

CONTRÔLEUR

Manuel d'instruction



SOMMAIRE

1. Tableau d'alimentation	4
1.1 Pose du tableau d'alimentation et les connexions	
1.2 Branchement /Force/DTU/contrôleur	5
1.3 Câblage del'éclairage gaine	7
2. Préparation des connexions provisoires	7
2.1 Connexions de la chaine de sécurité	
2.11 Les connexions de la chaine de sécurité statique	
2.12 Les connexions de circuits de la boite cuvette	
2.2 Connexions dynamiques	
2.21 Connexions du circuit des portes palières	9
2.22 Connexions du circuit des portes cabines	9
2.3 Connexions des bistables extrêmes et le contrôle de commande de la boite d'inspection	9
3. Branchement du moteur, le frein et la résistance de dissipation	
31 Alimentation des hobines de frein	11
3.2 Branchement des sondes thermiques	
3.3 Branchement des encodeurs	12
4. Présentation l'outil AREM	
	10
5. Explication des « Icones » de l'outil	
6.Autotuning	
6.1 Paramétrage d'un moteur asynchrone	
6.11 Calcul de la fréquence nominale de glissement	
6.2 Paramétrage moteur synchrone	
7. Câblage de l'alimentation CANbus et les portes palières	
71 Alimentation CANbus gaine	18
72 Connexion des boites à boutons palières et les afficheurs	
7.3 Connexion des boites à boutons palières	
7.4 Connexion des afficheurs	
7.5 Câblage des serrures des portes palières	
8. Câblage du toit de cabine	
81 Connexion des câbles plats souplesses	22
82 Connexions du contact de la norte cabine et de la commande de la carte. Porte cabine	22
8.3 Commande d'ouverture par la barrière de cellule de protection	
8.4 Programme des portes	
8.5 Câblage des détecteurs en gaine	
8.51 Connexions des bistables	27
8.52 Câblage des détecteurs monostables	
8.53 Capteurs de positions Liftsense	29
8.54 Branchement du capteur Liftsense	
8.55 Installation du capteur et positionnement des aimants d'étages	
8.56 Câblage des fins de course extrême haut et bas	
8.57 Câblage de fin de course d'inspection	
8.6 Câblage duboitier cuvette	31
8.7 Câblage du contact de la poulie tendeuse	
9. Postions des aimants	
9.1 Positon des aimants ronds extrêmes haut et bas	
9.2 Postions des aimants rectangulaires des zones de portes	
10. Réglage de la carte cabine - CPC	
11. Interconnexion de la carte cabine et la carte du toit de cabine	33



11.1 Branchement des cartes palières et les afficheurs	. 34
12. D (-1	20
13. Regiage d'afficheur	. 36
14.Réglage des paramètres de l'installation	37
15.Apprentissage de la gaine	39
16. Réglage deprécisions d'arrêts	. 42
17. Réglage du confort en cabine	. 43
17.1 Définir le niveau de confort	. 43
17.2 Réglage du roll-back	. 44
18. programmation de l'entrée de la manœuvre pompier	. 44
18.1 Connexion de l'entrée sur l'afficheur du palier ou à la carte palière	. 44
18.3 Programmation de la fonction « Pompier » avec ou sans clé en cabine	. 46
18.4 Comportement de l'ascenseur en cas d'incendie (EN 80-73)	. 46
18.41 Fonction EN81-73	. 46
18.42 Programmation de « non desservent des niveaux sinistrés »	. 46
19. Réglage du pèse charges	. 50
19.1 Présentation du boitier de commande	. 50
19.2 Connexions des capteurs sur câble	. 50
19.3 Connexions des entrées de surcharge/pleine charge	. 50
19.4 Programmation des entrées de pleine charge et surcharge	51
20. Programmation des reports d'information	. 53
21. Interprétation message 7 segments	. 56
22. Code erreurs	. 57
23 Présentation des composants périnhériques	65
	05
23.1 Les dimensions d'écren PC LCD240128	. 63
23.2 Les dimensions de la carte cabine CPC	.08
23.4 Les dimensions de la carte palière BC-BUT	. 73



1. Tableau d'alimentation (avec machinerie)

1.1 Pose du tableau d'alimentation et les connexions

Une fois, le tableau d'alimentation (DTU) est fixé au mur, vous pouvez commencer à brancher les câbles d'alimentation partant du tableau d'alimentation au contrôleur.



Contact axillaire 1 2 Disjoncteur principal Disjoncteur différentiel des prises de courant 3 Disjoncteur différentiel de l'éclairage 4 Disjoncteur de l'éclairage et la prise de 5 courant de toit cabine Disjoncteur de cuvette et la machinerie 6 Prise de courant 7 8 Télérupteur de l'éclairage en gaine 9 Eclairage cuvette 10 Eclairage machinerie

1.2 Branchement /Force/DTU/contrôleur









Les sorties du disjoncteur (5) N et P sont à brancher sur les bornes du contrôleur pour alimenter l'éclairage cabine.

N disjoncteur (5) sur NF du contrôleur P disjoncteur (5) sur 1F du contrôleur

Les bornes A1 et A2 du télérupteur (8) sont à brancher sur les bornes du contrôleur 3S et NS. Le bouton poussoir du télérupteur est branché sur les bornes 3S et 3.







1.3 Câblage de l'éclairage gaine

Le kit d'éclairage LED :

Il faut retirer le connecteur du câble de départ (voir la photo ci-dessous) et relier les deux fils sur les bornes NS (neutre) et 4 (la phase) du contrôleur.



2. Préparation des connexions provisoires

2.1 Connexions de la chaine de sécurité

Vous devez relier certaines bornes dans l'armoire de manœuvre pour faire un autotuning afin de travailler en boucle fermée ou en boucle ouverte seulement pour une machine asynchrone.



2.11 Les connexions de la chaine de sécurité statique :

Les bornes 110, 110A, 110B, 100C et 110^E sont des bornes disponibles sur la carte. En cas de besoin, vous pouvez utiliser les bornes pour brancher les éléments suivants : un bouton d'arrêt avec un contact NF, contact de trappe avec contact NF ou d'autres éléments de la chaine de sécurité.



Si vous avez un limiteur en machinerie, vous avez la possibilité de brancher le contact de survitesse sur les bornes 116 et 117 du contrôleur.

2.12 Les connexions de circuit de la boite cuvette :

A ce stade, la boite de cuvette n'est pas installée donc la chaine de sécurité est ouverte. Vous devez faire une liaison électrique provisoire pour fermer le circuit de la chaine de sécurité de la cuvette.

Le connecteur XPB1 du contrôleur sert à faire la liaison entre le contrôleur et le boitier de cuvette. Pour travailler en mode chantier, vous faites un pont entre les bornes 111 et 113 et 113 et 116.







2.2 Connexions dynamiques

Portes automatiques



2.21 Connexions du circuit des portes palières

L'armoire de manœuvre est fournie avec un câble précâblé sur la carte KBK-12, il suffit insérer le connecteur de terminaison KBL-DCN-T pour fermer le circuit de porte palière.







Utiliser la terminaison KBL-DCN-T fournie dans le package pour relier le circuit des portes palières

2.22 Connexions du circuit des portes cabines

Relier les bornes 118,119A et 119B, 120 et 135, 140 pour fermer le circuit des portes cabines









2.3 Connexions des bistables extrêmes et le contrôle de commande de la boite d'inspection

Les bistables 817 et 818 permettent de contrôler la position de la cabine dans les extrémités. Le bistable 817 : Extrême bas et le bistable 818 : extrême haut.

Les commandes "Montée" et " Descente" sont nécessaires pour faire tourner le moteur dans les deux sens. Pour cela, il faut activer les entrées 817 et 818 avec la borne 100 VCC (24 volts de la borne positive)



Connectez les bistables des extrêmes bas et haut qui correspondent aux bornes 817 et 818 et aussi la bornes 869 avec 100 qui contrôle la commande de l'inspection 869.

Les trois bornes 817, 817 et 869 sont connectées à la borne 100 (+24) pour les activer.





3. Branchement du moteur, le frein et la résistance de dissipation.

Afin d'éviter les perturbations causées par le variateur de fréquence, un câble blindé est fourni pour alimenter le moteur.









3.1 Alimentation des bobines de frein

En cas d'une machine gearless, il y a deux bobines à alimenter Y1 et Y2. Les bornes sont à connecter pour alimenter les bobines de frein : 840A, 2000A et 840B ,2000B.









3.2 Branchement des sondes thermiques



Schéma o	du branchement de	e la sonde thermique
ST3	ST2 150 °C THERMOSTAT RESISTANCE FREINAGE	TI THERMOSTAT

Dans le câble de la résistance de dissipation, il y a deux fils T3 et T4 prévus pour connecter la sonde thermique de la résistance de dissipation. Les bornes T1 et T2 sont prévus pour connecter la thermistance du moteur.

3.3 Branchement des encodeurs

Il y a deux types d'encodeurs utilisés :

Type encodeur absolu : Pour la machine synchrone Type d'encodeur incrémentation : Pour la machine asynchrone.





