

Armoire de commande d'ascenseurs



# MANUEL D'INSTALLATION

pour ascenseurs hydrauliques



## Besoin d'aide technique ?

 Chat en ligne : [www.sprinte.eu](http://www.sprinte.eu)

 Whatsapp SAV : +33 7 57 90 13 63

 Téléphone : +33 4 75 63 77 77



## **Table des matières**

Consignes de sécurité / Safety rules .....	4
Mode provisoire / Temporary operation .....	5
Boîtier provisoire / Temporary box .....	5
Positionnement en gaine / Shaft positioning system .....	7
Composition .....	7
Montage de la bande / Mounting of the tape .....	8
Montage du lecteur / Mounting of the reader .....	10
Phase de positionnement / Shaft's learning phase .....	11
Précision d'arrêt / Regulation stopping accuracy .....	12
Profil du déplacement / Movement profile .....	12
Réglage des niveaux / Floors adjustment .....	14
Isonivelage / Releveling .....	16
Installation .....	16
Synoptiques électriques / Electrical synopsis .....	17
Topologie des Bus CAN / CAN buses architecture .....	17
Diagnostic / Diagnosis .....	19
Alimentation / Power supply .....	20
Armoire / Controller .....	20
Traction / Hoist .....	21
Traction hydraulique / Hydraulic hoist .....	21
Traction électrique / Electric hoist .....	23
Position .....	24
Isonivelage / Releveling .....	25
Taquets de chargement / Loading pawls devices .....	25
Autres défauts / Other faults .....	26
Portes / Doors .....	27
Chaîne de sécurité / Safety chain .....	27
Annexes: Assistance aux tests / Annex : Tests assistance .....	28
Test parachute / Safety gear test .....	28
Test des FCE / End limit switches test .....	29
Test de l'isonivelage / Re-leveling test .....	30
Test de l'UCMP / UCMP Test .....	31
Résistance d'isolement / Measurement of the insulation resistance .....	32
Déclenchement limiteur / Tripping overspeed governor .....	34
Réarmement limiteur / Overspeed governor reset .....	35

## Consignes de sécurité

Certaines informations nécessitent une attention particulière, elles seront identifiées comme ci-dessous :

### DANGER

Risque de mort ou d'accident grave en cas de non-respect des procédures.

### ATTENTION

Risque d'accident ou de dommages matériels en cas de non-respect des procédures

### IMPORTANT

Instruction obligatoire à suivre pour s'assurer de la sécurité et/ou du bon fonctionnement de l'ascenseur

### REMARQUE

Recommandation pour rendre les opérations efficaces et éviter les problèmes mineurs

Elles seront éventuellement complétées des symboles suivants (conformes à EN ISO 7010:2012) :



Danger général.



Danger lié à la présence de tension électrique



Détérioration possible du matériel par décharge électro-statique.



Danger surface chaude.



Danger pièces tournantes.



Danger, risque de chute.



Danger, risque d'écrasement.



Obligation de couper les circuits sous tension avant toute opération



Obligation du port d'un casque de protection



Obligation du port de gants de protection



Obligation du port d'une visière de protection

## Mode provisoire

**DANGER**



Le mode provisoire ne doit être utilisé que lors du montage de l'ascenseur par des personnes habilitées et formées.

## Boîtier provisoire

**ATTENTION**



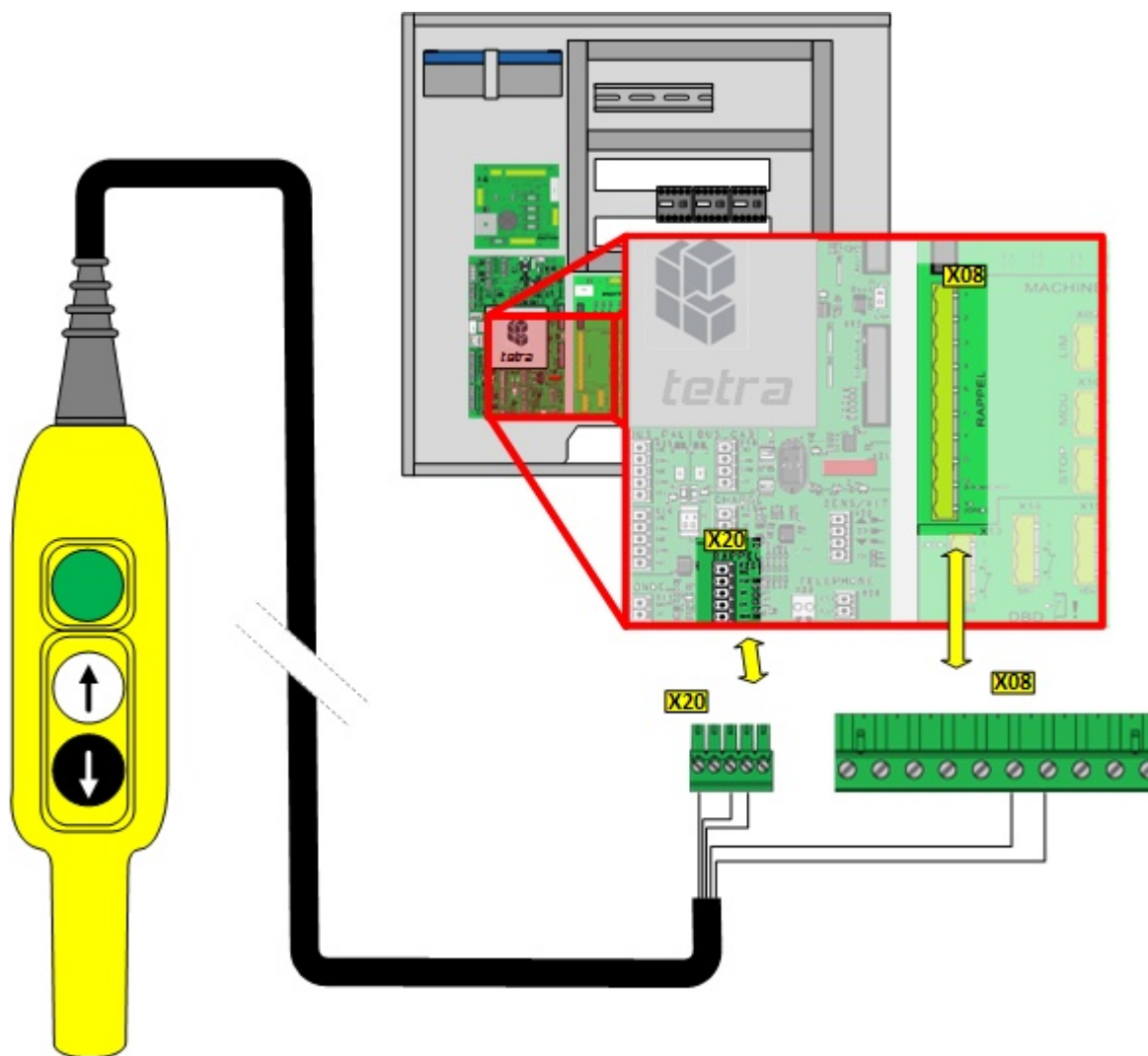
Le boîtier provisoire court-circuite toute la chaîne de sécurité et ne doit être utilisé que lors du montage de l'ascenseur par des personnes habilitées et formées.

**REMARQUE**

La chaîne de sécurité n'étant plus câblée sur la carte 405SP, seule la led VER de la carte 400SP s'allume lorsque la chaîne se ferme en appuyant sur montée ou descente du boîtier.

- **Avec le boîtier monte & baisse**

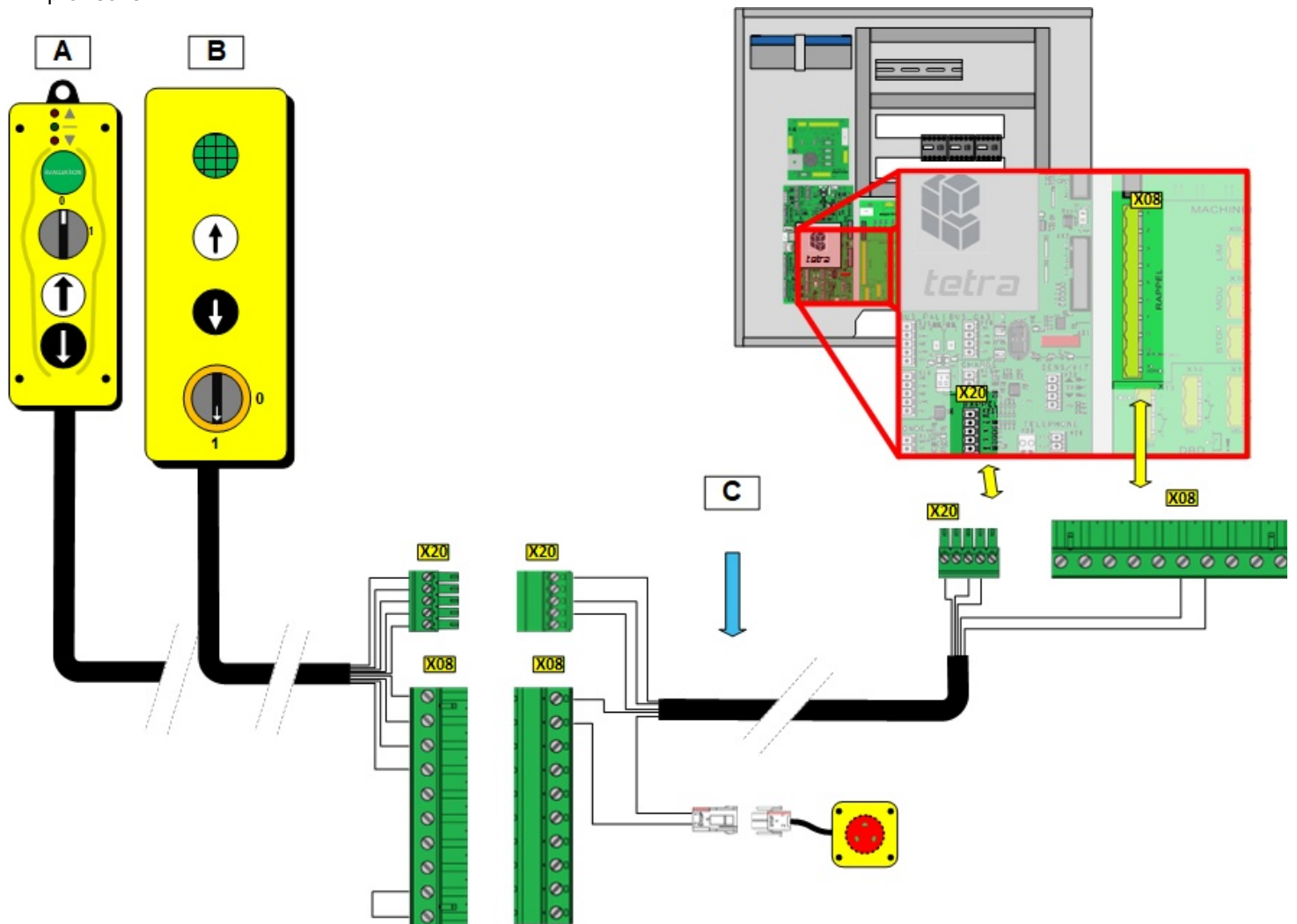
Le boîtier monte et baisse peut être utilisé pour se déplacer en mode provisoire



- Connectez le connecteur X20 du câble de ce boîtier sur la carte 400SP.
- Connectez le connecteur X08 du câble de ce boîtier sur la carte 405SP.

- Avec la manœuvre de rappel

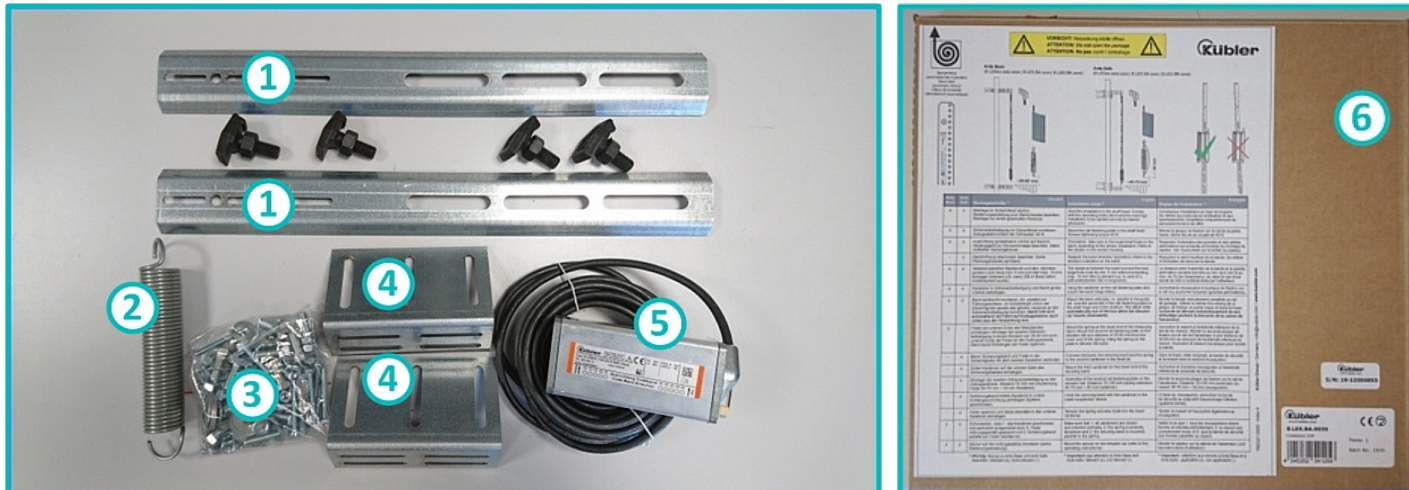
Le boîtier de la manœuvre de rappel, associé à un câble spécifique d'adaptation, peut être utilisé pour se déplacer en mode provisoire.



