



*Homelift-und
Plattformsteuerung*

JUNIOR

***Benutzer
Handbuch***

(Vers. 1.6 – Deutsch)



ASICHERHEITSHINWEISE

➤ **INSTALLATION**

Die Steuerung muss in einen internen Raum installiert werden welcher einen Verschmutzungsgrad von 2 nicht überschreitet. Das Gehäuse der Steuerung hat einen Schutzgrad IP2X.

Die Installation und Wartung der Steuerung soll nur von qualifizierte Mitarbeitern vorgenommen werden und nur nach sorgfältiger Lektüre von Betriebsanleitung und Elektrische Schaltpläne erfolgen.

Der Schutz gegen indirektem Berühren muss mit Magneto-thermischen-Sicherungsautomaten und Fehlerstromschutzschalter realisiert werden welche mit dem Erdungssystem verbunden sein müssen. Diese werden vom Kunde organisiert, sofern nicht anders angegeben ist.

Für folgende Schutzschaltungen, bitte die Elektrische Schaltpläne der Steuerung lesen:

- Magneto-thermische Schutz des Motors
- Magneto-thermische Schutz des Sicherheitskreises
- Schutz durch Sicherungen aller anderen Schaltungen

Maßnahmen zum Schutz gegen elektrischen Schlag:

- Das Gehäuse der Steuerung ist aus Metall und soll an der Erde angeschlossen werden (siehe Schaltbild welcher mit der Steuerung geliefert wird).
- Die Befehls- und Steuerschaltungen (24-V) sind galvanisch vom Netz getrennt (siehe Schaltbild welcher mit der Steuerung geliefert wird).
- Die Sicherheitsschaltung ist galvanisch vom Netz getrennt (siehe Schaltbild welcher mit der Steuerung geliefert wird).

➤ **WARTUNG**

Für die Wartung soll man das Handbuch, die Betriebsanleitungen und die elektrische Schaltpläne der Steuerung befolgen. Während der periodischen Inspektionen, muss der Status der Notstrombatterien für Notlicht/Alarm und Evakuierung zur Haltestelle (wenn vorhanden) kontrolliert werden.

Für den Transport und die Lagerung der Steuerung, die Informationen auf der Verpackung lesen.

Dokument Referenz

erstellt von:	Paolo Vagnoni;	05/12/2012
überarbeitet und überprüft von:	Massimo Villamaino; Paolo Vagnoni; Emanuele Emiliani; Mario Hahn	22/02/2013
freigegeben von:		

Dokument Änderung

Beschreibung	Version
Überarbeitung der Anweisung für die Montagefahrt	Rev. 0.0
Komplette Überarbeitung	Rev. 0.1
verschiedene Änderungen	Rev 0.2
Sonstige Änderungen und Hinzufügen von Kapitel "Schachtzugang" und "Motor-Tuning"	Rev 0.3
Anhang A – SW Update mit USB	Rev 0.4
Kit QJR.KIMP	Rev 0.5
Verbindung von Schlüsselschaltern	Rev 0.6
Parameterliste (§ 4.2, 4.3, 4.4)	Rev 0.7
Verbindung Notruftelefon mit GSM Modem	Rev 0.8
RSP Fehler (§ 3.3, § 3.4) – Anhang B	Rev 0.9
Motortuning (§ 2.2.2, § 4.7)	Rev 1.0
Tabelle der Fehler und deren Behebung (§ 3.4)	Rev 1.1
Tabelle der Fehler (§ 3.4)	Rev 1.2
Änderungen Junior HYDRO (§ 1.1, 2.1, 2.2.1, 2.3.1, 2.3.2, 2.4.1, 2.4.3)	Rev 1.3
Layout VVVF	Rev 1.4
verschiedene Änderungen (§ 2.3.1, 4.4, 4.6, 5.2.3)	Rev 1.5
Menu "Grundparameter" > Nachholen (§ 4.3)	Rev 1.6

- *Alle Produkte und Firmennamen welche in die Handbücher, Betriebsanleitungen und elektrische Schaltpläne erwähnt werden, sind Eigentum der Firmen.*
- *Die Informationen der Handbücher und Betriebsanleitungen können ohne vorherige Ankündigung für Verbesserungen geändert werden.*

Inhalt

1.	Das verkabelte System JUNIOR	6
1.1	JUNIOR für Hydrauliksysteme (HYDRO)	6
1.1.1	Layout	6
1.1.2	Technische Eigenschaften	6
1.1.3	Funktionsprinzip	6
1.1.4	Integrierter Inspektionskasten und Kontrolpaneele	7
1.2	Junior für elektrische Systeme (VVF)	8
1.2.1	Layout	8
1.2.2	Technische Eigenschaften	8
1.2.3	Funktionsprinzip	8
1.3	Programmierungstool (MINIPAD)	9
1.4	Automatische Notevakuierung	9
1.5	Türen und Sicherheit	10
2.	Schnellinbetriebnahme	11
2.1	Montage der Steuerung	11
2.2	Grundlegende Anschlüsse für die Inbetriebnahme	12
2.2.1	JUNIOR HYDRO	12
2.2.2	JUNIOR VVF	13
2.3	Vorverdrahtete Anschlüsse in der Kabine	14
2.3.1	Schleppkabel (Längen von 12, 15 o 18m)	14
2.3.2	Fahrkorbschnittstelle	17
2.3.2.1	Anschluss der Magnetsensoren	17
2.3.2.2	Anschlüsse Sicherheitskreis Kabinentür	19
2.3.2.3	Anschlüsse Kabinentürantrieb (nur für automatische Türen)	19
2.3.2.4	Anschlüsse Innentableau	21
2.3.2.5	Verbindung von Schlüsselschaltern	22
2.3.2.6	Verbindung Notruftelefon mit GSM Modem	25
2.4	Verbindung der vorbereiteten Schachtkabel	26
2.4.1	Sicherheitskreis	26
2.4.2	Etagentableaus	31
2.4.3	Schachtzugangskontrolle	32
2.5	Einstellungen Normalmodus	33
2.6	Grundlegende Konfigurationsparameter	34
2.7	Allgemeine Vorsichtsmaßnahmen	35
3.	Diagnose	36
3.1	Anzeige des Systemstatus	36
3.2	Anzeige der aktive Fehler	36
3.3	Reset der aktiven Fehler	38
3.4	Tabelle der Fehler und deren Behebung	39
4.	Änderung und Speicherung der Parameter	43
4.1	Menüstruktur	43
4.2	Menü "IN-OUT"	44
4.3	Menü "Grundparameter"	45
4.4	Menü "Türen"	46
4.5	Menü "Anzeigen"	47
4.6	Menü "Sonderfunktionen"	48
4.7	Menü "Kopierung"	49
4.8	Menü "Uhrzeit"	49
5.	Etageneinstellung	50
5.1	Definitionen	50
5.2	Schachtkopierung FAI / FAS (AB/AUF)	50
5.2.1	Feineinstellung der Haltegenauigkeit	50
5.2.2	Einstellung der Bremspunkte für Standardetagen	50



5.2.3	Fahrt mit kleine Geschwindigkeit in Fall von vorzeitige Türöffnung	51
6.	Anhang A – SW Update mit USB.....	53
7.	Anhang B – Monitor RSP.....	54

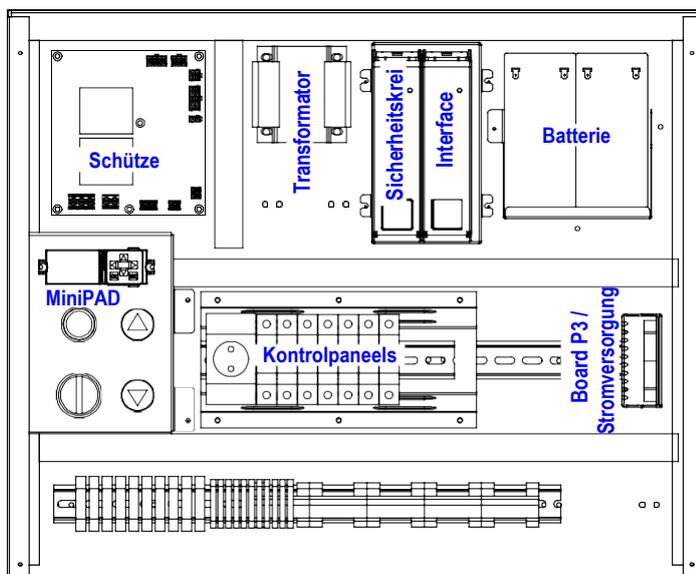
1. Das vorverkabelte System JUNIOR

Das vorverdrahtete System für Homelifte und Plattformen - JUNIOR von DMG - besteht aus:

- Steuerung (hydraulisch oder elektrisch)
- Verkabelungskit für Maschinenraum, Schacht, Kabine
- vorverkabelte Tableaus für Kabine und Etage

1.1 JUNIOR für Hydrauliksysteme (HYDRO)

1.1.1 Layout



cod.: QJR.BMHH (Manuelle Türen)
cod.: QJR.BMHT (Automatische Türen)



Dim.: 605x520x210mm

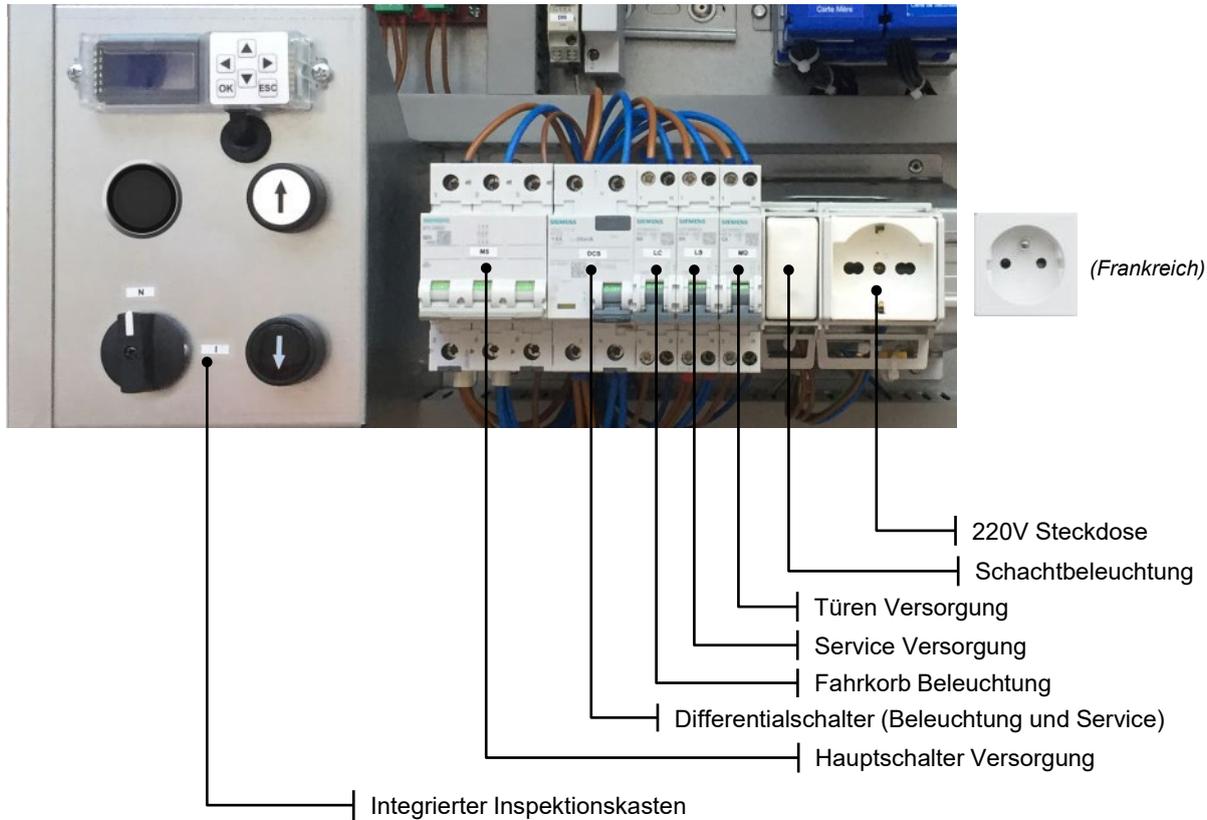
1.1.2 Technische Eigenschaften

- Hydraulisch mit 1 oder 2 Geschwindigkeiten
- Totmannsteuerung, Sammelsteuerung oder beide gemischt
- Vorverkabeltes System PITAGORA
- Max 7 Etagen
- 2 Batterien a 12V mit je 7 Ah (mit Ladegerät)
- manuelle oder automatische Türen.

1.1.3 Funktionsprinzip

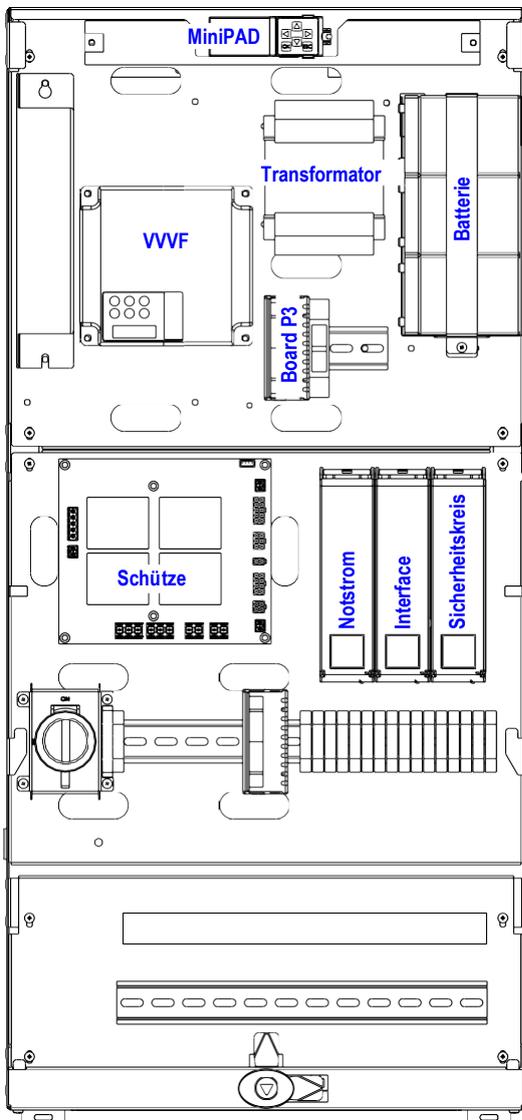
- Nachjustierung mit offenen oder geschlossenen Türen
- Integrierte Kabinenlichtabschaltung - zeitgesteuert
- unterstützt Kurzhaltstellen
- unterstützt selektive Türsteuerung
- integrierte Parkfahrt
- optionale Fernmonitoring mittels PSTN oder GPRS
- Serielle Schnittstelle für Anzeigen (frei einstellbare alphanumerische Zeichen für jede Etage)
- Anzeige von Hier / Besetzt (als Dauer oder Blinklicht)
- Programmierungstool mit LCD Display und 6 Tasten
- Visualisierung der Ein- & Ausgänge sowie der letzten 60 Fehler

1.1.4 Integrierter Inspektionskasten und Kontrolpaneels

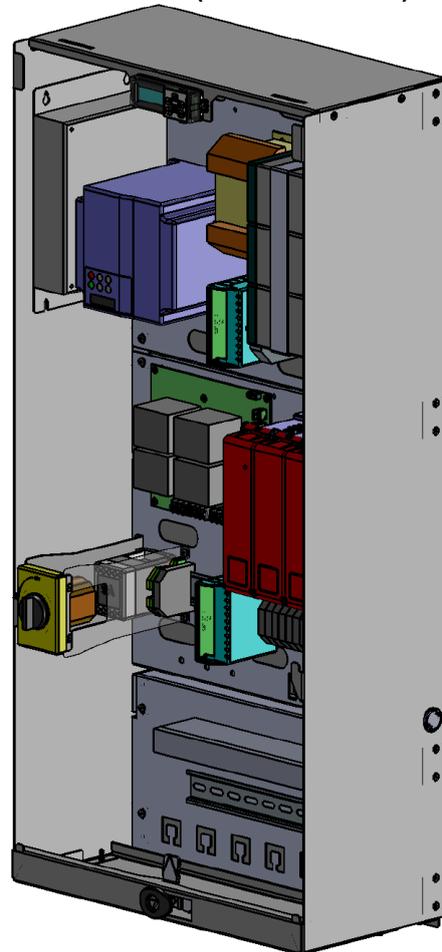


1.2 Junior für elektrische Systeme (VVVF)

1.2.1 Layout



cod.: QJR.BMVF18 (1.8kW)
 cod.: QJR.BMVF22 (2.2kW)
 cod.: QJR.BMVFML (2.2kW Gearless)



Dim.: 423x900x210mm

1.2.2 Technische Eigenschaften

Gleiche Eigenschaften wie JUNIOR für hydraulische System, mit folgendem Unterschied:

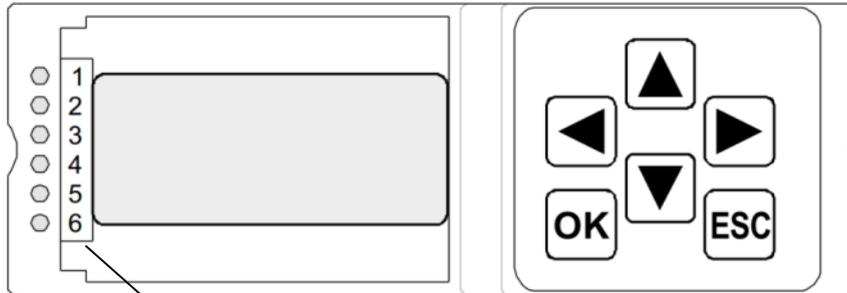
- Steuerung für Getriebe- und Getriebeloseantriebe bis 2,2 kW
- integrierte Notevakuierung in die naehste Etage und Türöffnung

1.2.3 Funktionsprinzip

Gleiche Eigenschaften wie JUNIOR für hydraulische System.

1.3 Programmierungstool (MINIPAD)

Das Motherboard enthält die Software, welche die Steuerlogik des JUNIOR übernimmt. Mit dem Programmierstool, welches mit Funktionstasten und LCD-Bildschirm ausgestattet ist, können Sie alle Parameter ändern und einstellen.



- 1: Sicherheitskreisabfrage 1 (Notstopp, Seildehnung)
- 2: Sicherheitskreisabfrage 2 (Endschalter, Sicherheitsstützen)
- 3: Sicherheitskreisabfrage 3 (Schachttürkontakt)
- 4: Sicherheitskreisabfrage 4 (Türverriegelung)
- 5: Sicherheitskreisabfrage 5 (Kabinentürkontakt)
- 6: Zustand: An=OK / Blinkend=Fehler

1.4 Automatische Notevakuierung

Der JUNIOR kann mit Notfallbatterien und einem integrierten System ausgestattet werden, damit die Kabine, im Fall von Stromausfall, automatisch in eine Etage zurückkehrt.

Die Notevakuierung ist in Hydrauliksystemen immer vorgesehen, für VVVF-Systeme ist es eine sehr empfehlenswerte Option (code QJR.EMVF).

Notfall-Verfahren für hydraulische Systeme:

- Die Steuerung wird durch die beiden Not-Batterien gespeist,
- Wenn die Kabine außerhalb der Türzone steht, wird die Kabine, mit reduzierter Geschwindigkeit, in die unterste Etage gefahren.
- In der untersten Etage werden die Türen geöffnet (wenn Automatische Türen) und das System bleibt für weitere 30 Sekunden aktiv,
- Nach 30 Sekunden schaltet sich das System ab
- Während der Notfallprozedur, zeigen alle Displays das Symbol "E-".

Notfall-Verfahren für elektrische System:

- Die Steuerung wird durch die Not-Batterien gespeist,
- Wenn die Kabine außerhalb der Türzone steht, wird die Kabine, mit reduzierter Geschwindigkeit, in die nächste Etage gefahren.
- In der nächsten Etage werden die Türen geöffnet (wenn Automatische Türen) und das System bleibt für weitere 30 Sekunden aktiv,
- Nach 30 Sekunden schaltet sich das System ab
- Während der Notfallprozedur, zeigen alle Displays das Symbol "E-".

1.5 Türen und Sicherheit

Die JUNIOR Steuerung arbeitet mit folgenden Kombinationen von Kabinen- und Schachttüren. Beachten Sie bitte auch das Menü „Türen“ (§4.4) Türtyp A und Türtyp B

Manuelle Kabinen- und Schachttüren:

Die Schachttür kann auf folgende Art entriegelt werden:

- Mechanisch von der Kabinentür
- Mit einer elektromechanischen Vorrichtung

Im Falle der elektromechanischen Vorrichtung, muss der JUNIOR mit einer optionalen Schaltung ausgerüstet werden, welche das Öffnen in der Zielstufe erlaubt. (Code: QJR.BSES)

Ist keine Kabinentür vorhanden, so kann ein Sicherheitslichtgitter (NC) in den Sicherheitskreis eingebunden werden.

Automatische Kabinentür und manuelle Schachttür:

Die Schachttür kann auf folgende Art entriegelt werden:

- Mechanisch von der Kabinentür
- Mit einer elektromechanischen Vorrichtung

Im Falle der elektromechanischen Vorrichtung, muss der JUNIOR mit einer optionalen Schaltung ausgerüstet werden, welche das Öffnen in der Zielstufe erlaubt. (Code: QJR.BSES)

Es können bis zu zwei Türantriebe (24VDC) mit dem Fahrkorbmodul verbunden werden. Eine Lichtschranke wird mit dem vorhandenen Türantrieb verbunden (NO).