· · · ·		•	▼ ▼ ▼ ▼
Branchement er (XXXXXXX)	ncodeur absolu	Branchement incrémental (L)	encodeur IKA)
Couleurs	Bornes	Couleurs	Bornes
Rouge	5	Rouge	24
Bleu	0	Noir	0
Gris	А	Jaune	А
Rose	/A	Bleu	/A
Vert	В	Vert	В
Jaune	/B	Orange	/B
Noir	CL+		
Violet	CL-		
Blanc	DA+		
Marron	DA-		

Les couleurs des fils peuvent changer selon le codeur utilisé, veuillez vérifier les couleurs indiquées sur le câble



4. Présentation l'outil AREM



Cet outil peut être connecté sur l'armoire de manœuvre, sur la carte de toit de cabine, sur le connecteur en gaine, sur la carte en cabine et l'afficheur LCD.

Fonction des touches de l'outil		
İnfo	Menu d'accueil	
Tools	Réglage	
ESC	Sortir	
Enter	Entrer	
F1		
F2	 Lancer l'apprentissage de la gaine Change le type de contact d'entrée NO/NF 	
F3	Recherche d'adresse de paramètres	
Reset	Fermer les menus ouverts Effacer les erreurs sauvegardées	
Les 4 flèches	Naviguer dans les icones	

5. Explication des « Icones » de l'outil







**	Etats entrée/	sorties
🛪 États Entr	rée/Sortie Arcode	1/8
PI1	PI15 ■	PT1
PI2	PI16	PT2
PI3	T12 🔲	PT3
PI4 🔲		PT4
PI5	ML2	
PI6	ML1 🔲	PR1
PI7 📕		PR2
PIS 🔲	120	PR3
PI9	130	PR4
PI10	140	
PI11	140P	RP 🔳
PI12		
PI13	L123 📕	BRES
PI14	LSEQ	SRC MAIN



Ecart entre consigne et ré el







Fonction des entrées/sorties

Entrées pi	rogrammables
1:(KRC) Contrôle retombée contacteur principal	
STATE:	
1. PI2	contrôleur Arcode



Historique erreurs

🚷 Log erreurs	
1. Er96 Echec UPS en test	
23/10/2014 15:23:10	
2 Exild Non companying such Exila	
3. Er71 Clé de licence (dongle) est in	
4. Er71 Clé de licence (dongle) est in	
5. Er04 Non connexion carte ENCA	
6. Er71 Clé de licence (dongle) est in	
7. Er71 Clé de licence (dongle) est in	



Etats des cartes connectées

🧱 Etat de communica	tion busCAN 1/6
Carte paliè1 :	Carte paliè11:
Carte paliè2 :A-	Carte paliè12:
Carte paliè3 :	Carte paliè13:
Carte paliè4 :	Carte paliè14:
Carte paliè5 :	Carte paliè15:
Carte paliè6 :	Carte paliè16:
Carte paliè7 :	Carte paliè17:
Carte paliè8 :	Carte paliè18:
Carte paliè9 :	Carte paliè19:
Carte paliè10:	Carte paliè20:
Carte cabin1:A-	IBC:+
Carte cabin2:	
Carte cabin3:	



6. Explication des « Icones » de l'outil

L'outil AREM est indispensable pour faire l'autotuning.

Après avoir terminé toutes les connexions provisoires, il faut paramétrer le type de moteur de l'installation ainsi que ses données techniques que l'on trouve sur la plaque signalétique du moteur et le type de l'encodeur utilisé...

Suivre les étapes suivantes pour faire un autotuning.

- 1. Appuyer sur la touche "tools"
- 2. Entrer dans le menu « les paramètres d'appareil »



3. Entrer dans le menu les informations sur la plaque machine et reporter les valeurs indiquées sur la plaque du moteur.

6.1 Paramétrage d'un moteur asynchrone :

Merci de reporter les valeurs encadrées en rouge car le couplage du moteur est en étoile.



MOT	TOR 3 P	hase	P	OLES	3 4	411.31
Μ	OT229	0	H	z	50	
	VVVF	•	F	2	40	s/h
ED	60	%	C	os q	0,71	
٢	400		V	230		- 4
	6,	28 k	w	6	5	-1-
Syn	1500	_ гр 4 н	P	_ 14	55	- Isyn
Jpe	rmit	kgm ²	I	21	IS.C	L.F

Reporter le nombre de tours par minutes de la vitesse asynchrone.

- Info	ormations sur la plaque de la ma
- Typ	e de moteur
• Ter	sion moteur
• Cou	arant nominal moteur
· Nh) tours/mn moteur
1	430 Nb tours/mn

MOTOR 3 Phase	POLES 4	
MOT2290	Hz 50	
VVVF	F 240 s/h	
ED 60 %	Cos (0,71	
400 V 230		
^ <u>14</u>	A 24	
6,28 kl	N 6	
5 1500 rpm 1455		
8,4 HP -		
Jpermit kgm ²	IP21 IS.CL. F	



6.11 Calcul de la fréquence nominale de glissement.

Fng =
$$F - n \ge P/120$$
 $F = Fréquence (Hz) = RPM (t/min) = Nb de Pôle$

Pour cette machine, nous trouvons une fréquence de glissement de **1.5 Hz** que nous devons rentrer cette valeur pour ce paramètre.



Entrer dans le menu « Réglage encodeur moteur » et paramétrer le nombre d'impulsions indiqué sur l'encodeur.

```
Impulsion encodeur moteur / rev
1024 Impulsions / tour
```

6.2 Paramétrage moteur synchrone :

La plaque signalétique vous permet de reporter les données techniques du moteur utilisé.



Vous paramétrez à la même façon qu'une machine asynchrone à l'exception de certains paramètres Par exemple : Vous n'allez pas trouver la fréquence de glissement

- 4. Mettre en position « inspection » le boitier du rappel
- 5. Choisir « Moteur auto-tuning fait « Non »







6. Vous avez la possibilité de faire l'autotuning avec ou sans les câbles de traction.

Choisir le menu sans ou avec les câbles de traction selon la présence ou l'absence des câbles sur la machine de traction au moment où vous faites un autotuning. Une fois, vous avez choisi le type de réglage, il y a un message qui apparaitra sur l'écran de l'outil « rester appuyer Montée ou descente jusqu'à la fin de l'autotuning »

🗣 Autoréglage moteur	🗰 Autoréglage moteur	
Attention! Déplacement cabine quelques centimètres pendant autoréglage moteur.	Reste appuyer Montée ou descente jusqu'à la fin de l'autotunning. (Relâchez le bouton pour annuler)	
Réglage moteur avec câbles de t		
Réglage moteur sans câbles de t		

7. Eviter de positionner la cabine à l'extrême haut, il est préférable de la positionner au niveau intermédiaire si possible.

Rester appuyer sur la commande descente du boitier du "Rappel" jusqu'à la fin de l'autotuning.

Lors de cette manipulation, les contacteurs de puissance doivent être alimentés, si ce n'est pas le cas, vérifier la chaine de sécurité.

Une fois, l'autotuning est terminé, l'écran de l'outil indiquera le message suivant :



Vous pouvez voir sur l'écran les paramètres calculés :

- 1. Gain courant P et I
- 2. Décalage encodeur angle
- 3. Direction encodeur

A ne pas modifier les trois paramètres : Gain P et I, décalage encodeur angle calculés par l'autotuning.

Vous répondez "oui" pour sauvegarder les paramètres calculés et faire un test en donnant un ordre "montée" ou "descente" à l'aide du boitier du Rappel. Assurez-vous que la machine tourne dans le bon sens quand vous donnez un ordre "montée" ou "descente".

Si le sens de rotation du moteur est inversé, il faut changer ce sens avec l'outil AREM en accédant le paramètre " Réglage du variateur" et changer la direction du moteur.



q € 1 € 7 €	téglages de base Informations sur la plaque de la ma Réglages du variateur Moteur auto-tuning fait
	Direction moteur
	Sens horaire
	Réglage courbe du trajet Réglages contrôle PID Synchronisation frein et moteur Anti-rollback Réglage pré- couple Réglages encodeur moteur Advanced driver settings

7. Câblage de l'alimentation CANbus et les portes palières

7.1 Alimentation CANbus gaine

Dans l'armoire, il y a deux lignes CANbus distinctes.

- Une ligne est prévue pour alimenter les composants du palier par exemple : les afficheurs, les cartes paliers....
- Deuxième ligne CANbus est prévue pour alimenter les composants situant en cabine par exemple : la carte commande en cabine, la carte du toit de cabine via les câbles plats précablés (pendentifs)

Deux connecteurs sont installés dans le contrôleur pour connecter l'outil de diagnostic.

Dans le package, vous trouverez un câble de CANbus de 10 mètres référencé KBL-CBK10. Ce câble est à brancher sur le connecteur noir du bas où c'est marqué "SHAFT". C'est le départ de la ligne CANbus pour alimenter les composants des paliers.



Page 19 sur 73



La ligne Canbus sera fermée par un terminator comme indiquée sur l'image ci-dessous pour atténuer les perturbations sur la ligne CANbus.



7.2 Connexion des boites à boutons palières et les afficheurs

Les boites à boutons au palier sont livrées avec la carte palière, les boutons et la carte BIP précablés. Il suffit de l'alimenter par un câble CANbus KBL-CBI2 (2 mètres) ainsi que les afficheurs sont alimentés par un cable de CANbus KBL-CBI2 (2 mètres).