- Connectez le boîtier de rappel (modèle A ou B) sur les connecteurs inversés du câble du mode provisoire (C).
- Connectez ce câble du mode provisoire sur la carte 400SP (X20) et sur la carte 405SP (X08)
- Connectez le stop prévu pour la cuvette sur le connecteur associé du câble provisoire

## Positionnement en gaine

### Contenu du kit



1. Pattes de fixation de la bande (x2) et crapauds (x4)
2. Ressort de tension de la bande inox
3. Kit visserie
4. Équerres de fixation du boîtier lecteur (x2)
5. Boîtier lecteur absolu
6. Bande inox de codage de la position.

#### REMARQUE

Avant toute opération de montage, notez le sens de fixation du lecteur sur la cabine

#### Montage correct :



#### Montage incorrect :



## Montage de la bande

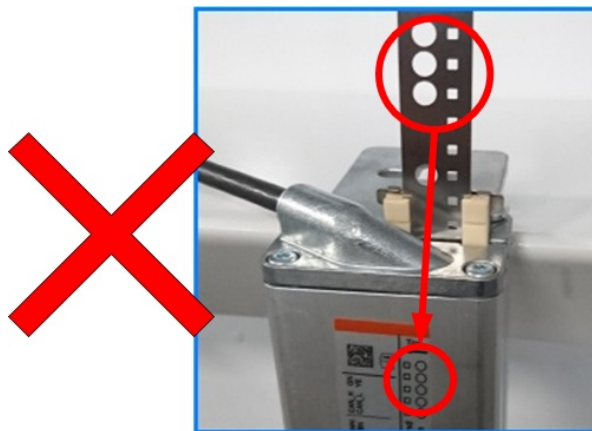
### REMARQUE

Avant l'installation de la bande, prévoyez le sens correct d'insertion dans le lecteur

Insertion correcte :



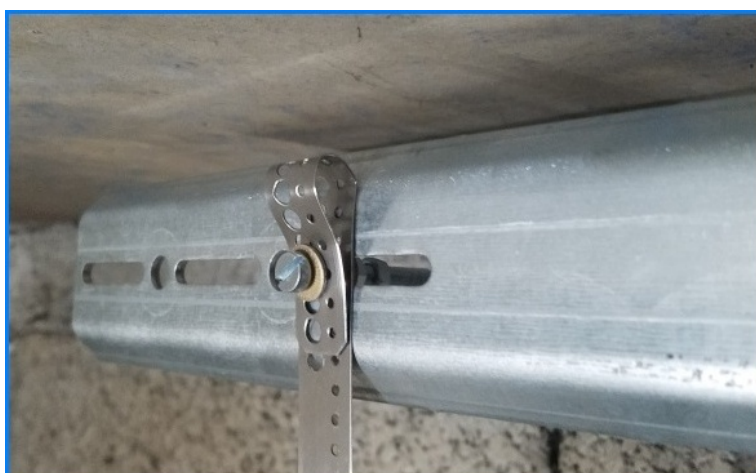
Insertion incorrecte :



- Fixez sur le haut des guides la première patte de fixation de la bande avec les crapauds fournis :



- A l'aide de vis,écrou et rondelle M5 , fixez la bande sur la patte en faisant une boucle:

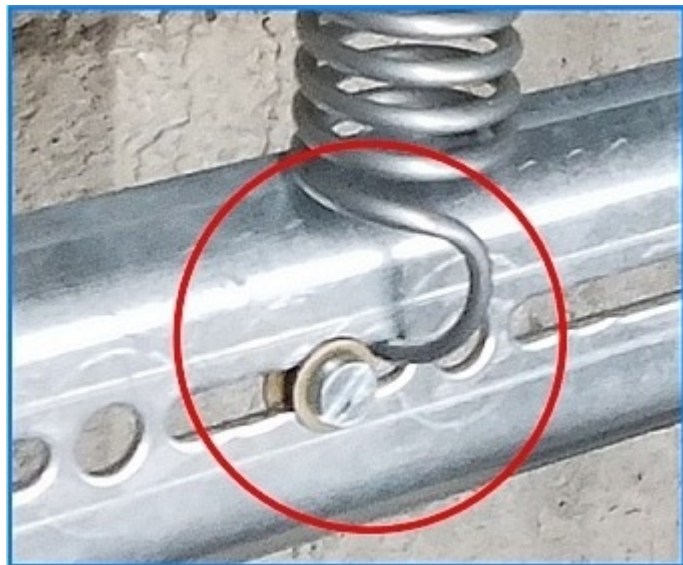


- Déroulez la bande jusqu'en bas , sans la sortir de son emballage.

- Fixez sur le bas des guides la deuxième patte de fixation de la bande avec les crapauds fournis:



- Accrochez ensuite le ressort sur cette patte (laisser 3cm à 6 cm de tension entre le ressort et la patte), et bloquez le à l'aide de vis,écrou et rondelle M5

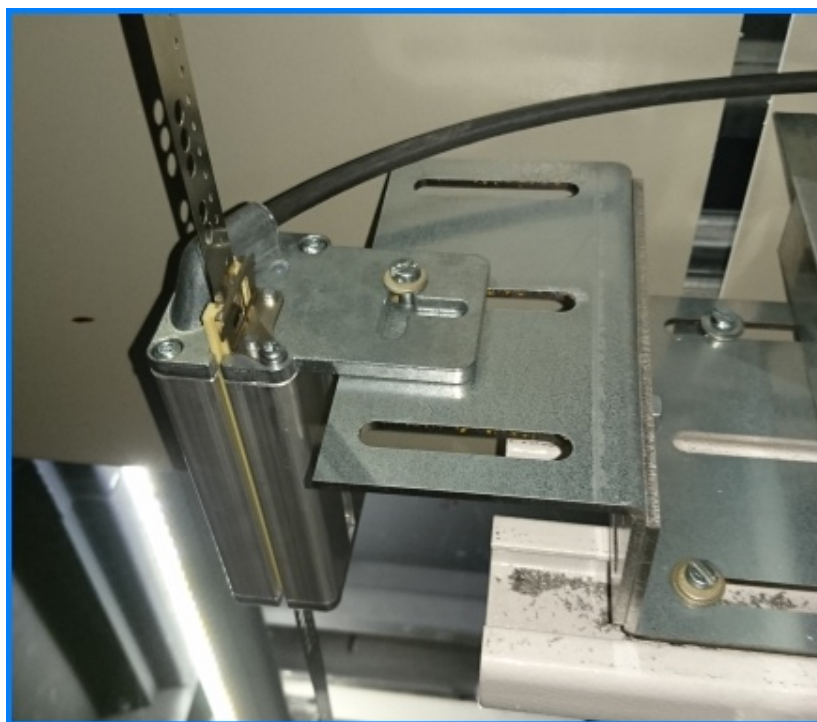


## REMARQUE

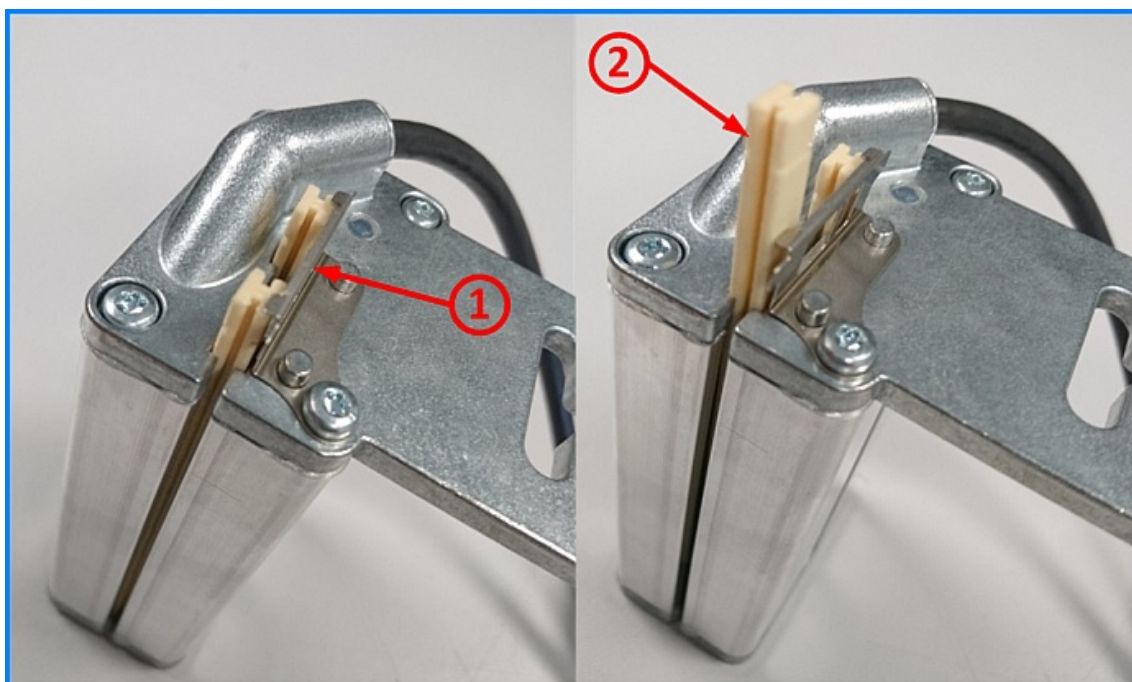
Veillez à ce que la bande soit installée le plus verticalement possible

## Montage du lecteur

- Assemblez et fixez les équerres sur le toit de la cabine puis fixez dessus le lecteur ,sans serrer, pour pouvoir ajuster à l'insertion de la bande:



- Ecartez légèrement la languette métallique (1) puis retirez le coulisseau par le haut (2). Insérez la bande et replacez le coulisseau





### REMARQUE

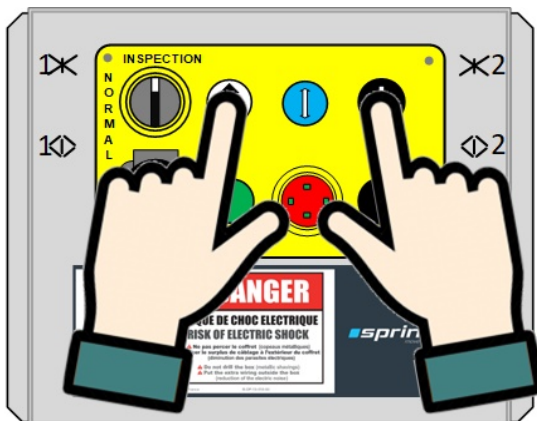
Vérifiez bien la présence du deuxième coulisseau au fond du lecteur avant insertion de la bande

- Ajustez le lecteur de manière à ne créer aucune courbure ou déformation de la bande et serrez le sur son support

## Phase de positionnement

La phase de positionnement s'effectue en manœuvre d'inspection depuis le toit de la cabine

Pour la déclencher, appuyez simultanément sur les boutons montée  et descente  du boîtier d'inspection, et laissez vous guider par les instructions vocales.



Une fois la phase de positionnement terminée, vous pouvez visualiser les altitudes enregistrées pour chaque niveau dans le menu **PERSONNALISATION ÉQUIPEMENTS LECTEUR RÉGLAGE DES NIVEAUX** :



### IMPORTANT

*Il est peu probable que depuis le toit de cabine, vous ayez enregistré les bonnes altitudes de cabine correspondant au millimètre au seuil de chaque palier. Il faut donc les corriger manuellement depuis le menu ci-dessus*

*Mais avant de corriger ces altitudes, il est indispensable de s'assurer de la précision d'arrêt de la régulation (VF, centrale,... : c'est à dire que la cabine s'arrête précisément à l'altitude demandée. Ensuite seulement, vous pourrez corriger les altitudes en cas de marche aux paliers.*

*Respectez donc impérativement dans l'ordre les étapes ci-dessous décrites aux chapitres suivants :*

- Précision d'arrêt de la régulation.
- Réglage des niveaux.

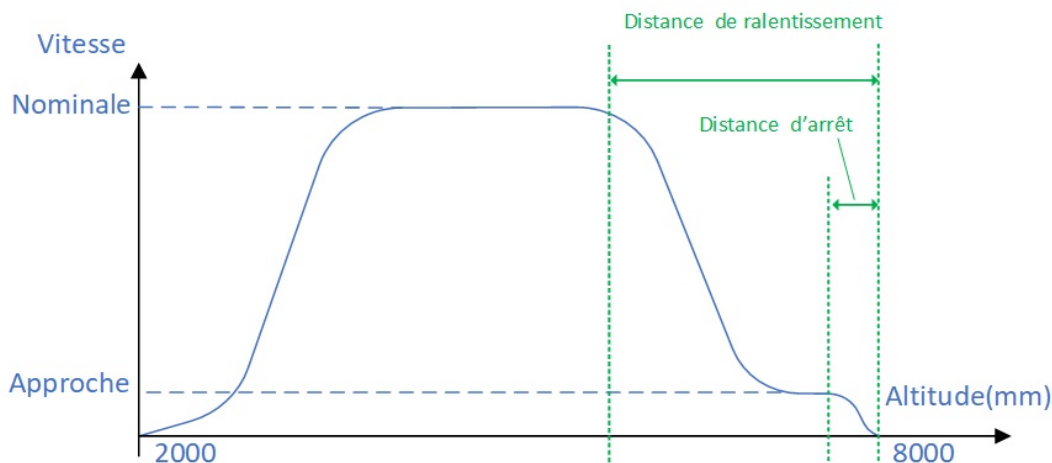
## Précision d'arrêt de la régulation

Ce chapitre explique ici comment régler la précision d'arrêt de la régulation, c'est à dire s'arrêter au plus près de la position voulue.

