



DOCUMENTATION

TECHNIQUE

RD08

PRESENTATION DE LA MANOEUVRE

C'est un équipement électronique UNIVERSEL dont la sélection des étages est réalisée par un lecteur multicanaux breveté.

Ce lecteur assure la lecture des étages, les limitations des courses, le ralentissement, l'isonivelage, le contrôle de la zone d'ouverture de porte et l'indication des mouvements de la cabine.

Cet équipement universel, programmable sur l'installation, répond aux exigences des manoeuvres de type BLOCAGE ou COLLECTIVE avec commande MULTIPLEX (*), jusqu'à 14 niveaux.

Le passage de la manoeuvre blocage à collective est réalisé, pour l'essentiel, automatiquement, par la différenciation des communs boutons et des communs lampes, au moment du cablage des borniers cabine et paliers.

Cette base universelle est compatible "téléalarme et télésurveillance", elle contient les options :

- Clignotant + lumière automatique, réglage,
- Sécurité de came,
- Détection de patinage, réglage,
- Sonde thermique,
- Contrôle d'inversion et manque de phase,
- Manoeuvre d'inspection.

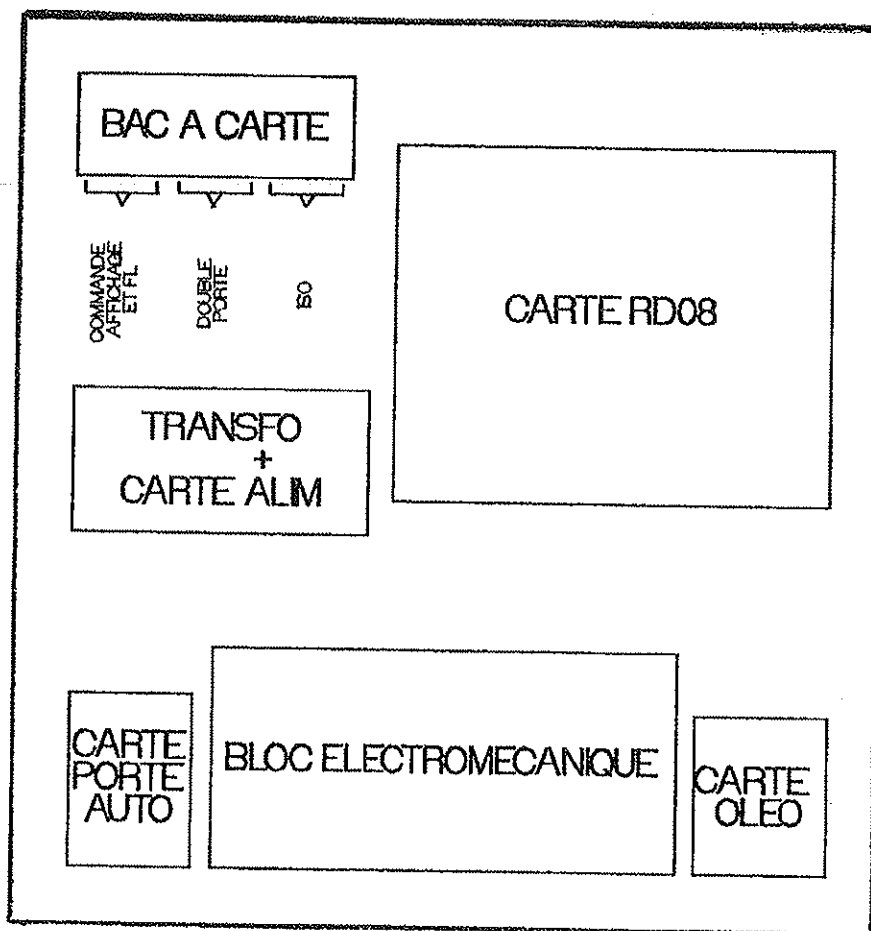
Cette base universelle peut recevoir des options :

- Isonivelage,
- Porte automatique 1 ou 2 services,
- Portes alternées et sélectives,
- Commandes de flèches,
- Afficheur digital,
- Commande de centrale hydraulique,
- Positionneur pour manoeuvre de secours,
- Gongs,
- Relance de minuterie,
- Régulations de vitesses de tous types,
- Voyants défauts technique et complet,
- Ventilation forcée.

Éléments principaux apparaissant à l'ouverture du coffret en tôle

(voir la figure 1)

- La carte électronique principale de 8 niveaux de base, comportant, suivant les nécessités certaines options, ou l'extension à 14 niveaux.
- Le bloc d'alimentation.
- Le bac à carte destiné à recevoir les options, reliées à la carte principale par un câble en nappe.
- La partie électromécanique, le bornier, des zones réservées à la commande de porte et à la commande oléodynamique.



SPRINTE 1987

ALIMENTATION

BLOC D'ALIMENTATION

Il comprend un transformateur de 500 VA et la carte alimentation EA11R fixée sur le transformateur. Figure 2.

La carte contient en plus des régulateurs électroniques, des protections contre les surcharges et un dispositif de détection de défaut de phase.

Les présences de tension sont visualisées par des témoins lumineux.

1. Tensions délivrées

1.1 Sorties FC+ et FC-

Source de tension de 48V continu à 60V continu, de $I_{max} = 5A$ destinée aux freins, cames et taquets.

Cette source de tension est protégée par un fusible de 5A, de type 5 x 20 et de rapidité normale ; il est repéré par "FC". La présence de tension est indiquée par un voyant repéré "FC".

Afin de compenser les insuffisances ou les pertes de tension dans les cables, on dispose d'un cavalier pour obtenir :

- 48V continu, cavalier sur FC-50
- 65V continu, cavalier sur FC-70
- D'autres types de tensions sont réalisables.

1.2 Sortie PR

Tension de 24V alternatif par rapport à MT, de $I_{max} = 5A$. Cette alimentation est destinée à des utilisations éventuelles en 24V alternatif, telles que les voyants de présence, d'hors service, etc...

La présence de tension est indiquée par un voyant repéré "PR". La protection est assurée par un fusible de 5A, de type : 5 x 20 de rapidité normale, repéré "PR".

1.3 Sortie CHS

Source de tension de 110V alternatif qui constitue le départ de la chaîne de sécurité.

Cette alimentation protégée par un DISJONCTEUR, parcourt toute la chaîne de sécurité de l'appareil, alimente les contacteurs par l'intermédiaire de relais et éventuellement les vannes de la centrale oléodynamique en 48V continu par l'intermédiaire de la carte OLEO.

Pour répondre aux exigences de la norme de sécurité :

- Une ouverture en un endroit quelconque de la chaîne de sécurité, coupe l'alimentation des contacteurs (*),

- Toute "masse" dans une serrure ou dans un câble de cette chaîne déclenche le disjoncteur : l'alimentation de la chaîne de sécurité est alors coupée. Pour remettre en service, il suffit de réarmer le disjoncteur.

Essais de défaut de masse :

Relier, à l'aide d'un fil, la chaîne de sécurité à la terre.

Mesure de la continuité de la chaîne

La mesure s'effectue entre FC, RV, AU, SH ou VER et MT (ou bien la terre), on doit trouver 110V alternatif, le courant maximum de circulation dans la chaîne atteint 2A. L'endroit où cette tension disparaît, correspond à la rupture de continuité.

(*) Sauf en certains endroits de cette chaîne en cas de câblage spécial pour l'isonivelage de la cabine portes ouvertes, ou l'on shunte par un circuit de sécurité, le SHUNT et le VERROUILLAGE.

1.4 Sortie V24

C'est une alimentation de 22V de 2A max. redressée (ou pulsée), utilisée pour la commande des voyants palier et cabine, disponibles et mesurables entre "0" et "V24".

1.5 Sortie V25

C'est une alimentation de 26V continue, régulée, d'un courant maximum de 3A. Elle est disponible et mesurable entre "V25" et "0". Cette source de tension est destinée à l'alimentation des relais, du lecteur multicanaux en trémie, aux différentes commandes de surcharge, de complet et de relais porte automatiques.

Les alimentations V24 et V25 sont protégées par le fusible V24 de 5A, de type normal 5 x 20 ; dev plus l'alimentation V25 est protégée par un disjoncteur automatique à réarmement automatique après disparition du court-circuit.

1.6 Sortie V5

Cette tension est réservée à l'électronique, on dispose d'une tension de 5V entre "0" et "V5". Cette source est régulée et protégée par un disjoncteur automatique.

1.7 Sortie V9

Cette alimentation est redressée filtrée, elle est réservée aux indicateurs de niveaux. On dispose entre les bornes "V9" et "0" d'une tension continue de 5V sous une intensité de 3A. La protection est assurée par un fusible 5 x 20, de rapidité normale de 5A;

1.8 Sortie "0"

Le "0" est le commun de toutes les alimentations V24, V25, V5, V9, il est isolé de la terre et de MT.

1.9 PROTECTION CONTRE LES TRANSITOIRES

Le transformateur est protégé contre les surtensions brèves.

La carte d'alimentation est protégée contre toute surtension par des écrêteurs rapides ; dans le cas d'une surcharge : foudre, erreur de branchement, la carte doit être REMPLACÉE même si le fonctionnement de cette dernière ne semble pas altéré.

2. Initialisation

Un bouton poussoir situé sur la carte alimentation permet, lorsqu'il est actionné, de réaliser une initialisation générale.

L'initialisation stoppe la cabine, allume le voyant de RAZ sur la carte EA11R et la carte RD08, elle ouvre les portes en cas de portes automatiques si la cabine se trouve à un niveau. Pendant cette phase d'initialisation les appels et les enregistrements sont inhibés et effacés.

Le contrôle de phase, par manque ou inversion de phase, ainsi qu'une coupure secteur, provoque l'initialisation.

3. Défaut de phase

Un voyant situé sur la carte alimentation indique l'inversion ou le manque de phase. Pour remédier au défaut de phase il faut :

- remplacer le fusible en cause,
- croiser les phases sur le bornier d'arrivée électromécanique ; Dans ce cas, il ne faut surtout pas croiser les fils au niveau de la carte alimentation.