7.3 Connexion des boites à boutons palières

Le câble KBL-CBI2 sur la carte palière BC-BUT et la carte de dérivation KXCBA sont connectés comme indiquent les photos ci-dessous.



7.4 Connexion des afficheurs

L'afficheur est connecté à la même manière que la carte palière BC-BUT.







Vous allez trouver un micro switch sur l'afficheur avec deux positions V et H. Vous avez la possibilité d'utiliser le même afficheur soit en position verticale ou horizontale selon votre choix.

Pour une utilisation en position verticale, mettre le micro switch en position V et en horizontale en H. Il est important de respecter ce réglage pour un fonctionnement correct des afficheurs. Vous pouvez voir également un potentiomètre qui vous servira à régler le rétroéclairage de votre afficheur.



7.5 Câblage des serrures des portes palières

Il y a trois câbles utilisés pour la réalisation du câblage des serrures des portes palières : KBL-DCN-1, KBL-DCN- 2, KBL-DCN-3.

- 1. KBL-DCN-1 : Câble en forme de T sert à faire la dérivation
- 2. KBL-DCN-2 : Câble sert à relier du câble KBL-DCN-2 au contact de serrure
- 3. KBL-DCN-3 : Câble précablé dans le contrôleur est utilisé le départ de la chaine de sécurité des portes palières (voir l'image ci-dessous)









Remarque : KBL-DCN-2 a deux paires de fils, la première paire en couleur marron et la deuxième en couleur noire.



Il est prévu deux paires au cas où il y a doubles contacts sur la porte palière. Si vous avez un seul contact, il faut relier les deux noires ensemble et utiliser les fils marrons pour le contact de serrure.

8. Câblage du toit de cabine

Il y aura plusieurs à câblage à réaliser sur le toit de cabine.

Dans la boite d'inspection, il y a une carte IBC sur laquelle vous reliez les deux câbles plats souples précâblés avec des connecteurs.

Ces deux câbles plats (pendentifs) sont numérotés, il suffit de relier ensemble les numéros indiqués sur la carte et sur les connecteurs.

Il faut faire les mêmes connexions du côté contrôleur en respectant les numéros des connecteurs.

8.1 Connexion des câbles plats souplesses

Les câbles plats sont numérotés de 1 au 7. La première extrémité est connecté sur la carte des borniers du contrôleur KBK-11 et la deuxième extrémité sur la carte du toit de cabine IBC.



Si vous souhaitez travailler en mode d'inspection, il est nécessaire de faire une mise à jour du système pour que le système reconnaisse la carte du toit de cabine IBC qui vient être connectée. Et aussi, retirer la connexion 869 reliée sur la borne 100 (+24) car cette connexion contrôle la commande d'inspection.

Comment fait-on une mise à jour du système ?

Pour votre rappel, chaque ajout d'une carte électronique dans l'installation, il est nécessaire de faire une mise à jour car le système nécessite une connexion électrique et informatique.

En appuyant sur la touche "Tools", vous allez accéder sur l'écran comme montre l'image ci-dessous. Entrer sur l'icône entourée « carré bleu avec une flèche verte », vous allez accéder sur l'écran avec plusieurs dates indiquées, choisir une version d'un « firmeware » plus récente.





A chaque fois, vous ajoutez ou remplacez une nouvelle carte dans le périphérique, il est nécessaire de faire une mise à jour car le système ne reconnait pas la carte ajoutée électriquement



Connexions du contact de la porte cabine et de la commande de la carte Porte cabine

Vous utilisez les bornes K220 et N de la carte du toit de cabine pour alimenter la carte de l'opérateur.





alimenter la carte d'opérateur

La commande de l'ouverture et fermeture de la porte cabine.



-	PR23C : Commun des sorties 2 et 3 pour la commande d'ouverture et
	fermeture de la sortie

- PR20: Sortie programmée pour l'ouverture des portes
- PR20: Sortie programmée pour la fermeture des portes
- PR1C : Commun de la sortie du Nudging
- PR10 : Sortie programmée du Nudging





Normalement, les sorties de la carte IBC sont programmées comme sortie PR2 et PR3 pour l'ouverture et la fermeture.

Sort Sor Sor	ies pro ties c ties c R1 car	ogra ontr arte	mmables ôleur pri BC BC	ncipal
< I	NO> (Forte-A	(3A)	commande	fermeture
. PR	2 carte	IBC		
. PR	3 carte	IBC		
· PR	4 carte	IBC		

8.2 Commande d'ouverture par la barrière de cellule de protection

Pour gérer la fonction de réouverture des portes en cas d'un obstacle devant la barrière de cellule de protection, le relais 3 de la carte d'opérateur donne réouverture des entrée peut gérer cette fonction. L'une des entrées de la carte du toit de cabine IBC peut gérer cette fonction.

Dans les câbles fournis, vous avez utilisé le câble blindé 2x0.75 m² pour câbler cette entrée.





En cas de réouverture, les bornes « NO » et « 03 » du relais **3** sont fermés, cela permet d'activer l'entrée de la cellule à l'armoire de manœuvre



Attention pour éviter les parasites dans le circuit de CANbus, utiliser le câble blindé 2x0.75 m fourni dans notre package



Vous avez douze entrées disponibles sur la carte du toit de cabine IBC, comme vous voyez sur l'image cidessous. Vous choisissez une entrée disponible de cette carte et branchezles bornes 100 (+24) et PI3.



Une fois, vous avez branché électriquement, il vous reste à programmer l'entrée choisie.

Entrer sur le menu « entrées programmables » -> Entrées carte IBC -> PI3 carte IBC

Choisir la fonction <NO> (FSLA) Barrière cellule porte A.



Vous avez la possibilité de choisir le type de contact, c'est-à-dire, normalement « ouvert » ou « fermé » en appuyant sur la touche F2 de l'outil AREM.

La touche F2 fait apparaitre, l'écran ci-dessous, avec les touches de flèches, vous le choisissez et le valider.





Les bornes de la carte du toit de cabine KA2 et KA1 sont utilisées pour le verrouillage électrique de la porte cabine. En cas d'une double face de service (deux portes cabine), il faut utiliser les bornes KB1 et KB2 pour la porte B.



8.3 Programme des portes :

Vous pouvez avoir plusieurs configurations des portes sur l'installation par exemple : automatique, mixte ou manuelle.

Vous avez un seul type de porte à tous les étages. Vous devez renseigner « oui » sinon vous renseignez « non » en donnant le(s) de portes à chaque étage.

Voici une configuration classique : Porte automatique, une face de service.

Paramétrage « Porte automatique » et une face de service.





Si l'installation n'est pas conforme à la norme EN81-20, le contrôleur n'a pas besoin de contrôler les contacts de fin d'ouverture et de fermeture. Vous pouvez les déconnecter comme ci-dessous :

Vous renseignez « non connecté »
■Réglages de base
• Informations sur la plaque de la ma
ERéglages du variateur
ERéglage apprentissage gaine
Entrées programmables
Sorties programmables
ERéglages porte
FRéglages communs nortes
+ Type porte-A
ERéglages Porte-A
Contact fin de fermeture Dente à
Concact IIn de l'enneture Porte-A
Non connecte
 Fonction contact fin de fermerture Por Temps ouverture Porte-A

	· Fonction contact fin de fermerture
	. Temps ouverture Porte-A
	· Temps fermeture Porte-A
	· Porte-A verrouillage magnétique
E	Type porte-B
	· Toutes les portes-B même type
	· Etage-1 type Porte-B
Đ	Réglages Porte-B
Đ	Réglage protection porte
ĒF	onctions carte DBR
	Carte ouverture anticipé portes
	non installé

8.4 Câblage des détecteurs en gaine :

8.51 Connexions des bistables

Vous avez deux détecteurs bistables 817 (bas) et 818 (haut) pour forcer la décélération dans les niveaux extrêmes haut et bas.







8.52 Câblage des détecteurs monostables

Nous utilisons deux détecteurs monostables pour gérer les zones de portes. Les deux doivent être posés verticalement avec un écart entre eux de 5 centimètres comme indique le dessin ci-dessous



Les détecteurs monostables sont utilisés pour les zones de portes en gaine.



MLO : +24 VCC - Marron ML1 : Signal Zone de porte bas - Blanc ML2 : Signal Zone de porte bas - Blanc 1000 : -24 VCC - Marron



Positionner les aimants de 30 cm sur les zones des portes de chaque étage devant les capteurs magnétiques SML1 et SML2. Ces deux capteurs qui gèrent des zones des portes, doivent être connectés sur la carte du toit de cabine IBC aux bornes ML1-M0-1000 et ML2-M0 -1000.

Respectez la distance entre les aimants de 30cm et les capteurs de position entre 1 et 2 cm.

Positionner les seuils cabine et palier au même niveau avec précision, et puis sur le toit de cabine l'aimant de 30cm au milieu des capteurs SML1 & 2.

Pour une meilleure fixation des aimants, utiliser la colle forte. Répétez la même opération pour chaque étage.



8.53 Capteurs de positions Liftsense

Le capteur Liftsense est utilisé pour gérer l'option d'ouverture anticipée et l'iso-nivelage. Ce capteur fonctionne avec la carte d'ouverture anticipée DBR.