- **PROFIL DU DÉPLACEMENT**

- **PROFIL VITESSE**

Le profil vitesse est un positionnement de la cabine par des consignes de vitesse décroissantes (vitesse nominale:, vitesse d'approche, arrêt), comme le montre la figure ci-dessous:



Au démarrage, la consigne de **Vitesse nominale** est appliquée; puis lorsque la **Distance de ralentissement** est atteinte, la **Vitesse d'approche** est appliquée. Enfin lorsque la **Distance d'arrêt** est atteinte, l'arrêt du déplacement est appliqué.

Pour atteindre une bonne précision d'arrêt de la régulation, vous devez régler les valeurs de ces distances.

Ces réglages sont accessibles dans le menu **PERSONNALISATION EQUIPEMENTS TRACTION PROFIL DU DÉPLACEMENT** :

Personnalisation>Equipeme...ction>Profil du déplacement

Le profil Vitesse est un positionnement de la cabine par des consignes de vitesse décroissantes (vitesse nominale, vitesse d'approche, arrêt).  
Vous devez régler à quelle distance du niveau doivent être appliquées ces consignes.

Type de profil	Vitesse
Distance de ralentissement	400 mm
Distance d'arrêt en montée	50 mm
Distance d'arrêt en descente	50 mm

La **Distance de ralentissement** correspond généralement à la vitesse nominale de déplacement:

- pour une vitesse nominale de **0,63 m/s**, réglez la **Distance de ralentissement** à **630mm**.
- pour une vitesse nominale de **0,40 m/s**, réglez la **Distance de ralentissement** à **400mm**.

La **Distance d'arrêt** se règle en général entre **10mm** et **30mm**, selon la réaction d'arrêt de la centrale.

Cette réaction pouvant être différente en montée (arrêt avec moteur de pompe) et en descente (arrêt par soupapes uniquement). Il est donc possible de régler différemment la **Distance d'arrêt en montée** et la **Distance d'arrêt en descente**.

Pour vérifier la précision d'arrêt, utiliser les indications de vitesse et de position du tableau de bord de l'application Sprinte Control

## NIVEAU ACTUEL

Ici s'affiche le niveau où se trouve la cabine et son altitude enregistrée lors du positionnement

<p>État cabine</p> <p><b>Stationnement</b></p> <p>Complet <input type="radio"/> Surcharge <input type="radio"/></p>	<p>Vitesse</p> <p><b>0,00m/s</b></p>
<p>Niveau actuel</p> <p><b>06</b></p> <p><b>5,612m</b></p>	<p>Position</p> <p><b>5,615m</b></p> <p>Précision d'arrêt</p> <p><b>3mm</b></p> <p>Zone de porte</p>

## VITESSE

Ici s'affiche la vitesse de déplacement mesurée par l'armoire

## POSITION

Indique la position exacte de la cabine

## PRÉCISION D'ARRÊT

Affiche le décalage entre la position de la cabine et l'altitude enregistrée

### Précision d'arrêt en montée :

- Effectuer un déplacement montée à chaque niveau en partant du plus bas
- A chaque ralentissement, vérifiez dans le cadre **VITESSE** que la **Vitesse d'approche** est atteinte pendant 2s.
  - Si la cabine ne se stabilise pas à la **Vitesse d'approche**, elle a ralenti trop tard, il faut alors augmenter la **Distance de ralentissement**.
  - Si la cabine se stabilise pendant plus de 2s à la **Vitesse d'approche**, elle a ralenti trop tôt; il faut alors diminuer la **Distance de ralentissement**.
- Une fois la **Distance de ralentissement** réglée, vérifiez à chaque arrêt dans le cadre **PRÉCISION D'ARRÊT** que celle-ci est entre -3mm et 3mm
  - Si la cabine s'arrête au-delà de 3mm, elle s'est arrêtée trop tard; il faut alors augmenter la **Distance d'arrêt en montée**.
  - Si la cabine s'arrête en-deça de -3mm, elle s'est arrêtée trop tôt; il faut alors diminuer la **Distance d'arrêt en montée**.

### Précision d'arrêt en descente :

- Effectuer un déplacement en descente à tous les niveaux en partant du plus haut.
- Vérifiez que la **Distance de ralentissement** réglée lors des déplacements en montée est satisfaisante pour la descente.  
Si ce n'est pas le cas, c'est que la vitesse de déplacement en descente est trop différente de celle en montée. Vérifiez les réglages sur la centrale hydraulique.
- Ensuite, vérifiez à chaque arrêt dans le cadre **PRÉCISION D'ARRÊT** que celle-ci est entre -3mm et 3mm
  - Si la cabine s'arrête en-deça de -3mm, elle s'est arrêtée trop tard; il faut alors augmenter la **Distance d'arrêt en descente**.
  - Si la cabine s'arrête au-delà de 3mm, elle s'est arrêtée trop tôt; il faut alors diminuer la **Distance d'arrêt en descente**.

## Réglage des niveaux

Il faut maintenant vérifier pour chaque niveau que le seuil de la cabine soit bien aligné avec le seuil de chaque palier.

### IMPORTANT

Cette étape de réglage de niveaux ne doit se faire que si vous avez réglé la précision d'arrêt au préalable (voir chapitre précédent).

Effectuez un déplacement à chaque niveau et mesurez l'écart entre le seuil de la cabine et celui du palier; Corrigez ensuite la valeur enregistrée en fonction de votre mesure

Les altitudes enregistrées se modifient dans le menu

**PERSONNALISATION ÉQUIPEMENTS LECTEUR RÉGLAGE DES NIVEAUX :**

### REMARQUE

Si la précision d'arrêt affichée est différente de zéro, Il faut bien penser à la prendre en compte dans la nouvelle valeur d'altitude du niveau. Utilisez les indications du tableau de bord pour connaître cette précision d'arrêt.

Ci-dessous des exemples de corrections avec différentes précisions d'arrêt.

Dans tous ces exemples :

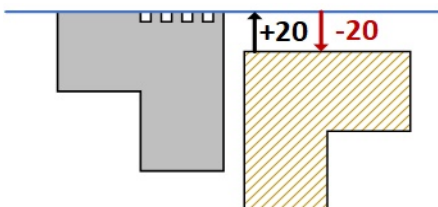
La ligne bleue correspond à l'altitude enregistrée du niveau

- X La valeur en noir correspond à votre mesure de l'écart entre cabine et palier.
- X La valeur en bleu correspond à la précision d'arrêt affichée sur le tableau de bord
- X La valeur en rouge correspond à la correction qu'il faut apporter à l'altitude enregistrée

Niveau actuel	Position	Précision d'arrêt
04	4,402m	0mm
4,402m		Zone de porte

### ● EXEMPLE AVEC UNE PRÉCISION D'ARRÊT DE +0MM

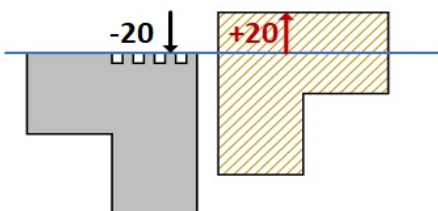
- Cabine au- dessus du seuil



La cabine se trouve **20mm au dessus** du seuil du palier,

il faut alors **retrancher 20mm** à l'altitude enregistrée.

- Cabine en-dessous du seuil



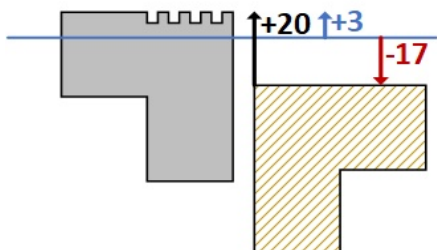
La cabine se trouve **20mm en dessous** du seuil du palier,

il faut alors **ajouter 20mm** à l'altitude enregistrée.

Niveau actuel	Position	Précision d'arrêt
06 5,612m	5,615m	3mm

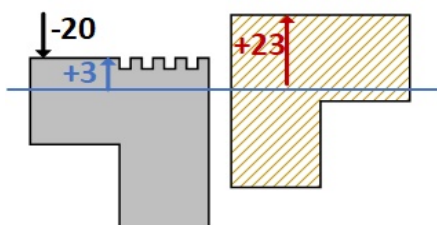
## ● EXEMPLE AVEC UNE PRÉCISION D'ARRÊT DE +3MM

- Cabine au- dessus du seuil



La cabine se trouve **20mm au dessus** du seuil du palier,  
La cabine s'étant arrêtée **3mm** plus haut que prévu,  
il ne faut alors **retrancher que 17mm** à l'altitude enregistrée.

- Cabine en-dessous du seuil

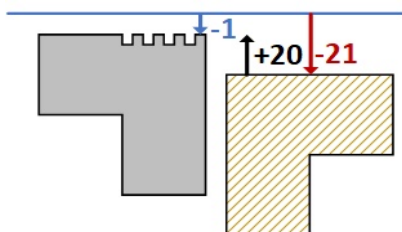


La cabine se trouve **20mm en dessous** du seuil du palier,  
La cabine s'étant arrêtée **3mm** plus haut que prévu,  
il faut alors en fait **ajouter 23mm** à l'altitude enregistrée.

Niveau actuel	Position	Précision d'arrêt
00 2,000m	1,999m	-1mm

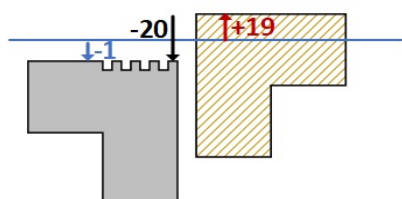
## ● EXEMPLE AVEC UNE PRÉCISION D'ARRÊT DE -1MM

- Cabine au- dessus du seuil



La cabine se trouve **20mm au dessus** du seuil du palier,  
La cabine s'étant arrêtée **1mm** plus bas que prévu,  
il faut alors en fait **retrancher 21mm** à l'altitude enregistrée.

- Cabine en-dessous du seuil



La cabine se trouve **20mm en dessous** du seuil du palier,  
La cabine s'étant arrêtée **1mm** plus bas que prévu,  
il ne faut alors **ajouter que 19mm** à l'altitude enregistrée.

## Isonivelage

Les fonctions d'isonivelage (remise à niveau) et d'ouverture anticipée (nivelage) permettent le déplacement portes ouvertes de la cabine uniquement dans la zone de déverrouillage.

Ce déplacement portes ouvertes est réalisé à l'aide d'un relais de sécurité qui se ferme pour court-circuiter les contacts de sécurité de porte, et se rouvre dès que la cabine sort de la zone de déverrouillage matérialisée par un aimant de 30cm.

Les fonctions d'isonivelage/nivelage sont optionnelles et la nécessité de les intégrer est fixé par le constructeur de l'ascenseur

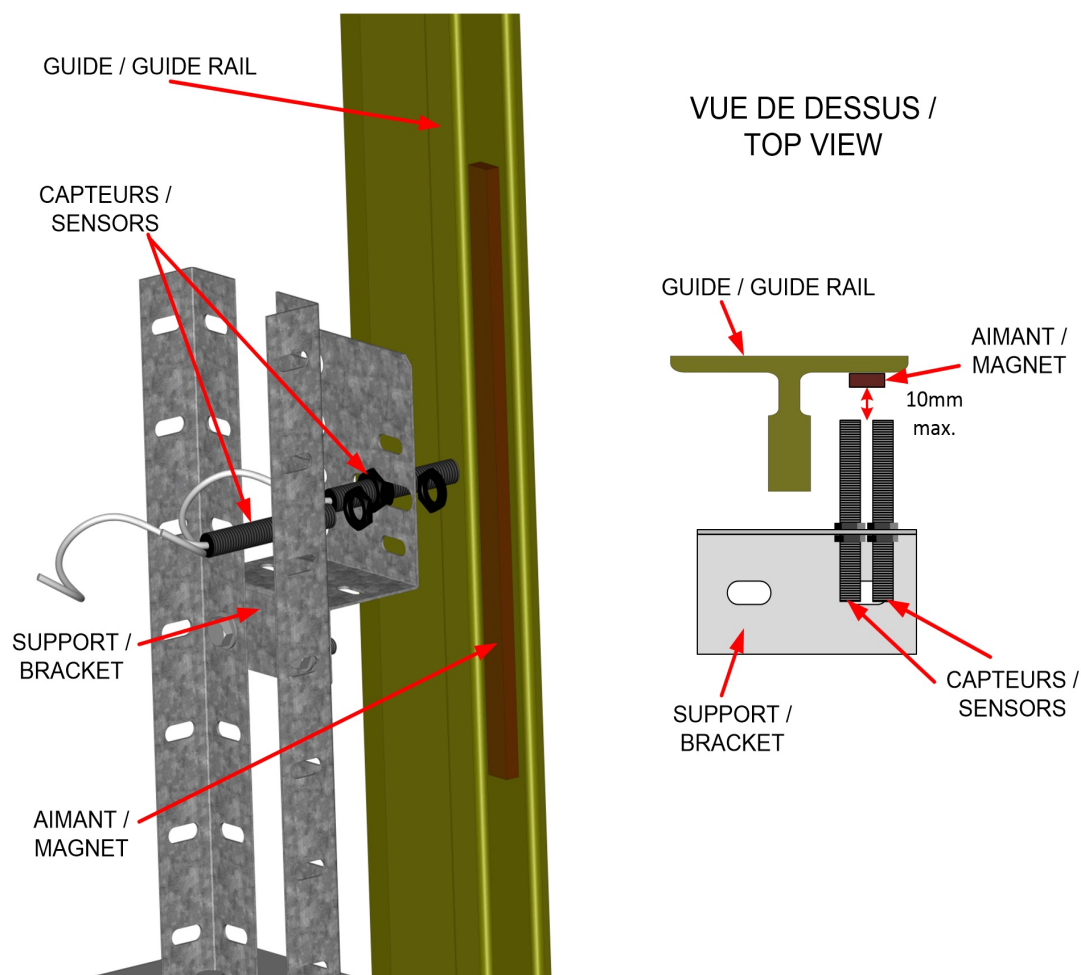
## Installation des capteurs

Le relais de sécurité est déjà pré-installé et câblé dans la boîte d'inspection, il vous reste à installer les capteurs magnétiques et les aimants qui matérialisent les zones de déverrouillages des portes.