4. Transformateur

Il répond aux exigences de la norme concernant les transformateurs de sécurité.

Il contient 2 écrans reliés à la borne terre, qui assurent la séparation du primaire, des secondaires très basse tension ainsi que de l'enroulement destiné à l'alimentation de "la chaîne de sécurité".

4.1 Description du primaire du transformateur

Consulter le croquis descriptif.

Le branchement 220/380 est réalisé lors de la construction de l'armoire ; Il reste à vérifier l'exactitude des connections lors de la mise sous tension.

Branchement en 380V triphase

L1-380 : arrivée de la phase L1 en 380V,
L2 : arrivée de la phase L2 en 220V ou 380V,
L3-380 : arrivée de la phase L3 en 380V.

Branchement en 220V triphase

L1-220 : arrivée de la phase L1 en 220V,
L2 : arrivée de la phase L2 en 220V ou 380V,
L3-220 : arrivée de la phase L3 en 220V.

Remarques :

Les bornes 380 , 220, 0, correspondent aux primaires du transformateur.

Deux bornes 0, 220 du primaire du transformateur, protégées par un fusible "220-5A", permettent l'alimentation en 220V alternatif des cellules et le chauffage du distributeur oléodynamique.

4.2 Description du secondaire du transformateur

Consulter le croquis ci-dessous.

Tous les enroulements secondaires sont amenés à la carte alimentation par un connecteur débrochables.

Bornes MT-24-110	1er	secondaire chaîne de sécurité et Visu,
Bornes 01 - 55 - 70	2ième	secondaire frein/came,
Bornes 02 - 23	3ième	secondaire alimentation V25 et V24,
Bornes 03 - 9	4ième	secondaire alimentation V5 et V9.

SPRINTE 1987

BASE UNIVERSELLE RD08

DESCRIPTION DE LA BASE RD08

Cette carte assure la commande et le contrôle dans sa totalité de l'appareil. Elle peut recevoir des cartes d'extension ou d'adaptation, destinées à en augmenter les performances si nécessaire. Voir figure 3.

1. Description des borniers et fonctions correspondantes

Pour les raccordements, consulter les schémas correspondants. Il est très important de séparer en deux câbles différents, les circuits électroniques des circuits électriques.

1.1 Bornier SE Porte, cellule et inspection (Plan I)

"0" : Commun de FAC, FCF, FCO, MI et DI

FAC : Fermeture accélérée des portes automatiques en manoeuvre collective ; Cette possibilité peut être exploitée, mais elle n'est pas indispensable. La commande est effectuée par un contact travail ; Le commun est "0".

FCF : Arrivée du fin de course fermeture de l'opérateur de porte ; Le commun est "0".

FCO : Arrivée du fin de course fermeture de l'opérateur de porte ; Le commun est "0".

CPC : Cellule de porte, choc. L'obstruction à la fermeture ou l'interception du faisceau de la cellule, ainsi que l'action du bouton de réouverture, provoquent une réouverture complète de la porte. Le commun est la source V25, les contacts repos sont en série. Pour raccorder convenablement CPC en cas de manoeuvre POMPIER, consulter le document "manoeuvre pompier".

INS : Manoeuvre inspection, non raccordée au "0" l'appareil est en inspection. Les commandes inspections sont utilisables au montage, consulter le document "MONTAGE".

MI : Montée en manoeuvre inspection (commun "0").

DI : Descente en manoeuvre inspection (commun "0").

NS : Complet. Cette borne est reliée au contact pèse charge qui déclenche 80 % de la charge nominale, empêchant le ramassage aux paliers (commun V25). En version blocage puisque le complet est inexistant, il faut inhiber NS en le reliant à V25.

1.2 Bornier SI Lecteur (PL II)

Les bornes ABCDEFG sont réservées au lecteur multicanaux présent sur le toit de la cabine. Ce lecteur breveté assure la lecture des étages, les limitations de courses, le ralentissement, l'isonivelage, le contrôle de la zone d'ouverture de porte et l'indication de mouvement de l'appareil.

V25 et 0 : sont les points d'alimentation du lecteur.

ABCD : sont les 4 bornes codifiant les niveaux.

F et G : sont les points utilisés en isonivelage et en contrôle d'ouverture de porte.

E : est le canal d'arrêt.

Le lecteur est à raccorder intégralement quelque soit les options et le nombre de niveaux.

I : constitue l'entrée de l'impulseur qui est généralement situé sur le régulateur de vitesse. Ce dispositif est destiné à réarmer la fonction d'anti-patinage. Celui-ci n'est pas indispensable pour les appareils à course réduite si la durée d'entre niveau n'excède pas 10 secondes (PV comprise).

1.3 Bornier PA Appels paliers (PL III)

L'équipement RD08 fonctionne soit en blocage soit en collective, c'est la position du commun palier qui indique à la carte la manoeuvre à effectuer, le bloc inter de ramassage assurant la distribution des niveaux dans le cas de la manoeuvre collective, le bloc d'inter "C" programmant les voyants d'occupation. Consulter le document concernant la programmation des niveaux en collective.

L'état des lampes au palier, allumées, éteintes (ou lampes absentes) est indiqué par des voyants situés sous le bornier.

Différenciation collective-blocage.

Manoeuvre collective :

Elle utilise 2 fils pour le bouton et la lampe : le fil d'étage et le commun (au "0"). La lampe palier est en veilleuse lorsqu'il n'y a pas d'appel enregistré, elle est éteinte lorsque le bouton est poussé, elle est en pleine lumière lors d'un enregistrement, elle clignote lors d'un déplacement de la cabine.

Manoeuvre blocage :

Elle utilise 3 fils pour le bouton et la lampe : 1 fil d'étage, un commun "blocage" pour le retour du bouton et un commun "0" pour le retour de la lampe. La lampe au palier est en veilleuse au repos de l'appareil, elle est clignotante lors d'un déplacement et fixe en pleine lumière lors d'une non disponibilité palière. C'est la dissociation des communs boutons et lampes qui détermine le type de manoeuvre, le bloc d'inter. "C" assurant la fonction de voyant d'occupation.

1.4 Bornier CA Envois cabine (PL IV)

Le raccordement de ces boutons est semblable à ceux du palier mais les voyants (24V 50 mA) ne clignotent pas pendant la marche, le cycle de fonctionnement est seulement veilleuse en attente et pleine lumière en demande enregistrée.

1.5 Bornier PO Commande de porte premier service (PL V)

Consulter le document spécialisé "porte automatique".

FE : est la sortie qui commande le relais de fermeture FE.

OU : est la sortie qui commande le relais d'ouverture OU.

La commande des relais étant réalisée par le "0", le retour des relais est effectué par le V25 ; Il ne faut jamais ramener du V25 sur les bornes OU et FE.

FER et OUR : sont des bornes recevant les commandes de réglage de la porte, utiles pour commander la porte depuis le toit de cabine.

FC+ et FC- : sont utilisées pour le freinage des portes.

1.6 Bornier LU Lumière cabine automatique (PL VI)

N et LCP : sont raccordées à l'arrivée lumière protégée par un fusible depuis le tableau DTU.

LC : constitue la sortie lumière automatique.

ATTENTION

Ces bornes restent sous tension après coupure de la force motrice ; Un voyant indique la présence de la tension sur la carte. Toute manipulation de la carte doit être précédé de la mise hors tension par l'interrupteur "éclairage cabine" au tableau DTU.

1.7 Bornier ST Surcharge sonde thermique (PL VII)

SU : C'est l'entrée de l'information surcharge, si cette possibilité est prévue il faut raccorder le contact de surcharge à V25 et à SU.

S'il y a surcharge, l'appareil est placé dans la phase RAZ (voyant ST et RAZ allumés), la porte reste ouverte au niveau. La surcharge est inhibée pendant la marche, mais le voyant SU informe que la charge est dépassée. Un buzzer 24V =, peut être ajouté pour une signalisation sonore.

CCI : C'est la borne d'entrée du contrôle des contacteurs dont le commun est "0". Conformément à la norme, si un contacteur reste collé à l'arrêt le circuit série des contacts repos est ouvert ce qui permet la détection du défaut. L'appareil se place en phase RAZ, reste porte ouverte, les voyants ST et RAZ sont allumés.

ST : Entrée sonde thermique. Tout type de sonde, à contact ou à résistance CTP peut être placé sur cette borne, ainsi que la combinaison des deux à condition de les placer en série. En cas de défaut de sonde thermique, le voyant ST s'allume et l'appareil est placé en phase RAZ.

1.8 Bornier CS Chaîne de sécurité

La tension de la chaîne de sécurité est de 110V alternatif, elle est mesurable par rapport à la terre sur CHS ainsi que les autres bornes suivant l'état des contacts de la chaîne (FC, RV, AU, SH, VER).

FC1 et FC2 : Raccordement des fins de course, des contacts d'amortisseurs en cuvette, interrupteurs et stop de pendule, tendeur régulateur.

RV1 et RV2 : Raccordement du régulateur de vitesse. Si le régulateur est absent, il faut réaliser une dérivation à l'aide d'un fil sur ces deux bornes.

AU1 et AU2 : Ce sont les raccordements de sécurité cabine tels que le bouton de stop, l'arrêt de boîte d'inspection, le mou de cable, l'inter. de révision, le contact de trappe. Lorsque ce circuit est bon, le relais AU est collé.

SH1 et SH2 : Raccordement du shunt porte fermée. Dans le cas d'une porte automatique cabine et palière, c'est le contact de l'opérateur qui doit être raccorder. Lorsque les sécurités shunt sont bonnes, le relais SH est collé.

VER1 et VER2 : Raccordement des verrouillages, et en traction oléo, il faut placer en série les contacts de taquets. Si les verrouillages sont bons et la came fermée. Le relais VER est collé.

