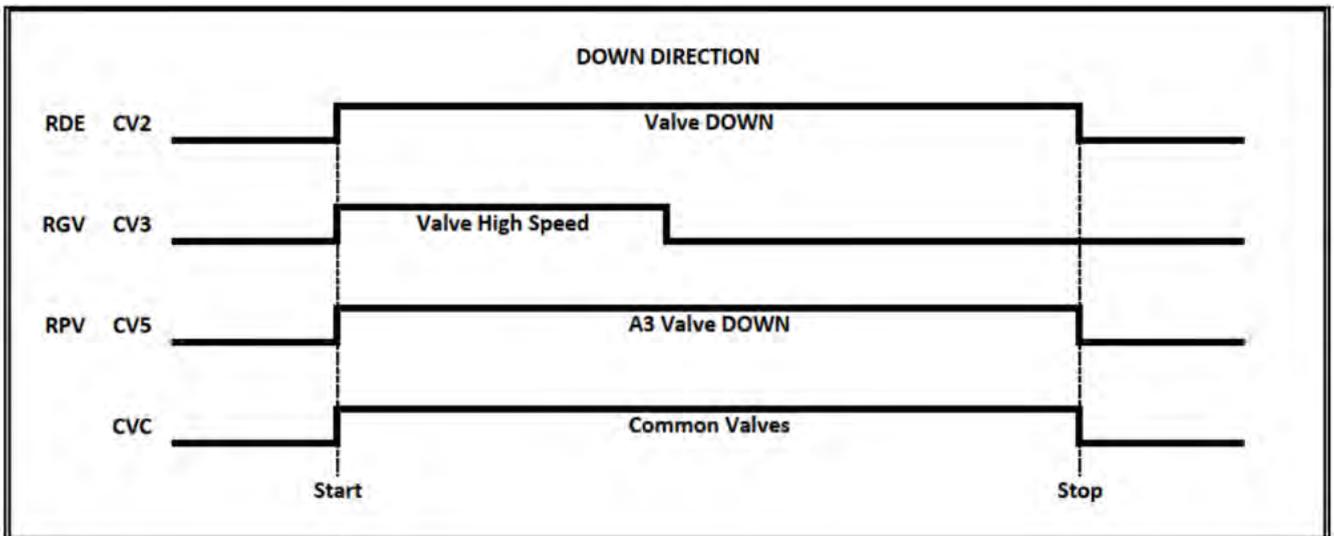
Moniteur UCM = 65...74 (START ELEVATOR 93/E-2DS)



(**) Signalisations retour de l'accélération du démarreur progressif (Y-BRKS)

CV1 = Utilisé uniquement avec les vannes 93/E-SL (arrêt progressif avec délai BRK-DIR)

CV4 = Utilisé uniquement avec les vannes 93/E-2DS (Soft Stop)



3 Valves => Pas de test de double valve down (A3 valve down ne pouvait pas être présent)

3 vannes + A3 => Essai de descente à double vanne



Guide d'installation rapide



Dépannage



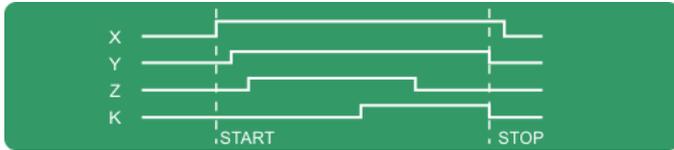
Procédure de programmation de l'opération incendie



Essais et mesures



Réglage des paramètres du multiplex



Diagrammes de temps



Fusion App (en cours de réalisation)

Mis à jour le 16 Febbraio 2022