- Sur le toit de cabine, installer les capteurs magnétiques côte à côte face à un guide avec le support livré dans le kit (voir ci-dessous)
- Câbler le connecteur des capteurs sur le connecteur X11 de la carte 415SP (voir plan de câblage).
- Pour chaque niveau, positionner la cabine au seuil du palier et placer l'aimant sur le guide de manière à ce qu'il soit centré face aux capteurs magnétiques

### REMARQUE

La distance entre les capteurs et les aimants ne doit pas excéder 10mm



### IMPORTANT

Le relais de sécurité prend part au dispositif de protection contre le mouvement incontrôlé de la cabine puisqu'il en assure la détection.

Son fonctionnement doit être vérifié à la mise en service et lors de chaque visite d'entretien. Utilisez pour cela le **Test de l'isonivelage** documenté en Annexe A9 de ce manuel

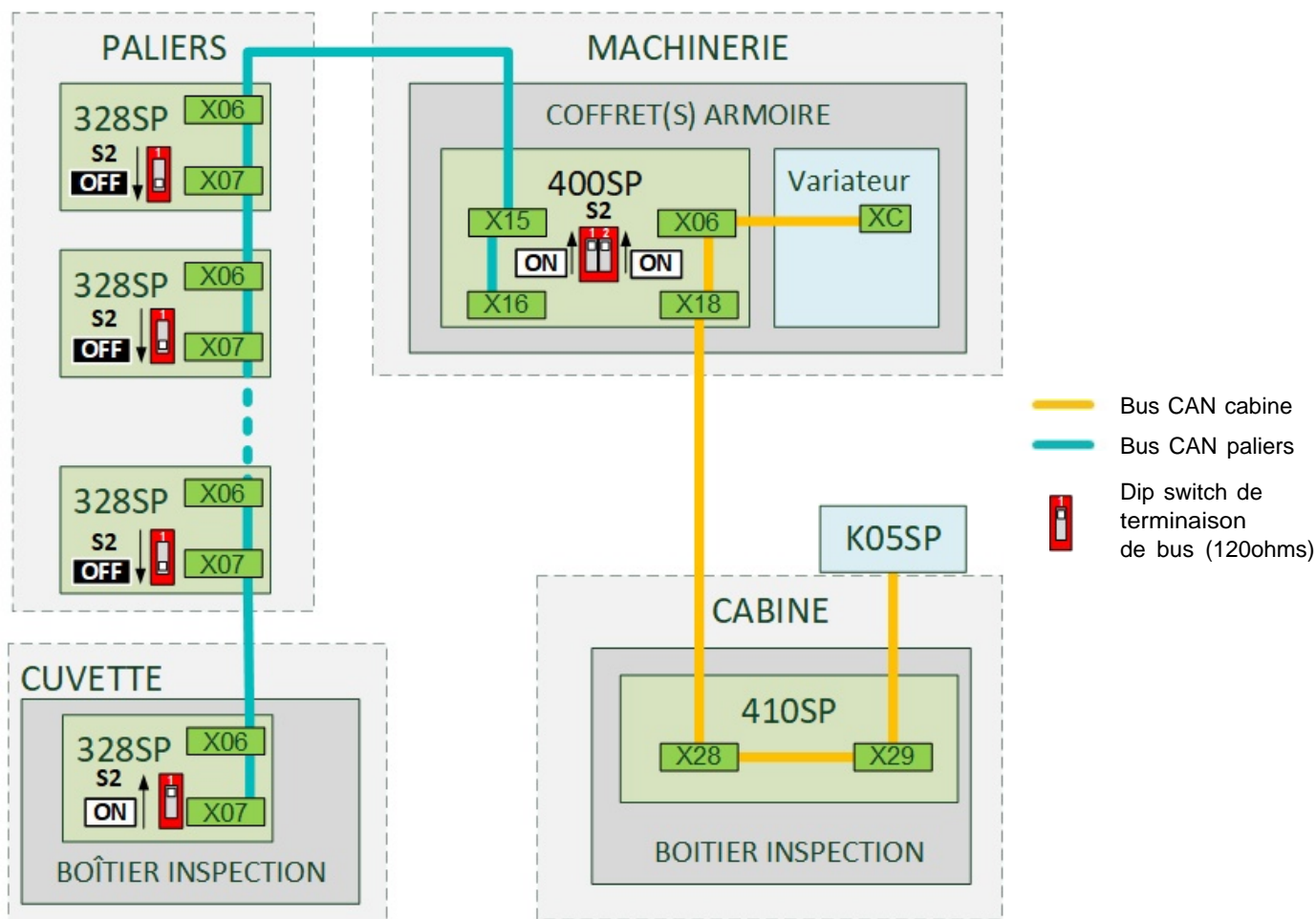
## Synoptiques électriques

### Topologie des bus CAN

Pour le bon fonctionnement de l'armoire, les lignes de bus CAN doivent avoir des résistances de terminaison à chaque extrémité. Sur chaque carte de l'armoire Tetra connecté au bus CAN, un dip switch permet d'activer ou non une résistance de terminaison de 120 ohms.

Mais selon l'emplacement du local des machines et la présence ou non de cartes d'extension ou optionne, ce ne sont pas les mêmes cartes qui se retrouvent en fin de la ligne de bus.

- CAS D'UNE MACHINERIE HAUTE :



- BUS CABINE :

Le variateur et le K05SP sont toujours en bout de la ligne du bus CAN cabine.

Le K05SP intègre une résistance de 120ohms, la ligne est donc bien fermée de son côté.

Le variateur n'a pas de résistance, il faut donc activer le dip S2-2 de la carte 400SP pour fermer la ligne de ce côté.

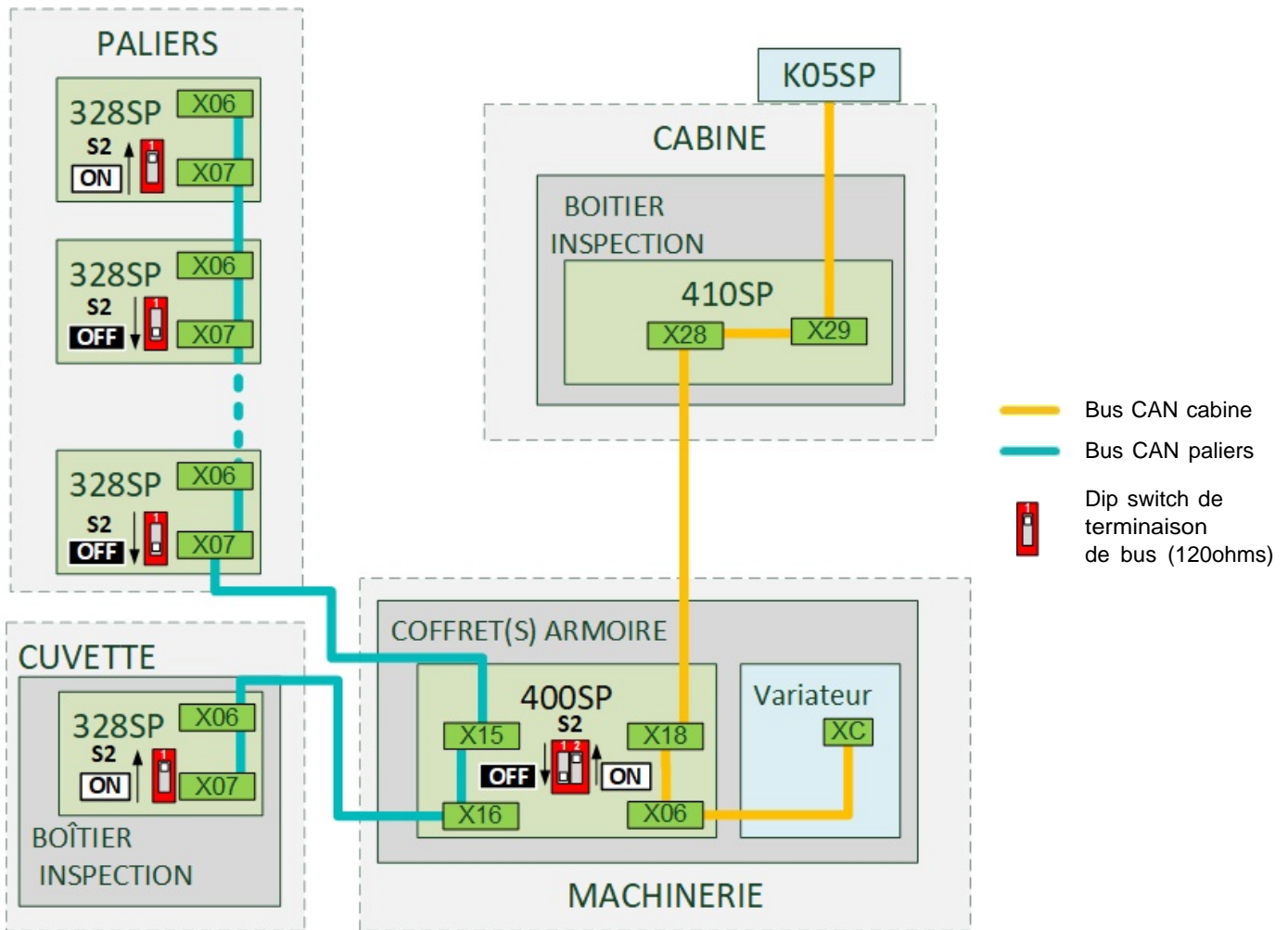
- BUS PALIER :

La carte 400SP et la carte 328SP de la boite inspection cuvette se retrouvent en bout de ligne du bus CAN palier.

Il faut donc activer le dip S2-1 de la carte 400SP et le dip S2 de la carte 328SP d'inspection pour fermer la ligne des deux côtés.

Les dip-switch S2 de toutes les cartes d'étages 328SP doivent être sur OFF.

- CAS D'UNE MACHINERIE BASSE :



- BUS CABINE :

Le variateur et le K05SP sont toujours en bout de la ligne du bus CAN cabine.

Le K05SP intègre une résistance de 120ohms, la ligne est donc bien fermée de son côté.

Le variateur n'a pas de résistance, il faut donc activer le dip S2-2 de la carte 400SP pour fermer la ligne de ce côté.

- BUS PALIER :

La carte 328SP du dernier niveau et la carte 328SP de la boîte inspection cuvette se retrouvent en bout de ligne du bus CAN palier.

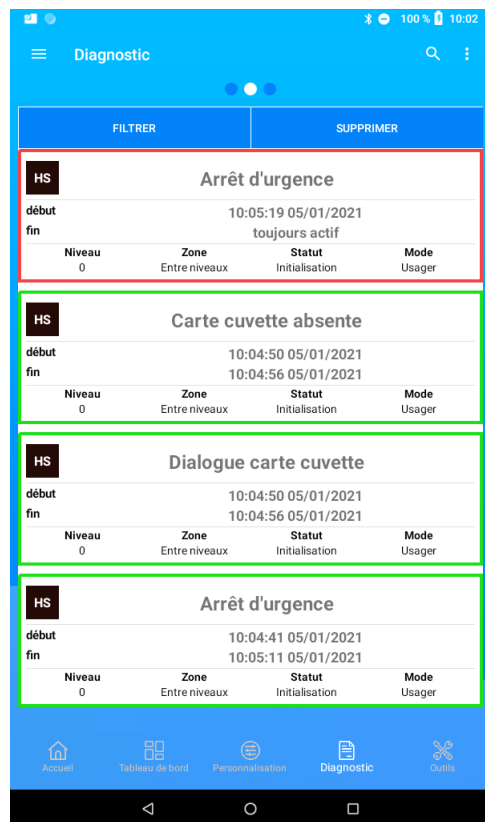
Il faut donc activer le dip S2 sur ces deux cartes pour fermer la ligne des deux côtés.

Les dip-switches S2 de toutes les autres cartes d'étages 328SP et le dip-switch S2-1 de la carte 400SP doivent être sur OFF.

## Liste des défauts

Ce chapitre liste tous les défauts et pannes diagnostiqués par l'armoire.

Le menu **Diagnostic - > Défauts** de l'application Tetra affiche la liste chronologique des défauts survenus sur l'ascenseur.



La liste des défauts détectés est détaillée dans des tableaux de cette forme :

Libellé	Gravité	Description
....	...	...
....	....	....

- Colonne **Libellé**:

Message affiché sur l'application

- Colonne **Gravité** :

Donne la gravité du défaut :

**ALR** (Alarme) :  
une défaillance mineure a été détectée, mais n'empêche pas le fonctionnement de l'ascenseur.

**HSU** (Hors Service Usager) :  
un défaut a mis l'ascenseur hors-service en mode usager; l'ascenseur reste fonctionnel pour les modes technicien (rappel et inspection)

**HSM** (Hors Service Maintenu) :  
un défaut a mis l'ascenseur hors-service; l'intervention d'un technicien est obligatoire pour la remise en service, même si le défaut disparaît.

**HST** (Hors Service Technicien) :  
un défaut a mis l'ascenseur hors-service en mode usager et technicien; seul le mode provisoire reste fonctionnel.