1.9 Bornier PU Commande de puissance

- CEX** : Sortie came extérieure. Cette borne passe à 110V alternatif par rapport à MT, lorsqu'il y a commande de came. Cette sortie est utile au relayage du relais de came et pour la ventilation en marche.
- CAM+ et CAM-** : Alimentation continue 48V de la came mobile.
- FC- et FC+** : Alimentation continue 48V utilisée pour la commande électromécanique du frein de treuil.
- CM, GV, PV, CD** : Alimentation en 110V alternatif par rapport à MT des contacteurs de puissance.
- RHB, RH, RB** : Entrées des contacts ralentisseurs d'extrémités (haut et bas) en 25V continu. Lors de l'ouverture du circuit le relais C retombe ce qui a pour effet de forcer la petite vitesse (PV), ce qui est utile en régulation de vitesse.

Ce circuit qui impose la PV est aussi utilisé en isonivelage;

1.10 Bornier IS Isonivelage

Ce bornier est réservée à l'option d'isonivelage. Consulter le document spécialisé.

L'option d'isonivelage qui est située dans le bac à carte, est reliée par un câble de 4 fils au bornier "IS". Si l'option n'est pas utilisée, il est nécessaire de shunter par un connecteur spécialisé les points "0" et "CISO", afin de faire coller le relais FC, sinon l'appareil reste en PV;

- MT** : Assure le contrôle des relais d'iso, en déclenchant le disjoncteur du bloc d'alimentation, si le cycle d'enclenchement des relais de l'option d'isonivelage n'est pas respecté.
- ISO et IS1** : Circuit de shuntage de la chaîne de sécurité dans le cas de l'iso porte ouverte.

1.11 Bornier HY Oléodynamique

Ce bornier est réservé à l'option "Hydraulique" nécessaire en cas de traction oléodynamique, (consulter le document spécialisé). Ce bornier est relié à la carte oléo. par un câble 8 conducteurs.

- IN** : (non utilisé).
- V25 et 0** : Réservé à l'alimentation de la carte d'option.
- GV, PV, CM, CD** : Sont les ordres de grande vitesse, de petite vitesse, de montée, de descente.
- MT** : Masse

1.12 Bornier RL Reprises d'alimentation

Ce bornier reprend toutes les sorties essentielles de l'alimentation dans le but de faciliter les raccordements d'options particulières ; Il permet aussi d'effectuer les mesures essentielles sur les points décrits au chapitre "BLOC ALIMENTATION"

INE : Permet une initialisation extérieure par l'application de "0" sur cette borne ; Cette action a le même effet que le bouton poussoir d'initialisation du bloc alimentation.

1.13 Connecteur BUS "CB"

Par l'intermédiaire du connecteur HE10, il permet de reprendre les 50 informations nécessaires aux options.

1.14 Connecteur "CO"

Ce connecteur est identique à "CB" mais il est réservé aux options s'embrochant directement sur la base RD08.

1.15 Connecteur "CEA"

Ce connecteur est réservé à l'extension 14 niveaux ainsi qu'à l'interface multiplex.

Consulter le document spécialisé concernant ces deux options.

1.16 Connecteur "T"

DEFT : Défaut technique

C'est l'information de défaut technique. Ce point passe à "0" lorsque l'appareil est en défaut technique :

- anti-patinage,
- sonde thermique,
- défaut contacteur;
- surcharge,
- coupure des sécurités primaires,
- sens de descente ou de montée erronée.

En manoeuvre inspection, cette sortie ne passe pas à "0", alors que le voyant RAZ est activé.

SUP : suspension porte.

SPRINTE 1987

MISE EN SERVICE

Les études et documents de toute nature que fournit SPRINTE S.A. restent toujours son entière propriété. Ils doivent être rendus sur simple demande sans avoir à une mise en demeure.
Ces études et documents ne doivent en aucun cas être communiqués à des tiers, ou reproduits sans l'autorisation écrite de SPRINTE S.A..

PHASE DE MONTAGE

- Vérifier sur le bloc d'alimentation que le branchement est effectué sur la bonne gamme de tension : 220 ou 380, (la répartition est faite à la commande),
- Brancher la force en L1, L2, L3,
- Connecter le moteur du treuil aux bornes GV et PV, ou dans le cas d'une traction hydraulique à U, V, W, et X, Y, Z.
- Raccorder les Terres,
- Raccorder le frein du treuil (FR+ et FR-), ou les vannes de la centrale oléodynamique sur la carte "OLEO" - Voir les documents spécialisés : freins et carte OLEO.
- Mettre sous tension, si le voyant de phase s'allume, permuter L1 et L2, à l'arrivée.
- Essayer le sens de rotation moteur, inverser si nécessaire la GV et la PV ou le moteur de pompe, en oléo.
- Contrôler si une tension apparaît par rapport à MT et "0", puis V9, puis V25. L'affirmative indique qu'il y a une mise à la terre indésirée d'une borne des sources examinées.
- Couper le courant.
- Pour fonctionner sans le lecteur, raccorder sur la base RD08, bornier SI, le point "B" à V25. L'appareil sera utilisable mais sans limitation de la course inspection par le lecteur.
- Raccorder MI et DI de l'inspection (bornier SE),
- Raccorder le stop de votre commande provisoire et inhiber les sécurités non utilisables à cette phase du montage. Elles devront être câblées dès que l'on peut les réutiliser.
- Remettre sous tension l'appareil doit fonctionner en inspection "Montage". Observer les sécurités (parachute etc...) ; Choisir la vitesse inspection (PV ou GV) sans dépasser 0,60 m/s.

PHASE DE MISE EN SERVICE

1. Contrôles

Les plaques d'informations lecteur doivent être posées avec ou sans écrans de réglage. Si l'armoire n'a pas été mise en oeuvre à la phase montage se reporter aux opérations précisées dans cette phase montage, et réaliser les étapes indiquées :

- Sélecteur de tension transformateur,
- Placer l'appareil en "inspection",
- Mettre sous tension, le voyant RAZ s'allume,
- Les voyants paliers et cabine s'allument en veilleuse,
- Si le voyant sur la carte d'alimentation s'allume plus de 10 s., vérifier le manque, l'inversion des phases,
- Effectuer le contrôle de masse comme indiqué au chapitre "contrôle".

2. Essais

2.1 Essais lecteur

Manoeuvrer l'appareil en inspection, montée, descente, stop, etc..., pour vérifier si :

- le lecteur passe dans les plaques fixées sur ficelles tendues, dans le cas contraire se reporter à la notice de mise en oeuvre du lecteur multicanaux,
- le lecteur fonctionne : lorsqu'aucune plaque se trouve engagée dans le lecteur tous les voyants verts doivent être éclairés ; on éteint les voyants des canaux sur le lecteur et sur la plaque RD08, en obturant le canal correspondant.

2.2 Essai de la course en inspection

Vérifier que le lecteur assure bien la limitation de la course haute et basse de l'appareil, et procéder, si nécessaire, à la programmation des conditions d'inspection (se reporter à la "programmation inspection" concernant l'interrupteur I10).

- La section 2 de l'inter I10 sur "ON" : l'appareil s'arrête sur la carte de ralentissement en inspection extrémité haute de la course, ce qui est utile lorsque l'on ne dispose pas de la réserve sur le toit de cabine de 1 mètre.
- La section 2 de l'inter I10 sur "OFF" : l'appareil s'arrête sur la carte de situation.

Remarques : En cas de non fonctionnement :

Contrôler la chaîne de sécurité (le commutateur d'inspection ouvre les sécurités cabine). Essayer et vérifier les portes automatiques cabine et paliers, le shunt, les contacts paliers, choc puis à l'aide de la commande de réglage de porte, les fins de courses portes, etc.

Se reporter aux documents "contrôle de la chaîne de sécurité" et "porte automatique".

2.3 Fonctionnement normal

En position hors inspection (normal), le voyant de RAZ sur la carte RD08 est éteint, l'appareil est prêt à recevoir des ordres cabine ou paliers.

Remarques : Au premier appel de la mise sous tension, le contenu des mémoires électroniques étant éronné, l'appareil peut éventuellement partir à contre-sens, pour se positionner ; Les autres appels devront avoir une suite logique si la programmation des niveaux est correcte.

3. Réglage des temporisations

3.1 Antipatinage

La temporisation d'antipatinage est réglable par le potentiomètre repéré "GLI". Réglage au minimum, vers la gauche, la durée est d'environ 12 s., réglé au maximum, vers la droite elle est d'environ 27 s..

- Essai en version Oléodynamique :

L'essai est effectué cabine en haut, fermer la vanne de la sortie centrale et passer un ordre descente. Mesurer le temps de collage des contacteurs. Réouvrir la vanne et réarmer l'antipatinage par coupure secteur.

- Essai en version appareil à traction cable :

Débrancher la bobine du contacteur (montée ou descente) correspondant au sens du déplacement choisi. Passer un ordre et mesurer le temps de collage du contacteur vitesse. Réarmer l'antipatinage par coupure secteur.

3.2 Portes

La durée d'ouverture de porte est réglable à l'aide du potentiomètre "PORTE". La durée minimum, (vers la gauche), est de 1 s., la durée maxi (vers la droite), est de 15 s..

3.3 Lumière

Ce potentiomètre règle la durée de la temporisation de lumière automatique de cabine, ainsi que de la lumière palier. Cette durée correspond au temps écoulé après la refermeture de la porte. La durée minimum, réglable vers la gauche, est d'environ 1 s., la durée maxi, en butée vers la droite est d'environ 15 s.

3.4 Sécurité de verrou

Dans le cas d'une commande de came, lorsque le verrouillage n'est pas effectué au bout de 10.s. , l'ordre s'efface et la porte automatique se réouvre, autorisant une nouvelle commande. Dans le cas d'une porte manuelle, la came retombe et l'utilisateur peut sortir ou retenter une nouvelle commande. Cette temporisation est fixe, elle est nécessaire en cas de porte cabine seule.

Remarques :

Ces temporisations ne demandent pas d'interventions au cours de la durée de vie de l'appareil. En effet, les condensateurs utilisés ne présentent pas de défauts de vieillissement.