8.54 Branchement du capteur Liftsense



Couleur des fils	Bornes de la carte IBC
Rouge (+24v)	ML0
Jaune	ML1
Bleu	ML2
Noir (0v)	1000
Vert (DATA)	OUT

8.55 Installation du capteur et positionnement des aimants d'étages

La distance entre ML1 et ML2 est de 5 cm, merci de reporter cette donnée dans le paramètre.







8.56 Câblage des fins de course extrême haut et bas

Ce contact est branché sur les bornes LIM1 et LIM2 de la carte du toit de cabine.



8.6 Câblage du boitier cuvette

Le boitier cuvette est pré-câblé et un câble pré-câblé X-PB2 fourni avec des connecteurs. D'une extrémité est connectée côté contrôleur et deuxième coté boitier.





8.7 Câblage du contact de la poulie tendeuse

En ouvrant la façade du boitier de cuvette, vous trouvez le pont entre les bornes 112A et 112B du boitier de cuvette pour brancher le contact de la sécurité de la poulie tendeuse



Positionnement des aimants pour la sélection en gaine Nous fournissons deux types d'aimants :

Des aimants ronds pour les extrêmes haut et bas

Des aimants rectangulaires de 30cm pour les zones de portes

La distance des positions des aimants des extrêmes varie selon la vitesse nominale de l'installation.

Cette distance est donnée par le système avant de lancer un apprentissage de la gaine.

Vous pouvez voir sur l'écran de l'outil que la distance pour une vitesse de 1 m/s et 1.6 m/s ne sont pas identiques







9. Postions des aimants

9.1 Positon des aimants ronds extrêmes haut et bas





10. Réglage de la carte cabine - CPC



11. Interconnexion de la carte cabine et la carte du toit de cabine.

La carte de commande des boutons en cabine CPC est alimentée par un câble connecté sur la carte du toit de cabine.









A chaque fois, vous ajoutez ou remplacez une nouvelle carte dans le périphérique, il est nécessaire de faire une mise à jour car le système ne reconnait pas la carte ajoutée électriquement

11.1 Branchement des cartes palières et les afficheurs

Les boites à boutons palières sont fournies avec le pré-câblage, il vous reste à brancher cette carte sur la ligne BUS de gaine en utiliser le câble X-CB1







Il y a deux possibilités de connecter les boutons d'étage : soit sur les sorties de la carte palière soit sur les sorties de l'afficheur BC-BUT. Les sorties sur la carte et sur l'afficheur sont appelées aux mêmes appellations X-DCL = Descente X-UCL = Montée X-SPE = La carte BIP PIO1 & PIO2 = Entrées/sorties disponibles





A chaque fois, vous ajoutez ou remplacez une nouvelle carte dans le périphérique, il est nécessaire de faire une mise à jour car le système ne reconnait pas la carte ajoutée électriquement

12. Apprentissage des cartes palières BC-BUT

L'apprentissage des cartes se fait à l'aide l'outil AREM, sans cet outil, il est impossible de programmer les cartes palières.

Il faut l'icône entouré ci-dessous, (dessin boite à boutons palière), vous entrez dans ce menu. Choisir, programmer « via outil AREM », vous faites « entrer » sur l'apprentissage carte palière.





Il y a deux états des boutons paliers soit une croix rouge



Vous devez compléter deux conditions pour programmer la carte d'étage souhaité : Mettre le carré rouge comme indique l'écran ci-dessous à l'étage souhaité.



Rester appuyer le bouton d'étage jusqu'à cet état change en validation verte état, cela veut dire que la carte pour cet étage estprogrammé.

), si vous voyez sur l'écran cet

Rester appuyer sur le bouton d'étage du palier jusqu'à l'état « croix rouge » change en validation verte



] Apprentis	sage carte palière
étage- 3:	Porte -A 🚷
étage- 2:	Porte -A
étage- 1:	Porte -A 😵

Si vous vous êtes trompez d l'étage, vous pouvez effacer la validation de l'étage et recommencer l'apprentissage de la carte palière.

Vous suivez les instructions suivantes :

Choisir « Réinitialiser carte palière » et choisir l'étage souhaité. Rester appuyer le bouton d'étage jusqu'à la croix rouge apparaisse.

Ammrentissere certe polière		
apprendissage caree parrere	e palière	Apprentissage
Réinitialiser carte palière	e palière	Réinitialiser

13. Réglage d'afficheur

Attention, merci de branchez votre outil sur la ligne CANbus gaine pour charger les images des afficheurs.

Entrer dans l'icône « afficheur » entouré pour charger les images à afficheur sur l'afficheur LCD en pixels. Il y a deux positions pour les afficheurs : Horizontale et verticale. Cette position est à choisir dans le menu. Dans la plupart des cas, nous utilisons le grand format d'afficheur, il faut choisir la taille 240x128 et faites « entrer »



Mise à jour LCD	
Sélection orientation LCD à mettre à jour :	
128x64 Horizontal	
128x64 Vertical	
240x128 Horizontal	
240x128 Vertical	


Vous attribuez les images selon les conditions proposées par exemple : les flèches de collection, logo, hors service, surcharge....



Après avoir choisies les images, vous devez valider la confirmation. A partir là, le chargement des images commencera.



14. Réglage des paramètres de l'installation

Il est préférable de vérifier les paramètres de l'installation. Pour la vérification, entrer dans le menu « Paramètres de l'appareil »,



Lors du lancement de l'apprentissage de la gaine, si le système trouve une incohérence entre les aimants des étages trouvés et le nombre d'étages programmés. Il se bloquera en défaut.

Pour cela, il est conseillé de vérifier certains paramètres de l'installation comme nombre d'étages, la longueur d'aimant, position des aimants des extrêmes







Entrer la longueur d'aimant de la zone de porte, en général, il fait 30 cm

Apprentissage gaine terminé Type encodeur gaine
□ Configuration gaine
· Pulse/cm calculation method
Longueur aimant - zone de porte
30.0 cm
• Distance entre les capteurs ML1- ML2
• Nombre d'aimants desous 817 pré- limit
- Nombre de drapeaux dessus 818 pré- lim
· Limiteurs utilisés en inspection

En général, la distance entre niveaux est 3 m. Pour ce cas, après les aimants ronds des extrêmes, il y a un seul aimant de zone de porte, vous renseignez « 1 ».



Renseigner la distance entre deux monostables de zone de portes selon la distance que vous les avez

Nombre de drapeaux dessus 818 pré- limiteur	. Nombre					the same same
	pré- li	de drap miteur	eaux (dessus	818	
	1		Instants 2			

En général, la distance entre niveaux est 3 m. Pour ce cas, après les aimants ronds des extrêmes, il y'a un seul aimant de zone de porte, vous renseignez « 1 ».





15. Apprentissage de la gaine



Attention : Avant de lancer l'apprentissage de la gaine

- 1. Assurez-vous que les connexions provisoires ont été enlevées.
- 2. Vérifier le bon fonctionnement du contact de fin de course
- 3. Enlever les connexions provisoires utilisées lors du montage
- 4. Vérifier le bon fonctionnement des circuits de portes palières et cabine
- 5. Et également, le contact de survitesse, parachute, poulie tendeuse....
- 6. Enter dans le paramètre « Réglage apprentissage gaine » et renseigner « non »

Informations sur la plaque de la ma Réglages du variateur Réglage apprentissage gaine
Apprentissage gaine terminé Non
• Type encodeur gaine Configuration gaine

Vérification des positions des aimants



40



Pour faire l'apprentissage de la gaine, choisir l'icône « mètre » comme indique l'image ci-dessous et appuyer sur la touche « Entrer »



En appuyant sur la touche F2 de l'outil pour lancer l'apprentissage de la gaine en mode normal





1. L'appareil commence à chercher la position de 817 aimants de l'extrême bas.

2. Une fois, il a trouvé cette position, l'appareil se déplace vers le haut extrême haut en compte tous les aimants des zones de porte et les distances.

3. Après avoir terminé l'apprentissage, vous validez les valeurs trouvées.

4. L'appareil va réinitialiser, c'est-à-dire, il va retrouver vers le niveau plus bas

Vous trouvez sur l'écran d'accueil la position de cabine dans la cabine.

Attente app	pels			
Vitesse	0.0	m/s	2	
Courant	0.0	ampèr		
Tours/minu	0	tr/mi		
Bus CC	612	V		
Position	0.07	m	-63-	and the second second
	₫ (7) © 0-, © 36		R	
120 14P M	L2 818	EN	MCT	
130 M	L1 817	KRC	PWM	
140 170 0	ca 930		RRV	

L'appareil est prêt à fonctionner mais vous devez faire la manipulation suivante :





Pour enlever le mode chantier pour la première fois

Entrer dans le menu « réglages de base » et mettre en mode « opération normale.

ERéglages de base	ERéglages de base
• Description de l'ascenseur	· Description de l'ascenseur
· Device Class	· Device Class
· Nombre d'étages	• Nombre d'étages
• Fréquence du réseau	 Fréquence du réseau
Mode opération	Mode opération
Uniquement mode inspection	Opération normale

Vous tournez le commutateur du rappel en position « inspection » et remettre en mode « normale »



Vous venez d'enlever le mode d'inspection.

L'appareil est prêt à prendre des appels paliers et les envois en cabine.

16. Réglage de précisions d'arrêts

Entrer dans le menu « réglage affiné étage » comme indique l'icône un pied à coulisse.