**HS** (Hors Service) :  
un défaut a mis l'ascenseur hors-service pour tous les modes de fonctionnement.

- Colonne **Description**

Explication détaillée du défaut et des causes probables de son apparition.

## Défauts d'alimentation

Libellé	Gravité	Description
<b>Coupage Secteur</b>	<b>HS</b>	L'alimentation principale de l'armoire est absente. <ul style="list-style-type: none"> <li>Vérifiez le disjoncteur principal DIJ1 et les fusibles de PFS1.</li> </ul>
<b>Absence 24Vdc secteur</b>	<b>HS</b>	L'alimentation 24Vdc fournie par la carte 404SP depuis l'alimentation secteur est absente. Les cartes sont alimentées par la batterie de secours bien que la tension secteur soit présente <ul style="list-style-type: none"> <li>Vérifiez le fusible 22V (5AT) de la carte 404SP</li> <li>Vérifiez les connexions d'alimentation entre la carte 400SP (X01) et 404SP (X03)</li> <li>Vérifiez que la tension du secondaire du transformateur entre X05-1 et X05-2 de la carte 404SP soit bien de 22Vac.</li> </ul>
<b>Batterie de secours absente</b>	<b>HSU</b>	La batterie est vide ou débranchée, il n'est donc pas possible d'assurer une manœuvre de secours aux usagers en cas de coupure secteur. L'ascenseur reste fonctionnel en mode inspection et en manœuvre de rappel électrique
<b>Autonomie de la batterie de secours insuffisante</b>	<b>ALR</b>	La batterie n'a plus assez d'autonomie pour permettre de réaliser la manœuvre de secours dans l'heure qui suit une éventuelle coupure secteur, conformément à l'exigence 5.9.2.3.1.b. de la norme EN81-20.
<b>Lumière cabine</b>	<b>ALR</b>	L'alimentation 230Vac pour la lumière cabine (permanente ou automatique) n'est pas présente. <ul style="list-style-type: none"> <li>Vérifiez le disjoncteur DIJ2 et le disjoncteur différentiel DJD1</li> </ul>
<b>Panne du convertisseur de tension</b>	<b>HSU</b>	En manœuvre de désincarcération, le 230Vac n'a pas été recréé par le convertisseur lors de son activation. <ul style="list-style-type: none"> <li>Vérifiez le câblage du convertisseur et également que son bouton marche/arrêt soit sur "1"</li> </ul>

## Défauts d'armoire

Libellé	Gravité	Description
<b>Carte toit cabine absente</b> <b>Dialogue carte toit de cabine</b>	<b>HST</b>	Le contrôleur n'arrive pas à communiquer avec la carte d'inspection du toit de cabine. <ul style="list-style-type: none"> <li>Vérifiez la connexion du bus CAN cabine en armoire (X18-400SP) et la boîte d'inspection (X28-410SP).</li> <li>Vérifiez que le DIP S2-2 de la carte 400SP est positionné sur ON.</li> </ul>
<b>Carte cuvette absente</b> <b>Dialogue carte cuvette</b>	<b>HSU</b>	Le contrôleur n'arrive pas à communiquer avec la carte d'inspection cuvette. <ul style="list-style-type: none"> <li>Vérifiez la connexion de bus palier CAN1 en armoire (X16-400SP), sur la carte palière du niveau le plus bas et dans la boîte d'inspection.</li> <li>Vérifiez la position du DIP S2-1 de la carte 400SP qui doit être à ON pour une machinerie haute, et OFF pour une machinerie basse.</li> </ul>
<b>Dialogue carte 328SP (n°1 à n° 32)</b>	<b>ALR</b>	Le contrôleur n'arrive pas à communiquer avec la carte palière n°XX. <ul style="list-style-type: none"> <li>Vérifiez l'identification de la carte palière</li> <li>Vérifiez la position du DIP S2-1 de la carte 400SP qui doit être à ON pour une machinerie haute, et OFF pour une machinerie basse</li> </ul>
<b>Variateur absent</b> <b>Dialogue variateur</b>	<b>HS</b>	Le contrôleur n'arrive pas à communiquer avec le variateur de fréquence. <ul style="list-style-type: none"> <li>Vérifiez les connexions de bus CAN entre le contrôleur (X06-400SP) et le variateur</li> <li>Vérifiez que le DIP S2-2 de la carte 400SP est positionné sur ON.</li> </ul>
<b>Erreur de configuration du variateur</b>	<b>HS</b>	Le contrôleur n'arrive pas à configurer le variateur de fréquence pour le fonctionnement correct de l'ascenseur (Entrées/Sorties, fonction STO...) <ul style="list-style-type: none"> <li>Vérifiez les connexions du bus CAN avec le variateur (voir ci dessus)</li> <li>puis redémarrer électriquement l'armoire et le variateur (coupure de l'alimentation principale)</li> </ul>
<b>Bouton coincé</b>	<b>ALR</b>	Un bouton usager de l'ascenseur est maintenu enfoncé depuis plus de 2mn30s. Les informations de niveau, face de porte et cabine associées sont données dans l'outil de diagnostic
<b>Niveau (0 à 31) sinistré</b>	<b>ALR</b>	L'ascenseur ne peut plus desservir l'étage (X) car le détecteur de de sinistre (incendie, condamnation...) associé s'est déclenché
<b>Horloge de l'armoire non réglé</b>	<b>ALR</b>	La date et l'heure de l'armoire ne sont pas correctes. Ces informations sont importantes pour enregistrer correctement les journaux d'événements et l'historique des défauts et archiver les configurations.
<b>Carte SD toit de cabine absente</b>	<b>ALR</b>	La carte 410SP en toit de cabine ne détecte pas la carte SD contenant les fichiers audios. La diffusion de messages vocaux ne peut plus fonctionner.
<b>Surchauffe en machinerie</b>	<b>HS</b>	La sonde de température de la machinerie, connectée sur une carte d'extension 333SP indique un état de surchauffe.

Libellé	Gravité	Description
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vérifiez la bonne ventilation de la machinerie.</li> <li>• Vérifiez le câblage de la sonde sur la carte 333SP ainsi que son réglage.</li> </ul>
<b>Pèse-charge absent</b> <b>Dialogue pèse-charge</b>	<b>HSU</b>	<p>Le contrôleur n'arrive pas à communiquer avec le pèse-charge connecté en bus CAN</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vérifiez les connexions de bus CAN entre le pèse-charge et la carte 410SP (pèse charge en cabine) ou 328SP (pèse charge en gaine)</li> <li>• Vérifiez que la configuration (Menu EQUIPEMENTS PÈSE-CHARGE) correspond bien au matériel installé.).</li> </ul>
<b>Erreur de configuration du pèse-charge</b>	<b>HS</b>	<p>Un pèse-charge est détecté sur le bus CAN alors qu'il est configuré en contacts secs.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vérifiez que la configuration (Menu EQUIPEMENTS PÈSE-CHARGE) correspond bien au matériel installé.</li> </ul>
<b>Carte 333SP de gestion des taquets absente</b>	<b>HS</b>	<p>La carte 333SP utilisée pour gérer les informations/commande des taquets de chargement n'est pas détectée sur le bus can par le contrôleur 400SP.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vérifiez les positions des dips IT1-4 de la carte 333SP et S2-1 de la carte 400SP selon le plan B-PE-24-057 Connexion BUS CAN Cartes 333SP</li> <li>• Vérifiez que les dips IT1-1 à 3 de la carte 333SP sont bien positionnés sur ON (en haut).</li> </ul>

## Défauts de la traction

Libellé	Gravité	Description
<b>Contrôle des contacteurs au démarrage</b> <b>Contrôle des contacteurs à l'arrêt</b>	<b>HS</b>	<p>Un des contacteurs de puissance (LA, LB, FR , L, LD, ★ ou ) est déjà collé au démarrage ou est resté collé à l'arrêt.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Effacez le défaut (voir menu <a href="#">Diagnostic</a> ), et relancer une demande de déplacement, si le défaut est systématiquement détecté, remplacer le contacteur externe. et/ou la carte 405SP et/ou la carte 406SP en hydraulique</li> </ul>
<b>Contrôle des contacteurs en déplacement</b>	<b>ALR</b> puis style="background-color: #FF0000; color: white;"> <b>HS</b>	<p>Un des éléments de coupure des bobines de frein (contacteurs LA, LB ou FR) , ne s'est pas collé au démarrage ou est retombé pendant le déplacement. S'il survient 5 fois consécutives, l'ascenseur est mis hors service.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Effacez le défaut (voir menu <a href="#">Diagnostic</a> ), et relancer une demande de déplacement, si le défaut est systématiquement détecté remplacer le contacteur externe. et/ou la carte 405SP</li> </ul>
<b>Surchauffe moteur de traction</b>	<b>HS</b>	<p>La sonde thermique du moteur de traction indique un état de surchauffe.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vérifiez la bonne ventilation du moteur.</li> <li>• Vérifiez le câblage de la sonde (X17-400SP, voir <a href="#">Câblage de la sonde</a>)</li> </ul>
<b>Durée maximum de déplacement dépassée</b>	<b>HSU</b>	<p>Le déplacement a dépassé la durée maximum autorisée, conformément à l'exigence 5.9.2.7.2 de la norme EN81-20.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vérifiez la bonne adhérence des câbles sur la poulie</li> <li>• Vérifiez le réglage de la vitesse nominale de déplacement.</li> </ul>
<b>Erreur de sens de déplacement</b>	<b>ALR</b> puis style="background-color: #FF0000; color: white;"> <b>HSU</b>	<p>Le sens de déplacement de la cabine, est contradictoire avec le sens de déplacement ordonné au variateur.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vérifiez le câblage des phases moteur et du codeur moteur avec la VF(voir <a href="#">Câblage du moteur</a> )</li> </ul>
<b>Aucun mouvement cabine détecté</b>	<b>HSM</b>	<p>La cabine n'a pas ou peu bougé pendant toute la durée de la tempo d'antipatinage lors d'un déplacement entraînant la mise hors service maintenue de l'ascenseur conformément à l'exigence 5.9.2.7.1.a) de la norme EN81-20.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vérifiez l'adhérence des câbles, l'alimentation moteur, le lecteur de position.</li> </ul>
<b>Précision d'arrêt</b>	<b>ALR</b> puis style="background-color: #FF0000; color: white;"> <b>HSU</b>	<p>La cabine a dépassé la zone d'arrêt lors de l'arrivée au niveau.Si cela se produit sur 5 déplacements consécutifs, l'ascenseur est mis hors-service.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vérifiez que la distance d'arrêt réglée ne soit pas trop courte.</li> <li>• Vérifiez que la distance de ralentissement réglée ne soit pas trop courte (en cas de profil vitesse, lecteur à écrans ou ascenseur hydraulique).</li> </ul>
<b>Glissement de la cabine</b>	<b>HSU</b>	<p>La cabine a dépassé la zone de porte lors de l'arrivée au niveau.Si cela se produit sur 5 déplacements consécutifs, l'ascenseur est mis hors-service.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dans le cas d'un lecteur à écrans ,vérifiez le placement correct de l'écran de zone de porte.</li> <li>• Vérifiez que la distance de ralentissement réglée ne soit pas trop courte (en cas de profil vitesse, lecteur à écrans ou ascenseur hydraulique).</li> </ul>