4. Contrôle des masses

Si cette opération n'a pas été effectuée précédemment, vérifier s'il existe une liaison non désirée d'une des sources très basse tension avec MT. Détecter la présence d'une tension entre MT et "0" puis V9, puis V25. L'affirmative indique qu'il existe une mise en terre d'une des sources examinées.

5. Inspection

Section 1

En version standard, l'inter sur "ON", permet de suspendre tout mouvement de porte. En version "spéciale", on peut sélectionner par cet interrupteur, un fonctionnement de porte particulier si nécessaire.

Section 2

Inter sur "ON", la cabine limite sa course montée, à la carte de ralentissement correspondant au niveau sélectionné par le bloc d'interrupteurs niveaux (Paragraphe 1), qui est en principe le ralentissement du niveau maxi de la course. Sur "OFF", l'arrêt n'est effectué que sur la carte de situation.

Section 3

Inter sur "ON", la came est commandée dès que la commande d'inspection est réalisée. Sur "OFF", la came n'est actionnée que lorsqu'il y a commande de la montée ou de la descente inspection.

Section 4

Inter sur "ON", la manoeuvre d'inspection s'effectue en grande vitesse ; A utiliser que si la vitesse n'est pas supérieure à 0,60 m/s.

MISE EN OEUVRE DU DISPOSITIF DE LECTURE

1. Lecteur multicanaux

1.1 Rôle du lecteur

Le lecteur est un dispositif breveté, qui assure à l'aide de ses 7 canaux :

- La lecture des étages,
- L'indication de la situation de la cabine dans la trémie,
- La détection de la phase de ralentissement,
- Le contrôle des mouvements aux extrémités de la course,
- La limitation de la course de la cabine en normal et en inspection,
- L'isonivelage,
- Le contrôle de la zone d'ouverture de porte,
- L'indication des mouvements de la cabine,
- L'indication de son fonctionnement propre.

1.2 Description du lecteur voir figure

Le lecteur doit être fixé sur le toit de cabine, de manière à ce qu'il puisse lire les cartes d'informations, situées dans la trémie, lors des déplacements de la cabine. Des trous oblongs permettent le réglage de la position du lecteur sur le bord du toit de cabine.

Le lecteur est relié à la carte RD08 située dans l'armoire de commande, par le câble pendentif relié à un connecteur. Il est important que tous les canaux soient reliés, quelque soit l'option installée et le nombre de niveaux.

En cas de non branchement ou de non alimentation du lecteur, l'appareil est hors service, le voyant de RAZ reste allumé.

2. Cartes d'informations

Les cartes d'informations sont portées par deux drisses en nylon, très tendues, accrochées en haut et en bas de la gaine. Figure

Il est recommandé de :

- Placer un support intermédiaire tous les 10 m. de manière à éviter un éventuel balancement des cartes,
- Tendre fortement les drisses nylon.

2.1 Description des cartes Figure

Il existe deux types de cartes :

- Les grandes cartes : appelées "cartes de situation", numérotées de 1 à N. (N = niveaux maxi de l'installation). Elles sont disposées à cheval sur l'arrêt au niveau.

- Les petites cartes : appelées "cartes de ralentissement", qui sont numérotées comme les cartes de situation. Ces cartes doivent être placées de part et d'autre de la carte de situation, sauf aux extrémités où il n'y a qu'une seule carte de ralentissement.

Chaque carte est divisée en canaux qui sont de la droite vers la gauche : E F G A B C D.

2.2 Description des canaux

Zone des contrôles :

- Les canaux E F G assurent les différents contrôles de l'appareil. Les réglages sont obtenus à l'aide d'écrans mobiles, qui doivent être galbés, avant leurs insertions dans les rainures de réglage,
- Canal "E" : Il assure l'arrêt au niveau. Les deux écrans mobiles permettent de compenser l'inertie.
- Canal "G" : Il assure le contrôle de l'isonivelage MONTEE. Réglage par un écran mobile.
- Canal "F" : Il assure le contrôle de l'isonivelage DESCENTE. Réglage par un écran mobile.

Zone des niveaux

Cette zone contient 4 canaux A, B, C, D, qui permettent de codifier les 14 niveaux utilisables de l'appareil.

Les canaux A, B, C, D assurent la codification des niveaux comme ci- dessous :

NIVEAU	D	C	B	A
1	0	0	0	1
2	0	0	1	0
3	0	0	1	1
4	0	1	0	0
5	0	1	0	1
6	0	1	1	0
7	0	1	1	1
8	1	0	0	0
9	1	0	0	1
10	1	0	1	0
11	1	0	1	1
12	1	1	0	0
13	1	1	0	1
14	1	1	1	0

- 1 indique la présence de l'écran du canal, le faisceau est obstrué. La led capteur et armoire éteintes.

- 0 indique l'absence de l'écran, le faisceau est non obstrué, les leds capteur et armoires allumées.

2.3. Remarques

Le doublage du ralentissement aux extrémités est effectué par les culbuteurs RH et RB, placés à la même hauteur que les cartes dites de ralentissement.

La distance de ralentissement, donc la position des cartes de ralentissement est à déterminer par le monteur, suivant le type de machine ou de régulateur.

Toutes les cartes doivent être orientées dans la même direction que le lecteur : Canal "E" à droite.

Il est possible de croiser les cartes de ralentissement, dans le cas de niveaux rapprochés ou lorsque la vitesse est supérieure à 1 m/s.

3. Lumière palier

La section 1 du bloc d'interrupteur "lumière palier", est à placer sur "ON" en cas de manoeuvre "blocage".

4. Stationnement

Section 1

A mettre sur "ON" en cas de manoeuvre collective et d'appareils non munis de porte auto.

Section 2

Inter sur "ON" pour commuter la lumière cabine et le commun palier en stationnement porte ouverte.

Section 3 ou Section 1 en RD08C

Inter sur "ON" pour raccourcir la durée de la temporisation en stationnement porte ouverte ;
A n'utiliser qu'en manoeuvre blocage. Dans le cas de la manoeuvre collective, utiliser la borne "FAC" = fermeture accélérée de la porte.

Section 4

Inter sur "ON" pour stationner porte ouverte.

5. Porte

Ce bloc d'interrupteur permet de configurer l'appareil au type de porte.

Section 1

Inter sur "ON" pour provoquer la fermeture forcée de la porte pendant le déplacement de la cabine.

Section 2

Inter sur "ON" pour inhiber l'antipatinage de porte. L'antipatinage suspend l'alimentation du moteur en cas d'incident, mais il autorise le mouvement contraire si celui-ci est possible. L'intervention de cette sécurité intervient qu'après une durée d'environ 45 s..

Section 3

L'inter 3 sur "ON" sélectionne la porte 1er service, l'inter 4 sur "ON" sélectionne la porte 2e service. Ces interrupteurs ne doivent être simultanément sur "ON".

PROGRAMMATION DE LA BASE RD08

La programmation consiste à configurer l'appareil, afin que le fonctionnement soit conforme aux désirs de l'installateur. Cette programmation est effectuée à la commande, elle doit être adaptée lors du remplacement de la carte.

Cette programmation configure :

- le nombre de niveaux : de 2 à 14 niveaux,
- le ramassage,
- le repli,
- La RAZ,
- la lumière palier (en blocage),
- le stationnement (porte ouverte ou fermée),
- la porte (configure le type et la protection de la porte),
- l'inspection.

1. Programmation du nombre de niveau

Cette programmation permet de limiter la course de l'appareil. Cette course n'est pas la même suivant que la phase de fonctionnement est normale ou en inspection ; Pour la phase d'inspection, consulter la programmation "inspection".

La limitation de la course est doublée des contacts de fin de course haut et bas situés dans la trémie.

Cette limitation de la course agit en provoquant une RAZ, si l'appareil tente de dépasser le dernier niveau de l'installation.

Le bloc d'interrupteurs "niveaux" permet de limiter la course de 2 à 14 niveaux. La fermeture suivant le tableau ci-après donne les différentes configurations de l'appareil.

TABLEAU de programmation du nombre de niveaux

NIVEAUX	INTERRUPTEURS			
	1	2	3	4
1	0	0	0	1
2	0	0	1	0
3	0	0	1	1
4	0	1	0	0
5	0	1	0	1
6	0	1	1	0
7	0	1	1	1
8	1	0	0	0
9	1	0	0	1
10	1	0	1	0
11	1	0	1	1
12	1	1	0	0
13	1	1	0	1
14	1	1	1	0

- 1 indique que l'inter est en position "ON".

2. Programmation de ramassage et repli

Cette programmation configure le palier aux bornes P1 et P8. Elle a pour objectif de répartir l'installation sur 8 boutons paliers ; Au delà de 8 boutons, il faut placer la carte extension 1 qui permet d'obtenir 14 niveaux, manoeuvre collective complète.

Cas de fonctionnement en blocage :

- La carte de base peut recevoir 8 boutons paliers donc 8 niveaux.

Cas de ramassage descente :

La carte de base peut recevoir 8 boutons paliers donc 8 niveaux.

Cas de la manoeuvre collective :

On peut "relier" les boutons non utilisés des étages supplémentaires, de ce fait, la carte permet 5 niveaux en manoeuvre collective complète, soit 8 boutons paliers utilisés.

Exemple complémentaire :

- Dans le cas d'un seul double bouton, au rez de chaussée par exemple, on a la possibilité d'obtenir 7 niveaux, soit 8 boutons.

- On peut séparer cette programmation en 2 parties : les opérations de ramassage et les opérations de repli.

2.1 Ramassage

Le niveau 1 étant invariable, on agit sur les boutons P2, P3, P4, P5 correspondant aux niveaux 2, 3, 4, 5 qui sont programmables au choix en ramassage montée ou en ramassage descente. Les boutons P6, P7, P8 sont invariables en ramassage descente. Grâce au repli (voir plus bas), cette configuration permet d'atteindre, avec la carte de base, 5 niveaux "collective complète", soit à boutons.