Les réglages de précisions se font dans les deux sens « montée » et « descente ».

Voici un exemple : Si la cabine s'arrête en dessous d'un centimètre en montée au 2^{ème} étage, il faut rajouter un centimètre pour le 2^{ème} étage dans le sens « montée »







17. Réglage du confort en cabine.

17.1 Définir le niveau de confort

Vous avez la possibilité de choisir dans le menu de préréglages du confort.

Il y a cinq niveaux de confort définis par le fabricant, il suffit de choisir le confort souhaité dans le menu. Le confort varie de 1 à 5 niveaux. La courbe d'accélération et de décélération est forte en niveau 1 et diminue plus le niveau élevé.



17.2 Réglage Gains vitesse.

Il y a deux types de gains que vous êtes amenés à régler :

Gains pour la vitesse nulle : c'est la vitesse pendant la phase d'accélération et décélération.

Si vous constatez une vibration ou la machine se force à entrainer la charge, il faut augmenter la valeur KP 1000 par 1000 :

Exemple : Gain KP : 7000 et Gain KI doit être réglé 70

- Gains vi	tesse PTD	
• KP gain	Vitesse PID	(vitesse nulle
• KI gain	Vitesse PID	(vitesse nulle
• Gain KP	- Vitesse -	PID (pleine vit
. Gain KI	- Vitesse -	PID (pleine vit

Gains pour la pleine vitesse : c'est la vitesse pendant la phase de vitesse nominale.

Si vous constatez une vibration ou la machine se force à entrainer la charge, il faut augmenter la valeur KP 1000 par 1000 :

Exemple : Gain KP : 7000 et Gain KI doit être réglé 70



17.3 Réglage du roll-back.

Avant de régler le roll-back, activer cette fonction comme indique le menu ci-dessous.

+ S	ynchronisation frein et moteur	
ΞA	nti-rollback	
	Fonction anti-rollback	
	Activé	COLUMN THE

Entrer dans le menu « Gains PID Anti-roll back », vous réglez les deux valeurs Par exemple :

- Gain KP sur anti-rollback : 10000
- Gain KD sur anti-roll back : 5000 soit la moitié de KP

F Gains PID Anti	- roll	acl	K
Synchronisation	frein	et	moteur
#Anti-rollback			

18. programmation de l'entrée de la manœuvre pompier

18.1 Connexion de l'entrée sur l'afficheur du palier ou à la carte palière

Vous avez deux entrées POI1 et POI2 disponibles sur la carte palière et sur l'afficheur du modèle BC-LCD240128 pour connecter l'entrée de la fonction pompier (carré pompier). Pour réaliser cette fonction, vous utilisez le câble avec le connecteur KBL-BT6. Vous enlevez le connecteur du côté du boitier « Pompier » et utiliser les fils du connecteur des couleurs orange et rouge.

L'image ci-dessous vous montre la connexion de la boite de pompier et de l'entrée de la carte palière.





18.2 Programmation de l'entrée de la fonction « Pompier »

Vous avez plusieurs entrées disponibles selon la configuration de l'installation : - uniquement une clé pompier au palier ; clé pompier en cabine....

Programmation de la fonction :

Vous entrez dans le menu des entrées programmables et choisir la carte palière.

∃Entrées p	program	mable	s
🗄 Entrées	contrá	bleur	princi
Entrées	carte	IBC	
Entrées	carte	CPC	
🗄 Entrées	carte	BCX	



Choisir la fonction que vous souhaitez dans le menu selon la configuration de votre manœuvre pompier sur l'installation.

Programmation de l'entrée de la clé du pompier : Il faut choisir l'entrée 92 : (FFKL) : clé pompier au palier



La clé en cabine est connectée sur la carte en cabine CPC sur une entrée disponible. Il faut choisir l'entrée 94 : (FFKC) : clé pompier en cabine

Vous avez la possibilité de choisir le type contact « normalement fermé » ou « normalement ouvert » en appuyant sur la touche F2 de l'outil.

 Réglages de base Informations sur la plaque de la ma Réglages du variateur Demande de confirmation 	3
Select contact type	14.1 1. 1. 1. 1. 2. 0. 0. 0. 0. 0. 0. 0. 0. 0. 0. 0. 0. 0.
<nc></nc>	and the second second



18.3 Programmation de la fonction « Pompier » avec ou sans clé en cabine

Vous entrez dans le menu « Paramètres de l'appareil » et « Réglages mode incendie et pompier »

E Réglages	protection et surveillance
E Réglages	mode incendie et pompier
🗄 Réglages	niveau d'accès

Compatibilité des normes
0:Défini par l'utilisateur
1:EN81-73 (seulement secours incendie)
2:EN81-72 (ascenseur pompier sans
clé en cabine)
3:EN81-72 (ascenseur pompier
avec la clè en cabine)
4:NEN-1081

Selon la configuration de l'installation, il faut paramétrer avec ou sans la clé en cabine ou vous pouvez également paramétrer en choisissant « Défini par l'utilisateur »

18.4 Comportement de l'ascenseur en cas d'incendie (EN 80-73)

18.41 Fonction EN81-73

Sur la liste de la compatibilité, vous pouvez choisir la norme EN81-73 pour ramener la cabine à un niveau précis.

18.42 Programmation de « non desservent des niveaux sinistrés »

Présentation de la carte CPC-T

Il y a 16 entrées disponibles permettant de paramétrer 16 niveaux sinistrés. La carte CPC-T est utilisée pour programmer 16 niveaux sinistrés. Cette carte est alimentée par un câble BUS fourni avec cette carte.





Alimentation de la carte CPC-T à l'aide du câble CANbus



Connexion des contacts des détecteurs d'incendie



1.3 Pour activer l'entrée, il faut la tension négative (-24) de la borne 1000.







Il faut faire le même câblage à chaque étage.

1 Programmation la fonction U36.

Pour faire reconnaitre la carte CPC-t, il faut faire une mise à jour en choisissant l'icône entouré.



Entrer dans les « Paramètres de l'appareil »



Activer la fonction U36 en entrant dans le réglage mode incendie.





Entrer dans les entées programmables et sélectionner la carte CPC-T.

En appuyant sur la cette touche, vous pouvez choisir l'étage de l'entrée.

Attribuer la fonctionner (U36) en appuyant sur la flèche droite de l'outil, vous pouvez choisir l'étage correspondant. Et faire la même manipulation, pour l'entrée PI2 pour le deuxième étage.

Entrées carte IBC Entrées carte CPC Entrées carte BCX Entrées carte 100210 Entrées carte shunt virtuel CPC-T I0 mode ECPC-T I0 mode					
	CPC-T 1	[O mo	de (II	D=0) PI1	
	(U361)	U 36	Fire	detector-1	
. (CPC-T IO	mode	(ID=0)	PI2	
	CPC-T IO	mode	(ID=0)	PIS	
. (CPC-T IO	mode	(ID=0)	PI4	123
. (CPC-T IO	mode	(ID=0)	PIS	周節
. (CPC-T IO	mode	(ID=0)	PI6	







19. Réglage du pèse charges.

19.1 Connexions des capteurs sur câble

Les capteurs se branchent à la façon suivante :

ALARM 2 : C-NA sur 100 – PI1 ALARM 3 : C-NA sur 100 – PI2

19.2 Connexions des entrées de surcharge/pleine charge

Le boitier pèse- charges ouvre ou ferme les contacts secs selon les charges paramétrés pour la charge pleine et surcharge. Ces informations que l'on récupère pour envoyer à l'armoire de manœuvre pour qu'elle gère ces conditions :

- 1. Condition pleine charge : l'appareil n'arrêtera pas aux appels enregistrés au palier avant de charge en cabine devient moins de 80%.
- 2. Condition surcharge : l'appareil ne démarre pas et reste les portes ouvertes jusqu'à que un ou plusieurs sortent de la cabine pour que la condition « Surcharge » disparaisse.





19.3 Programmation des entrées de pleine charge et surcharge

Il faut utiliser les entrées disponibles sur la carte du toit de cabine IBC et brancher comme indique le chapitre précédent.

Entrer dans le menu « entrées programmables » et programmer comme indique







20.1 La carte IO-0210 avec les sorties programmables

Cette carte vous permet de programmer les sorties pour reporter les états des portes, zone de portes, les différents points de la chaine de sécurité...



Vous avez à votre disposition une dizaine sorties libre et deux entrées libres.

20.2 Les sorties :

Sorties	Les bornes	Fonction
	« Programmables	
	outputs »	
Sortie 1	1000 & 01	Début de la chaine sécurité – Borne 120
Sortie 2	1000 & 02	Les portes palières fermées – Borne 130
Sortie 3	1000 & 03	La porte cabine fermée – Borne 130
Sortie 4	1000 & 04	Appareil est en marche
Sortie 5	1000 & 05	Appareil dans la zone de portes
Sortie 6	1000 & 06	Frein alimenté
Sortie 7	1000 & 07	Appareil Hors service
Sortie 8	1000 & 08	« Non définie »
Sortie 9	1000 & 09	« Non définie »
Sortie 1	1000 & 10	« Non définie »

20.3 Les entrées :



Entrées	Les bornes	Fonction
	« Programmables	
	inputs »	
Entrée 1	100 (+24) & PI (01)	Envoi l'appareil vers l'extrême bas
Entrée 2	100 (+24) & PI (02)	Envoi l'appareil vers l'extrême haut

Grâce à l'outil AREM, vous pouvez programmer la fonction des sorties et les entrées.