## Défauts de la traction hydraulique

Libellé	Gravité	Description
<b>Surchauffe huile</b>	<b>HS</b>	<p>La sonde thermique de l'huile de la centrale indique un état de surchauffe.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vérifiez la bonne ventilation du moteur et de la centrale.</li> <li>• Vérifiez le câblage de la sonde de température de l'huile (X45-406SP)</li> </ul>
<b>Surpression centrale hydraulique</b>	<b>HS</b>	<p>La centrale hydraulique indique un état de surpression sur l'entrée X45-SPR de la carte 406SP</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vérifiez le câblage sur X45-SPR et sur la centrale.</li> <li>• Vérifiez la charge en cabine.</li> </ul>
<b>Inversion des phase secteur</b>	<b>HS</b>	<p>L'armoire a détecté que 2 phases de l'alimentation triphasée du secteur sont inversées. L'ascenseur est mis immédiatement hors-service pour préserver la centrale hydraulique d'un pilotage à contresens du moteur de pompe.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vérifiez le bon ordre de câblage de L1, L2 L3 dans le tableau d'arrivée en machinerie.</li> <li>• Vérifiez le bon ordre de câblage de L1, L2 L3 sur les bornes d'arrivée dans l'armoire</li> </ul>
<b>Signal SMA actif au démarrage</b>	<b>HSM</b>	<p>En fonctionnement normal, le signal de contrôle SMA généré par la carte iCon de Bucher s'active pendant 6s après un arrêt uniquement. Ce défaut a été enregistré car ce signal a été détecté actif sur une phase de démarrage</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vérifiez le câblage du signal SMA sur X10 de la carte iCon de Bucher.</li> <li>• Vérifiez le câblage du signal SMA sur l'entrée X50-I1 de la carte 406SP.</li> </ul>
<b>Signal SMA actif en déplacement</b>	<b>HSM</b>	<p>En fonctionnement normal, le signal de contrôle SMA généré par la carte iCon de Bucher s'active pendant 6s après un arrêt uniquement. Ce défaut a été enregistré car ce signal a été détecté actif pendant le déplacement.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vérifiez le câblage du signal SMA sur X10 de la carte iCon de Bucher.</li> <li>• Vérifiez le câblage du signal SMA sur l'entrée X50-I1 de la carte 406SP</li> </ul>
<b>Signal SMA inactif à l'arrêt</b>	<b>HSM</b>	<p>En fonctionnement normal, le signal de contrôle SMA généré par la carte iCon de Bucher s'active pendant 6s après un arrêt uniquement. Ce défaut a été enregistré car ce signal est resté inactif lors de l'arrêt.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vérifiez le câblage du signal SMA sur X10 de la carte iCon de Bucher.</li> <li>• Vérifiez le câblage du signal SMA sur l'entrée X50-I1 de la carte 406SP</li> </ul>
<b>Signal SMA actif trop longtemps après l'arrêt</b>	<b>HSM</b>	<p>En fonctionnement normal, le signal de contrôle SMA généré par la carte iCon de Bucher s'active pendant 6s après un arrêt uniquement. Ce défaut a été enregistré car ce signal est resté actif plus de 6s après l'arrêt.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vérifiez le câblage du signal SMA sur X10 de la carte iCon de Bucher.</li> <li>• Vérifiez le câblage du signal SMA sur l'entrée X50-I1 de la carte 406SP</li> </ul>
<b>Signal READY inactif à l'arrêt</b>	<b>HSM</b>	<p>En fonctionnement normal, le signal de contrôle READY généré par la centrale NGV-A3 de GMV est à ON à l'arrêt et passe à OFF pendant un déplacement. Ce défaut a été enregistré car ce signal est resté à OFF lors de l'arrêt</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vérifiez le câblage du signal READY sur X3-51 de la centrale NGV-A3.</li> <li>• Vérifiez le câblage du signal READY sur l'entrée X50-I1 de la carte 406SP</li> </ul>
<b>Signal RUN inactif en déplacement</b>	<b>HSM</b>	<p>En fonctionnement normal, le signal de contrôle RUN généré par la centrale NGV-A3 de GMV est à OFF à l'arrêt et passe à ON pendant un déplacement. Ce défaut a été enregistré car ce signal est resté à OFF lors d'un déplacement</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vérifiez le câblage du signal RUN sur X3-50 de la centrale NGV-A3.</li> <li>• Vérifiez le câblage du signal RUN sur l'entrée X50-I2 de la carte 406SP</li> </ul>
<b>Signal READY actif en déplacement</b>	<b>HSM</b>	<p>En fonctionnement normal, le signal de contrôle READY généré par la centrale NGV-A3 de GMV est à ON à l'arrêt et passe à OFF pendant un déplacement. Ce défaut a été enregistré car ce signal est resté à ON lors d'un déplacement.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vérifiez le câblage du signal READY sur X3-51 de la centrale NGV-A3.</li> <li>• Vérifiez le câblage du signal READY sur l'entrée X50-I1 de la carte 406SP</li> </ul>
<b>Signal RUN actif à l'arrêt</b>	<b>HSM</b>	<p>En fonctionnement normal, le signal de contrôle RUN généré par la centrale NGV-A3 de GMV est à OFF à l'arrêt et passe à ON pendant un déplacement. Ce défaut a été enregistré car ce signal est resté à ON lors de l'arrêt</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vérifiez le câblage du signal RUN sur X3-50 de la centrale NGV-A3.</li> <li>• Vérifiez le câblage du signal RUN sur l'entrée X50-I2 de la carte 406SP</li> </ul>
<b>Signaux RUN/READY invalides au démarrage</b>	<b>HSM</b>	<p>En fonctionnement normal, les signaux de contrôle RUN et READY générés par la centrale NGV-A3 de GMV sont respectivement à OFF et à ON avant un démarrage. Ce défaut a été enregistré car ces 2 signaux n'étaient pas dans le bon état lors d'un démarrage</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vérifiez le câblage des signaux sur X3 de la centrale NGV-A3.</li> <li>• Vérifiez le câblage des signaux sur les entrées X50-I1 et I2 de la carte 406SP</li> </ul>

Libellé	Gravité	Description
<b>Signaux RUN/READY invalides à l'arrêt</b>	<b>HSM</b>	<p>En fonctionnement normal, les signaux de contrôle RUN et READY générés par la centrale NGV-A3 de GMV passent respectivement à OFF et à ON après un déplacement. Ce défaut a été enregistré car ces 2 signaux n'étaient pas dans le bon état lors de l'arrêt.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vérifiez le câblage des signaux sur X3 de la centrale NGV-A3.</li> <li>• Vérifiez le câblage des signaux sur les entrées X50-I1 et I2 de la carte 406SP</li> </ul>
<b>Signaux RUN/READY non fonctionnels</b>	<b>HSM</b>	<p>Les signaux de contrôle RUN et READY générés par la centrale NGV-A3 de GMV ne changent jamais d'état. lors des déplacements.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vérifiez le câblage des signaux sur X3 de la centrale NGV-A3.</li> <li>• Vérifiez le câblage des signaux sur les entrées X50-I1 et I2 de la carte 406SP</li> </ul>

## Défauts du lecteur de position

### • LECTEUR ABSOLU

Libellé	Gravité	Description
<b>Lecteur de position en alarme</b>	<b>HSU</b>	Le lecteur de position communique correctement avec le contrôleur mais est en défaut interne. Il doit être remplacé
<b>Position du lecteur absolu invalide</b>	<b>HSU</b>	La position de la cabine renvoyée par le lecteur est hors de la plage des altitudes enregistrées lors de la phase d'apprentissage <ul style="list-style-type: none"> <li>● Ré-effectuer la phase d'apprentissage de gaine (voir <a href="#">Phase de positionnement</a>)</li> </ul>
<b>Deux niveaux ont la même altitude</b>	<b>HSU</b>	Après la phase d'apprentissage de gaine, deux niveaux ont la même valeur d'altitude, ce qui est un cas d'erreur pour la manœuvre. <ul style="list-style-type: none"> <li>● Corriger manuellement les altitudes dans le menu <i>Équipements Lecteur</i></li> <li>● Ou ré-effectuer la phase d'apprentissage de gaine (voir <a href="#">Phase de positionnement</a>)</li> </ul>
<b>Deux niveaux ont des altitudes inversées</b>	<b>HSU</b>	Après la phase d'apprentissage de gaine, un niveau se retrouve avec une altitude supérieure à celle d'un niveau situé plus haut dans la gaine. <ul style="list-style-type: none"> <li>● Corriger manuellement les altitudes dans le menu <i>Équipements Lecteur</i></li> <li>● Ou ré-effectuer la phase d'apprentissage de gaine (voir <a href="#">Phase de positionnement</a>)</li> </ul>
<b>Erreur du type de lecteur</b>	<b>HSU</b>	Le lecteur détecté ne correspond à celui qui est choisi dans la configuration. <ul style="list-style-type: none"> <li>● Vérifiez cette configuration dans le menu <a href="#">Personnalisation -&gt; Equipements -&gt; Lecteur</a></li> </ul>
<b>Absence lecteur de position</b> <b>Erreur de communication avec lecteur de position</b>	<b>HSU</b>	Le contrôleur n'arrive pas à communiquer avec le lecteur de position <ul style="list-style-type: none"> <li>● Vérifiez la connexion de bus du lecteur de position dans la boîte d'inspection (X31-415SP)</li> <li>● Vérifiez la position des dips S1 qui doivent être sur ON si rien n'est connecté sur X29 et X30 de la carte 410SP</li> </ul>

### • LECTEUR À ÉCRANS

Libellé	Gravité	Description
<b>Lecteur non recalé</b>	<b>ALR</b>	Indique qu'une phase de recalage doit être effectuée avant de passer en service en mode usager
<b>Erreur de recalage</b>	<b>ALR</b> puis <b>HSU</b>	Le recalage du lecteur a échoué. Au bout de 3 tentatives échouées consécutives, l'ascenseur passe définitivement hors-service <ul style="list-style-type: none"> <li>● Vérifier le bon positionnement des écrans en gaine</li> <li>● Vérifier la présence de l'écran de ralentisseur bas</li> <li>● Vérifier la présence et le câblage de chacun des capteurs (A, B, C, RB et RH)</li> </ul>
<b>Erreur de l'entrée XX du lecteur</b>	<b>ALR</b>	L'entrée A, B ou C du lecteur n'est pas détectée correctement lors du déplacement de la cabine. Celle-ci s'arrête et une phase de recalage est effectuée <ul style="list-style-type: none"> <li>● Vérifier la présence et le câblage de chacun du capteur concerné</li> </ul>
<b>Zone de porte absente</b>	<b>ALR</b>	A l'arrivée au niveau, l'écran de zone de porte n'est pas détectée. <ul style="list-style-type: none"> <li>● Vérifiez le placement de l'écran de zone de porte au niveau du défaut.</li> </ul>
<b>Zone de porte mal placée</b>	<b>ALR</b>	L'écran de zone de porte a été détecté entre deux niveaux. La cabine s'arrête et une phase de recalage est effectuée. Ce défaut est détecté dans l'un des cas suivants : <ul style="list-style-type: none"> <li>● L'absence d'un écran de ralentissement ou d'arrêt dans la gaine.</li> <li>● Deux écrans de ralentissement ou d'arrêt sont trop proches, c.à.d à une distance inférieure de l'écartement entre les capteurs A et B.</li> <li>● Un écran d'arrêt reste actif en dehors de la zone de déverrouillage.</li> </ul>
<b>Zone de porte toujours inactive</b>	<b>ALR</b>	Sur un déplacement de plusieurs niveaux, aucun écran de zone de porte n'a été détecté. La cabine s'arrête et une phase de recalage est effectuée <ul style="list-style-type: none"> <li>● Vérifiez la présence du capteur C sur son support et son câblage</li> <li>● Vérifiez également son alignement face à l'aimant.</li> </ul>
<b>Ralentisseurs extrêmes détectés simultanément</b>	<b>HSU</b>	Les capteurs RH et RB (connectés sur X12 de la carte 410SP) de détection des zones de ralentissement extrêmes sont tous les deux activés. <ul style="list-style-type: none"> <li>● Vérifiez la présence des écrans RH et RB sur leur support dans la gaine</li> <li>● Vérifiez également l'alignement des capteurs face à l'aimant.</li> </ul>

## Défauts de nivelage et d'isonivelage

Libellé	Gravité	Description
<b>Mouvement incontrôlé de la cabine</b>	<b>HSM</b>	La cabine est sortie de la zone de déverrouillage pendant une phase d'isonivelage ou de nivelage. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vérifiez le placement en gaine des aimants de zones de déverrouillage.</li> <li>• Contrôlez le système de freinage. (cas du nivelage)</li> </ul>
<b>Relais de sécurité activé</b>	<b>HSU</b>	Le relais de sécurité est fermé hors zone de déverrouillage. L'ascenseur repassera en service dès que le relais sera dans l'état correct <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vérifiez le câblage du relais de sécurité</li> <li>• Vérifiez l'état du capteur magnétique et de son câble</li> <li>• Vérifiez le câblage du capteur magnétique sur X11 de la carte 415SP</li> </ul>
<b>Relais de sécurité désactivé</b>	<b>ALR</b>	Le relais de sécurité ne s'est pas refermé sur une demande de nivelage ou d'isonivelage <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vérifiez le placement en gaine des aimants de zones de déverrouillage</li> <li>• Vérifiez le câblage du relais de sécurité</li> </ul>
<b>Isonivelage trop long</b>	<b>HSU</b>	La cabine n'a pas pu être ramené au niveau dans le délai configuré <ul style="list-style-type: none"> <li>• Augmenter la temporisation d'isonivelage</li> <li>• Vérifiez la vitesse d'isonivelage</li> </ul>
<b>Isonivelage répété</b>	<b>HSU</b>	Le nombre d'isonivelage consécutifs à un niveau a dépassé le nombre autorisé, en moins de 2 minutes. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vérifiez les distances configurées de déclenchement et d'arrêt de l'isonivelage</li> <li>• Augmentez le compteur d'isonivelage</li> </ul>
<b>Erreur de zone de déverrouillage</b>	<b>HS</b>	La zone de déverrouillage est détectée à plus de 1m du niveau le plus proche <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vérifiez le placement en gaine des aimants de zones de déverrouillage</li> <li>• Vérifiez le câblage du capteur magnétique sur X11 de la carte 410SP</li> </ul>

## Défauts de taquets de chargement

Libellé	Gravité	Description
<b>Taquets de chargement non sortis</b>	<b>ALR puis HSU</b>	Lors de la phase de sortie des taquets à l'arrivée au niveau, l'information "taquets sortis" n'est pas apparue dans le temps imparti (configurable). <i>Au bout du nombre (configurable) d'essais échoués consécutifs, l'ascenseur est mis hors-service</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vérifiez les contacts des taquets et leurs câblages</li> <li>• Vérifiez le câblage de l'information "Taquets sortis" sur X04-2 de la carte 333SP en armoire.</li> <li>• Vérifiez le câblage de la commande "Rentrée des taquets" sur X06-1 de la carte 333SP en armoire</li> </ul>
<b>Taquets de chargement non rentrés</b>	<b>ALR puis HST</b>	Lors de la phase de rentrée des taquets en partant du niveau, l'information "taquets rentrés" n'est pas apparue dans le temps imparti (configurable). <i>Au bout du nombre (configurable) d'essais échoués consécutifs, l'ascenseur est mis hors-service</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vérifiez les contacts des taquets et leurs câblages</li> <li>• Vérifiez le câblage de l'information "Taquets rentrés" sur X04-3 de la carte 333SP en armoire.</li> <li>• Vérifiez le câblage de la commande "Rentrée des taquets" sur X06-1 de la carte 333SP en armoire</li> </ul>
<b>Pas d'information de cabine posée</b>	<b>HSU</b>	Après la sortie des taquets au-dessus du niveau, la cabine redescend pour être posée sur ces taquets. Ce défaut est enregistré si l'information "Cabine posée" n'est pas apparue et que la cabine est descendu en dessous de la zone d'arrêt, ou si l'information n'est pas apparue dans les 15 secondes après la redescente. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vérifiez le placement en gaine des butées de pose des taquets.</li> <li>• Vérifiez le câblage de l'information "Cabine posée" sur X04-1 de la carte 333SP côté armoire et sur la sortie "Pression zéro" côté centrale hydraulique.</li> </ul>
<b>Information erronée de cabine posée</b>	<b>HSU</b>	L'information "Cabine posée" est apparue avant de démarrer la phase de descente pour poser la cabine sur les taquets, ou bien elle est active en permanence. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vérifiez le placement en gaine des butées de pose des taquets</li> <li>• Vérifiez le câblage de l'information "Cabine posée" sur X04-1 la carte 333SP côté</li> </ul>