2.2 Repli

Cette programmation s'adresse aux boutons P8, P7, P6 seuls, qui sont fixes au ramassage descente, mais déplaçables sur plusieurs niveaux :

- le P8 peut se placer en ramassage descente aux niveaux 4 ou 3 ou 2,
- le P7 peut se placer en ramassage descente aux niveaux 7 ou 3 ,
- le P6 peut se placer en ramassage descente aux niveaux 6 ou 2,

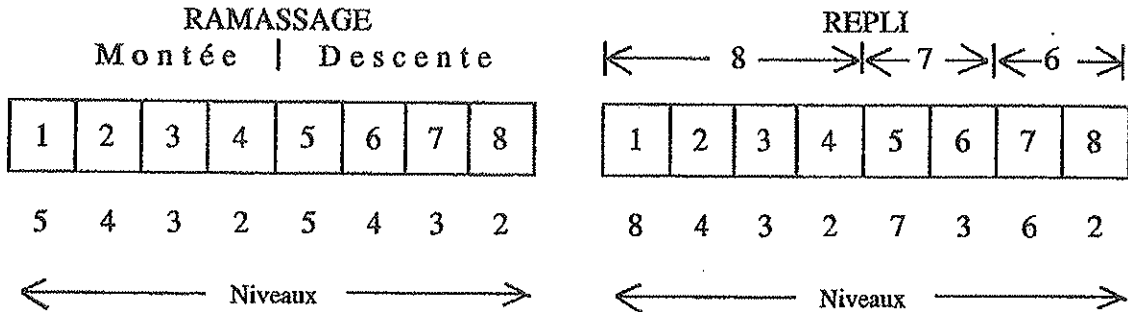
Au niveau où l'on replie P8, P7, P6, on doit programmer l'autre bouton du même niveau en ramassage montée (P6, P7, P8 étant fixes en ramassage descente). On réalise ainsi aux niveaux où le repli est réalisé, un ramassage collectif complet.

2.3 RAZ

Il convient d'assurer l'effacement des boutons P8, P7, P6, au niveau où ils sont repliés, pour cela le bloc d'interrupteurs RAZ doit se trouver dans les mêmes positions que celui du repli.

TABLEAU RESUME DES PROGRAMMATIONS REPLI ET RAMASSAGE

Le ramassage et le repli configurent les boutons paliers.



Les interrupteurs de repli et de RAZ doivent être dans la même position

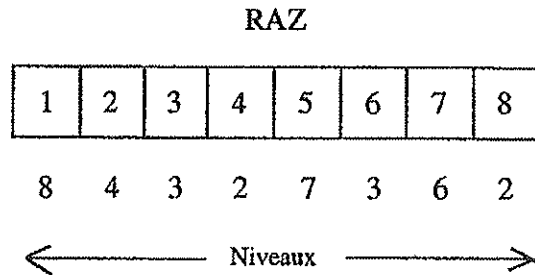
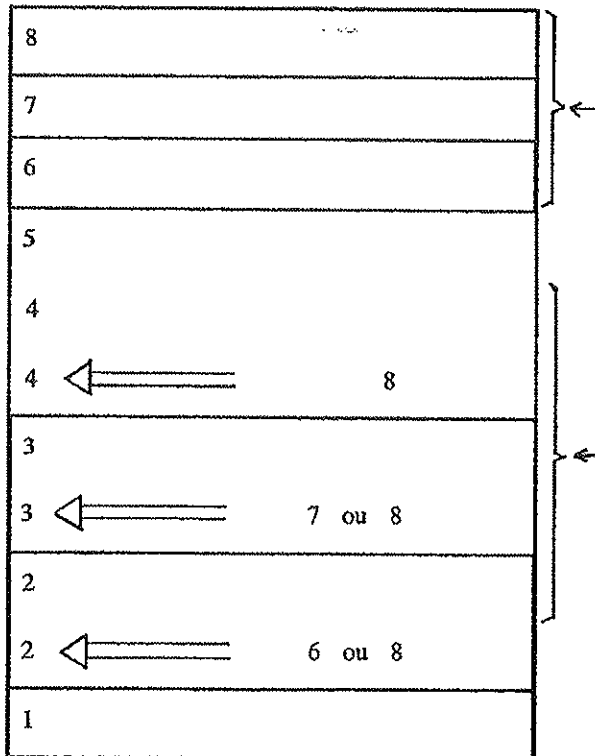