Premièrement, vous alimentez la carte IO en utilisant le câble CAN bus CBI2.

Pour faire reconnaitre cette carte par le système, vous devez faire une mise à jour du système.

Entrer dans l'icône entouré ci-dessous, vous choisissiez la version récente de micro-logiciel et appuyer sur la touche « entrée » pour lancer la mise à jour.



Version	actuelle : 09/12/2016	09:00
Sélectio	nner la version de mise	à jou
	09/12/2016 09:00	
	25/10/2016 18:00	
	28/09/2016 09:30	
	19/08/2016 12:30	
	24/06/2016 10:15	
	12/04/2016 15:00	
	22/02/2016 09:45	-
AND CONTRACTOR OF	10/01/2012 11 22	-

20.4 Programmation des entrées :

Vous entrez dans le menu « Paramètres de l'appareil » et entrez dans le menu sorties programmables pour paramétrer les sorties de la carte IO.





20.5 La liste des sorties à programmer à l'aide de l'outil AREM (outil de diagnostic)

Menu	Code Paramètre : P0660	
Heglages de base		
Réglages du variateur	IO0210 carte Groupe 1 PO1	
• Réglage apprentissage gaine	(O120) État de l'entrée 120 🗸	NO -
Entrées programmables		
- Sorties programmables	IO0210 carte Groupe 1 PO2	
Sorties contrôleur principal	(0120) Ést de l'entrée 120	NO -
E- Sorties carte IBC		
E Sofies carte CPC	IO0210 cate Groupe 1 PO2	
Soties cate IO0210		
En 100210 Groupe-1 sorties	(O140) Etat de l'entrée 140 🔹	NO -
- IO0210 carte Groupe 1 PO\$		
	IO0210 carte Groupe 1 PO4	
	(RP) Contacteur principal	NO -
⊡- IO0210 Groupe-4 sorties		
Sorties carte shunt virtuel	IO0210 carte Groupe 1 PO5	
Enotions and DPP	(DBZ*) Cabine zone de note.*	VO V
Perlanes d'afficheur		
Réglage appel service	100210 cate Groupe 1 PO6	
- Fonctions spéciales ascenseur		
🗄 - Réglages du groupe	(MBR) frein machine	
🕂 Sons et alertes		
Réglages protection et surveillance	IO0210 carte Groupe 1 PO7	
Réglages mode incendie et pompier	(02) Hors service	NO -
Keglages niveau d'acces		
Procuetion avec alimentation de secours	IO0210 carte Groupe 1 PO8	
- Fonctions test		
Zones horloge temps réel (RTCX)	IO0210 cate Groupe 1 PO9	
	<indéfini></indéfini>	
	00210 carte Groupe 1 PO10	

20.6 La liste des entrées à programmer à l'aide de l'outil AREM (outil de diagnostic)

En général, les entrées sont utilisées pour faire les envois cabine aux niveaux extrêmes : Voici un exemple des envois aux niveaux extrêmes d'une installation de six niveaux.

- Menu - Réglages de base - Informations sur la plaque de la machine - Réglages du variateur - Réglage apprentissage gaine	Code Paramètre : P0970 Mode CPC-T IO (ID = 0) PI 1 ((400A *) Appel bouton cabine-A * * 1 *
Entrées programmables Entrées contrôleur principal Entrées carte IBC Entrées carte CPC	Mode CPC-T IO (ID = 0) PI 2 ((400A *) Appel bouton cabine-A *
Entrées carte BCX Entrées carte IO0210 Entrées carte shunt virtuel Mode CPC-T IO	Mode CPC-T IO (ID = 0) PI 3 <pre></pre>
← Mode CPC-T IO (ID = 0) ↓ Mode CPC-T IO (ID = 0) PI \$ ⊕ Mode CPC-T IO (ID = 1) ⊕ Mode CPC-T IO (ID = 2) ⊕ Mode CPC-T IO (ID = 3)	Mode CPC-T IO (ID = 0) PI 4 (Indéfini) Mode CPC-T IO (ID = 0) PI 5



21. Interprétation message 7 segments

INIT:	Ascenseur va à l'étage extrême bas pour la réinitialisation (Initialisation)	
UpEn:	Carte Enca est mise à jour (Mise à jour Enca)	
O-in:	Seulement inspection	
notu:	Autotuning nécessaire (pas de réglage)	
noSh:	L'apprentissage de gaine nécessaire (pas d'apprentissage de gaine)	
120-:	Pas de signal 120	
Fire:	Mode incendie	
RcLL:	Mode de secours	
inSP:	Mode d'inspection	
tune:	Autotuning terminé	
SHFL:	Apprentissage de gaine terminé	
ErXX:	Pas d'erreur de code XX. (S'il clignote, cela signifie que l'ascenseur est bloqué)	
rtrX:	Ascenseur sans erreur et il va réessayer X secondes (x :1-5)	
L. X:	Ascenseur en attente en zone des portes de l'étgae X	
L X:	Ascenseur en attente à l'étage X sans zone des portes	
1.58:	La vitesse du déplacement 1,58 m/ s	
-0.35:	Ascenseur en descente 0,35 m / s	
door:	Appel enregistré mais les portes ouvertes	
EUAC:	Mode de secours	



22. Code erreurs

Code Erreur	Description:	Conditions:
Er01	Les paramètres ne peuvent pas être lus. Vérification incorrecte	Défaut matériel. Contacter : Assistance technique.
Er02	Les paramètres ne peuvent pas être écrits. Vérification incorrecte	Défaut matériel. Contacter : Assistance technique.
Er04	Non connexion de la carte d'encodeur ENCA	 Carte ENCA défectueuse ou vérifier la connexion de la carte ENCA. Vérifier le paramètre du moteur Vérifier le type de carte d'encodeur installée (Absolue ou incrémentation selon le moteur sur place)
Er05	Configuration micro-interrupteurs incorrecte ou ne peut être lue.	Défaut matériel. Contacter : Assistance technique.
Er07 Er08	Le courant dépassait la limite de la VF Le courant était proche de la limite du moteur en continu	 Vérifier le choix de la VF par rapport au courant nominal de la machine Si cette erreur se produit uniquement une seule direction, vérifier le poids du contrepoids Vérifier les paramètres du courant et les valeurs de PID des vitesses. Essayer le niveau confort moins élevé Le courant du moteur était supérieur aux limites pendant 6 secondes: Vérifier le choix de la VF par rapport au courant nominal de la machine Si cette erreur se produit uniquement une seule direction, vérifier le poids du contrepoids Vérifier les paramètres du courant et les valeurs de PID des vitesses.
Er09	Moteur ou armoire de commande surchauffée	Vérifier si le circuit de la sonde (PTC) des bornes T1-T2 est ouvert. Vérifier s'il y a une défaillance de sonde
Er10	La retombée des contacteurs principaux non détectée	 Contacteur principal (RP) est collé avec l'entrée (KRC) reste activée. Attention : c'est une erreur permanente qui doit être effacée dans le menu "Système et tools" Vérifier les contacteurs principaux et ses contacts auxiliaires.
Er11	Le collage des contacteurs principaux non détectée	 Contacteur principal (RP) est retombé avec l'entrée (KRC) reste désactivée. Attention : c'est une erreur permanente qui doit être effacée dans le menu "Système et tools" Vérifier les contacteurs principaux et ses contacts auxiliaires. Vérifier si le commutateur est toujours en position 1
Er12	Maintien du frein mécanique non détecté	La surveillance de frein non détectée car malgré la retombée des relais, les infos des entrées BRC/BRC2 non détectées par le contrôleur. Attention : c'est une erreur permanente qui doit être effacée dans le menu "Système et tools" Vérifier les connexions et le fonctionnement des microcontacts de surveillance de frein
Er13	Libération du frein non détecté	La surveillance de frein non détectée car malgré la retombée des relais, les infos des entrées MBR/MBR2 non détectées par le contrôleur. Attention : c'est une erreur permanente qui doit être effacée dans le menu "Système et tools" - Vérifier les connexions et le fonctionnement des microcontacts de