Automatische Kabinen- und Schachttür:

Es können bis zu zwei Türantriebe (24VDC) mit dem Fahrkorbmodul verbunden werden. Eine Lichtschranke wird mit dem vorhandenen Türantrieb verbunden (NO).

Etagentür mit eigenem Antrieb (inkl. elektrischer Verriegelung):

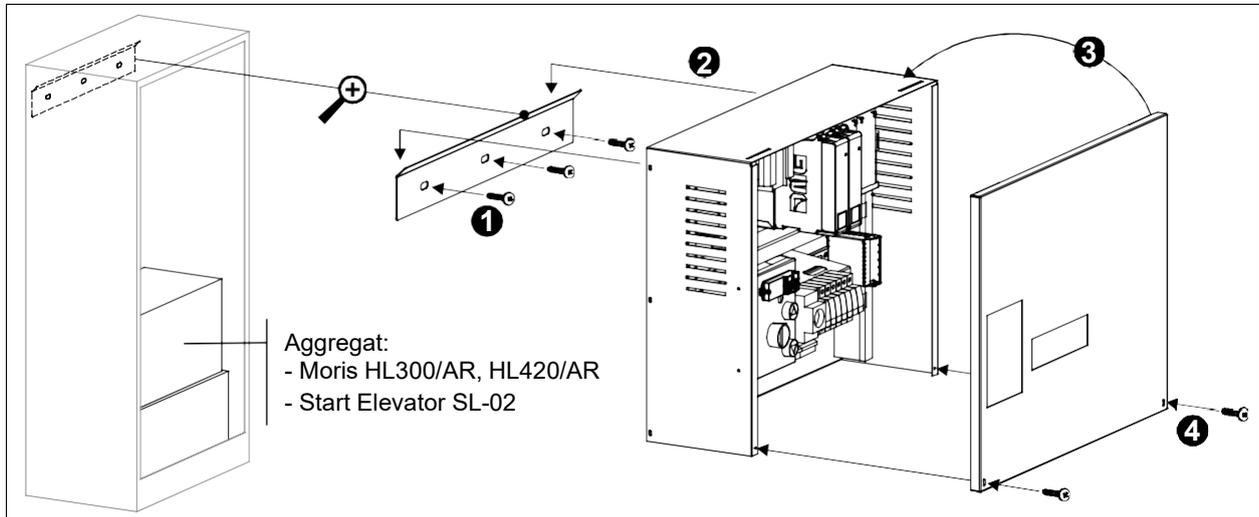
Diese Option ist für elektrisch angetriebene Drehtüren, welche elektrisch ver-/entriegelt werden.

2. Schnellinbetriebnahme

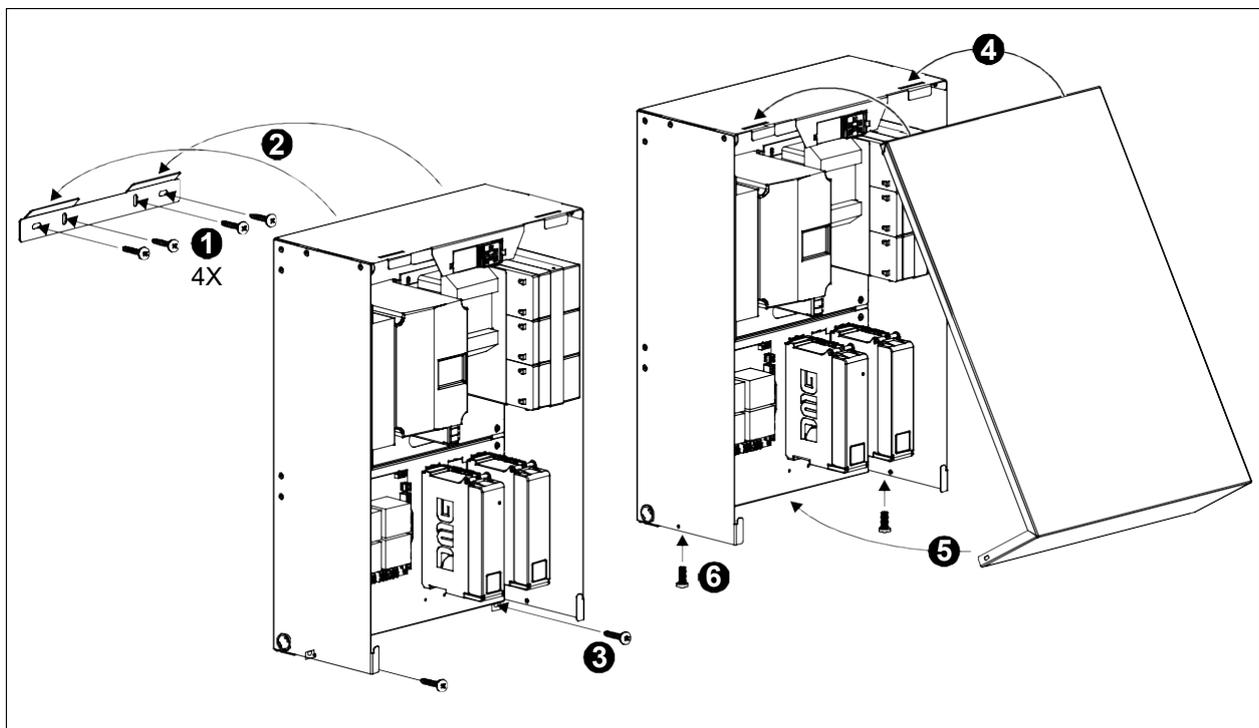
Beachten Sie für die Installation des JUNIOR folgende Anweisungen:

2.1 Montage der Steuerung

- JUNIOR HYDRO



- JUNIOR VVVF



- Das Gehäuse der Steuerung kann (optional) mit einem Schlüssel, zum Verschießen, ausgestattet werden.

2.2 Grundlegende Anschlüsse für die Inbetriebnahme

1. durchführen und kontrollieren der Anschlüsse/Verbindungen:
 - Hauptstrom (ALI – Junior VVVF)
(Klemmen PE/N/L – Junior HYDRO)
 - Motor / Pumpe (MOTOR – Junior VVVF)
(Klemmen U/V – Junior HYDRO)
 - Bremse / Ventile (VALV – Junior VVVF)
(Klemmen V-DW / V-HS / V-COM – Junior HYDRO)
 - Kaltleiter (TH2 / TH1 – Junior VVVF)
(Klemmen THM2 / THM1 / GND – Junior HYDRO)
 - Fahrprovisorium (Siehe Schaltplan)

2. Einschalten

3. Stellen Sie die Steuerung auf "Inbetriebnahme". Wählen Sie das Menü "System" mithilfe der Taste: ▼ und betätigen Sie 2x OK um den Parameter "Inbetriebnahme" zu ändern.

Inbetriebnahme
Nein

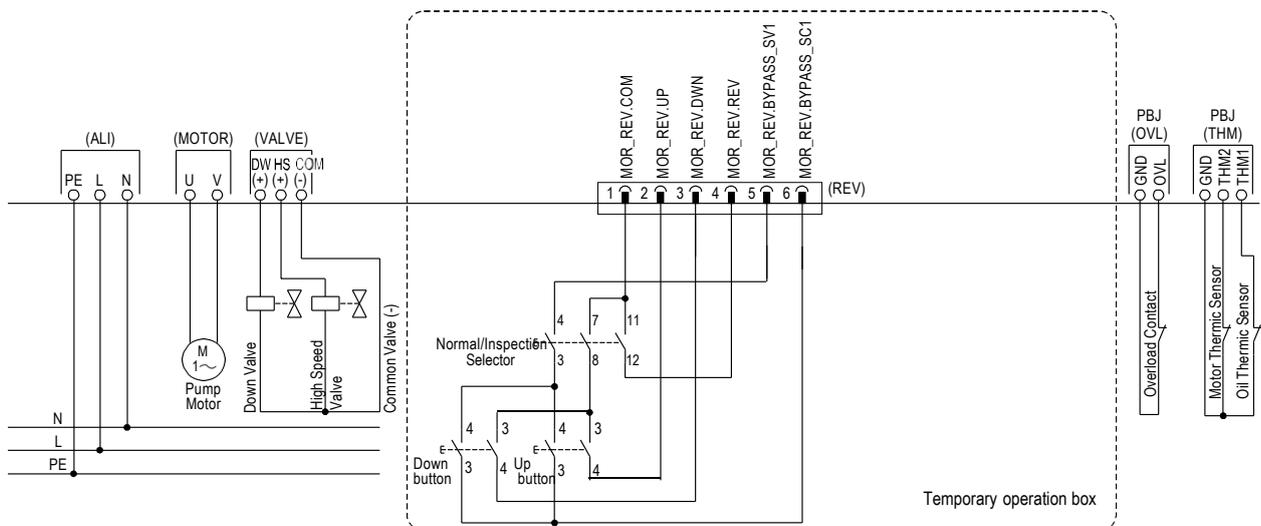
4. Drücken Sie 1x ► und dann OK, um "JA" zu bestätigen

2.2.1 JUNIOR HYDRO

Das Hydraulische JUNIOR ist fuer folgende Aggregate vorbereitet:

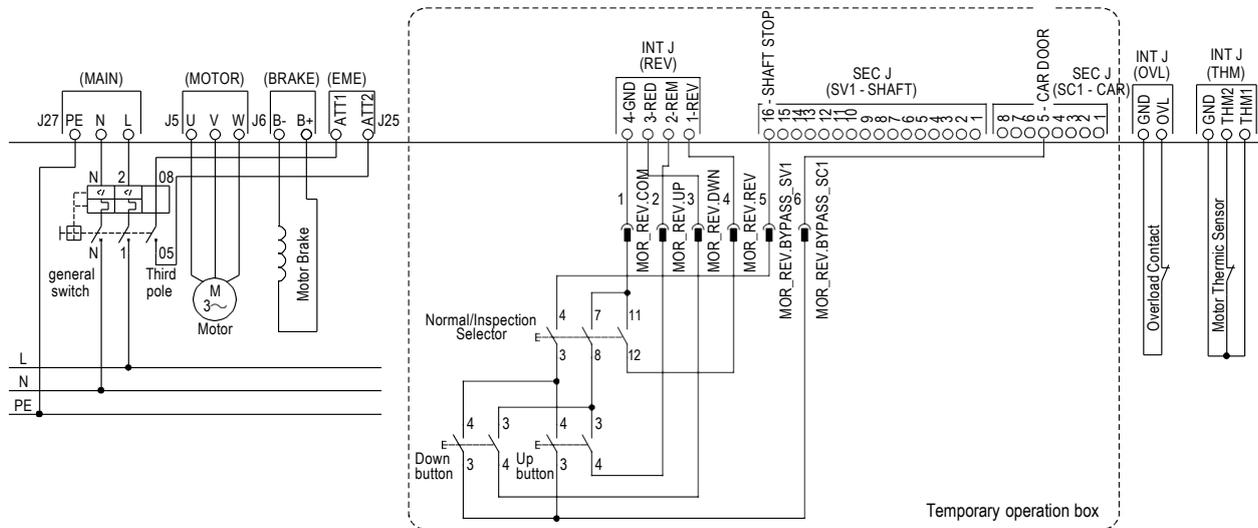
- 1) Moris HL300/AR, HL420/AR - 2) Start Elevator SL-02

Schaltplan



2.2.2 JUNIOR VVVF

Schaltplan



MOTORTUNING

1. Einstellungen am VVVF „Fuji Pad“
 - geben Sie in den VVVF folgende Motorparameter ein:
 - F03: Maximale Ausgangsfrequenz (normalerweise 50Hz)
 - F04 : Motorfrequenz (normalerweise 50Hz)
 - F05: Nennspannung des Motors (in V)
 - P02: Motorleistung (in kW)
 - P03: Motorenstrom (in A)
 - P04: Auswahl der Tuningprozedur (weitere Informationen in Punkt 2.)
2. Einstellungen am Junior „Mini Pad“
 - Gehen Sie auf das Menü <Grundparameter> und drücken Sie OK
 - Gehen Sie auf den Parameter <Inbetriebnahme> und drücken Sie OK (der Wert blinkt)
 - Drücken Sie die rechte Pfeiltaste zweimal, bis der Wert „Tuning“ angezeigt wird und drücken Sie OK
 - Stellen Sie nun im VVVF den Parameter P04 von 0 auf 1 (statisches Tuning) und drücken Sie die Taste Func/Data. Der Wert "1" auf dem Fuji Pad beginnt zu blinken
 - Drücken und halten Sie gedrückt die Rechts- oder Linkspfeiltaste des Mini Pad; die Schütze ziehen an und ermöglichen den Stromfluss
 - Auf dem Fuji Pad hört die „1“ auf zu blinken (Tuning wird durchgeführt)
 - Halten Sie die Pfeiltaste des Mini Pad solange gedrückt, bis im Fuji Pad „End“ angezeigt wird
 - Lassen Sie die Pfeiltaste los, wechselt der Parameter <Inbetriebnahme>, automatisch von „Tuning“ in „JA“
 - In dem Modus „JA“, kann mit den Pfeiltasten, der Motor nach rechts oder links gedreht werden
 - Um in den Normalmodus zu gelangen (alle Komponenten sind montiert) stellen Sie den Parameter <Inbetriebnahme>, auf „NEIN“

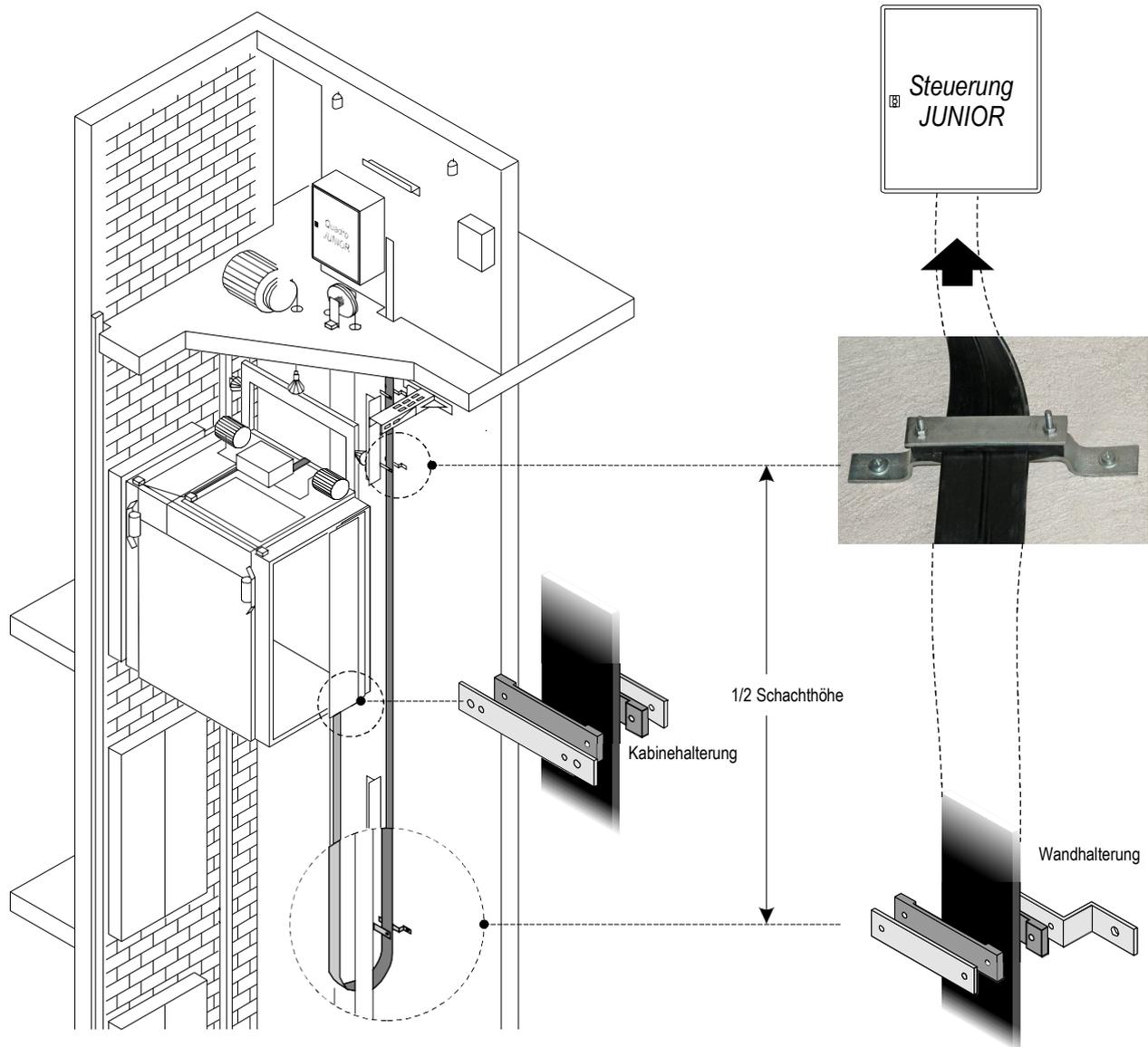
Bitte beachten Sie, dass:

- für diese Prozedur der Sicherheitskreis geschlossen sein muss (damit die Schütze anziehen können), es wird nur der letzte Abgriff SIC5 überprüft.
- Der Modus „Tuning“ nur für 1 Minute aktiv ist, nach diesem Timeout wechselt der Parameter <Inbetriebnahme> automatisch zurück auf den Wert „JA“

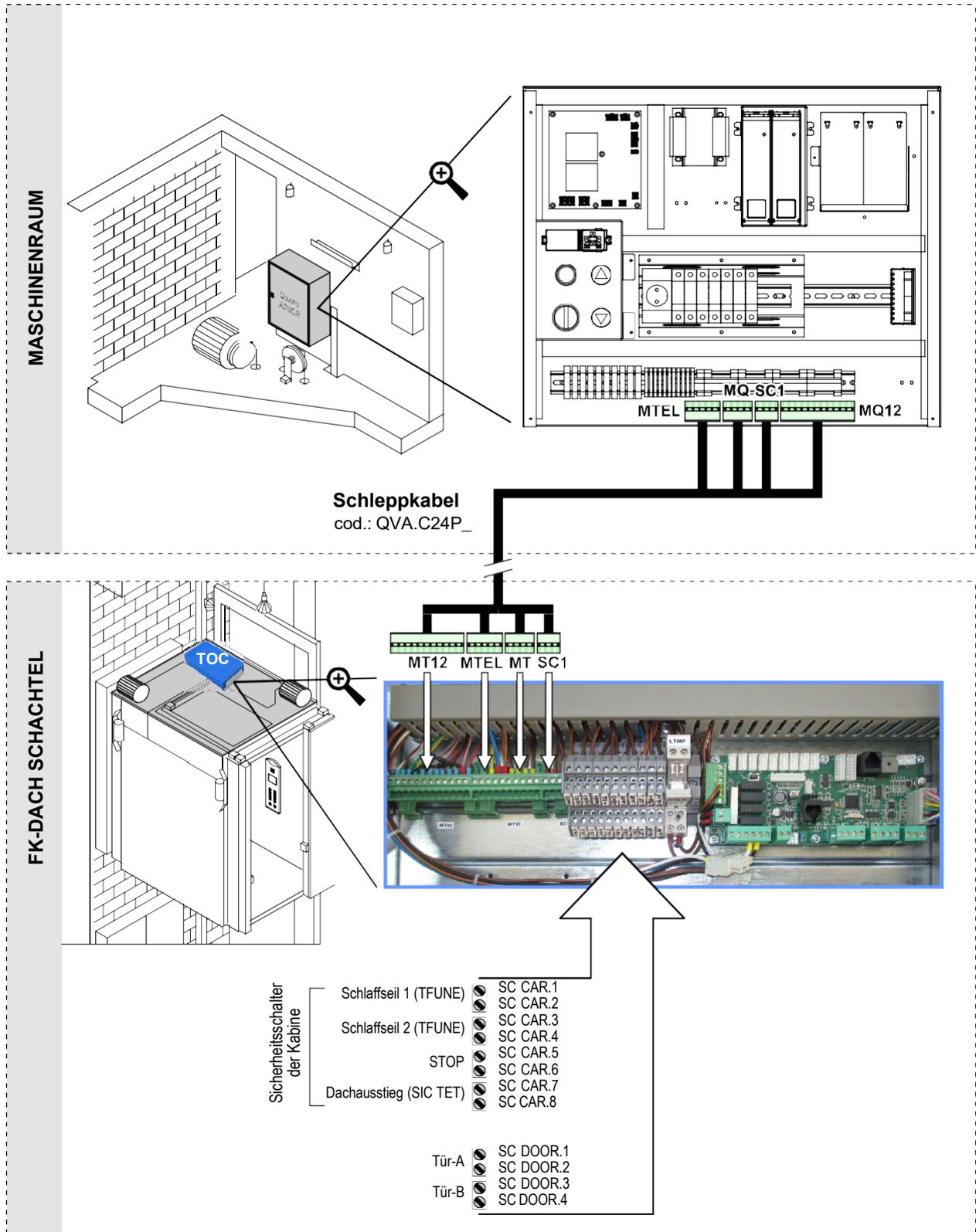
2.3 Vorverdrahtete Anschlüsse in der Kabine