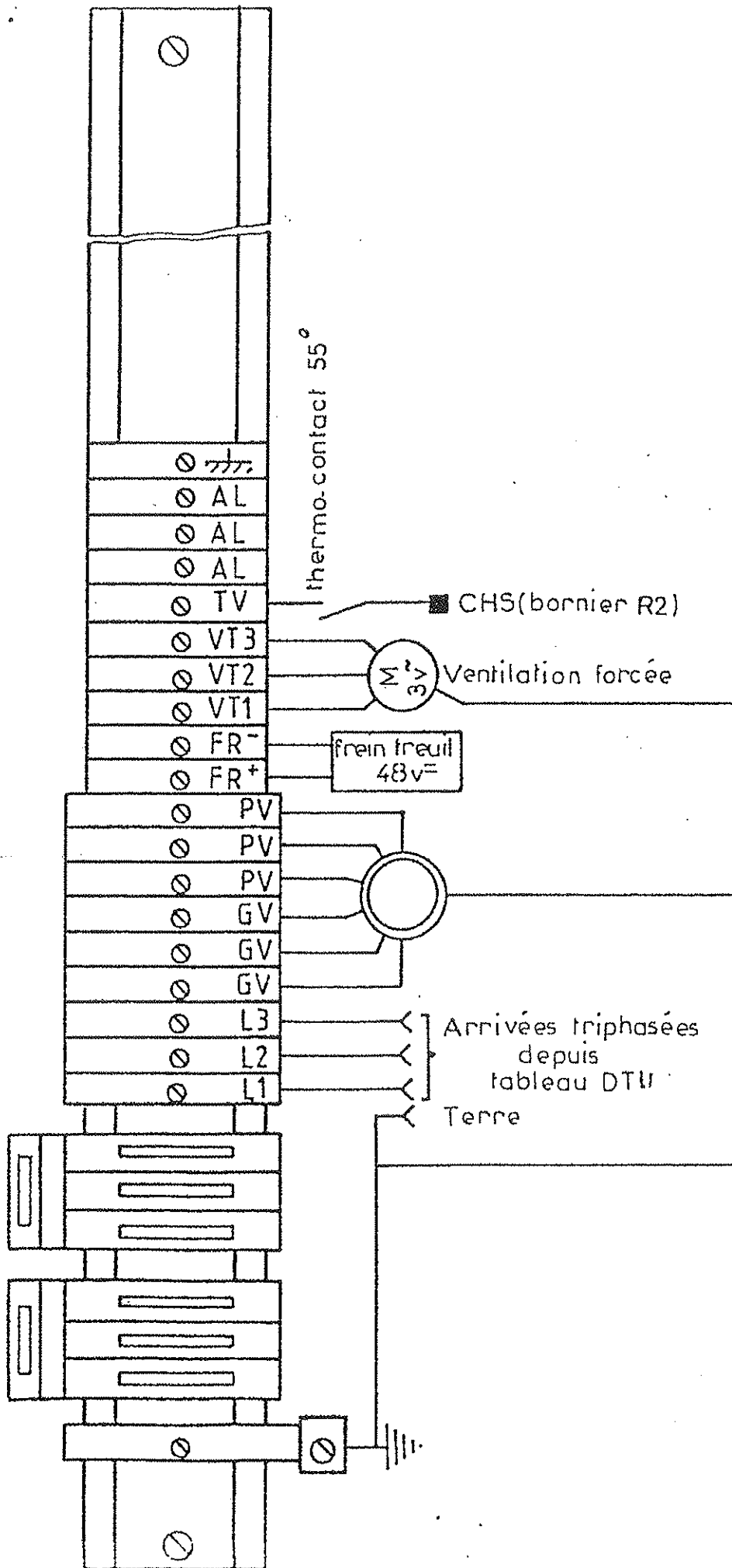
TABLEAU DES REPLIS 6 - 7 - 8



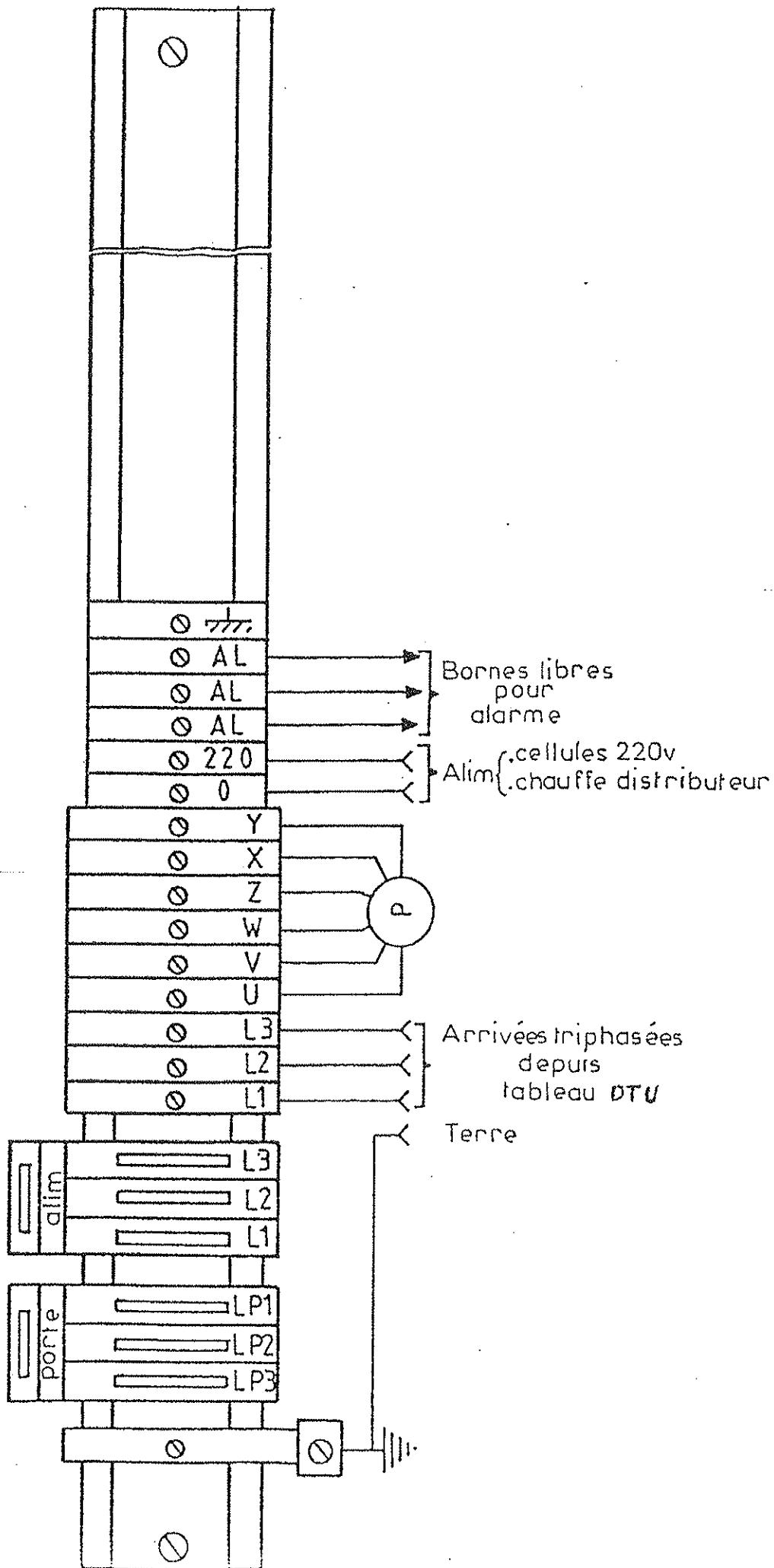
SPRINTE 1987

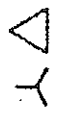
RACCORDEMENTS

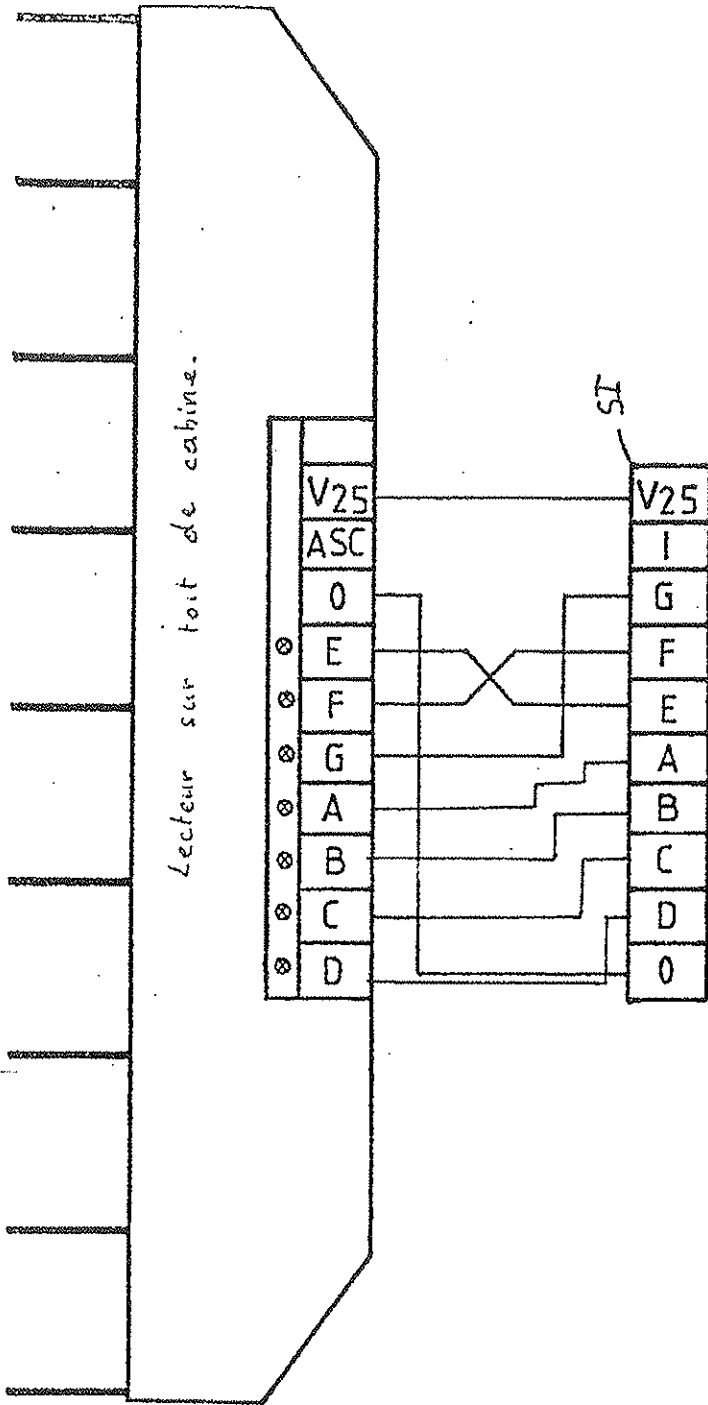
Les études et documents de toute nature que fournit SPRINTE S.A. restent toujours son entière propriété. Ils doivent être rendus sur simple demande sans avoir à une mise en demeure.
Ces études et documents ne doivent en aucun cas être communiqués à des tiers, ou reproduits sans l'autorisation écrite de SPRINTE S.A..



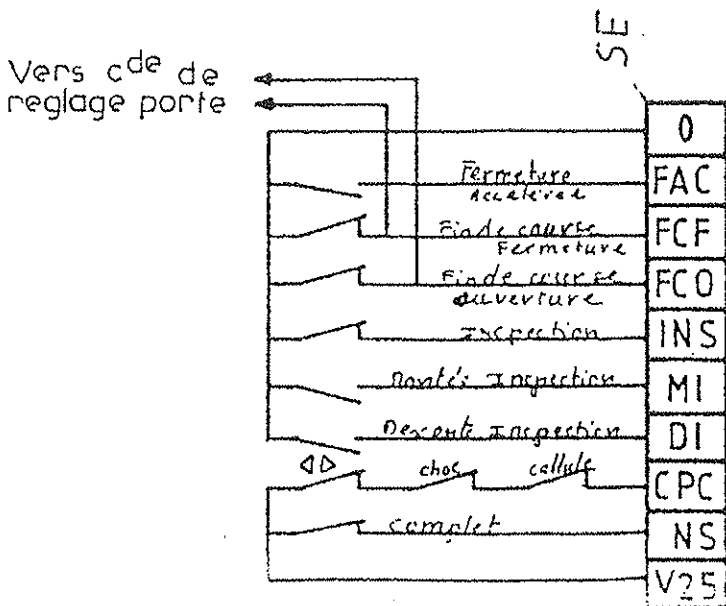
SPRINTE S A R L		Version	Date: 12 86
Dest: Montage	Produit: RD8		
Document: Raccordement électromécanique			
Standard 2 vitesses			
			Edition: B



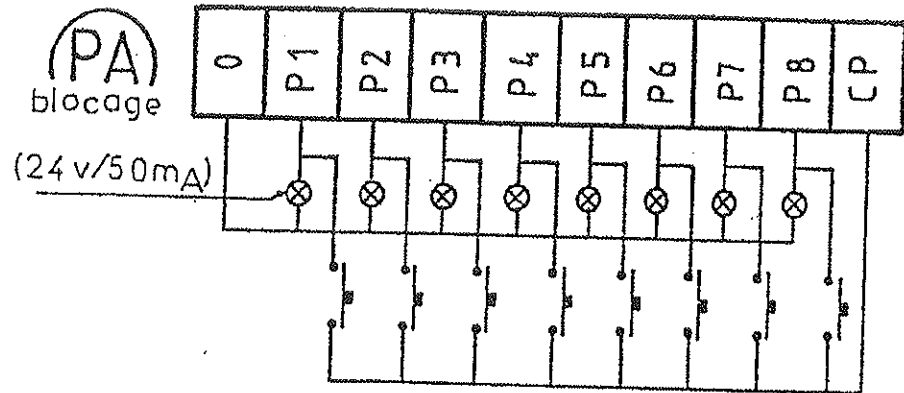
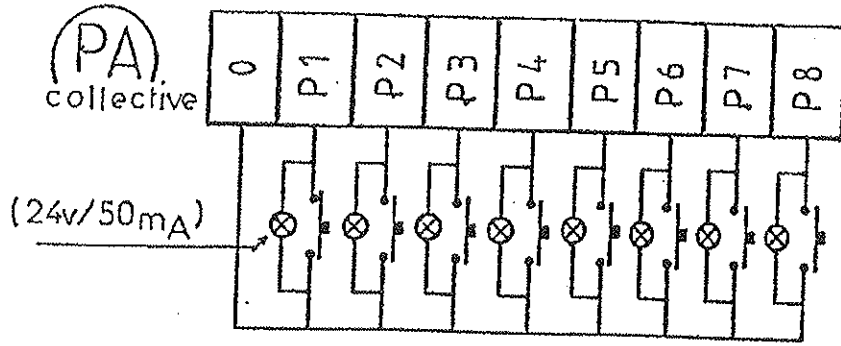
SPRINTE S A R L		Version	Date: 12 86
Dest: Montage	Produit: RD.g		
Document: Raccordements électromécanique			
Oleodynamique 			
			Edition: B