		surveillance de frein
Er14	La tension DC-bus élevée	La tension DC-bus est dépassé la limite préconisée :
		- Vérifier la résistance de dissipation ainsi son branchement et sa
		valeur de résistance
		- Vérifier si le contrôleur est conçu pour la tension du réseau dans le
		menu « informations système »
Er15	La tension DC-bus insuffisante	La tension DC-bus est basse :
		- Vérifier la tension d'alimentation triphasée du contrôleur sur les
		bornes L1; L2 et L3.
F 16		- Verifier le parametre (P416)
Erlő	Erreur du module d'alimentation	Le module d'alimentation (IPM) à détecte une anomalie. Ce signal peut
	(IPM)	Le pluport du temps, cotte arrour survient en mode du rennel eu
		La plupart du temps, cette effeur survient en mode du l'apper ou
		Pour éviter cette erreur en ces modes avant d'arrêter le déplacement de
		l'appareil appuver sur les deux boutons « montée » et
		« descente » pendant quelques secondes et relâcher les deux boutons.
Er17	Lecture incohérente de la vitesse de	- Vérifier la fixation de l'encodeur par rapport au rotor du moteur.
	l'encodeur	- Vérifier la connexion électrique de l'encodeur.
Er18	Cabine en survitesse	Cette erreur survient sur deux phases de fonctionnement.
		Au démarrage ou une fois, la vitesse nominale atteint.
		Erreur survenue au démarrage :
		- Augmenter les gains PID de la vitesse zéro
		Erreur survenue au démarrage :
		- Augmenter les gains PID de la pleine vitesse dans le menu
D 10	TT ¹	« Reglages variateur »
Er19	Vitesse requise non atteinte	Cette erreur survient quand le moteur de traction n'atteint pas la
		vitesse nominale ou la vitesse d'inspection ou en mode rappel.
		- Vérifier la connexion du moteur
		Au démarrage ou une fois, la vitesse nominale atteint.
		Erreur survenue au démarrage :
		- Augmenter les gains PID de la vitesse zéro
		Erreur survenue au demarrage :
		- Augmenter les gains PID de la pleine vitesse dans le menu
		« Reglages variateur »
		- Vérifier le bon fonctionnement du frein
		- Vérifier les connexions de l'encodeur
Er20	Pas de communication avec la carte	Cette erreur peut survenir uniquement sur l'encodeur absolu.
	d'encodeur ENCA.	- Vérifier les connexions de l'encodeur
Er21	Manque au moins une phase	Deux raisons possibles :
		- Il manque une phase du réseau triphasé
		- Une chute de tension du réseau triphasé
Er22	Mauvaise séquence de triphasé	Cette erreur peut survenir en cas de détection de mauvaise séquence de
		triphasé et le paramètre de surveillance de séquence est activé avec une
		détection de mauvaise séquence.
		- Inverser les deux phases du réseau triphasé
Er23	Chute de tension 24 VCC	- Vérifier le circuit de 24 V en continu
		- Vérifier si le circuit 24 V à la masse
Er24	Cabine en-dessous du niveau	Cette situation peut survenir quand la cabine est descendue de la zone
	intérieur	de portes du niveau inférieur.
		Les entrées 817, ML1 & ML2 peuvent provoquer cette erreur
		Attention : L'encodeur ne peut pas provoquer cette erreur.



Er25	Cabine en-dessous du niveau supérieur	Cette situation peut survenir quand la cabine est descendue de la zone de portes du niveau inférieur
		Les entrées 818. ML1 & ML2 peuvent provoquer cette erreur
		Attention : L'encodeur ne peut pas provoquer cette erreur.
Er26	Courant total non nul	La somme du courant U, V, W du moteur n'est pas nulle.
		- Vérifier les connexions du moteur et le circuit du moteur
		(contacteur, les bornes et les serrages des bornes)
		- Si l'erreur persiste, les sondes courant sont défectueuses.
		Solution : Remplacement du contrôleur
Er27	Dépassement du temps de	- Vérifier le paramètre « P0044 » (Autres paramètres protection) qui
	déplacement entre deux étages	contrôle le temps de trajet entre deux niveaux est court. Si c'est le cas,
		augmenter cette valeur.
		- Vérifier les contraintes mécaniques qui peuvent provoquer cette
		erreur.
		Attention : c'est une erreur permanente qui doit etre effacee
E 20	A1 ' 1 EN	dans le menu Systeme et tools
Er28	Absence signal EN	Les conditions suivantes pour provoquer cette erreur :
		- Le relais principal (Kr) est annente Entrée (140 D) est estive
		- Entrée (1407) est active
		A près 3 secondes, cette erreur survient
Er29	ML1-ML2 en court-circuit	Ce sont des canteurs magnétiques monostables pour les zones de
		portes.
		-Vérifier les entrées ML1 et ML2 correctes.
		- Vérifier l'alimentation ML1 et ML2I
		- Vérifier la position de ML1 et ML2
		En descente, ML1 est activé en présence d'un aimant en premier et en
		montée ML2 est activé en présence d'un aimant en premier.
		Attention : c'est une erreur permanente qui doit être effacée
		dans le menu "Système et tools"
Er30	Séquence incorrecte ML1-ML2 ou	Ce sont des capteurs magnétiques monostables pour les zones de
	non détectés	portes.
		- Verifier le branchement du MLI et ML2
		- verifier si les cables d'alimentation perturbes par un cable de naute
		consion. En descente, MI 1 est activé en présence d'un aimant en premier et en
		montée MI 2 est activé en présence d'un aimant en premier
		Attention : c'est une erreur permanente qui doit être effacée
		dans le menu "Système et tools"
Er31	Portes ne peuvent pas être fermées.	La condition suivante peut provoquer cette erreur :
	F F F	Si le signal de fermeture de porte (K3A / K3B) et le signal de
		verrouillage de porte (LIR) sont envoyés et l'entrée (140) n'est toujours
		pas activée.
		La porte essayera de se fermer le nombre de fois programmé dans le
		paramètre des portes.
		Solutions possibles :
		- Augmenter le temps de fermeture des portes.
		- Verifier le circuit de porte si c'est bien respecté par rapport au schéma électrique
		L'entrée de commande de norte nout être connectée à la cortie (LTD)
		- L'ennee de commande de porte peur eur connectée à la sortie (LIR). Ne pas utiliser (LIR) Sortie en tant que signal de commande
		rie pas aunser (Entry sortie en ant que signal de commande



Er32	Portes ne peuvent s'ouvrir.	La condition suivante peut provoquer cette erreur : Si la cabine est à la zone de porte et que le signal d'ouverture porte est donnée et que la porte ne s'ouvre pas, cette erreur s'affichera. - Contrôler le signal ouverture de porte - Vérifié le sabre mécanique de la porte cabine
Er34	130 coupée quand 140 activée	Cette erreur survient quand 140 est activée et 130 coupée (à l'exception de présence de carte d'ouverture anticipée DBR) Possible solutions: - Vérifier le circuit de porte



Er35	Circuit de sécurité (120) coupé	Cette erreur survient quand le paramètre "Quand chaine de sécurité (120) est coupé" est paramétré "Ascenseur panne"
Er37	140 coupé durant le trajet	Cette erreur survient en cas d'une coupure 140 durant le trajet. Possible solutions : Vérifier si le contact de serrure coupe cas la cabine se déplace
Er38	Ecart entre la lecture d'encodeur et les aimants en gaine	 Après un apprentissage de la gaine, les positions des aimants et le nombre de tour nécessaire entre les étages sont sauvegardées dans le système. Si le système trouve un écart entre ces valeurs, l'erreur 38 survient. Vérifier la fixation de l'encodeur. Vérifier si l'un des aimants en gaine a bougé depuis Vérifier si les monostables de zone de porte donnent des signaux par erreur.
Er39	Aimant de zone de porte introuvable	En mode normal Si les signaux ML1 et ML2 sont éteints, cette erreur survient. Possible solutions : - Vérifier la distance entre l'aimant et les monostables, la distance doit être entre 1 et 2 cm - Vérifier la fixation de l'encodeur.
Er40	L'entrée du seisme activée	Signal (DEP) du séisme est activé. Attention : c'est une erreur permanente qui doit être effacée dans le menu "Système et tools"
Er41	Signal 817 n'est pas désactivé au bon moment	En mode normal, si la position de cabine est plus de 15 cm en dessous de 817 (selon la valeur de l'encodeur) mais le signal 817 reste activé. Attention : c'est une erreur permanente qui doit être effacée dans le menu "Système et tools"
Er42	Signal 817 n'est pas activé au bon moment	En mode normal, si la position de cabine est plus de 35 cm au-dessus de 817 (selon la valeur de l'encodeur) mais le signal 817 reste désactivé. Attention : c'est une erreur permanente qui doit être effacée dans le menu "Système et tools"
Er43	Signal 818 n'est pas désactivé au bon moment	En mode normal, si la position de cabine est plus de 15 cm en dessous de 818 (selon la valeur de l'encodeur) mais le signal 817 reste activé. Attention : c'est une erreur permanente qui doit être effacée dans le menu "Système et tools"
Er45	Défaut de contact de limite des portes	Vérifier si les contacts sont bien contactés et bien programmés.
Er47	Surchauffe de la résistance de freinage	Ce n'est pas le capteur qui déclenche cette erreur car il n'y a pas de capteur pour la température de la résistance de freinage, mais connaissant le bus DC et les états marche / arrêt de La résistance de freinage, le contrôleur estime la température de la résistance de freinage. Si cette estimation Dépasse la limite, cette erreur est déclenchée.
Er48 Er49	Sonde de température déclenchée Signal d'erreur externe (XER1) activé	La sonde du contrôleur est déclenchée. La température du radiateur à l'intérieur de l'appareil est surveillée par un capteur de température. Si la température dépasse la valeur définie par "(P0774) Seuil d'erreur de surchauffe du radiateur", Une erreur sera déclenchée. Solutions possibles : Vérifiez si les ventilateurs de refroidissement de l'appareil sont opérationnels. Remplacez les ventilateurs. Cette erreur est déclenchée lorsque l'entrée (XER1) est activée.
		Le contrôleur reprend le fonctionnement 5 secondes après la