2.3.1 Schleppkabel (Längen von 12, 15 o 18m)

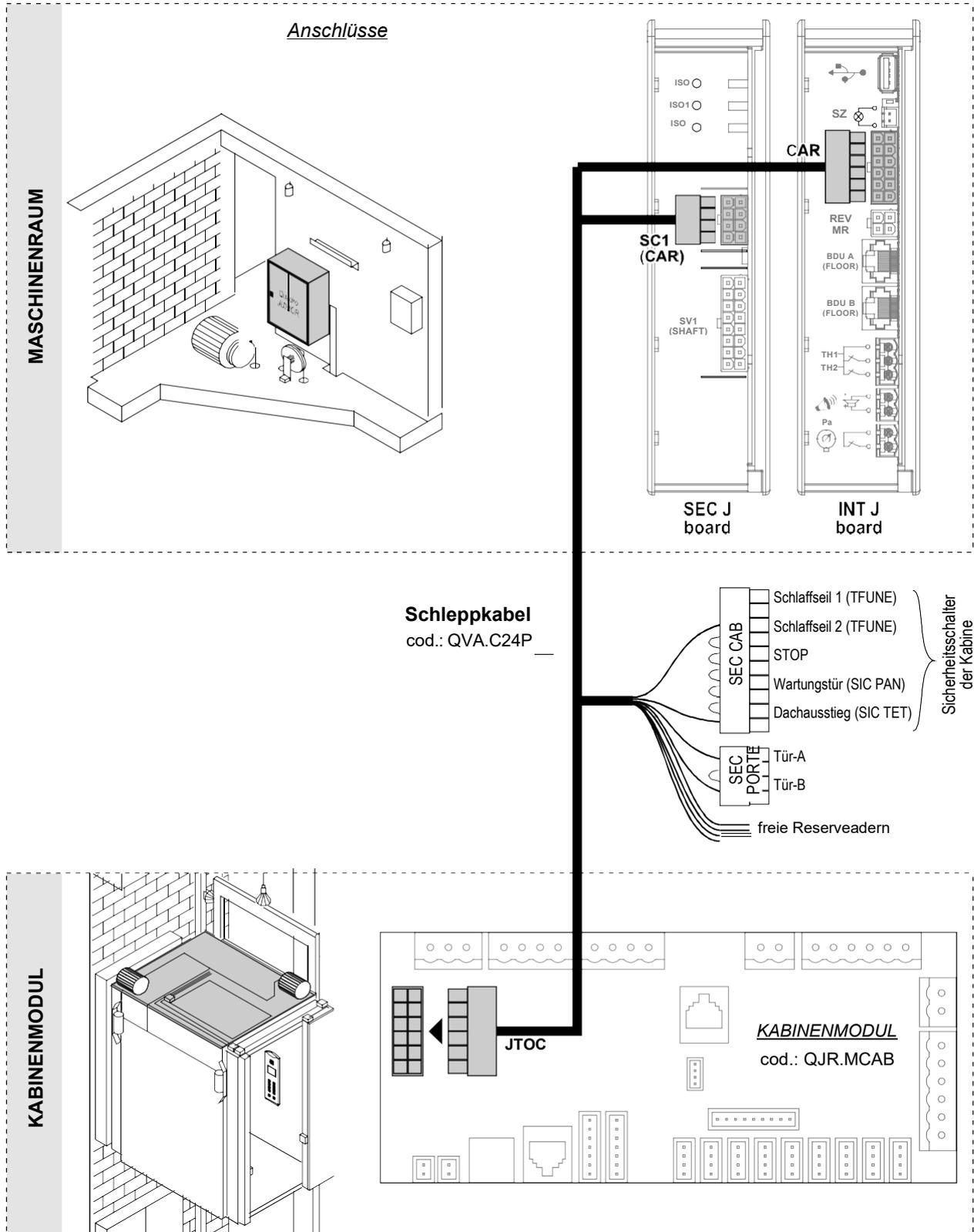
Montage



Anschlüsse JUNIOR HYDRO



Anschlüsse JUNIOR VVVF



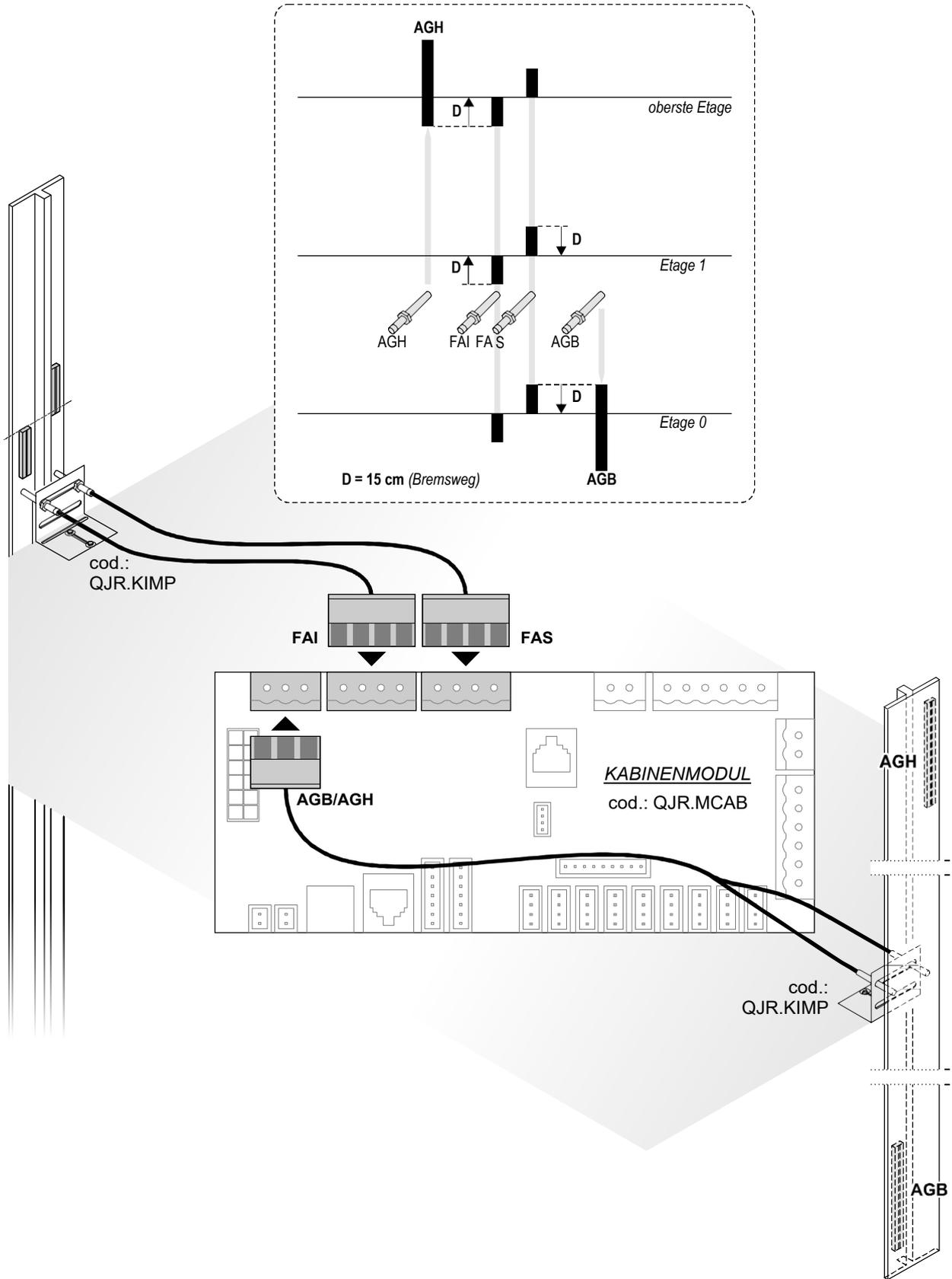
2.3.2 Fahrkorbschnittstelle

Das JUNIOR Fahrkorbmodul (QJR.MCAB) ist durch das Schleppkabel QVAC24Pxx mit der Maschinenraumsteuerung verbunden. An der Fahrkorbschnittstelle werden folgende Elemente angeschlossen:

- Schachtschalterset JUNIOR (QJR.KIMP), bestehend aus:
 - Schachtkopierung ("FAI/FAS"): 2 Magnetsensoren NO
 - Resetschalter ("AGB/AGH"): 2 Magnetsensoren NO
- Anschlusskit Innentableau:
 - QJR.KIMP
 - QJR.CC1F (1,5mt) / QVA.C04P4BDX (4mt.)

2.3.2.1. Anschluss der Magnetsensoren

Verbinden Sie die Magnetsensoren mit dem Kabinenmodul, wie in der Abbildung dargestellt. Anschließend positionieren Sie die Magnete (QTC.CAL) an der Schiene (Fig. 1); Bei Vorzeitige Türöffnung, Beachten Sie die Angaben in Abschnitt 5.2.3



(Fig. 1)

2.3.2.2. Anschlüsse Sicherheitskreis Kabinentür

Verbinden Sie das Sicherheitskreiskabel (enthalten im Kabel-Kit COP QJR.KIMP), wie in der Zeichnung dargestellt (Fig.2).

2.3.2.3. Anschlüsse Kabinentürantrieb (nur für automatische Türen)

Die Junior Steuerung , steuert 24VDC automatische Türantriebe:

- Fermator 40/10
- ECC (Falt-Türen)

Fig. 2a (mit FK-Dach Schachtel / TOC)

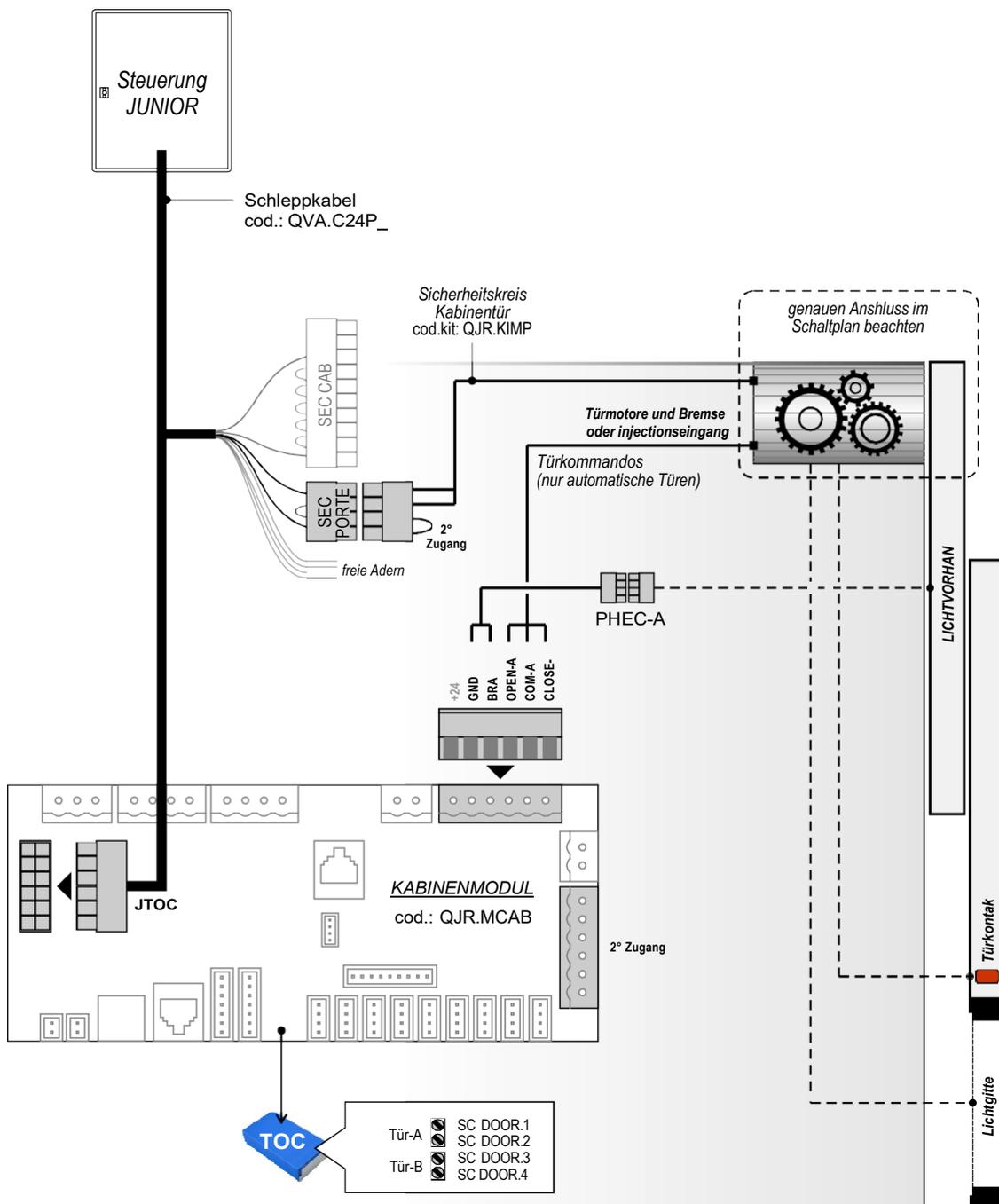
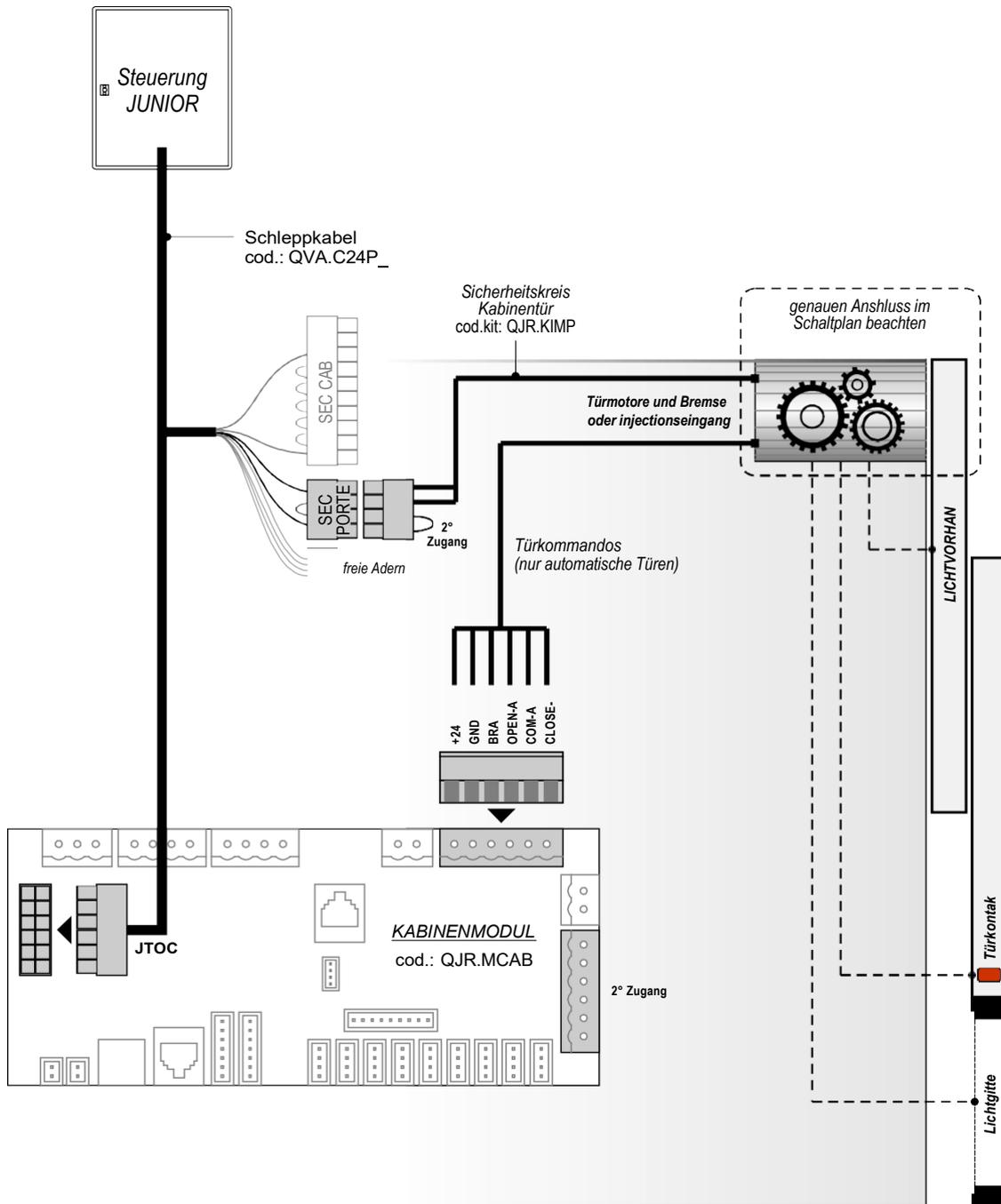
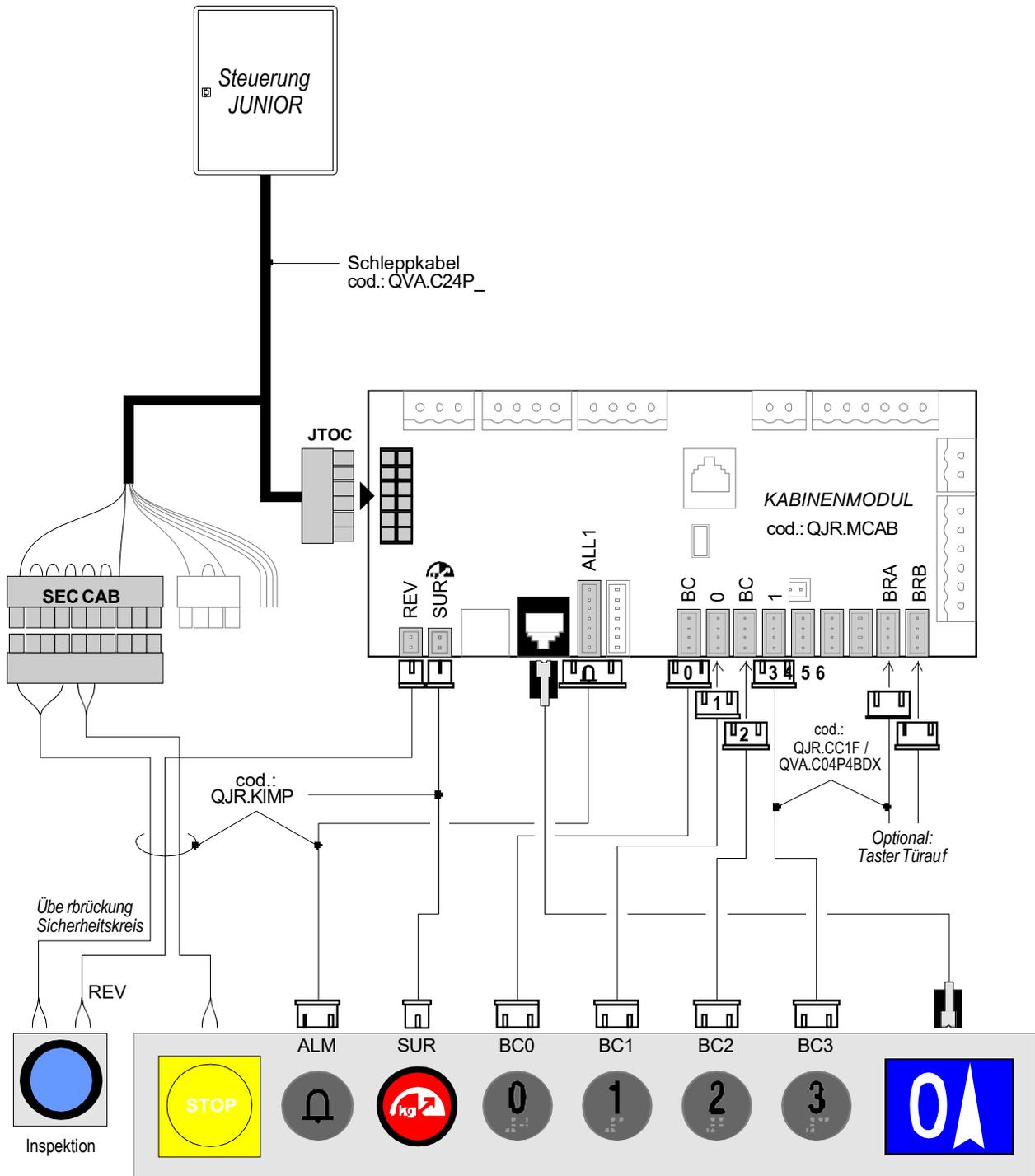


Fig. 2b (ohne FK-Dach Schachtel / TOC)