Libellé	Gravité	Description
		<p>armoire et sur la sortie "Pression zéro" côté centrale hydraulique.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vérifiez que le paramètre "Distance de sortie des taquets" n'est pas trop faible.</li> </ul>
<b>Shuntage impossible du contact de sécurité des taquets</b>	<b>HSU</b>	<p>Lors de la phase de rentrée des taquets, leurs contacts de sécurité est d'abord shunté par un relais de sécurité pour pouvoir se déplacer en montée. Ce défaut est enregistré si la chaîne de sécurité ne se referme pas sur X12 de la carte 405SP quand le relais de sécurité est activé</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vérifiez le câblage du relais sur le toit de cabine et sur le connecteur X12-405SP en armoire.</li> </ul>
<b>Absence de l'aimant en zone de déverrouillage</b>	<b>HSU</b>	<p>L'aimant de validation du relais de sécurité n'est pas détecté dans la zone de déverrouillage. Le shuntage des contacts de sécurité des taquets n'est donc pas possible.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vérifiez le placement en gaine des aimants de zones de déverrouillage</li> <li>• Vérifiez le câblage du capteur magnétique sur X11 de la carte 410SP</li> </ul>
<b>Relais de sécurité de shuntage des taquets toujours actif</b>	<b>HSU</b>	<p>Le relais de sécurité shunte constamment le contact de sécurité des taquets même lorsqu'il n'est pas piloté</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vérifiez le câblage du relais sur le toit de cabine et sur le connecteur X12-405SP en armoire.</li> </ul>

## Autres défauts

Libellé	Gravité	Description
<b>Anti-dérive toujours active</b>	<b>HSM</b>	<p>Ce défaut ne concerne que les limiteurs de vitesse avec bobine parking pour assurer l'anti-dérive de la cabine.</p> <p>Il est enregistré lorsque la bobine est pilotée pour pouvoir se déplacer mais l'entrée de surveillance de son état indique que le limiteur n'est pas libéré.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vérifiez le câblage de l'entrée de retour sur la carte extension 433SP ou 428SP.</li> <li>• Vérifiez la configuration de cette entrée et sa polarité qui doit être NF.</li> <li>• Vérifiez le bon fonctionnement de la bobine.</li> </ul>
<b>Anti-dérive toujours inactive</b>	<b>HSM</b>	<p>Ce défaut ne concerne que les limiteurs de vitesse avec bobine parking pour assurer l'anti-dérive de la cabine.</p> <p>Il est enregistré lorsque la bobine n'est plus pilotée pour maintenir la cabine arrêtée mais l'entrée de surveillance de son état indique que le limiteur est libéré.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vérifiez le câblage de l'entrée de retour sur la carte extension 433SP ou 428SP.</li> <li>• Vérifiez la configuration de cette entrée et sa polarité qui doit être NF.</li> <li>• Vérifiez le bon fonctionnement de la bobine.</li> </ul>

## Défauts de portes

Libellé	Gravité	Description
<b>Fin de course fermeture porte (1 ou 2) défectueux</b>	<b>ALR</b> puis <b>HSU</b>	Le fin de course fermeture n'est pas détecté lors de la fermeture de la porte. <ul style="list-style-type: none"> <li>Vérifiez le câblage (X08.2-415SP pour la porte 1, X44.2-417SP pour la porte 2).</li> </ul>
<b>Fin de course ouverture porte (1 ou 2) défectueux</b>	<b>ALR</b>	Le fin de course ouverture n'est pas détecté lors de l'ouverture de la porte. <ul style="list-style-type: none"> <li>Vérifiez le câblage (X08.3-415SP pour la porte 1, X44.3-417SP pour la porte 2).</li> </ul>
<b>Surchauffe moteur de porte (1 ou 2)</b>	<b>ALR</b> puis <b>HSU</b>	La sonde thermique du moteur de porte indique un état de surchauffe. <ul style="list-style-type: none"> <li>Vérifiez que le moteur n'est pas alimenté en permanence.</li> <li>Vérifiez le câblage de la sonde (X08.5-415SP pour la porte 1, X44.5-417SP pour la porte 2).</li> </ul>

## Défauts de chaîne de sécurité

Libellé	Gravité	Description
<b>Sécurité primaire enclenchée mémorisée</b>	<b>HSM</b>	Un contact de sécurité primaire qui est shunté par la manoeuvre de rappel (Limiteur, parachute, fin de course...) est ou a été ouvert..
<b>Arrêt d'urgence enclenché</b>	<b>HST</b>	Un contact de sécurité primaire (tous les stops, balustrades, volant mobile, garde-pieds...) est ouvert
<b>Défaut d'alimentation de chaîne de sécurité</b>	<b>HS</b>	La tension d'alimentation de la chaîne de sécurité n'est pas présente <ul style="list-style-type: none"> <li>Vérifiez le disjoncteur DJD4 dans le coffret armoire</li> </ul>
<b>Contact de fermeture de porte cabine défectueux</b>	<b>HSU</b>	Après plusieurs tentatives de fermeture de porte cabine, la chaîne de sécurité ne se ferme pas au niveau du contact de fermeture des portes cabine
<b>Contact de fermeture des portes palières défectueux</b>	<b>HSU</b>	Après plusieurs tentatives de fermeture des portes, la chaîne de sécurité ne se ferme pas au niveau du contact de fermeture des portes palières
<b>Contact de verrouillage des portes palières défectueux</b>	<b>HSU</b>	Après plusieurs tentatives de fermeture des portes, la chaîne de sécurité ne se ferme pas au niveau du contact de verrouillage des portes palières
<b>Rupture de verrouillage en déplacement</b>	<b>ALR</b>	Le contact de verrouillage des portes palières s'est ouvert pendant un déplacement. <ul style="list-style-type: none"> <li>Vérifiez les serrures des portes palières et le sabre de la porte cabine.</li> </ul>
<b>DBD activé</b>	<b>HSU</b>	Le dispositif de shuntage des contacts de porte (DBD) est activé alors que l'ascenseur n'est pas en mode maintenance ( Rappel / Inspection / Provisoire ). <ul style="list-style-type: none"> <li>Vérifiez la position des connecteurs du DBD sur la carte 405SP, connexions X13 à X16</li> </ul>
<b>Chaîne de sécurité fermée avec une porte ouverte</b>	<b>HS</b>	En fonctionnement normal, la chaîne de sécurité est restée fermée une fois la porte complètement ouverte. <ul style="list-style-type: none"> <li>Vérifiez que le contact de verrouillage des portes palières ne soit pas shunté sur la carte 405SP connecteur X19</li> </ul>
<b>Chaîne de sécurité fermée à l'arrêt en mode maintenance</b>	<b>ALR</b>	En mode Rappel, Inspection ou Provisoire, la chaîne de sécurité reste fermée même lorsque la cabine est arrêtée. <ul style="list-style-type: none"> <li>Vérifiez que les contacts de sécurité primaires ne sont pas shuntés</li> </ul>
<b>Chaîne de sécurité fermée avec came non pilotée</b>	<b>HSU</b>	En mode usager, avec la cabine à l'arrêt et au niveau, le contact de verrouillage des portes palières est établi alors que la came n'est pas pilotée. <ul style="list-style-type: none"> <li>Vérifiez que le contact de verrouillage des portes palières ne soit pas shunté sur la carte 405SP connecteur X19</li> </ul>
<b>Chaîne de sécurité fermée avec taquets de chargement sortis</b>	<b>HSU</b>	En mode usager, avec la cabine à l'arrêt, la chaîne de sécurité est fermée alors que les taquets de chargement sont sortis. <ul style="list-style-type: none"> <li>Vérifiez que le contact des taquets de chargement ne soit pas shunté sur la carte 405SP connecteur X12</li> </ul>
<b>Erreur de câblage du garde-pieds</b>	<b>ALR</b>	La chaîne de sécurité est fermée dans la zone basse de la gaine, alors que le garde-pieds rétractable automatique n'est pas shunté. <ul style="list-style-type: none"> <li>Vérifiez le câblage du culbuteur de shuntage sur X07 de la carte 415SP</li> <li>Vérifiez le câblage du contact de sécurité du garde pieds sur X08 (et X09 si un deuxième garde-pieds) de la carte 415SP</li> </ul>
<b>Contact du garde-pieds shunté hors de la zone basse</b>	<b>HS</b>	Le contact de sécurité du garde-pieds rétractable automatique est shunté alors que la cabine n'est pas dans la zone basse et que le garde pieds n'est pas rétracté <ul style="list-style-type: none"> <li>Vérifiez le câblage du culbuteur de shuntage sur X07 de la carte 415SP</li> </ul>

## ANNEXES : Assistance aux tests de mise en service

L'armoire TETRA intègre une assistance pour réaliser simplement les essais et examens requis par la norme EN81-20 au chapitre 6.3 avant la mise en service de l'ascenseur.

Tous ces tests se lancent depuis l'application



### Test du parachute de cabine

Ce test est requis au chapitre 6.3.4 de la norme EN81-20, il permet de vérifier le bon fonctionnement du parachute. Il nécessite que le limiteur de vitesse puisse être déclenché électriquement à distance

#### ATTENTION

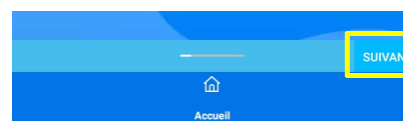
Pour éviter tout dommage matériel, il est recommandé de diminuer la vitesse nominale de déplacement lors de ce test.

#### IMPORTANT

Dans le cas d'un limiteur type **SEL20**, il est impératif de déconnecter **X22** de la carte 410SP.

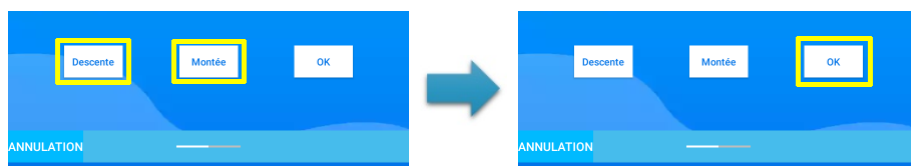
#### ÉTAPE 1

- Allez dans le menu **Tests** de l'application SprinteControl puis **Test du parachute de cabine** et appuyez ensuite sur le bouton "Suivant" pour lancer le test.



#### ÉTAPE 2

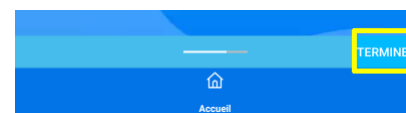
- Appuyer sur "Descente" ou "Montée" pour faire déplacer la cabine dans le sens voulu, puis appuyer sur "OK" à tout moment pour déclencher le limiteur



En appuyant sur "OK" la bobine du limiteur est alimentée pendant 2s, celui-ci se bloque alors, déclenchant ainsi la prise du parachute de cabine.

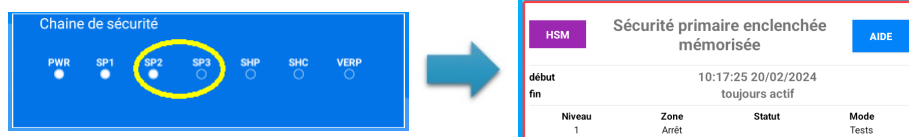
#### ÉTAPE 3

- Appuyer ensuite sur le bouton "Terminer" pour quitter le déclenchement du limiteur.



#### ÉTAPE 4

- Vérifier sur le tableau de bord que la chaîne de sécurité est coupée au point SP3 et que le défaut "Sécurité Primaire enclenchée mémorisée" est enregistré dans la liste des défauts du menu Diagnostic.



#### REMARQUE

Pour repasser en service, vous devrez réarmer le limiteur (voir annexe suivante), et ensuite revenir effacer le défaut enregistré dans la liste.

#### IMPORTANT

Dans le cas d'un limiteur type **SEL20**, il est impératif de reconnecter **X22** de la carte 410SP.

## Test des fins de course extrêmes

Les fins de courses extrêmes doivent ouvrir la chaîne de sécurité comme exigé au chapitre 5.12.2.3.1 de la norme EN81-20. Ce test permet de vérifier cette action sur la chaîne, la mémorisation du défaut correspondant en cas de coupure secteur et la nécessité d'une intervention (effacement du défaut) pour repasser en service.

### REMARQUE

Pour lancer ce test l'ascenseur doit être en mode usager, cabine disponible au niveau

#### ÉTAPE 1

- Lancez le test depuis le menu **Tests** de l'application SprinteControl puis **Test des fins de course extrêmes**

#### ÉTAPE 2

- Appuyez sur le bouton Montée du boîtier de rappel pour tester le fin de course haut ou sur le bouton Descente pour tester le fin de course bas.

#### ÉTAPE 3

- La cabine se déplace au niveau extrême du fin de course à tester, si elle ne s'y trouve pas déjà

#### ÉTAPE 4

- Une fois la cabine arrêtée, appuyer sur OK du boîtier contrôleur : la cabine se déplace en vitesse d'inspection vers le fin de course

#### ÉTAPE 5

- Après une durée maximum de déplacement de 10s :
  - Le test a **réussi** si l'ascenseur est Hors Service avec le défaut "Sécurité primaire enclenchée mémorisée" et que la chaîne de sécurité est ouverte  
Passez à l'étape 6
  - Le test a **échoué** si la chaîne de sécurité ne s'est pas ouverte.