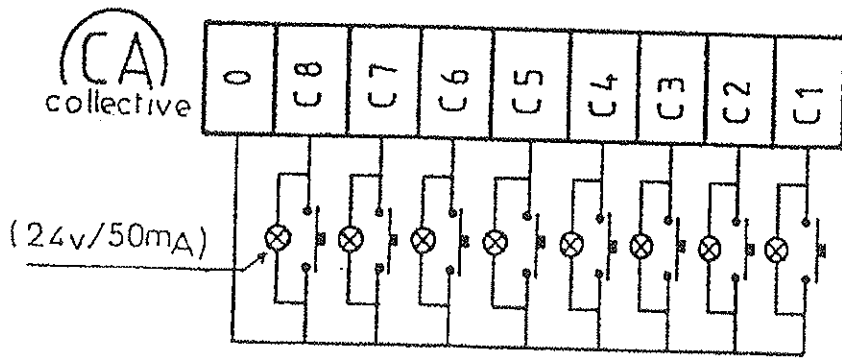
PLI



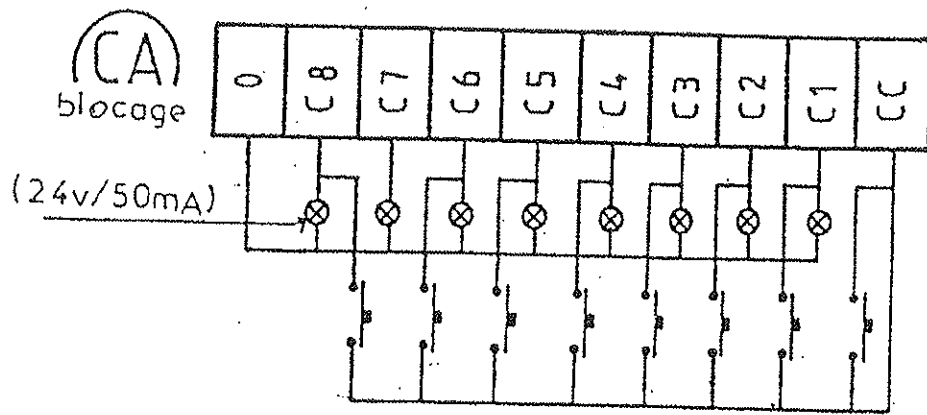
PLI

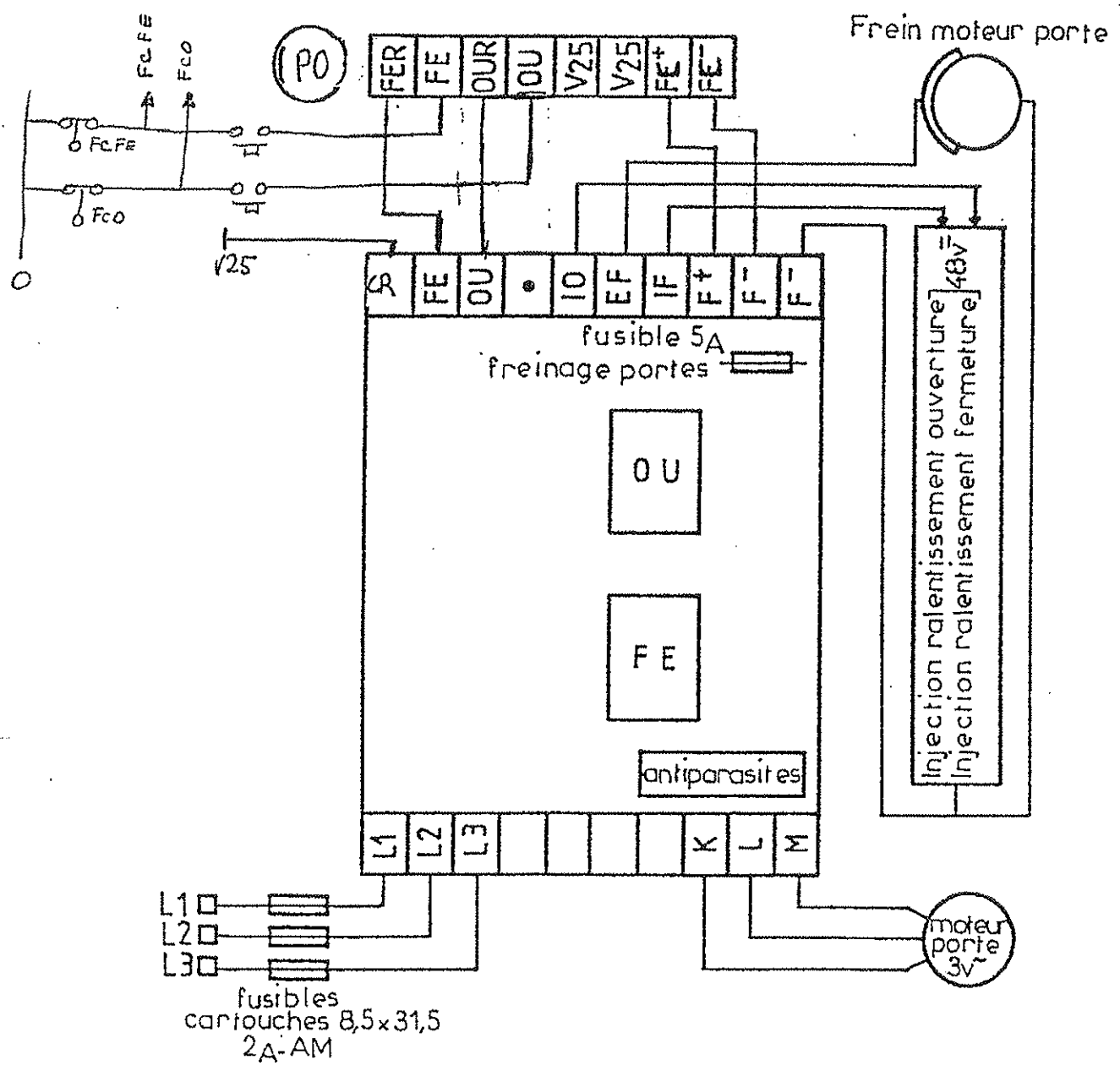


PL III

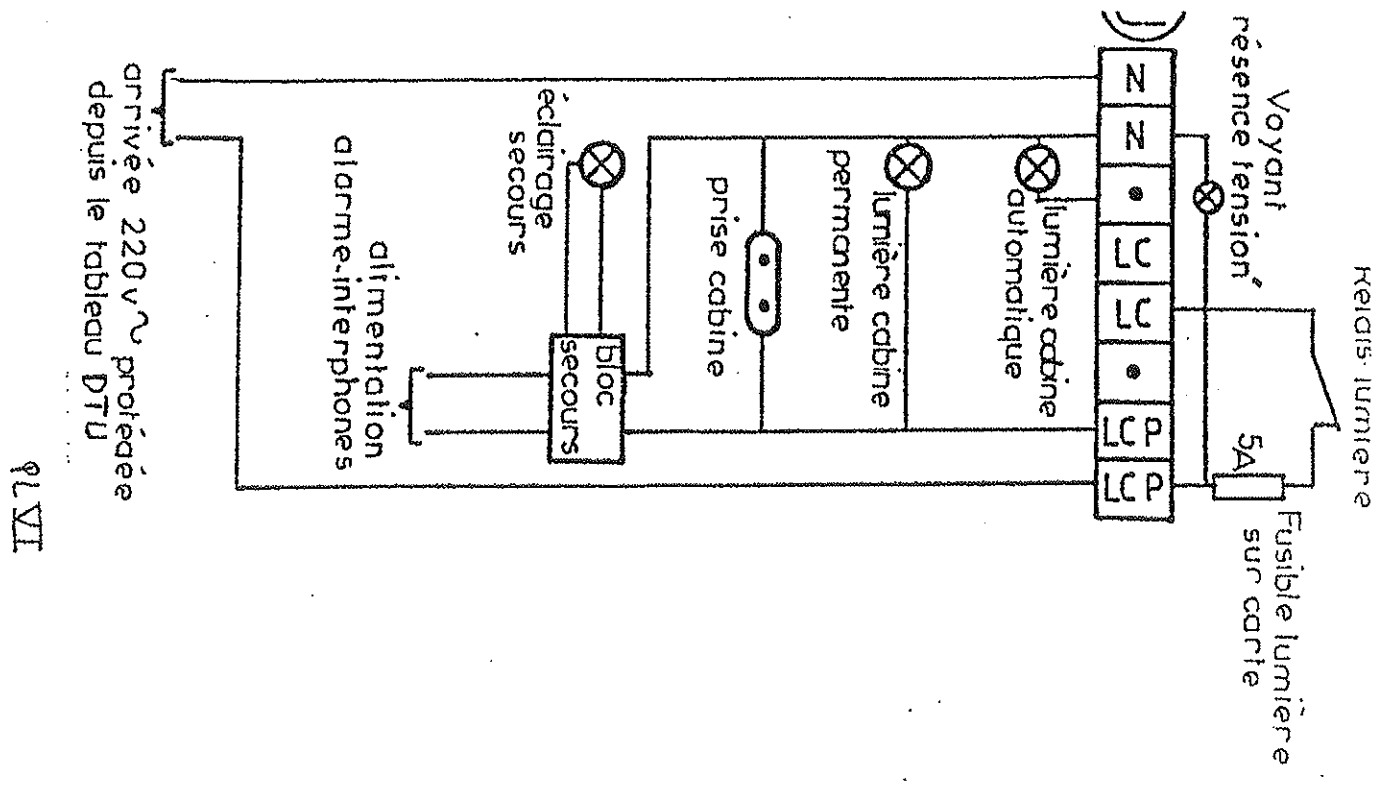


PL IV

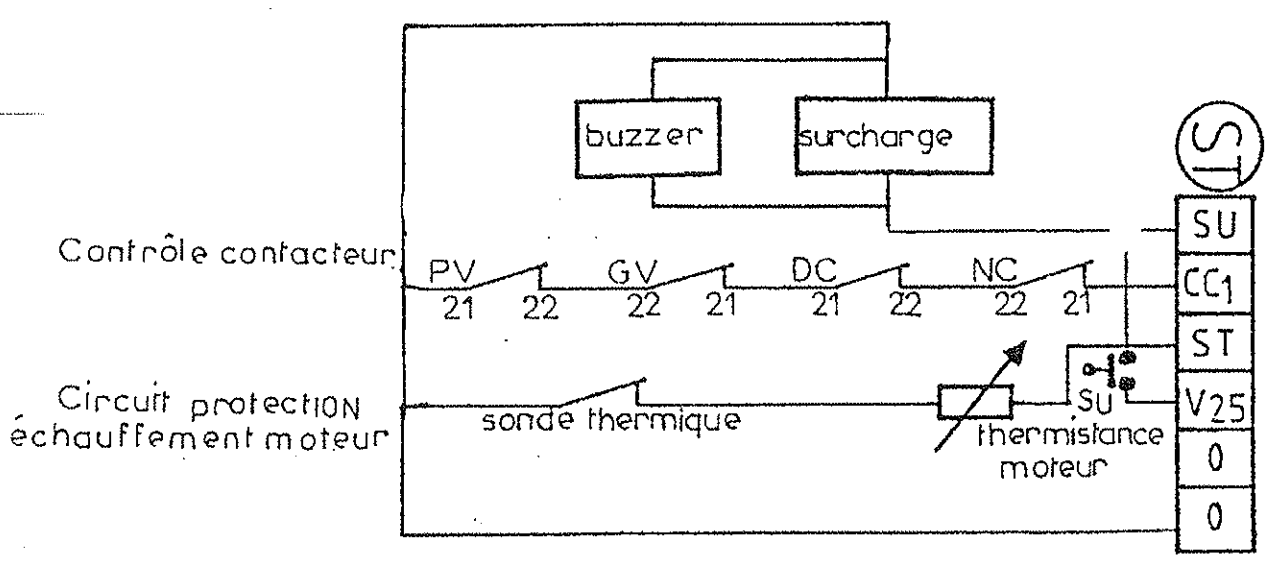




PLV
Raccordement
Porte Auto