2.3.2.4. Anschlüsse Innentableau

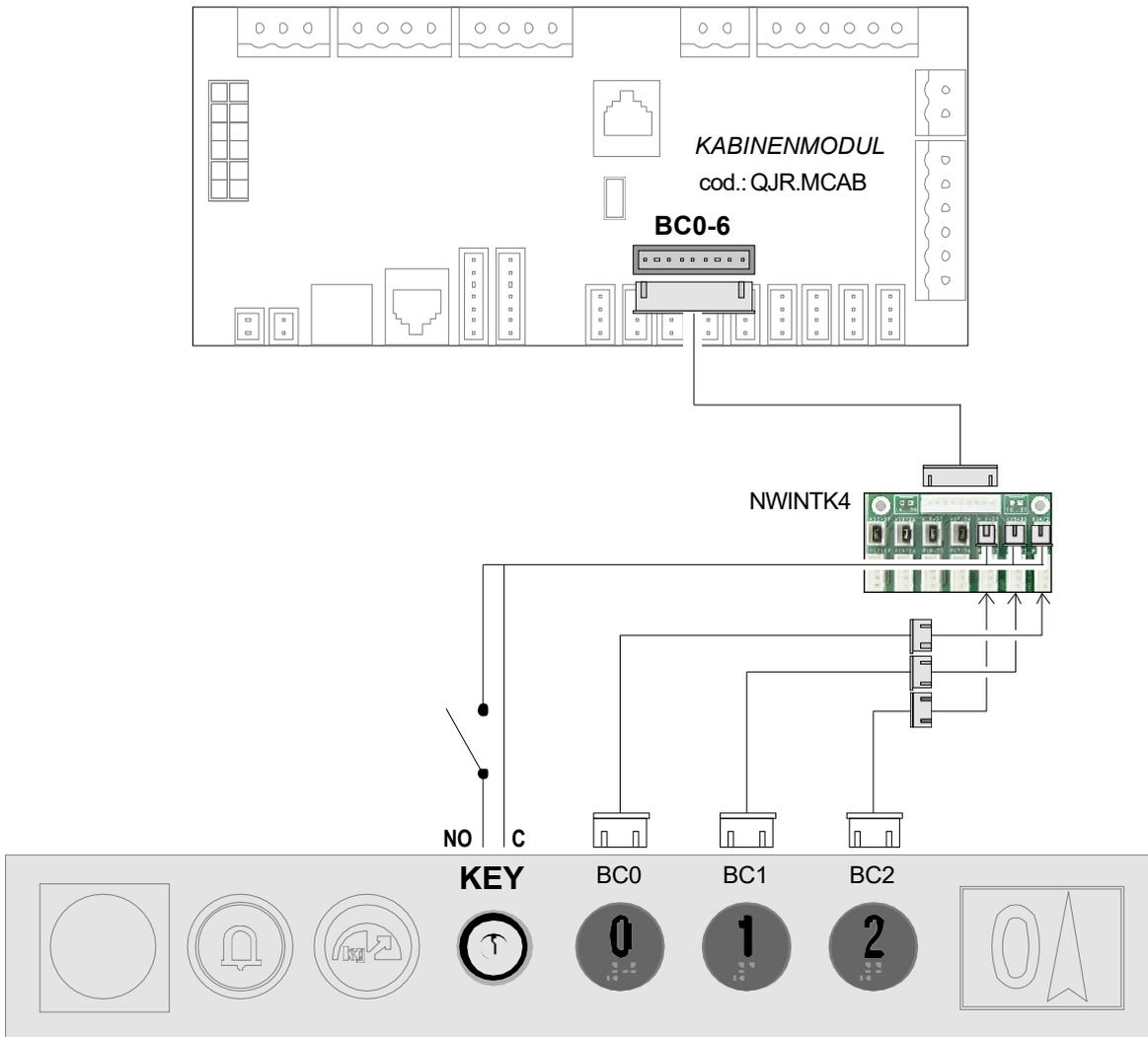
Verbinden Sie das Kabel-Kit COP QJR.KIMP und Kabel QJR.CC1F (oder QVA.C04P4BDX), wie in der Zeichnung dargestellt:



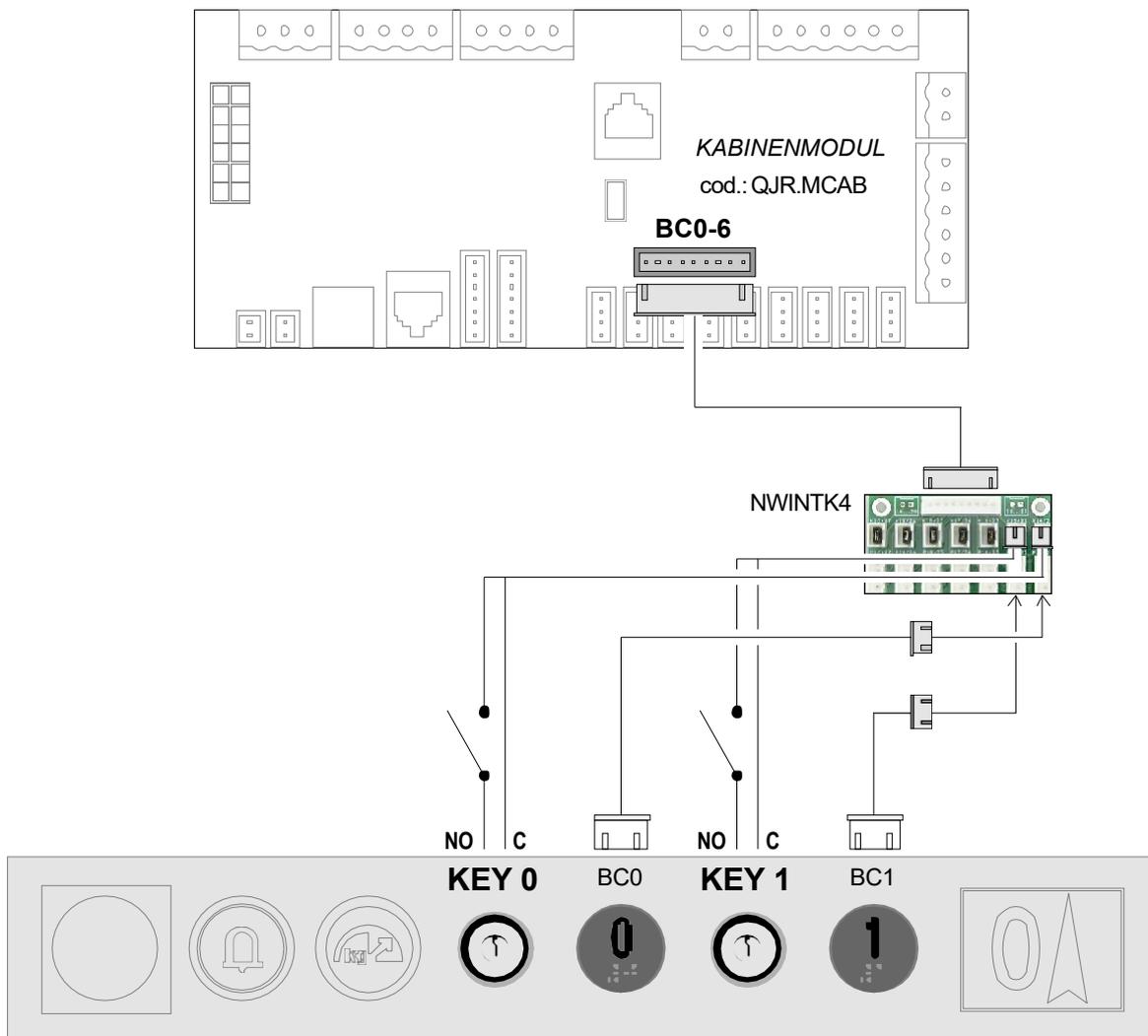
(Fig. 3)

2.3.2.5. Verbindung von Schlüsselschaltern

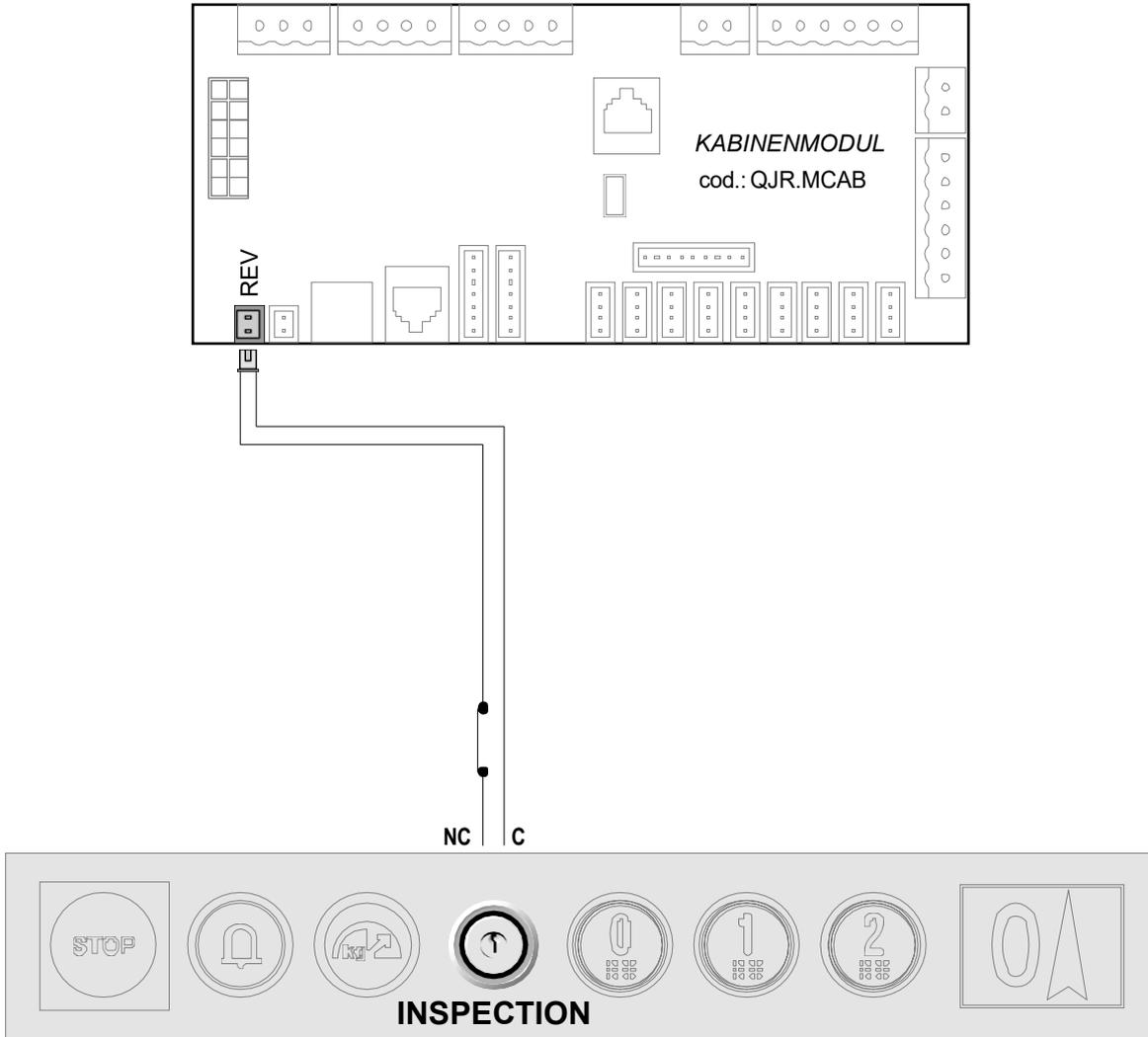
Schlüssel zur Aktivierung aller COP Kommandos



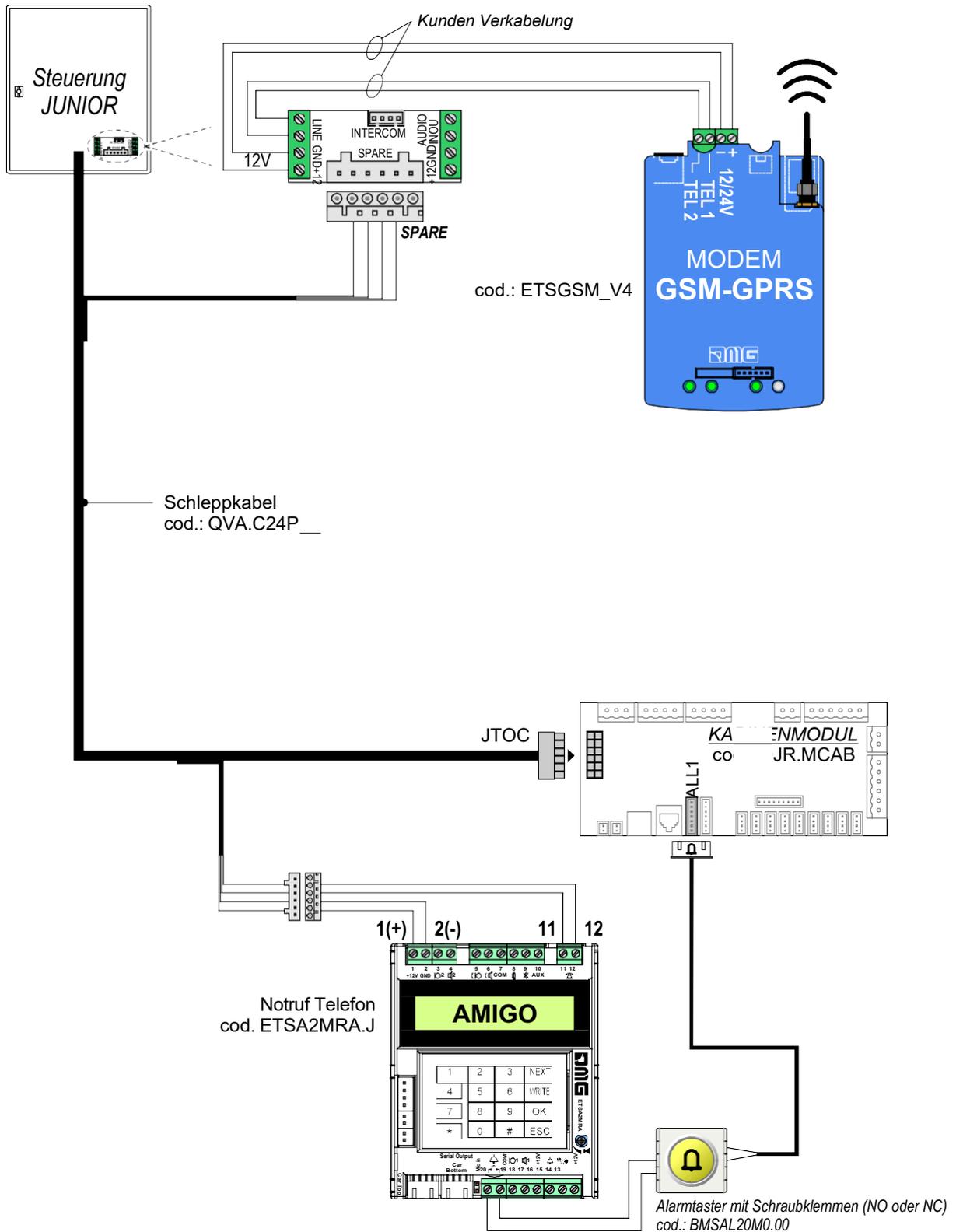
Schlüssel zur Aktivierung einzelner COP Kommandos



Inspektion Schlüssel in der Kabine



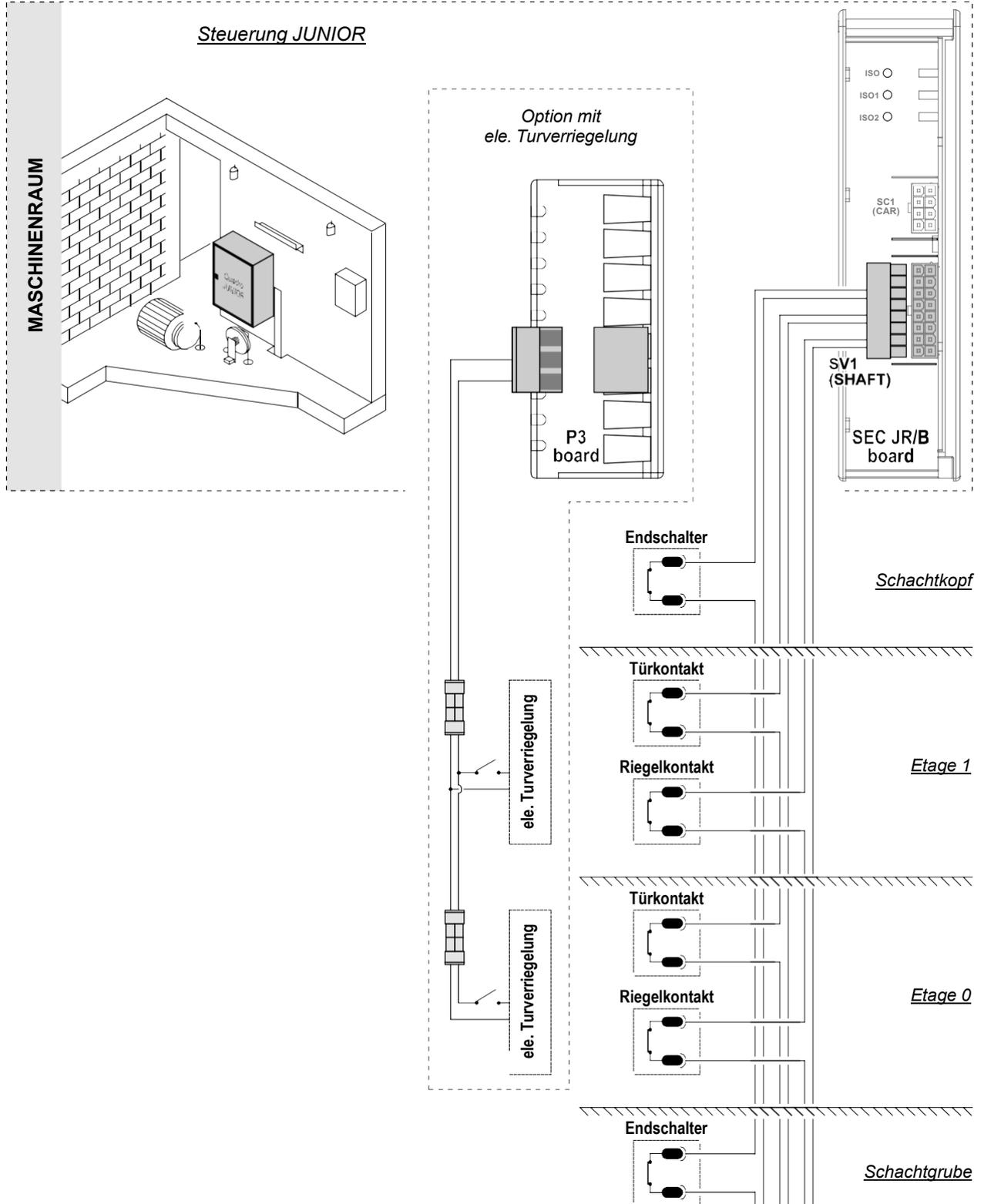
2.3.2.6. Verbindung Notruftelefon mit GSM Modem



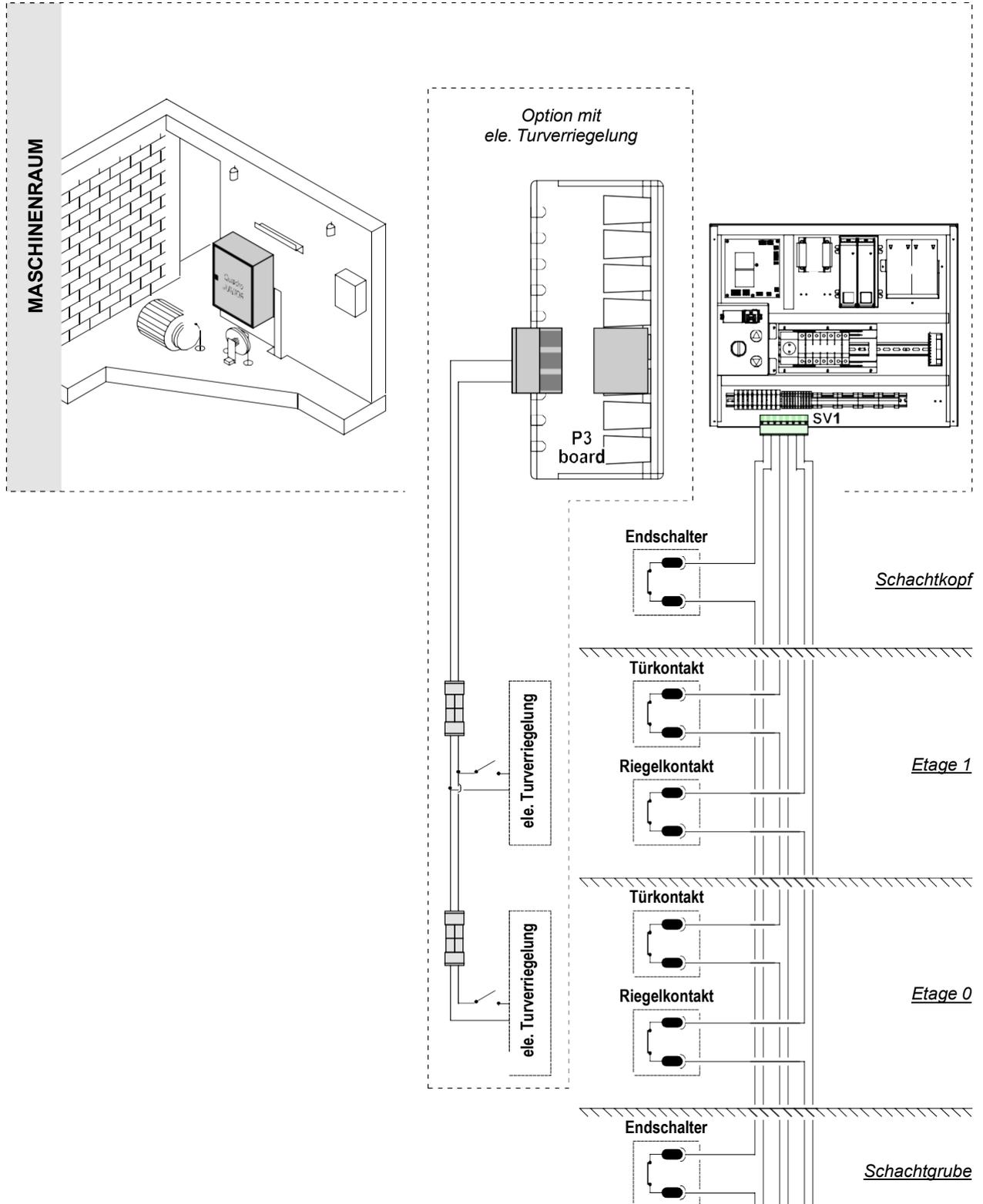
2.4 Verbindung der vorbereiteten Schachtkabel