#### ÉTAPE 6

- Passez en manœuvre de rappel et ramener la cabine au niveau
- Repassez en mode normal , puis effacer les défauts (par l'application tablette)
- Après 5s l'ascenseur repasse en service

## Test de l'isonivelage

Ce test est requis au chapitre 6.3.12 de la norme EN81-20, pour vérifier que la cabine conserve la précision de nivelage. Il permet également de contrôler la détection et l'arrêt d'un mouvement incontrôlé de la cabine comme requis au chapitre 6.3.13 de la norme EN81-20.



### REMARQUE

Pour lancer ce test l'ascenseur doit être en mode usager, cabine disponible au niveau

### ÉTAPE 1

- Les portes s'ouvrent. Tout le test s'effectue avec les portes ouvertes pour vérifier que le relais de sécurité court-circuite les contacts de sécurité de portes

### ÉTAPE 2

- Appuyez et maintenez le bouton montée  de la manoeuvre de rappel pour déplacer la cabine en montée ,  
ou sur le bouton descente  pour la déplacer en descente.

### ÉTAPE 3

- Au relâchement du bouton, la cabine s'arrête et rejoint automatiquement le niveau
- Le test reprend alors à l' **ÉTAPE 2**.

## Test de la protection contre le mouvement incontrôlé de la cabine

Ce test est requis au chapitre 6.3.13 de la norme EN81-20, pour vérifier le bon fonctionnement des organes de détection, d'activation et d'arrêt de cette protection.

### ÉTAPE 1

- Lancez le test de l'isonivelage ci-dessus , pour tester la protection contre le mouvement incontrôlé de la cabine.

### ÉTAPE 2

- Une fois les portes ouvertes, appuyez sur le bouton montée  de la manoeuvre de rappel pour déplacer la cabine en montée ,

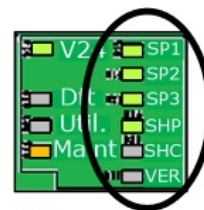
ou sur le bouton descente  pour la déplacer en descente.

### ÉTAPE 3

- Maintenez le bouton appuyé, jusqu'à ce que la cabine sorte de la zone de déverrouillage de portes.

### ÉTAPE 4

- La chaîne de sécurité doit s'ouvrir au niveau des contacts de porte cabine SHC (ou SHP si une porte battante est ouverte au palier) déclenchant ainsi le mécanisme d'arrêt de la cabine pour stopper son mouvement



### ÉTAPE 5

- Le test d'isonivelage s'annule et l'ascenseur passe hors-service avec le défaut bloquant "Mouvement incontrôlé de la cabine" enregistré

## Mesure de la résistance d'isolement

La mesure de la résistance d'isolement des différents circuits électriques est requise au chapitre 6.3.2 c) de la norme EN81-20

### MISE EN SÉCURITÉ

#### IMPORTANT



Le port des EPI est obligatoire pour réaliser toutes les mesures ci-dessous

#### DANGER



- Déconnecter l'interrupteur du circuit de puissance **DIJ1**
- Déconnecter l'interrupteur différentiel du circuit d'éclairage de la cabine **DJD1**
- Déconnecter l'interrupteur différentiel du circuit d'éclairage de la gaine **DJD2**
- Tous les disjoncteurs en aval des différentiels restent activés
- Vérifier l'absence de tension en sortie des interrupteurs ci-dessus avant de procéder aux mesures

#### REMARQUE

Pour tous les tests suivants, la mesure s'effectue entre le circuit à tester et la terre



Ils sont effectués avec une tension de 500Vcc maximum.

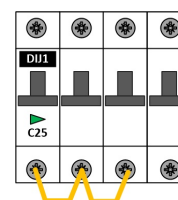
L'isolement électrique est correct si la résistance mesurée est  $> 1\text{M}\Omega$

### TEST 1

#### Contrôle des circuits de puissance et d'éclairage

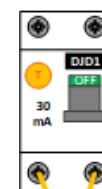
Court-circuiter les bornes L1, L2 et L3 en sortie de l'interrupteur du circuit de puissance DIJ1.

- Effectuer la mesure de résistance sur les sorties court-circuitées



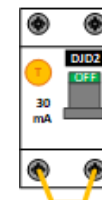
Court-circuiter les bornes N et P en sortie du différentiel du circuit d'éclairage de la cabine DJD1.

- Effectuer la mesure de résistance sur les sorties court-circuitées



Court-circuiter les bornes N et P en sortie du différentiel du circuit d'éclairage de la gaine DJD2.

- Effectuer la mesure de résistance sur les sorties court-circuitées

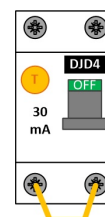


### TEST 2

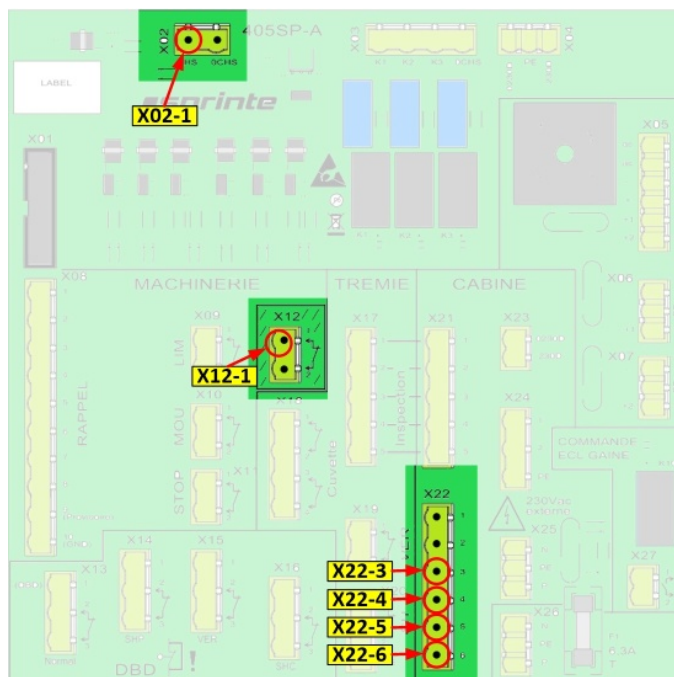
#### Contrôle de la chaîne de sécurité

Court-circuiter les bornes N et P en sortie du disjoncteur différentiel de chaîne de sécurité DJD4.

- Effectuer la mesure de résistance sur les sorties court-circuitées



- Effectuer la mesure de résistance sur le début de chaîne,  
borne **X02-1** carte **405SP**
- Effectuer la mesure de résistance sur l'ensemble des sécurités primaires ,  
borne **X22-5** carte **405SP**
- Effectuer la mesure de résistance sur l'ensemble des contacts de fermeture des portes cabines,  
borne **X22-3** carte **405SP**
- Effectuer la mesure de résistance sur l'ensemble des contacts de fermeture des portes palières,  
borne **X22-4** carte **405SP**
- Effectuer la mesure de résistance sur l'ensemble des contacts de verrouillage des portes palières,  
borne **X22-6** carte **405SP**
- Effectuer la mesure de résistance sur la fin de la chaîne,  
borne **X12-1** carte **405SP**



## Déclenchement du limiteur

Le limiteur peut-être déclenché en montée, en descente ou à l'arrêt quand l'ascenseur est en fonctionnement normal

### ATTENTION

Pour éviter tout dommage matériel, il est recommandé de diminuer la vitesse nominale de déplacement lors de ce test.

### IMPORTANT

Dans le cas d'un limiteur type **SEL20**, il est impératif de déconnecter **X22** de la carte 410SP.

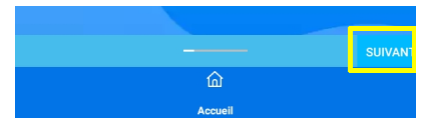
### ÉTAPE 1

- Allez dans le menu **Outils** de l'application SprinteControl puis **Outils Ascenseur** **Commandes du limiteur** **Déclencher le limiteur de cabine**.



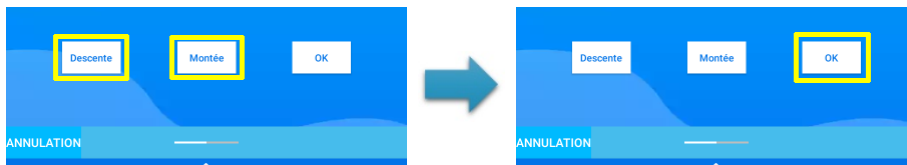
### ÉTAPE 2

- Appuyer ensuite sur le bouton "Suivant" pour lancer le déclenchement du limiteur.



### ÉTAPE 3

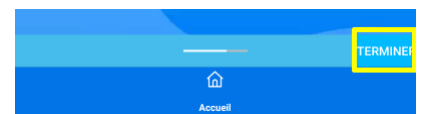
- Appuyer sur "Descente" ou "Montée" pour faire déplacer la cabine dans le sens voulu, puis appuyer sur "OK" à tout moment pour déclencher le limiteur



En appuyant sur "OK" la bobine du limiteur est alimentée pendant 2s, celui ci se bloque alors, déclenchant ainsi la prise du parachute de cabine.

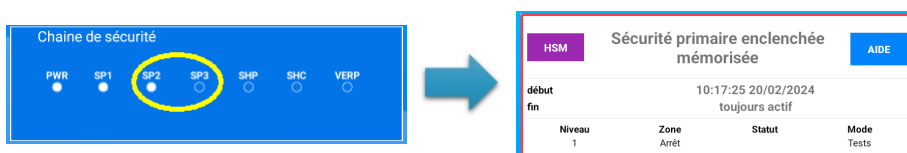
### ÉTAPE 4

- Appuyer ensuite sur le bouton "Terminer" pour quitter le déclenchement du limiteur.



### ÉTAPE 5

- Vérifier sur le tableau de bord que la chaîne de sécurité est coupée au point SP3 et que le défaut "Sécurité Primaire enclenchée mémorisée" est enregistré dans la liste des défauts du menu Diagnostic.



### REMARQUE

Pour repasser en service, vous devrez réarmer le limiteur (voir annexe suivante), et ensuite revenir effacer le défaut enregistré dans la liste.

### IMPORTANT

Dans le cas d'un limiteur type **SEL20**, il est impératif de reconnecter **X22** de la carte 410SP.

## Réarmement du limiteur

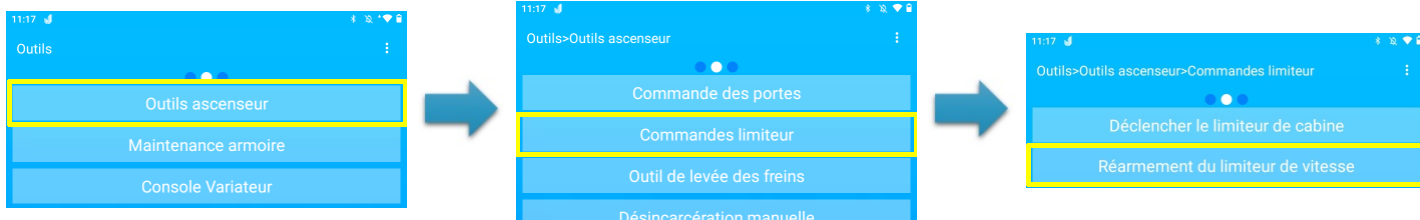
La procédure ci-dessous permet de réarmer le limiteur de vitesse si celui-ci a été déclenché.

### REMARQUE

Cette procédure n'est valable que pour les limiteurs à réarmement électrique

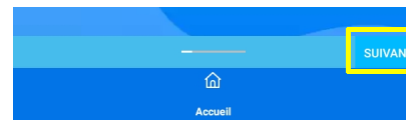
### ÉTAPE 1

- Allez dans le menu **Outils** de l'application SprinteControl puis **Outils Ascenseur** **Commandes du limiteur** **Réarmement du limiteur de vitesse**.



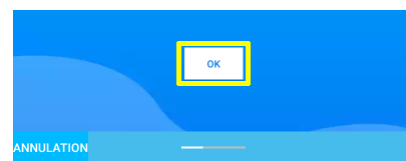
### ÉTAPE 2

- Appuyez ensuite sur le bouton "Suivant" pour effectuer le réarmement du limiteur.



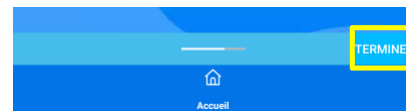
### ÉTAPE 3

- Appuyez simplement sur "OK" pour réarmer le limiteur.



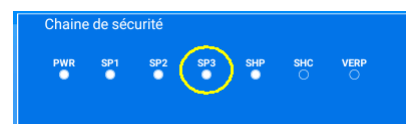
### ÉTAPE 4

- Appuyez ensuite sur le bouton "Terminer" pour quitter la procédure



### ÉTAPE 5

- Vérifiez sur le tableau de bord que la chaîne de sécurité est bien refermée au point SP3



### ÉTAPE 6

- Pour repasser en service, allez dans la liste des défauts du menu Diagnostic, et effacez le défaut "Sécurité primaire enclenchée mémorisée".







Siège social Le Pouzin

8 route du Barrage  
07250 Le Pouzin

Tel. : +33 4 75 63 77 77

[contact@sprinte.eu](mailto:contact@sprinte.eu)

[www.sprinte.eu](http://www.sprinte.eu)

The logo for Sprinte features a blue square icon to the left of the word "sprinte" in a bold, italicized, white sans-serif font. Below "sprinte" is the tagline "move your lift" in a smaller, white, lowercase sans-serif font.

**sprinte**  
*move your lift*