		désactivation du signal
Er50	Signal d'erreur externe (XER2) activé	Cette erreur est déclenchée lorsque l'entrée (XER2) est activée.
		Le contrôleur reprend le fonctionnement 5 secondes après la
		désactivation du signal
Er51	Signal de blocage externe (XBL1)	Cette erreur est déclenchée lorsque l'entrée (XBL1) est activée.
	activé	Le contrôleur est bloqué et reste dans l'erreur même si le signal est
		désactivé.
Er52	Signal de blocage externe (XBL2)	Cette erreur est déclenchée lorsque l'entrée (XBL2) est activée.
	activé	Le contrôleur est bloqué et reste dans l'erreur même si le signal est
D 6	0	desactive.
Erss	Contacteur retombe	Le signal (EN) est desactive pendant le moteur est en marche.
		Verifier:
		- La chame de securite
		- Contacts auxiliaires du contacteur
Er56	817 et 818 counés en même temps	Cette erreur survient quand 817 et 818 ne sont pas activés
1150	or / et oro coupes en meme temps	simultanément
		- Vérifier si les deux capteurs sont sur le même côté.
		- Vérifier si l'état de ces deux capteurs bistables
		- vérifier les connexions des capteurs
Er58	Mesure incorrecte du courant	Les capteurs du courant mesurent les mauvaises valeurs.
Er59	Déplacement cabine en mauvaise	Si 817 change l'état actif à l'état inactif alors que le contrôleur donne
	direction	l'ordre en montée.
		Si 818 change l'état actif à l'état inactif alors que le contrôleur donne
		l'ordre en descente cette erreur est déclenchée.
		- Vérifiez si la voiture se déplace dans la bonne direction.
		- Vérifier le sens du déplacement
Γ (0		- Verifier le branchement des bistables 81 / & 818
Er60	Echec shunatge de porte	Une erreur a ete detectee par la carte DBR.
		Carte DBR défectueurs
		- Code d'erreur : Er61 Er62 Er63
		- Erreur de communication CPU
F (7		
Er65	Erreur carte DFC	Si le menu P1029 est active et que la connexion avec la carte DFC n'est
		pas etablic, cette effetti apparatita.
		- Vérifier les connexions de la carte DFC
		- Faites une mise à jour
E=64	Emour conto DEC	Si les fins de course ouverture et fermeture ne sont pas branchés cette
Eroo	Erreur carte DFC	erreur s'affichera.
		- Vérifier les branchements des fins de course ouverture et fermeture
		- verifier les branchements de la chaine de securité des portes palières



Er71	Clé de licence (dongle) introuvable	 L'erreur 71 survient quand l'installation est paramétrée en "Midhline" ou « Highline » sans installer la clé dongle. Si l'installation est prévue avec des fonctionnalités spéciales, il faut rajouter le type de dongle Sinon, il faut paramétrer le menu Device class en Basic.
Er72	Fonctionnalité limitée	 Si le paramètre "le menu Device class " est réglé sur "Basic" et une des fonctionnalités sont vraies : - "(P0002) Nombre d'étages" est réglé à une valeur supérieure à 16, - "(P0135) Vitesse de déplacement maximale" est réglé à une valeur supérieure à 1,6 m /s, - Groupe d'ascenseurs est supérieur à 2. En résumé, la fonctionnalité est limitée sans dongle "Midhline"et "Highline". Pour des caractéristiques plus élevée, il est nécessaire de rajouter un dongle.
Er73	Entrée en gaine détectée	If any of "(SPR*) Shaft entry protection switch Floor-*" signals are active and the car is not on that floor, this error will be triggered. Si l'un des signaux "(SPR *) Protection d'accès gaine Floor-*" est actif et que la cabine n'est pas à cet étage, cette erreur sera déclenchée Attention : c'est une erreur permanente qui doit être effacée dans le menu "Système et tools"
Er76	Clé réarmement actif	Si l'entrée DOMRS est actif pendant plus de 60 secondes, cette erreur s'afichera.
Er80	Courant moteur était proche de la	Le courant moteur nominal a dépassé et "(P0429) de limite pendant 6



Er81	limite constamment Erreur de conflit de l'identité du groupe	 secondes. Contrôler les paramètres du moteur Vérifier le contrepoids Vérifier les bridages mécaniques possibles dans l'arbre Vérifier l'intensité de la VF est bien supérieur à l'intensité nominale. En cas d'un multiplex, si les deux contrôleurs ont la même identité, cette erreur survient. Changer l'identité du contrôleur.
Er82	Nombre d'étages de tous les ascenseurs du groupe doit être identique	Quand vous avez un multiplex, l'un des ascenseurs dessert plus de niveaux que les autres.
Er83	APRE n'a pas pu être déverrouillé	Surveillance APRE est réglé sur "activé" et l'entrée (APRI) était toujours inactif pendant 3 secondes après l'ouverture des freins. Remarque : Il s'agit d'une erreur permanente et ne peut être effacée qu'en appuyant sur le bouton "Effacer les erreurs permanentes" dans l'écran "Outils système" sur Arem. - Vérifier le système APRE
Er84	APRE n'a pas pu être verrouillé	Surveillance APRE est réglé sur "activé" et l'entrée (APRI) était toujours active, bien que les signaux (RP) et (APRO) soient actifs. Cette erreur est déclenchée avec un retard du temps de verrouillage du régulateur de vitesse" Remarque : Il s'agit d'une erreur permanente et ne peut être effacée qu'en appuyant sur le bouton "Effacer les erreurs permanentes" dans l'écran "Outils système" sur Arem. - Vérifier le système APRE
Er85	Erreur de référence d'encodeur	Type d'accouplement encodeur" est réglé sur "Encodeur incrémental indirect" et la correction d'angle par signal de référence dépasse 120 degrés (magnétique) - Vérifier les connexions d'encodeur - Contrôler l'accouplement mécanique d'encodeur-moteur. - Vérifier si le signal de référence du canal Z est correct
Er86	UCM détecté.	Quand 140 ou 130 est éteint (la porte est ouverte), la chaine de sécurité est shuntée par la carte DBR et l'un des signaux ML1 ou ML2 est éteint (hors zone de porte) Remarque: Il s'agit d'une erreur permanente et ne peut être effacée qu'en appuyant sur le bouton "Effacer les erreurs permanentes" dans l'écran "Outils système" sur Arem.
Er87	Hors zone de renivelage	 -Si la fonction du renivelage est paramétrée avec les signaux 141 & 142 et les deux signaux sont désactivés - Si la fonction du renivelage est paramétrée avec le capteur «Liftsense » et la distance de désactivation excède 7cm.
Er88	Survitesse en renivelage	S'il y a une détection de survitesse lors de renivelage, cette erreur survient.
Er89	Impossible de maintenir la cabine e n marche	Si le rotor tourne plus d'un quart de tour lors du démarrage Ajuster les gains PID anti-rollback.
Er90	Survitesse en préouverture	S'il y a une détection de survitesse lors de préouverture, cette erreur survient.
Er92	Problème de position codeur	Mise à part les moteurs KONE, pour éviter cette erreur, aller dans le menu P1085 puis désactiver le menu.



Er94	Fusible de l'éclairage cab défectueux	Si le paramètre "Comportement quand le disjoncteur coupé" est réglé "Seulement inspection" et qu'il n'y a pas de tension sur l'entrée de la carte IBC, cette erreur survient. Sinon, vous pouvez paramétrer "continue en mode normal "
Er98	Carte bus critique	Pour éviter cette erreur désactiver le menu P1035.



Er95	Clé de secours manuel (SEV)	Le paramètre de "Outils de test d'acceptation" est "désactivé" et le signal (MEM) est activé.
Er96	Echec test UPS	L'onduleur s'est arrêté pendant les tests réguliers. Remarque : Il s'agit d'une erreur permanente et ne peut être effacée qu'en appuyant sur le bouton "Effacer les erreurs permanentes" dans l'écran "Outils système" sur Arem. Vérifiez l'état de batterie.
Er97	Limite du changement de direction est atteinte	La limite du changement de direction est atteinte". Cette valeur est paramétrée différent de la valeur zéro et la valeur de limite définie est dépassé sans changer la direction. Remarque : Il s'agit d'une erreur permanente et ne peut être effacée qu'en appuyant sur le bouton "Effacer les erreurs permanentes" dans l'écran "Outils système" sur Arem. Cette fonction est généralement utilisée pour des câbles de traction en plastique. Ce compteur permet de contrôler la durée de vie préconisé par le fabricant. Après avoir remplacé les câbles, remettre le compteur au nombre de cycle donné par le fabricant du câble de traction.
Er98	Défaut de connexions des cartes périphériques.	 Ce défaut apparait si l'une des cartes n'est connectée lors de la mise en service de l'appareil en mode normal. Si toutes les cartes sont connectées, faire une mise à jour du système Vous avez la possibilité de désactiver ce contrôle en désactivant le paramètre : Paramètres de l'appareil > Réglages protection et surveillance > Autres paramètres protection >
H1 H2 H3 H4	Courant d'urgence Tension batterie faible Surtension Erreur de périphérique	

23. Présentation des composants périphériques

23.1 Les dimensions d'écran TFT 5.7' Liftmedia-S:

















23.2 Les dimensions d'écran BC-LCD240128 :











BC-LCD240128 CRKEL Vue de côté



23.3 Les dimensions de la carte cabine CPC :









23.4 Les dimensions de la carte palière BC-BUT :