2.4.1 Sicherheitskreis

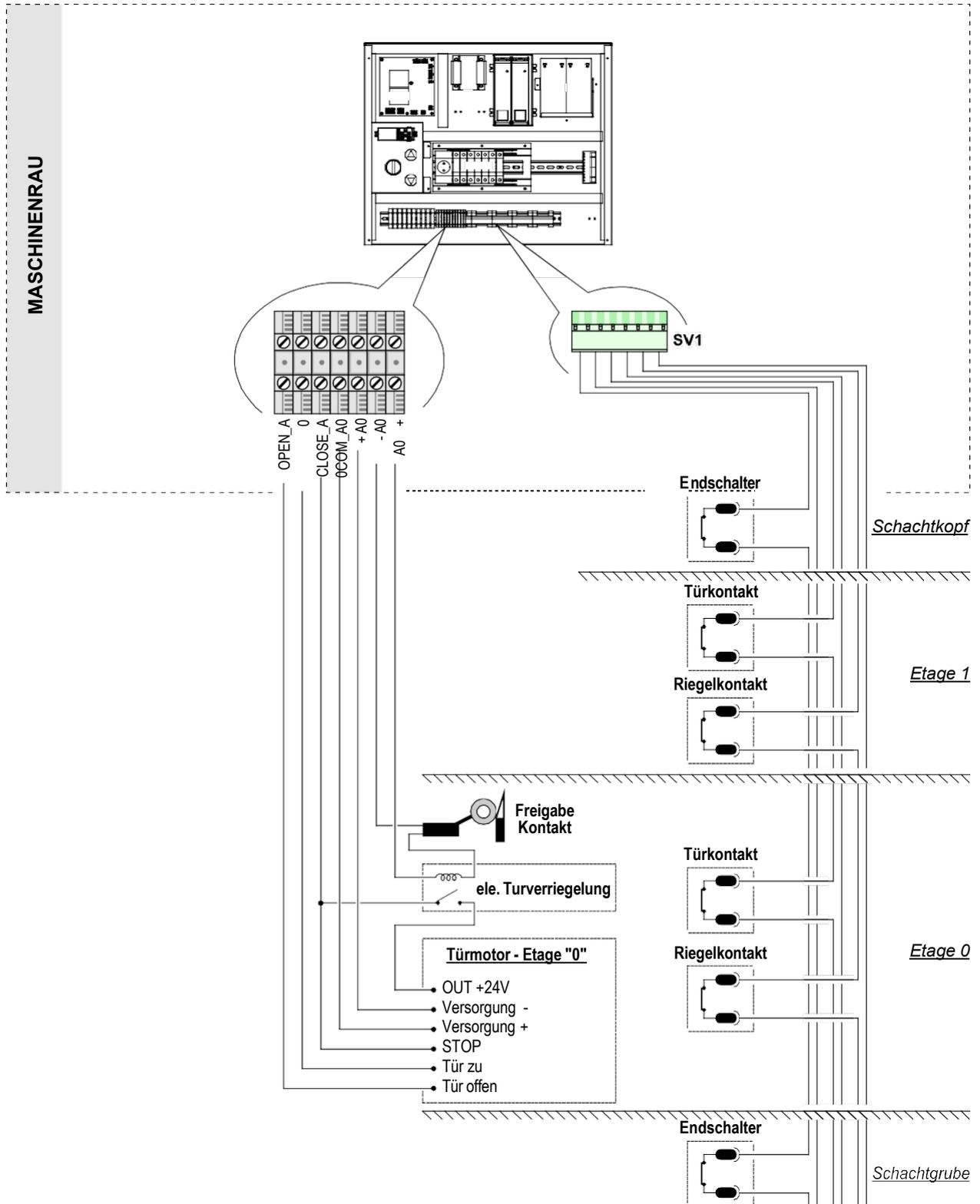
Manuelle Türen (JUNIOR VVVF)



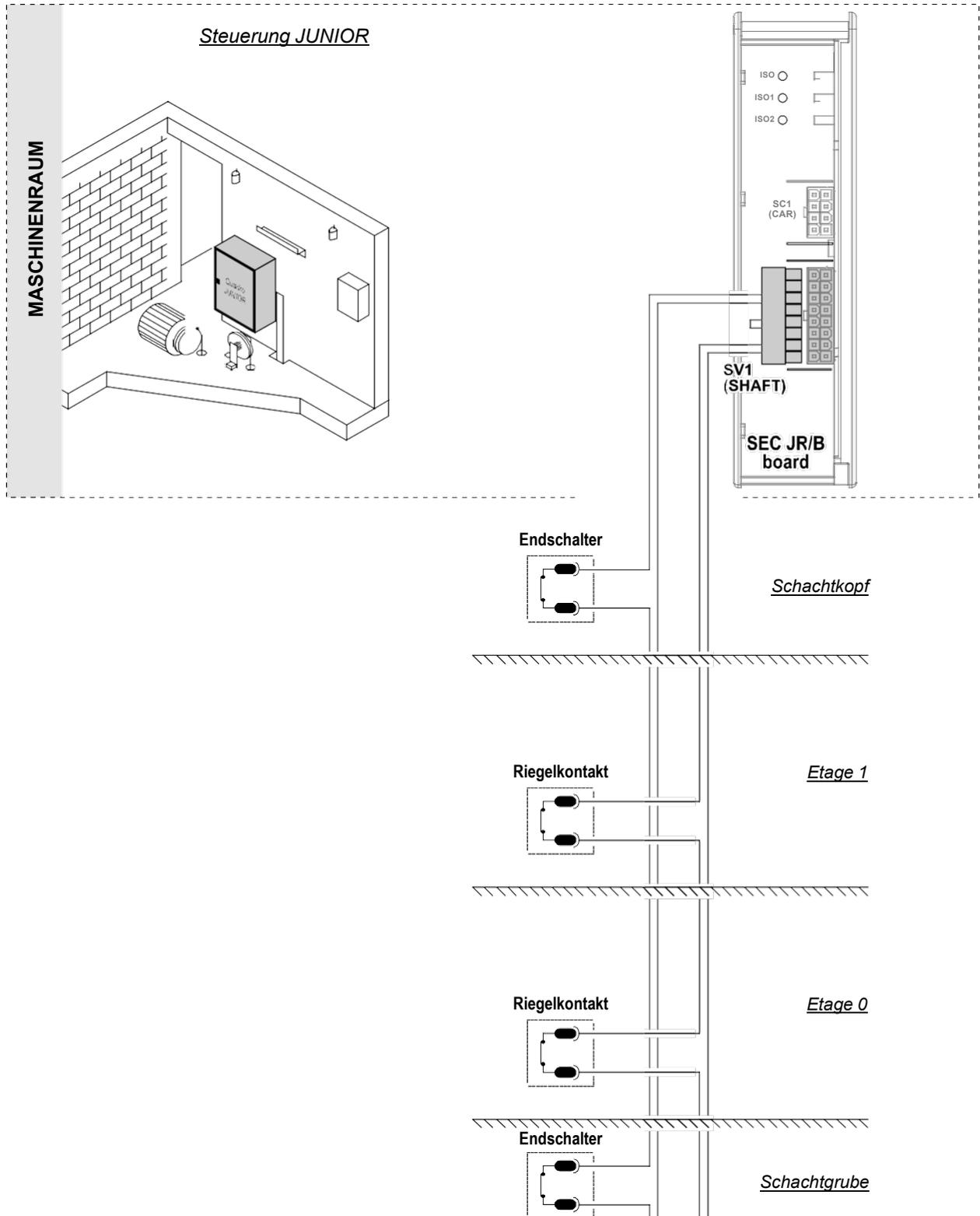
Manuelle Türen (JUNIOR HYDRO)



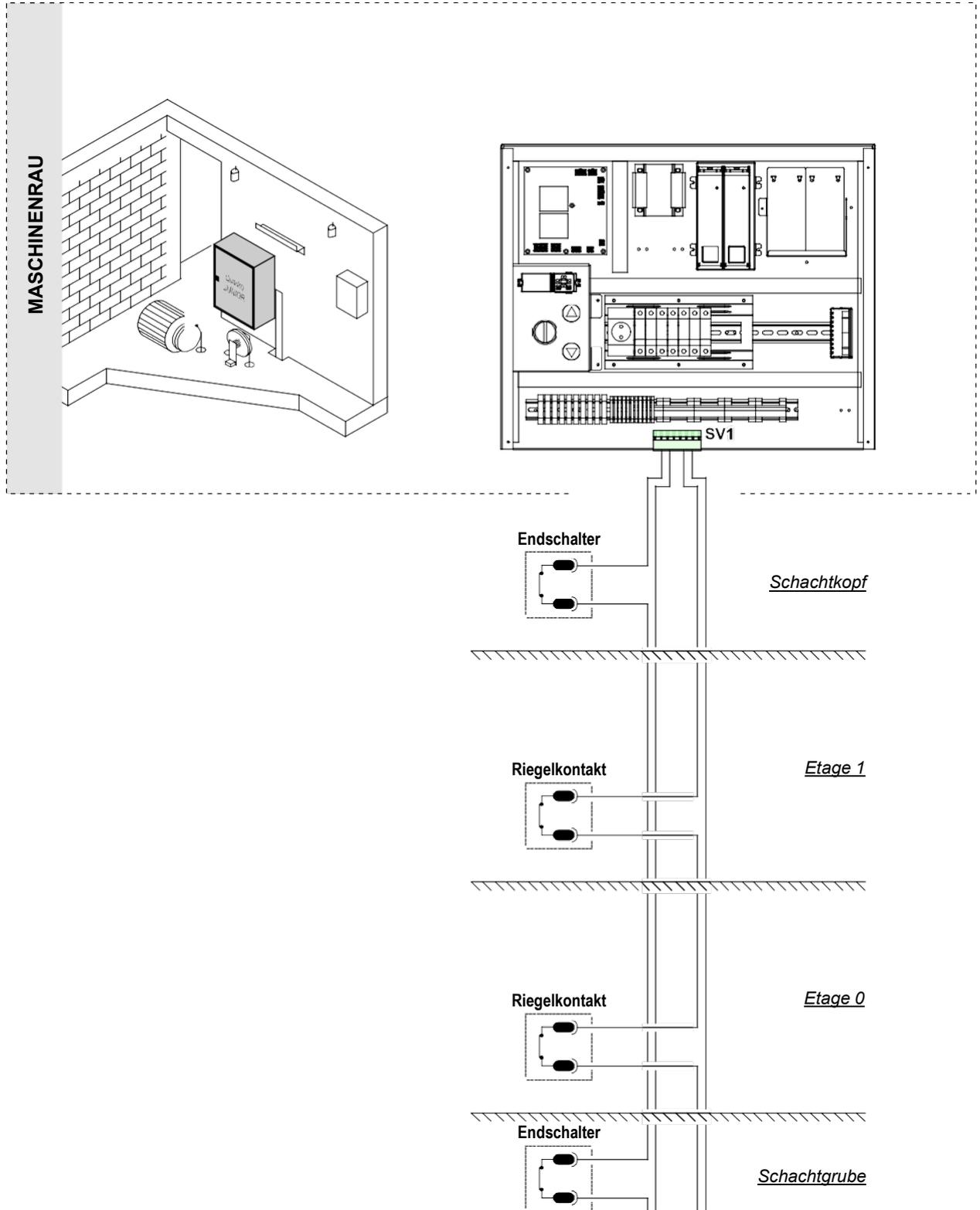
Etagentür mit eigenem Antrieb (JUNIOR HYDRO)



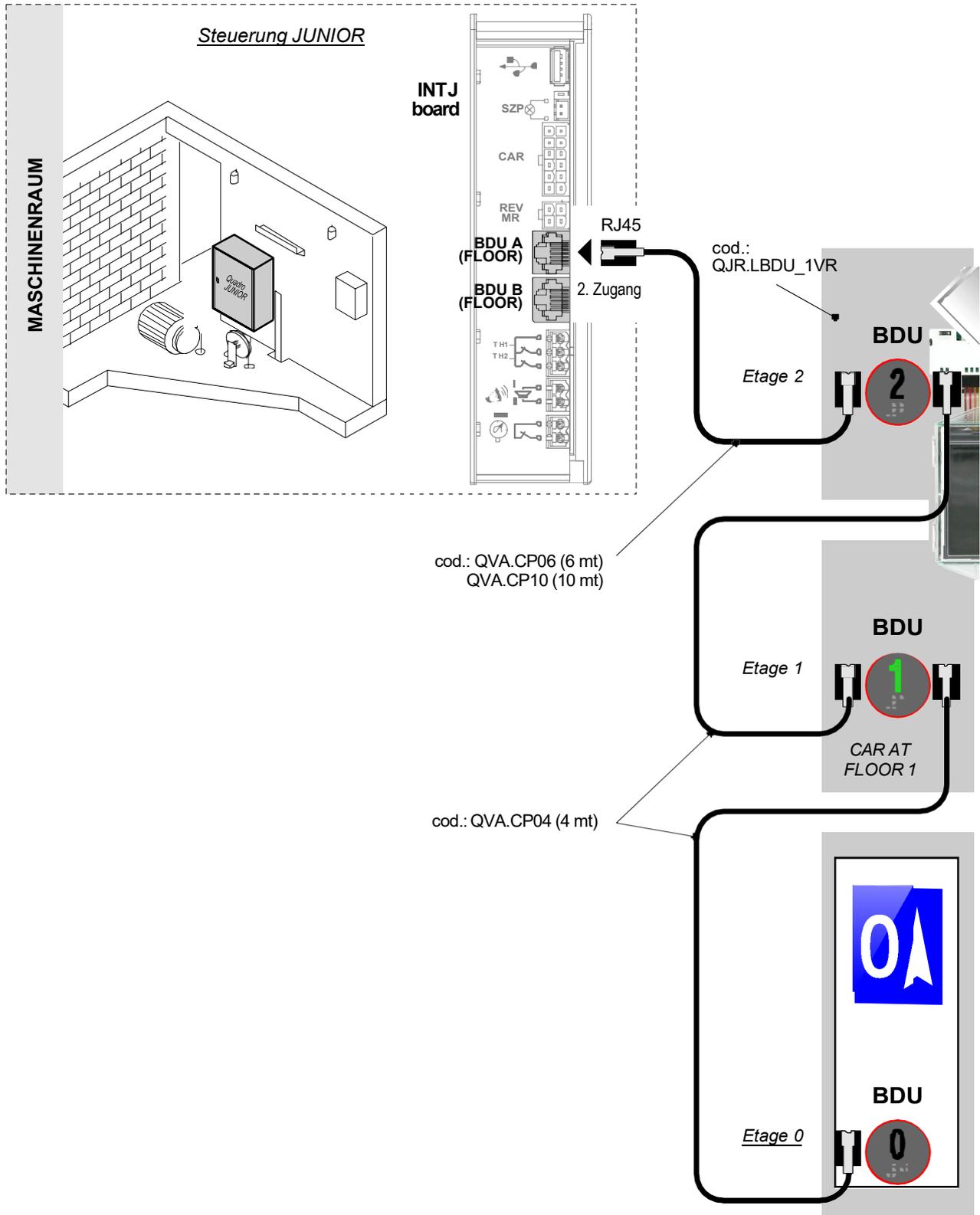
Automatische Türen (JUNIOR VVVF)



Automatische Türen (JUNIOR HYDRO)



2.4.2 Etagentableaus



2.4.3 Schachtzugangskontrolle

Mit der Schachtzugangskontrolle bietet der JUNIOR zusätzliche Sicherheit für den Wartungsmonteur. Die Schachtzugangskontrolle bietet die Möglichkeit, mit einer mechanischen Vorrichtung (in der Regel eine Stütze oder Stange) einen temporären Schutzraum zu schaffen. Die Position der Stütze wird dabei von zwei Schalter überwacht. (aktiviert oder in Ruhe).

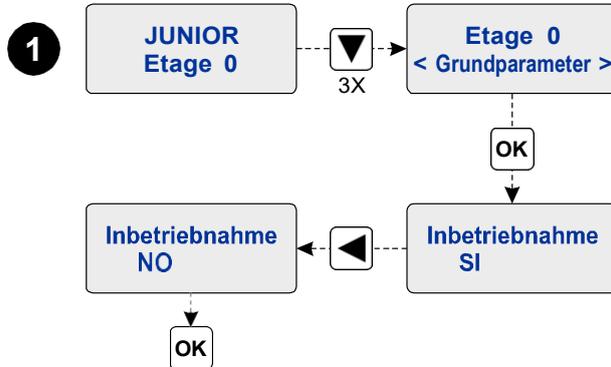
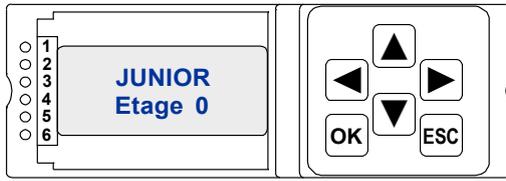
In der aktiven Position, kann die Stütze das Absenken unter eine bestimmte Höhe verhindern.

Die Überwachung wird ausgelöst, wenn die tiefste Schachttür geöffnet wird. Mit akustischem oder optischem Signal wird die Auslösung angezeigt. Das Signal wird erst mit dem Aufstellen der Stütze abgeschaltet (Tür mit Monostabilen Kontakt geruestet).

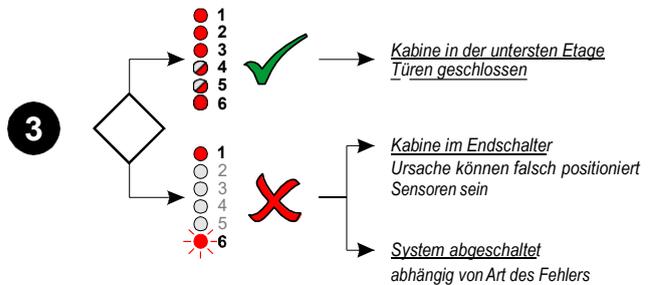
Als zusätzlicher Schutz, muss (nachdem die Stütze in Ruheposition gebracht und die Schachttür geschlossen wurde) in der Steuerung der Fehler CF bestätigt und gelöscht werden. Ohne Rücksetzen des Fehlers, bleibt das System gesperrt (wie beschrieben bei der Norm EN81.41 - § 5.1.4.2.1 c).

Für weitere Erklärungen, lesen Sie bitte "Anhang B".

2.5 Einstellungen Normalmodus



2 um in den Normalbetrieb zu wechseln, ist es nötig, den Hauptschalter aus und wieder einzuschalten



BDU programmieren

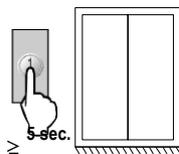
5.1 Verkabelung überprüfen, sind alle BDU's angeschlossen

5.2 fahre die Kabine in die zu programmierende Etage

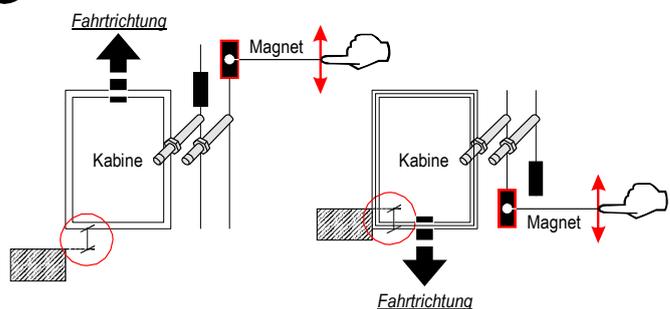


5 Etageelektronik BDU programmieren

5.3 betätige die Abwärtstaste für mind. 5 sek., bis die akustische Quittierung erfolgt. Die BDU ist sofort betriebsbereit.



6 Eistellung der Haltegenauigkeit



5.4 wiederhole den Vorgang für alle anderen Etagen

Um die BDU zurückzusetzen, schalten Sie "Inspektion" ein und betätigen die Abwärtstaste, bis die akustisch Quittierung erfolgt

7 Test der Schalter im Sicherheitskreis

2.6 Grundlegende Konfigurationsparameter

Die JUNIOR Steuerung wird mit einem Standardparametersatz geliefert. In der Regel sind die Einstellungen für den gewählten Anlagentyp geeignet. Wir empfehlen Ihnen, vor der Inbetriebnahme, folgende Parameter zu überprüfen:

Menü	Parameter	Beschreibung	Werkseinstellung
Menü "Grundparameter" (§ 4.3)	Steuerungsmodus	Typ der Rufsteuerung (Totman, Universal, gemischt)	"Universal"
	Etagenanzahl	Anzahl der Haltestellen	2
Menü "Türen" (§ 4.4)	Türtyp A	Auswahl des Türtyp A: manuell, automatisch, halbautomatisch	Automatisch
	Türtyp B	Auswahl des Türtyp B: manuell, automatisch, halbautomatisch	
	Tür A in Etage	Einstellung ob auf dieser Etage die Tür A vorhanden ist. Bei automatischen Türen, ob sie offen oder geschlossen parkt.	<u>Manuelle Türen :</u> Ja <u>Automatische Türen :</u> geschlossen
	Tür B in Etage	Einstellung ob auf dieser Etage die Tür B vorhanden ist. Bei automatischen Türen, ob sie offen oder geschlossen parkt.	<u>Manuelle Türen :</u> Ja <u>Automatische Türen :</u> geschlossen

Im Abschnitt 4 werden alle Parameter des Systems erklärt.

2.7 Allgemeine Vorsichtsmaßnahmen

ACHTUNG: Bevor Sie die Normalfahrt beginnen, vergewissern Sie sich, dass der Sicherheitskreis richtig angeschlossen ist!

Der JUNIOR wurde unter genauester Beachtung aller Maßnahmen zur Vorbeugung von elektrischen Störungen konzipiert.

Wir empfehlen zusätzlich, während der Installation folgende Regeln zu beachten:

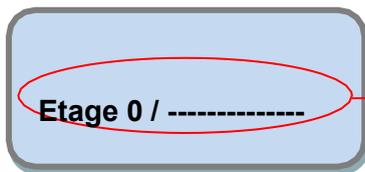
- Verbinde alle metallischen Teile sorgfältig mit Erde;
- Verbinde alle unbenutzten Adern sorgfältig mit Erde (an der Steuerungsseite);
- Verwenden Sie Varistoren, so nah wie möglich an der Bremse, um Induktionsspannungen zu vermeiden
- Verwenden Sie Suppressordioden, so nah wie möglich an den Rieglmagneten. Achten Sie dabei auf die richtige Polung (die Kathode (die Seite mit dem weißen Ring) auf P+ & die Anode auf P-);
- Tauschen Sie Sicherung immer nur gegen gleiche Größe und Charakteristik

3. Diagnose

Mit dem MINIPAD, können Sie den Systemstatus anzeigen und überprüfen. Zudem können Sie das System auf Fehlfunktionen prüfen.

3.1 Anzeige des Systemstatus

Das MINIPAD zeigt immer die Position der Kabine sowie den Systemzustand:

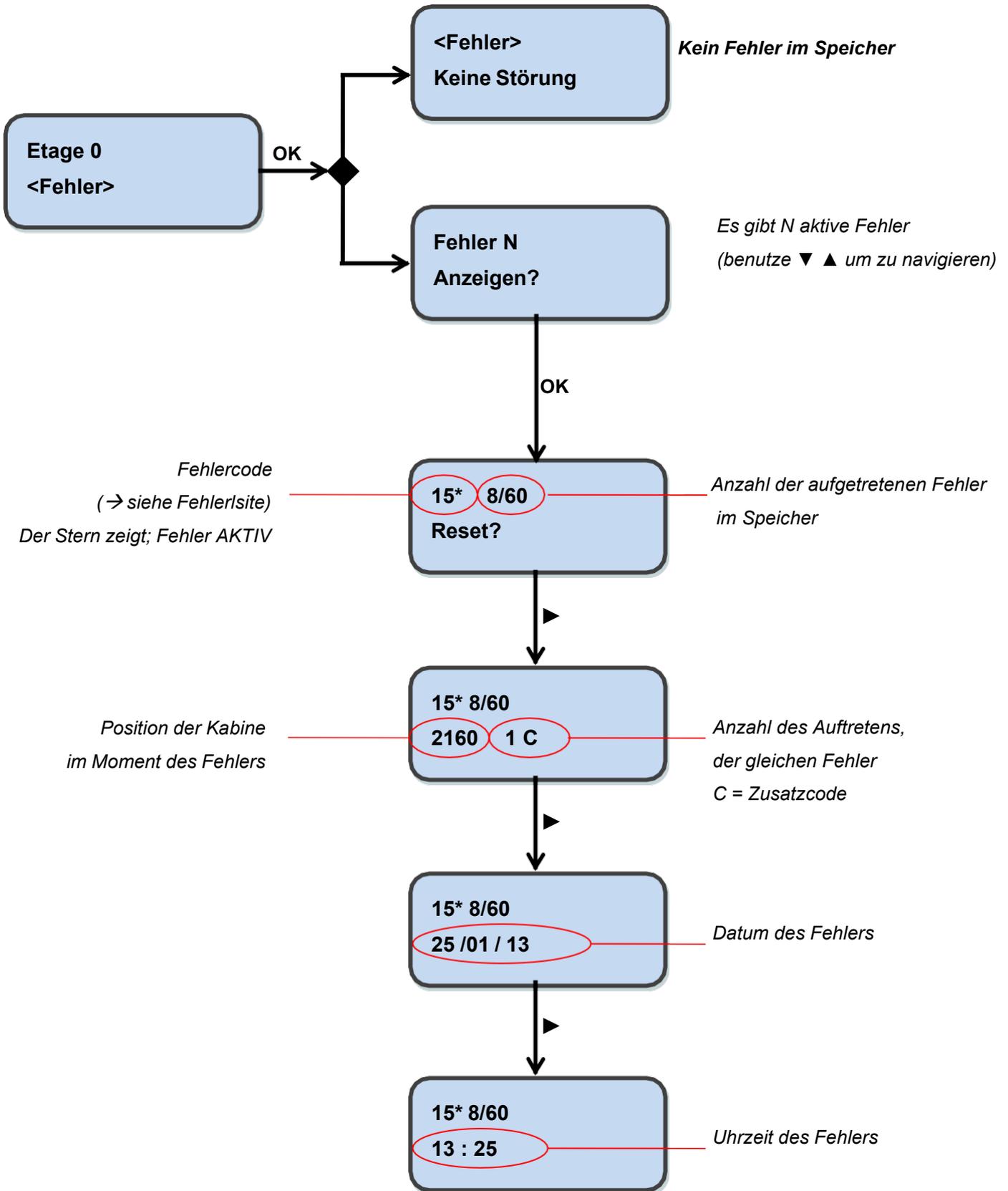


Status	Beschreibung
Korrekturfahrt	Es wird eine Resetfahrt durchgeführt
Etage 0	Normaler Betrieb
Inspektion	“Inspektion“-modus aktiv
Inbetriebnahme	“Inbetriebnahme“-modus aktiv
Notfall	Notevakuierung aktiv
Feuerwehr	Brandfall Evakuierung

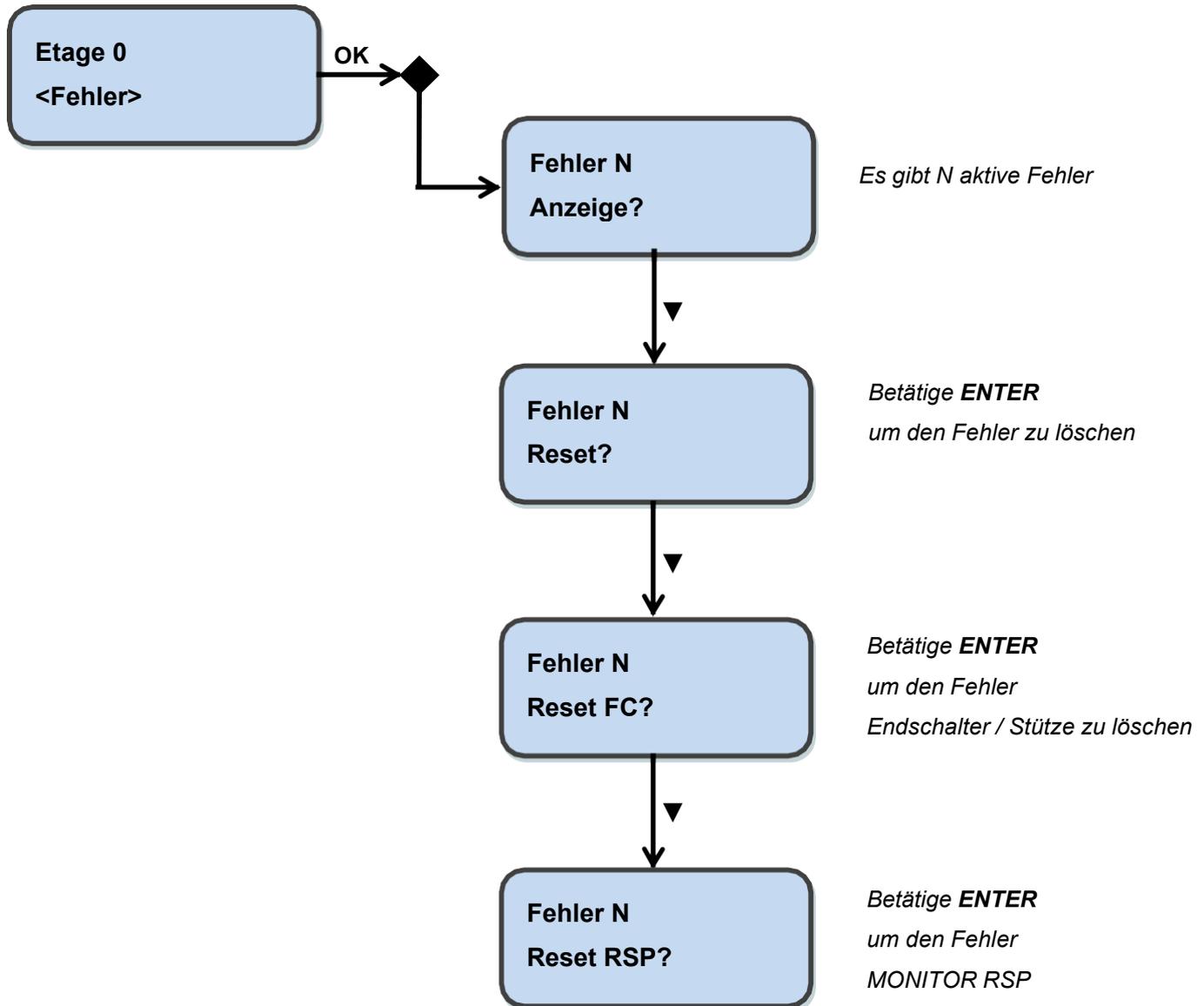
3.2 Anzeige der aktive Fehler

Im Menü Systemstatus betätigen Sie ▼ um zum Menü “Fehler” zu gelangen. Im Fehlermenü sind die letzten 60 Fehler gespeichert. Die Beschreibung der einzelnen Fehler sind im Abschnitt 3.4 “Tabelle der Fehler und deren Behebung” aufgeführt.

ACHTUNG: Wird die Steuerung abgeschaltet, so werden Fehler nur gespeichert, wenn die Batterie angeschlossen ist.



3.3 Reset der aktiven Fehler



HINWEIS: Der Fehlerspeicher kann nur gelöscht werden, wenn das System im Stillstand ist.

3.4 Tabelle der Fehler und deren Behebung

N.	Fehler	Typ	Ursache	Abhilfe
1	Reset		Spannungsausfall	
2	Schütze kleben		NC Kontakte der Hauptschütze am Eingang CCO und CCOB bleiben offen, nachdem der Aufzug hält. Hilfsschalter defekt oder Schütz blockiert.	Überprüfen Sie die Spannung an den Kontakten (Schütze) und ob die Anordnung und Anschlüsse in Serie ausgeführt sind.
3	Kleine Geschwindigkeit zu lange		Fahrtzeit zwischen zwei Impulsen ist zu lange oder Fk fährt zu lange mit kleine Geschw.	Überprüfe: 1- Die Position der Verzögerungspunkte (§5) und die Verzögerungszeiten des Parameter „Kopierung“ (§3.5) 2- ggf. die langsame Geschwindigkeit erhöhen 3a- Überprüfung der Geschw.abnahme Strecke bei jeder Etage (Magneten / Fahnen) 3b- Überprüfe den Wert R1D/R1S bei Encoder (§3.9)
4	Überlast		Eingang „SUR“ aktiv (Kontakt NO) Zu hohe Beladung	1- Eingang SUR frei schalten 2- Lastmesssystem überprüfen
5	Kopierungsfehler		Es gibt einen Unterschied zwischen der Soll- und Ist-Position, welche von AGB/AGH betätigt wurden.	Überprüfen: 1- richtige Position der Magnete 2- richtige Funktion von magnetischen oder optische Schaltern, des Encoders; 3- Anschluss an 24V prüfen 3- Abstand zwischen Schalter und Magnet
6	Falsche Drehrichtung, Fahrtrichtungsfehler		Aufzug kann Fahrtrichtung nicht erkennen/ erkennt falsche Fahrtrichtung	Überprüfen: 1 Die Vorendschalter sind verkehrt angeschlossen. 2- Konfiguration nach uhrzeigersinn oder gegenuhrzeigersinn des Encoders (§3.9) 3- Eingänge AGH und AGB
9	Türschließfehler		Aktiver Sicherheitskreis vor SE6 bleibt geöffnet. <u>Automatische Türen:</u> Rufe werden gelöscht, die Tür versucht 3x zu schließen. <u>Andere Türen:</u> Rufe werden gelöscht, Aufzug bleibt stehen	Überprüfung der Kontakte und Anschlüsse. Ist der Zugang zum FK frei? FK Stand kann durch Anzeige POS festgestellt werden
12	Sicherheit 3 in Fahrt unterbrochen		Passiver Sicherheitskreis vor SE 3 geöffnet (während der Aufzug fährt) Alle FK und Außenrufe gelöscht.	Auf SEC Modul, Überprüfung aller Anschlüsse (Stop-, Fang-, Notausstiegskontakte) etc.

N.	Fehler	Typ	Ursache	Abhilfe
13	Temperaturfühler		Eingang THM (NC Kontakt) aktiviert wegen Übertemperatur des Motors	Eingang THM und Anschlüsse überprüfen
14	Parameter Speicher		Fehler im Parameterspeicher	Ersetzen Sie die Speicherung oder versuchen Sie richtig zu programmieren.
15	SHK 2 - Endschalter oben		Der Endschalter oben oder unten wurde betätigt, FCO (NO-Kontakt) ist aktiv. Der Fehler bleibt auch nach verlassen des Endschalter erhalten und muss von Hand im Fehlermenü gelöscht werden FK und Außenrufe werden gelöscht	1- Zurücksetzen des Endschalters und setzen des Parameters « FCO » auf 0. (§3.3) 2- Anschluss der Endschalter überprüfen
17	SHK 4 - in Fahrt unterbrochen		Sicherheitskreis beim Eingang SE4 unterbrochen, während der Fahrt. FK und Außenrufe werden gelöscht. Eine oder mehrere Schachttüren geöffnet. Auf Tastaturmodul ist die Led SE4 abgeschaltet.	Auf SEC Modul, alle Kontakte zwischen Schraubklemmen SV1.3 und SV1.4 überprüfen.
18	SHK 5 - in Fahrt		Siehe Fehler 17 beim Eingang SE6	Auf SEC Modul, alle Kontakte zwischen Schraubklemmen SV1.5, SV1.6, SC1. 6 und SC1.7
19	Spannungsabfall während der Fahrt		Motherboard Modul mit weniger als 17V.	Überprüfung von Netz, Primärspannung Transformator, 24V
20	Unterbrochene Fahrt		Während Auf-oder Abfahrt öffnen sich die Schütze. Indessen sind die RMO (auf) oder RDE (ab) Eingänge, aktiv. Möglich kurze Unterbrechung des Sicherheitskreises.	Überprüfung: 1- Türkontakte an der Etage 2- Türkontakte der Kabine 3- Spannung des Sicherheitskreises
21	Eingang CCO blockiert		Der Kontrollkreis für die Schütze bleibt während der Fahrt geschlossen. Schütz blockiert oder defekt. (Eingang CCO oder CCOB, NC bei stehenden Aufzug) Cod. 100 CCO Cod. 200 CCOB Cod. 250 CTF nicht aktiv.	Prüfung: 1-Kontakte (NC) und Anschlüsse der Schütze und der anderen NC Kontakte, welche in Reihe mit CCO/CCOB verkabelt sind. 2- Eingang von CCO / CCOB der Hauptplatine
22	Spannungsabfall im Stillstand		Spannung von Hauptplatine ist <17V. Fehler verschwindet bei 24V	Überprüfung von Netz, Primärspannung Transformator, 24V
23	AGB blockiert		Der AGB (NC) wurde beim Einfahren in die unterste Haltestelle nicht geöffnet. (cod 200) oder wurde geöffnet, während der Fk in einer anderen Etage steht (cod 100) Abwärtsrufe werden gelöscht.	Überprüfung des Schalters und Einganges von AGB.

N.	Fehler	Typ	Ursache	Abhilfe
24	AGH blockiert		Der AGH (NC) wurde beim Einfahren in die oberste Haltestelle nicht geöffnet. (cod 200) oder wurde geöffnet, während der Fk in einer anderen Etage steht (cod 100) Aufwärtsrufe werden gelöscht.	Überprüfung des Schalters und Einganges von AGH
25	AGH und AGB arbeiten gleichzeitig		Beide Eingänge AGH und AGB sind gleichzeitig aktive. Nur einer der beiden Eingänge darf aktiviert sein um die Anlage im Reset zu fahren.	Überprüfung der Eingänge und Anschlüsse von den Kontakten AGH und AGB.
26	Laufzeitüberwachung aufwärts		Keine Änderung der Sensoren in der erlaubten Zeit. Der Aufzug bewegt sich nicht, oder defekter Sensor. Bei Encoderkopierung: Keine Veränderung innerhalb 1 Sekunde.	1- Überprüfung der Kontakte von Bremse, Motor Stromversorgung, Kaltleiter und Schütze. Eingänge "X1" und "12" des VVVF überprüfen. 2- Laufzeitüberwachungstest: siehe Anhang D.
27	Laufzeitüberwachung abwärts		Wie Fehler 26 aber abwärts	Siehe Fehler 26
31	FAI-FAS Fehler		Gleichzeitige Änderung der FAI/FAS Signale. Im Fehlermenü heißt Pos[n], die Etage in welcher der Fehler aufgetreten ist. Pos[100] zeigt eine falsche Sequenz der Signale	Überprüfung von Spannung der FAI/FAS Schalter, Position von Magneten/Fahnen
32	Inspektionsfahrt ohne Inspektionssignale		Während der Inspektionsfahrt muss der Eingang REV oder REV1 aktiv sein, sonst bewegt man sich nicht.	Eingänge REV und REV1 (NC) überprüfen
33	Ungenauer Halt		Bei Stillstand an Etage sind die 2 Led FAI und FAS beleuchtet.	Überprüfung: 1- Position von Magneten/Fahnen 2- Länge des Bremsweges 3- Motorbremsung
38	SHK 1 - unterbrochen		Sicherheitskreis unterbrochen. Led SE2 ist aus.	Auf SEC Modul alle Anschlüsse zwischen SV1.1 und SC1.3 (STOP, Sicherheiten, etc) überprüfen
40	RSP Fehler (<u>Anhang B</u>)		Fehler Überwachung Schachtzugang. Es wurde eine manuelle Öffnung der Schachttüre erkannt. Für diese Funktion muss folgendes vorhanden sein: -) Ein NC Kontakt, an mindestens einer Schachttür, welcher nur mit der Notentriegelung betätigt wird. -) Sicherungstützen für die Grube und/oder Schachtkopf -) spezielle Verdrahtung, um nur in Inspektion zu fahren.	-) Bende die Wartung; -) Stelle den Schalter auf dem Kabinen- dach auf "Normal"; -) Verlasse den Schacht, schließe die Tür und reset eden Fehler RSP (§ 3.3)

N.	Fehler	Typ	Ursache	Abhilfe
42	TOC (Fk-Dach Platine) Kommunikation		Komm. Zwischen Steuerung und TOC ist unterbrochen	Überprüfen der Anschlüsse zwischen Steuerung und Fk-Dach
43	Inspektionsfahrt		Inspektionskasten NORM/ISP Schalter auf INSPEKTION	Inspektionskasten NORM/ISP Schalter auf NORMAL drehen
44	FK fährt nicht bündig ein		Hydraulische Aufzüge: die Bündigstellung ist nach 10s nicht beendet.	Überprüfen: 1- des Magnetsensor ZP (NO Kontakte); 2- FAI-FAS Schalter (oder ENCODER) 3- Anordnung der Magneten der Bündigstellung 4-ISO Relais
45	Überfahren der Türzone		Dieser Fehler erscheint nach 5 maligen überfahren der Haltestelle (Türzone). Der Kontakt im ZP bleibt in der Türzone offen.	Hauptschalter AUS und dann EIN (Reset), oder Fehler 33 kontrollieren.
47	Fehler im Speicher		Fehler im Fehlermenu	Alle Fehler löschen
48	BDU Kommunikation unterbrochen		Komm. Zwischen Steuerung und Haltestellen BDU ist unterbrochen	Überprüfen: 1- BDU Stecker auf INT B Modul; 2- Anschluss zwischen Steuerung und nahestem BDU; 3- Aufzugs Konfiguration (§3.5)
49	BDU ist defekt		Eine oder mehrere BDU werden nicht erkannt Grüne LED blinkend: OK Rote LED fix: BDU defekt Rote LED blinkend: BDU ohne Adresse	BDU Anschlüsse überprüfen, sonst BDU ersetzen.
58	FAI Sensor		Kein gleichzeitiges Schalten des Doppelkontaktes im Sensor FAI (Eingang FAI ist unterschiedlich zu Eingang ISO 1)	-) Drahtbruch (ISO1): Überprüfe die Verdrahtung zwischen Kabine und Steuerung -) defekter FAI Sensor: FAI Sensor tauschen
59	FAS Sensor		Kein gleichzeitiges Schalten des Doppelkontaktes im Sensor FAS (Eingang FAS ist unterschiedlich zu Eingang ISO 2)	-) Drahtbruch (ISO2): Überprüfe die Verdrahtung zwischen Kabine und Steuerung -) defekter FAS Sensor: FAS Sensor tauschen

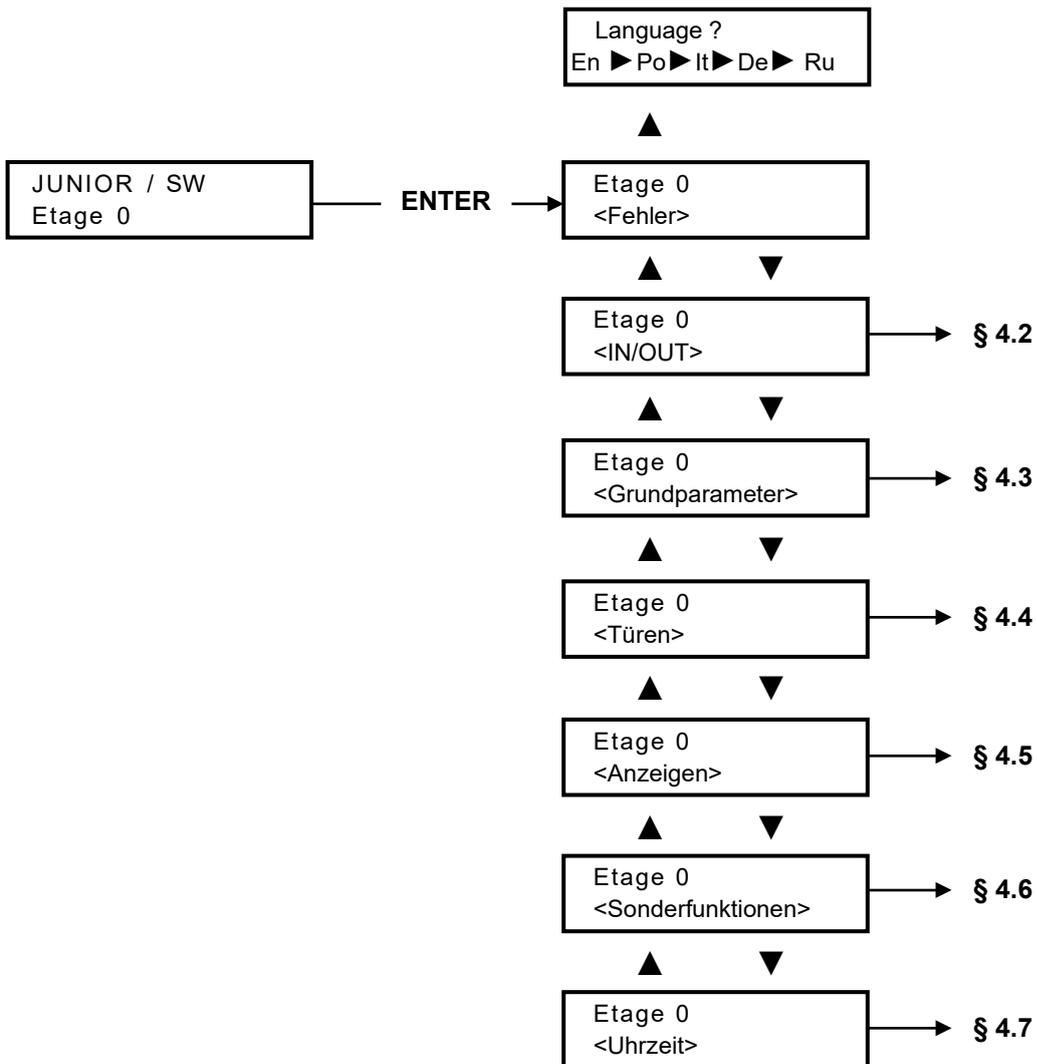


Weist auf einen blockierenden Fehler hin, der einen Eingriff durch den Monteur benötigt. Hauptschalter EIN – AUS löscht den Fehler

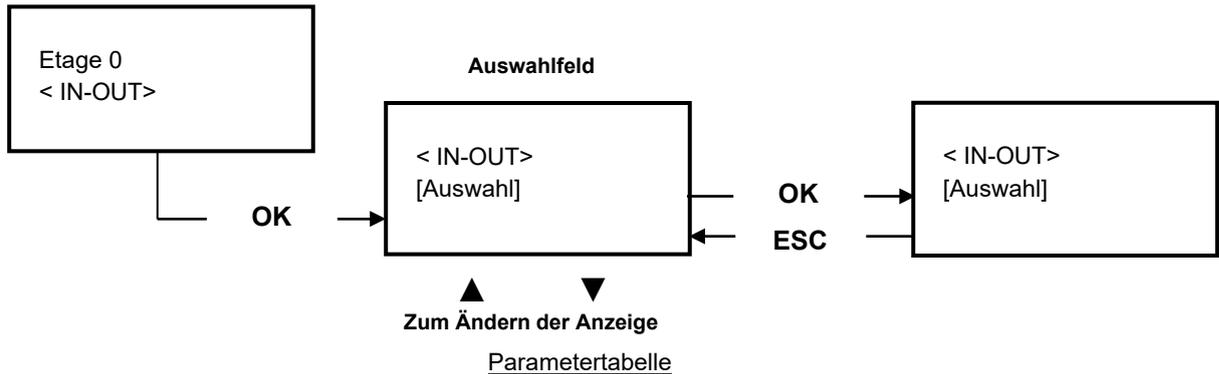
4. Änderung und Speicherung der Parameter

4.1 Menüstruktur

OK: bestätigen
ESC: abbrechen



4.2 Menü "IN-OUT"



Auswahl	Beschreibung	Navigation	Wert
COP Rufe	Simulation eines FK-Rufes	▲▼ Etage wählen OK bestätigen ESC Zurück	
Eingänge	System Eingänge ☐ = Kontakt offen ■ = Kontakt geschl.	▲▼ Anzeige ändern ESC zurück	AGB; AGH; ALARM; CCISO1; CCISO2; CCO; EME-IN; EME-FLT; FAI; FAS; KEY; OPEN-A; OPEN-B; OVL; PCA; RED; REM; REV; REV-TOC; SIC-1; SIC-2; SIC-3; SIC-4; SIC-5; SZP; THM-1; THM-2; IN-A; IN-B
Ausgänge	System Ausgänge ☐ = Kontakt offen ■ = Kontakt geschl.	▲▼ Anzeige ändern ESC zurück	A-CLOSE; A-OPEN; B-CLOSE; B-OPEN; CB_OFF; EME_O; LTMP; R-DOWN; R-HIGH; R-ISO; R-UP; EME_O; LOCK-A; LOCK-B; R_LOW; R_BRAKE; R_ENAB
Taster	Anzeige der betätigten Taster	◀▶ Anzeige ändern ESC zurück	COP-A; COP-B; LOP-A; LOP-B;
Spannungen	Spannungsmessung im Motherboard	◀▶ Anzeige ändern OK Auswahl ESC Esci	3,3 V = Prozessor 3,3 Volt 5,0 V = Prozessor 5 volt +24 VDC = 24VDC Spannungsversorgung +24 VCB = 24 VB des Batterieladegerät +24VB = 24 VB der Batterie 20 VDC = vom Transformator
FZ = ...	Fahrtenzähler	OK Löschen oder ESC beenden	
BDU Line	Diagnose der Qualität der seriellen Verbindung zur BDU	◀▶ Anzeige ändern OK Auswahl / Reset ESC Esci	Fehler: Anzahl der Fehler in TX/RX %: prozentualer Anteil der Fehler von allen Datum: Datum des letzten Reset Die Messung startet bei jedem Einschalten der Steuerung neu.

Parameterbeschreibung JUNIOR IN-OUT

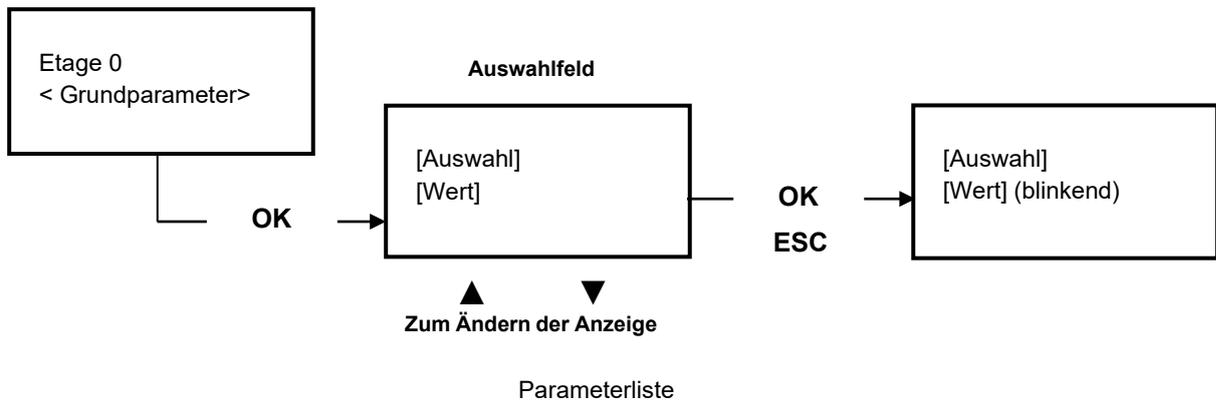
Signal	Beschreibung
(IN) AGB - AGH	Verzögerungsschalter unten (AGB) und oben (AGH)
(IN) ALARM	Alarmeinang
(IN) CCISO1-2	Zustandskontrolle ISO
(IN) CCO	Schützüberwachung
(IN) EME-IN	Notstrom

Signal	Beschreibung
(IN) THM-1/2	Kaltleiter
(IN) IN-A/B	Rückmeldung Türverriegelung A/B
(OUT) A/B-CLOSE	Türschließsignal A/B
(OUT) A/B-OPEN	Türöffnungssignal A/B
(OUT) CB_OFF	Akkutest

(IN) EME-FLT	Fehler Notstrom
(IN) FAI-FAS	Schachtkopiersignal
(IN) KEY	Feuerwehr – LOP
(IN) OPEN-A/B	Türauftaster
(IN) OVL	Überlast
(IN) PCA	Kabine bereit
(IN) RED-REM-REV	Insp. Ab – Insp. Auf – Insp. Ein
(IN) REV-TOC	Insp. Kabine (Sicherheitskreis)
(IN) SIC1...SIC5	Abfragen Sicherheitskreis
(IN) SZP	Türzone

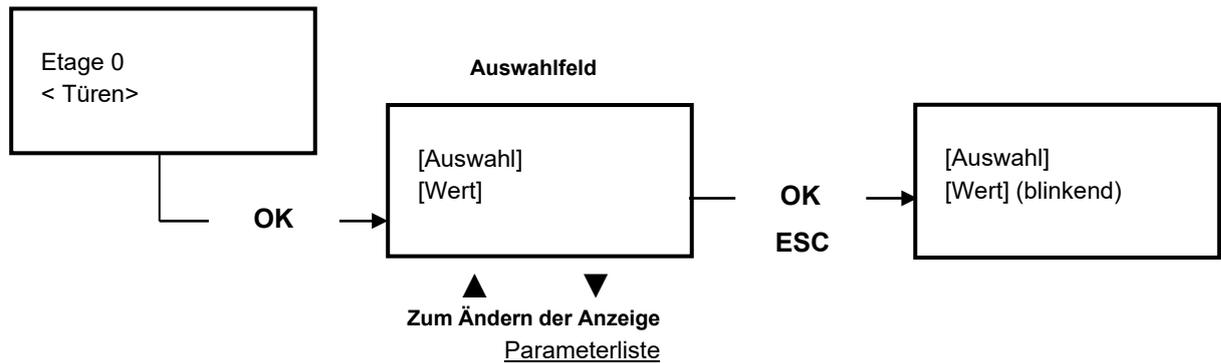
(OUT) LTMP	Kabinenlichtabschaltung
(OUT) R_DOWN	Befehl abwärts
(OUT) R_HIGH	Befehl schnell
(OUT) R_ISO	Befehl Nachregulieren
(OUT) R_UP	Befehl aufwärts
(OUT) EME_O	Notbetrieb aktiv
(OUT) LOCK-A/B	Türverriegelung A/B
(OUT) R_LOW	langsame Geschwindigkeit
(OUT) R_BRAKE	Bremse
(OUT) R_ENAB	Freigabe VVVF

4.3 Menü “Grundparameter”



Auswahl	Beschreibung	Navigation	Erlaubter Wert	Fabrikwert
Inbetriebnahme	Parameter für Provisorische Fahrt	◀▶ Auswahl	Nein; Ja	Nein
Steuerungsmodus	Typ der Ruftastersteuerung	◀▶ Auswahl	Universal; Totmann; gemischt	Totmann
Antrieb	Typ des Antriebes (Elektrisch / Hydraulisch)	◀▶ Auswahl	Hydraulik; elek./VVVF	Hydraulik
Etagenanzahl	Anzahl der Haltestellen	▲ ▼ Erhöhen Verringern	2 <-> 8	2
Nachholen	ohne: Nachregulierung nicht aktiv. Typ 1: (mit offener oder geschlossener Tür) Die Nachregulierung wird aktiviert, wenn die Kabine die "Bündigposition" verläßt. Sobald ein Sensor nicht vor dem Magnet ist, beginnt der Vorgang. Er stoppt, wenn beide Sensoren aktiv sind. Typ 2: wie Typ 1 aber die Fahrt endet an der Etage auch wenn der Taster nicht gedrückt bleibt. Typ 3: nicht benützen Typ 4: keine Bündigstellung und die Fahrt endet an der Etage auch wenn der Taster nicht gedrückt bleibt.	◀▶ Auswahl	Ohne; Typ1 Typ 2 Typ 3 Typ 4	Typ1
Insp. Geschwindigkeit	Auswahl der Geschwindigkeit bei Inspektionsbetrieb	◀▶ Auswahl	kleine Geschwindigkeit, hohe Geschwindigkeit	kleine Geschwindigkeit
Fahrkontrollzeit Vmin	Zeit bis zur Aktivierung des Fehlers "niedrige Geschwindigkeit zu lang"	▲ ▼ Erhöhen Verringern	7 s <-> 40 s	20 s
Fahrkontrollzeit Vnenn	Zeit bis zur Aktivierung des Fehlers "Fahrkontrollzeit"	▲ ▼ Erhöhen Verringern	20 s <-> 120 s	60 s

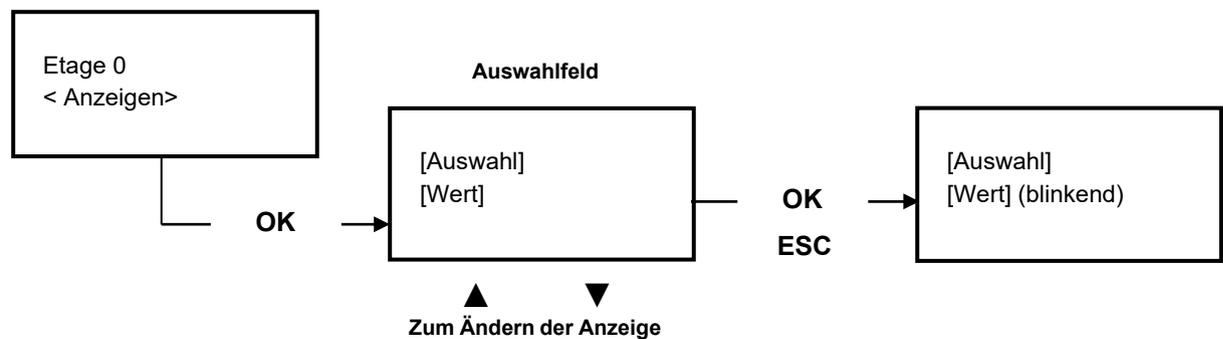
4.4 Menü "Türen"



Auswahl	Beschreibung	Navigation	Erlaubter Wert	Fabrikwert
Bypass SK	überbrückt den Sicherheitskreis der Fahrkorb- & Schachttüren in der Türzone. <i>ANM.: 2.1.4 SW Version ist zu veruegung</i>	◀▶ Auswahl	Nein; Ja;	Nein
Verriegelung ein	Einschaltverzögerung Riegelmagnet	▲ Erhöhung ▼ Reduzierung	0,0 s <-> 10,0 s	0,0 s
Verriegelung aus	Ausschaltverzögerung Riegelmagnet	▲ Erhöhung ▼ Reduzierung	0,0 s <-> 10,0 s	0,0 s
Fehler Sicherheitskreis Tür	Zeit um den Fehler zu aktivieren	▲ Erhöhung ▼ Reduzierung	2 s <-> 60 s	15 s
Verzögerung Tür auf	Verzögerungszeit bis zum Beginn der Türöffnung	▲ Erhöhung ▼ Reduzierung	0,1 s <-> 9,9 s	0,5 s
TO ohne Ruf	Zeit bis die Tür schließt, wenn keine Anforderung vorliegt	▲ Erhöhung ▼ Reduzierung	1 s <-> 30 s	7 s
Türen	Auswahl der Kabinenzugangstüren	◀▶ Auswahl	- 1 Tür - 2 Türen: normal - 2 Türen: selektiv - 2 Türen : selektiv+normal.	1 Tür
Türtyp A	Wahl des Tür A Typ: 1) Manuel o. Keine: handbetätigte Schachttür, keine Kabinentür; 2) Schachttuerantrieb: automatische Türen auf der Etage 3) Schacht=man + Kabine=auto: handbetätigte Schachttür, automatische Kabinentür; 4) Schacht+Kabine=auto: automatische Kabinen- und Schachttür	◀▶ Auswahl	Manuell o. Keine; Schachttuerantrie b Schacht=man + Kabine=auto ; Schacht+Kabine= auto	Schacht+Ka bine=auto
Tür A	Tuer A command option: 0 = default command 1 = Short close command (1 sec) 2 = DORMA PORTEO	◀▶ Auswahl	Type: 0 1 2	0
Tür A in Etage	Einstellung ob auf dieser Etage die Tür A vorhanden ist. Bei automatischen Türen, ob sie offen oder geschlossen parkt.	◀▶ Auswahl ▲▼ Etage wechseln	Nein; Offen; Geschlossen	Geschlossen
Tür A Laufzeit	Öffnungs- und Schließzeit, wenn die Tür A ohne Endschalter ist,	▲ Erhöhung ▼ Reduzierung	1 s <-> 60 s	10 s
Tür A Startverzögerung	Startverzögerung, für manuelle Tür A	▲ Erhöhung ▼ Reduzierung	0,1 s <-> 9,9 s	2,0 s
Tür A Signal immer an	Türmotor während der Fahrt unter Spannung / Türbefehl immer an	◀▶ Auswahl	Nein; Ja;	Nein
Türtyp B	Gleiche Auswahlmöglichkeit wie Tür A	◀▶ Auswahl		
Tür B	Same command option described for door A	◀▶ Auswahl	Type: 0 1 2	0

Auswahl	Beschreibung	Navigation	Erlaubter Wert	Fabrikwert
Tür B in Etage	Einstellung ob auf dieser Etage die Tür A vorhanden ist. Bei automatischen Türen, ob sie offen oder geschlossen parkt.	◀▶ Auswahl ▲▼ Etage wechseln	Nein; Offen; Geschlossen	Geschlossen
Tür B Laufzeit	Öffnungs und Schließzeit, wenn die TürBA ohne Endschalter ist,	▲ Erhöhung ▼ Reduzierung	1 s <-> 60 s	10 s
Tür B Startverzögerung	Startverzögerung, für manuelle Tür B	▲ Erhöhung ▼ Reduzierung	0,1 s <-> 9,9 s	2,0 s
Tür B Signal immer an	Türmotor während der Fahrt unter Spannung / Türbefehl immer an	◀▶ Auswahl	Nein; Ja;	Nein
Fruehoeffnende Tuer	Parameter für das frühe Öffnen der Türen (Öffnungsbeginn vor dem Halt der Kabine). Es darf nicht mit der Funktion von Bypass-Sperren kombiniert werden HINWEIS: Wenn diese Funktion verwendet wird, müssen die spezifischen Magnete anbracht werden. § 5.2.3	◀▶ Auswahl	Nein; Ja	Nein

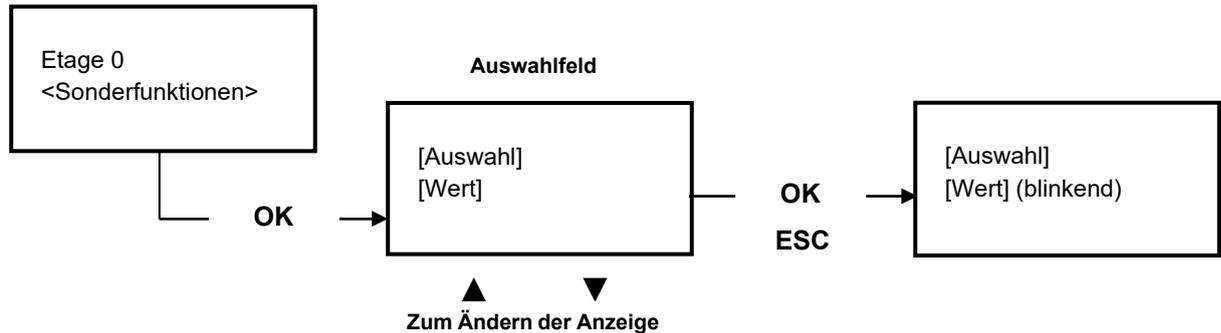
4.5 Menü "Anzeigen"



Parameterliste

Auswahl	Beschreibung	Navigation	Erlaubter Wert	Fabrikwert
FK Priorität	Wartezeit in der Etage, für die Kabine ohne Ruf, bis Außenrufe bearbeitet werden. Bei automatischen Schacht- und Kabinentüren beginnt die Zeit, wenn die Türen geöffnet sind. Voraussetzung ist, dass die Fotozelle, Reversierung oder der Tür-AUF-Knopf nicht betätigt wurde	▲ Erhöhung ▼ Reduzierung	2 s <-> 30 s	10 s
Quittierung	Blinkende oder Fixe Quittierungsanzeige	◀▶ Auswahl	Fix; Blinkend	Fix
Etagenbilder	Manuelle Programmierung der alphanumerischen Zeichen für die serielle Digitalanzeigen (für jeder Etage).	◀▶ Auswahl ▲▼ ändern	- ; 0 <-> 9 ; A <-> Z	
Verzögerung EME	Auswahl der Notbefreiung (nur für VVVF): 0 s für die Batterieevakuierung mit EME >= 1 s für Notstromevakuierung ohne EME	▲ Erhöhung ▼ Reduzierung	0 s <-> 30 s	0 s

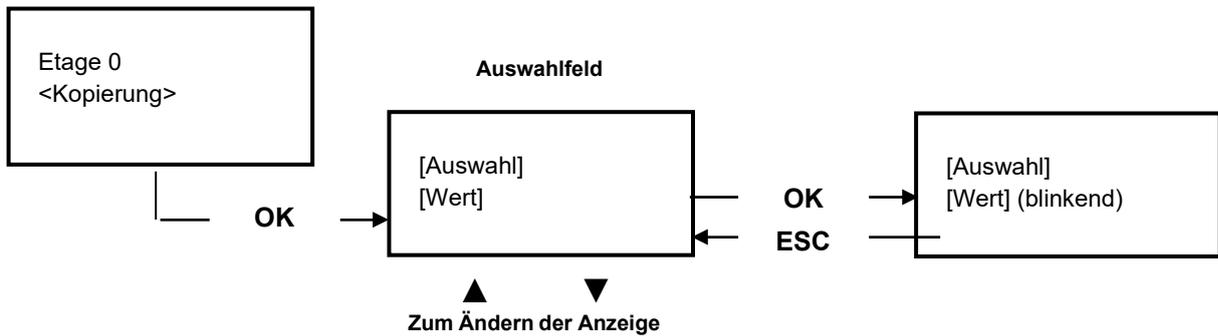
4.6 Menü "Sonderfunktionen"



Parameterliste

Auswahl	Beschreibung	Navigation	Erlaubter Wert	Fabrikwert
Korrekturfahrt	Wenn die Steuerung nach Inspektion wieder eingeschaltet wird, fährt die Anlage entweder AUF oder AB zum Reset .	◀▶ Auswahl	nach unten nach oben	nach unten
Endschaltertest	Testen Sie die ordnungsgemäße Funktion des Endschaltes, Wählen Sie "JA", und die Kabine wird sich Richtung Schachtende bewegen. Bei Erreichen des Endschaltes stoppt die Kabine und die zurückgelegte Distanz wird angezeigt.,	◀▶ Auswahl	Nein; Ja	Nein
Kaltleiterstopp	Wenn die Kaltleiter am Motor eine Übertemperatur meldet, fährt die Anlage bis zur nächsten Haltestelle, wenn die Einstellung "NEIN" oder bleibt sofort stehen, wenn die Einstellung "JA" ist.	◀▶ Auswahl	Nein; Ja	Nein
Parketage	Parkhaltestelle und Zeit zur Einleitung einer automatischen Parkfahrt.	◀▶ Feld wählen ▲▼ Wert ändern	Nein 0 <-> Anzahl Etagen 1 min. <-> 15 min.	Nein 0 15 min.
Verzögerung LTMP	Abschaltzeit der Fahrkorbbeleuchtung	▲ Erhöhung ▼ Reduzierung	0 = immer ein 1 <-> 239 sec	1
Monitor RSP <i>(Anhang B)</i>	Funktion zur Überwachung des reduzierten Schachtes (Grube / Kopf). Die Überwachungskontakte der Schachttüren sind mit der Etageelektronik verbunden. Wenn der Kontakt geöffnet wird (mit der Notentriegelung), wird der Fehler RSP ausgelöst. Der Fehler verhindert eine Bewegung der Kabine in Normalfahrt, bis ein bewusstes Reset ausgelöst wird.	◀▶ Auswahl	Nein; Ja	Nein
Teststufe	Teststufe im Abstand von 1 Minute (0-120 oder unendlich) Mit oder ohne Türöffnung Die Testfahrten können abgebrochen werden, durch Ausschalten oder Inspektionsmodus,	▲ Erhöhung ▼ Reduzierung ◀▶ Türen Aus	0 <-> 120, ∞ Ja - Nein	0 Ja
Feuerwehr	Evakuierungsparametern. Wenn vorgesehen, wenn der Etagenschlüssel an der Etage geschlossen wird (SHAFT BDU notwendig), parkiert sich die Kabine an die gewählte Etage mit offene Türen. HINWEIS: Die Evakuierung bietet keine Bewegung in Anwesenheit, daher wird die Verwendung mit automatischen Türen empfohlen	◀▶ Auswahl ▲▼ Etage wechseln	Nein 0 <-> Num. Etage	Nein
Reset	Parameter zur Auswahl der Fahrtart während das Reset: -) Standard (folgt die Angaben des Parameters „Steuerungs-Modus“) -) COP+LOP totmann: Die Kabine kann nur mit Modus „Anwesender Mann“ Kabine / Boden) bewegt werden .	◀▶ Auswahl	COP+LOP totmann Standard	Standard

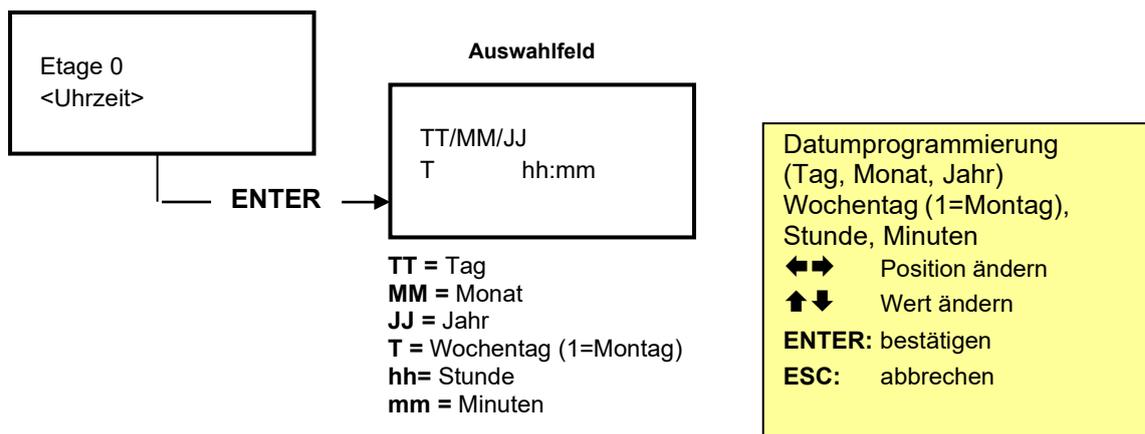
4.7 Menü "Kopierung"



Parameterliste

Auswahl	Beschreibung	Navigation	Erlaubter Wert	Fabrikwert
Verz. Dir.-BRK	Verzögerung zwischen Fahrtrichtung (Schütze ein) und X5 (Bremsen öffnen)	▲ Erhöhung ▼ Reduzierung	0,0 s <-> 3,0 s	0,0 s
Verz. BRK-S	Verzögerung zwischen X5 (Bremsen öffnen) und X1 (Fahrtsignal)	▲ Erhöhung ▼ Reduzierung	0,0 s <-> 3,0 s	0,0 s
Verz. BRK-Dir	Verzögerung zwischen X5 (Bremsen schließen) und Fahrtrichtung (Schütze aus) = Softstop	▲ Erhöhung ▼ Reduzierung	0,0 s <-> 3,0 s	1.5 s

4.8 Menü "Uhrzeit"



ACHTUNG: In Fall eines Stromausfalles, ist die Uhrzeitspeicherung nur mit Anschluss einer Batterie möglich.

5. Etageneinstellung

5.1 Definitionen

Code	Beschreibung
AGH	Verzögerungsschalter Oben oder Reset Oben
AGB	Verzögerungsschalter Unten oder Reset Unten
FAI (DOWN)	Magnetsensor Stopp-Abwärts & Nachholen-Aufwärts
FAS (UP)	Magnetsensor Stopp-Aufwärts & Nachholen-Abwärts

5.2 Schachtkopierung FAI / FAS (AB/AUF)

Durch die FAI/FAS Sensoren (zwei Magnetschalter NO), erkennt der Junior-Controller die Anhalte- und Stoppunkte.

Fehler der Schachtkopierung werden an den Vorendschaltern AGB/AGH zurückgesetzt

5.2.1 Feineinstellung der Haltegenauigkeit

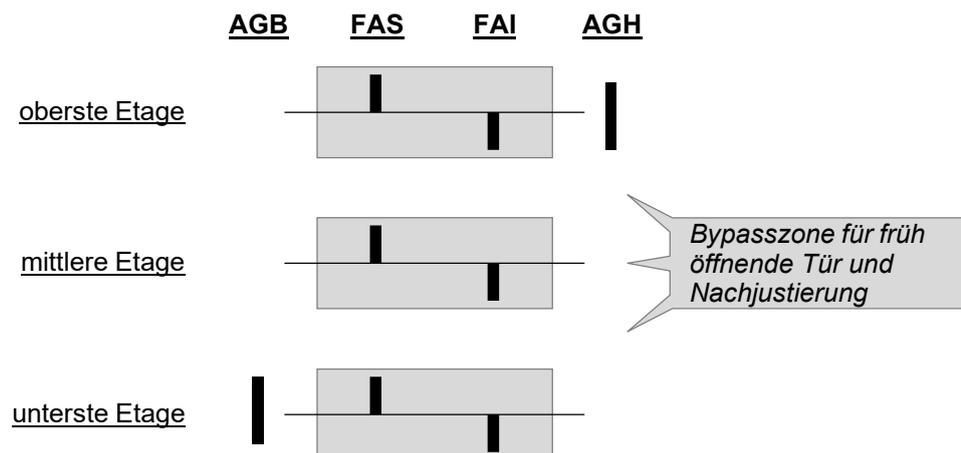
Zur Einstellung der Haltegenauigkeit und Verzögerungspunkte sind die Magnete im Schacht zu verschieben

5.2.2 Einstellung der Bremspunkte für Standardetagen

Verantwortlich für das Bremsen und Anhalten sind die Sensoren FAI/FAS. In Aufwärtsrichtung wird der Bremsvorgang durch FAI gestartet, sind FAI+FAS aktiviert, bleibt die Kabine stehen.

In Abwärtsrichtung wird der Bremsvorgang durch FAS gestartet, sind FAS+FAI aktiviert, bleibt die Kabine stehen.

Durch die Überlagerung von FAI/FAS wird Im Türzonenbereich der Sicherheitskreis der Tür gebrückt. (ermöglicht die Nachregulierung mit offener Tür). Die folgende Abbildung zeigt die Position der Magneten in einem System mit 3 Etagen.



Um eine korrekte Signalfolge zu erhalten, dürfen sich die Magnete nicht überlagern, die Sensoren sind empfindlich genug um in der Bündigposition aktiv zu sein. Zusätzlich werden in den Endhaltestellen Magnete platziert, welche von den Sensoren AGH (oberer Vorendschalter) und AGB (unterer Vorendschalter) erkannt werden. Diese Signale korrigieren eventuell die Position der Kabine und verzögern die Kabine zwangsläufig.

5.2.3 Fahrt mit kleine Geschwindigkeit in Fall von vorzeitige Türöffnung

Das Verzögern und Anhalten wird von der Position der FAI und FAS Magnetschalter entschieden.

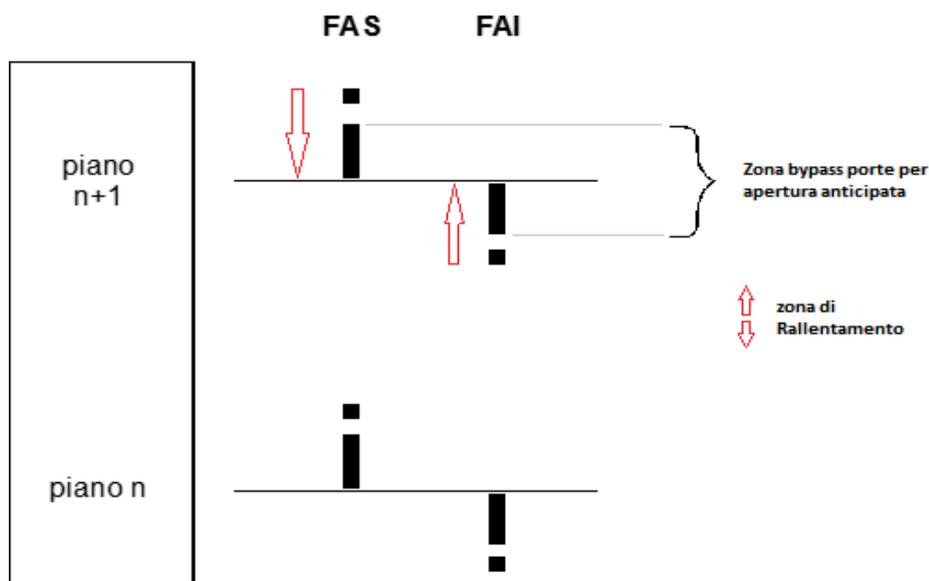
Bei Aufwärtsfahrt ist die Verlangsamung bei der Aktivierung des FAI Magnetschalter und die Haltestelle bei FAI + FAS Magnetschaltern entschieden und bei der Abwärtsfahrt ist die Verlangsamung bei der Aktivierung des FAS Magnetschalter und die Haltestelle bei FAI + FAS Magnetschaltern entschieden. (an der Etage sind beide Magnetschalter zugleich aktiv).

Die Magnete um die Verzögerung zu starten, sind 2cm lang und werden nur für die Zwischenetagen, aber nicht für die Endhaltestellen benötigt. Denn:

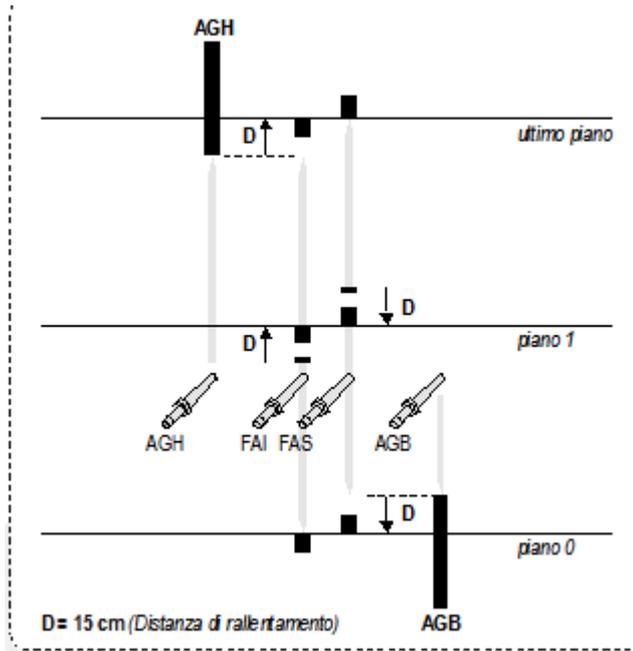
- a) Für die unterste Haltestelle beginnt die Verzögerung an dem Magneten AGB.
- b) Für die oberste Haltestelle beginnt die Verzögerung an dem Magneten AGH.

Die Länge der Türzonenmagnete soll nur so lang sein, um ohne Gefahr die Kabine zu betreten oder zu verlassen. (mögliche Stufe zwischen Kabine und Schwelle)...unsere Empfehlung = 5cm
Unbedingt zu beachten ist, dass die Parameter „Bypass Tür“ und „früh öffnende Tür“ nicht gemeinsam benutzt werden.

An den Haltestellen müssen sich die Signale von FAI+FAS überlagern. Dies soll jedoch nicht durch überlappen der Magnete entstehen, sondern wird von der Sensitivität der Magnetschalter selbst erreicht.



Unten sehen sie ein Beispiel der Positionierung der Signale für ein Aufzug mit 3 HS.



6. Anhang A – SW Update mit USB

1. Kopieren Sie die letzte Junior Sw Version auf einen USB-Stick.
2. Schalten Sie den Hauptschalter ein und öffnen Sie die Sicherung für den Sicherheitskreis.
3. Öffnen Sie das Motherboardmodul (INT).
4. Stecken Sie den USB-Stick in die Fassung.
5. Prüfen Sie, ob in dem MINIPAD die zu ladende SW Version erscheint (z.Bsp.: SW 2.0.5).
6. Das MINIPAD zeigt einen Fortschrittsbalken für das laufende Download (ca. 20 Sekunden).
7. Warten Sie, bis die RUN-LED (grün) im INT langsam blinkt (jede Sekunde).
8. Entfernen Sie den USB-Stick, JUNIOR beendet das Update und startet automatisch mit der neuen SW (die neue Version wird auf dem Startbildschirm des MINIPAD angezeigt).

7. Anhang B – Monitor RSP

Schachtzugangsüberwachung (RSP):

Es gibt einen speziellen Parameter, um die Funktion zu aktivieren.

(<Sonderfunktionen> *Monitor RSP* §4.6).

Mit der Funktion, wird der zusätzliche NC Eingang aller BDU LOP`s dieser Installation überwacht. Wird eine der angeschlossenen Notentriegelungsüberwachungen betätigt, wird der Fehler RSP ausgelöst. Nicht verwendete Etagen müssen gebrückt werden. Wenn einer der Kontakte öffnet, wird der Fehler RSP aktiv. Alle Rufe werden gelöscht und gesperrt, die Kabine wird für Normal- & Korrekturfahrt blockiert, bis der Fehler bewusst zurückgesetzt wurde. Während des aktiven Fehlers RSP, ist es nur möglich, die Kabine mit Inspektion zu bewegen.

Absicherung des Schutzraumes:

Es gibt zwei verschiedene Situationen:

- **Absicherung auf dem Kabinendach:** Bevor der Techniker mit Inspektion die Kabine bewegen kann, muss er die mechanische Sicherungstütze aktivieren. Mittels Überwachungskontakten und einer speziellen Verdrahtung, wird eine Bewegung ohne ordnungsgemäße Aktivierung der Stütze verhindert. Die Begrenzung der Inspektionsfahrt AUF wird durch die Unterbrechung des Signales FREIGABE VVVF erreicht. In Abwärtsrichtung gibt es, durch die „Absicherung auf dem Kabinendach“, keine Begrenzung des Fahrweges.
- **Absicherung in der Schachtgrube:** Bevor der Techniker mit Inspektion die Kabine bewegen kann, muss er die mechanische Sicherungstütze aktivieren. Mittels Überwachungskontakten und einer speziellen Verdrahtung, wird eine Bewegung ohne ordnungsgemäße Aktivierung der Stütze verhindert. Die Begrenzung der Inspektionsfahrt AB wird durch die Unterbrechung des Signales FREIGABE VVVF erreicht. In Aufwärtsrichtung gibt es, durch die „Absicherung in der Schachtgrube“, keine Begrenzung des Fahrweges.

Natürlich ist es möglich, beide Absicherungen zu kombinieren.

Hinweis: Bei Verwendung von 2 Inspektionsboxen, jeweils für Kabinendach und Schachtgrube, ist es nicht möglich zu prüfen ob 2 Personen die Schutzmaßnahmen aktiviert haben.

- In der Grube lässt sich die Kabine (ohne Absicherung auf dem Kabinendach) in Aufwärtsrichtung bewegen. (gefährlich für die 2. Person auf dem Kabinendach)
- Auf dem Kabinendach, lässt sich die Kabine (ohne Absicherung in der Schachtgrube) in Abwärtsrichtung bewegen. (gefährlich für die 2. Person in der Grube)

Beendigung des Inspektionsmodus und Rückkehr zum Normalmodus:

Am Ende der Wartung, muss der Techniker:

-) Stützen entfernen und den Schalter auf Normalmodus stellen;
-) den Schacht verlassen und die Türen schließen;
-) den Fehler RSP zurücksetzen (§3.3).





DMG SpA

Via delle Monachelle 84/C • 00071 Pomezia (Roma) • Italia

Tel.: +39 06930251 • www.dmg.it