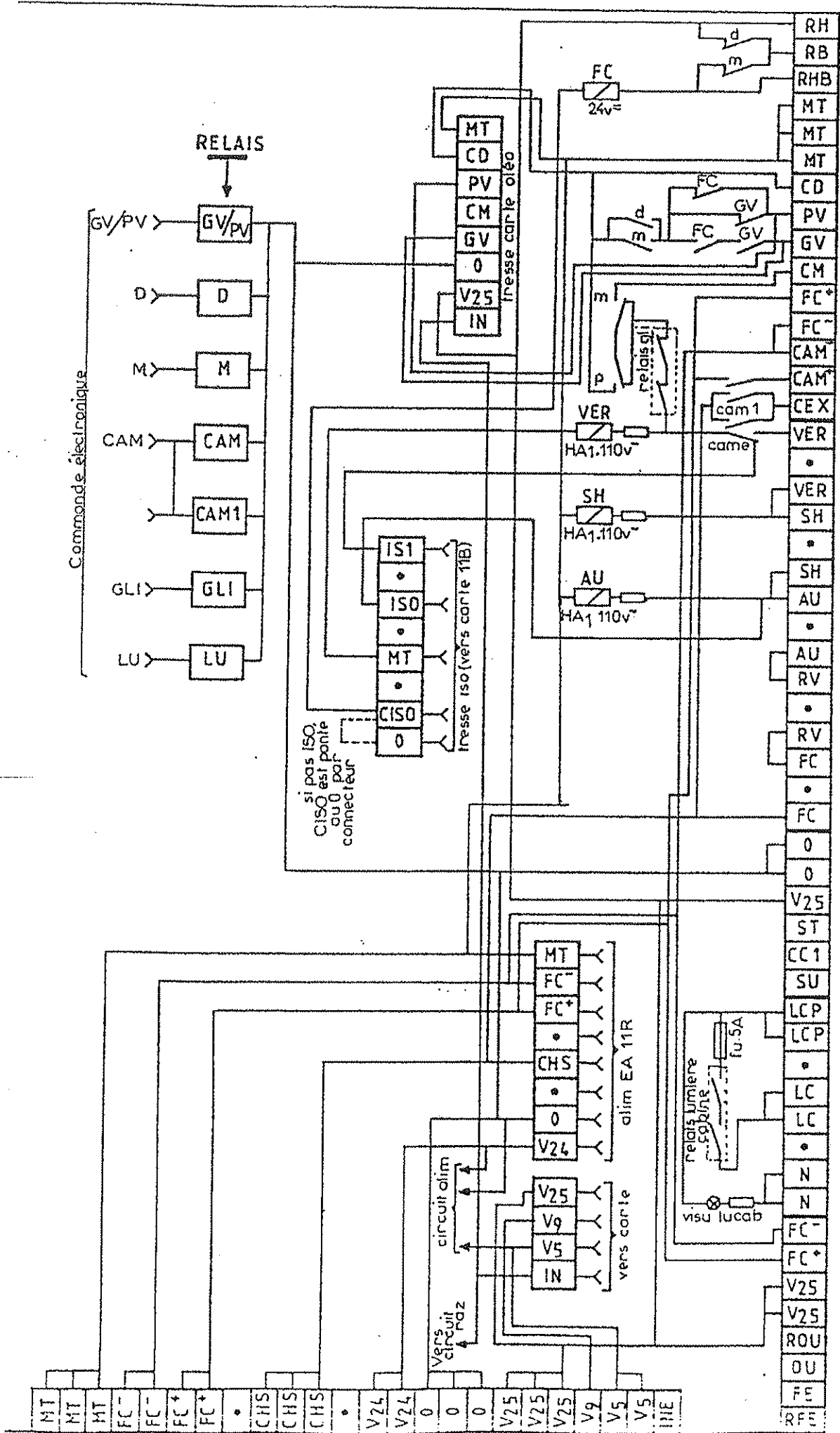


RLVI



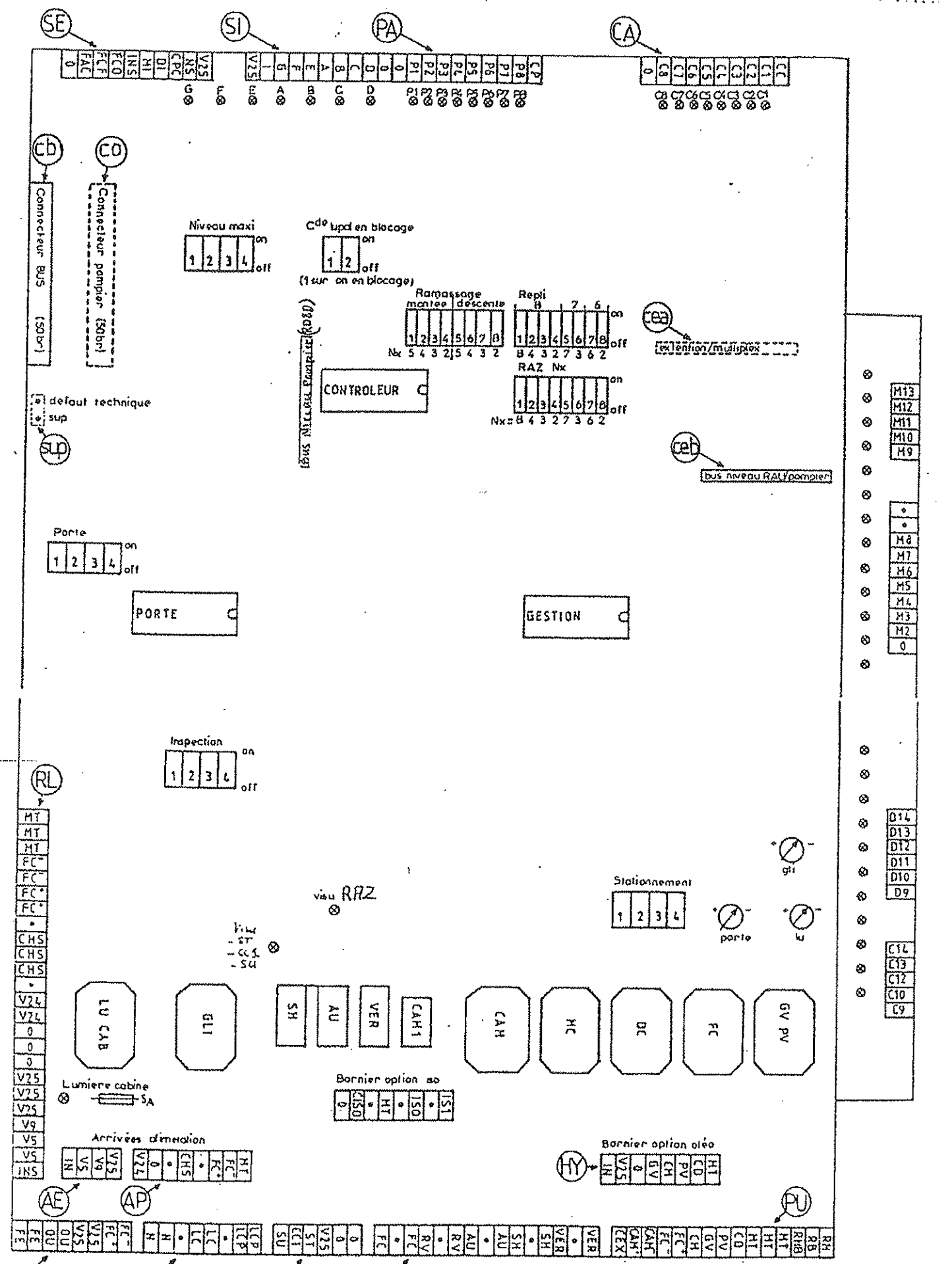
su = a.c.t. surcharge

RLVII



SPRINTE S A R L	
Dest: Montage/SAV	Produit: RD 08
Version	Date: 12.86
Document: Electrotechnique et interface	PL XI
Edition: B	

Base RD08

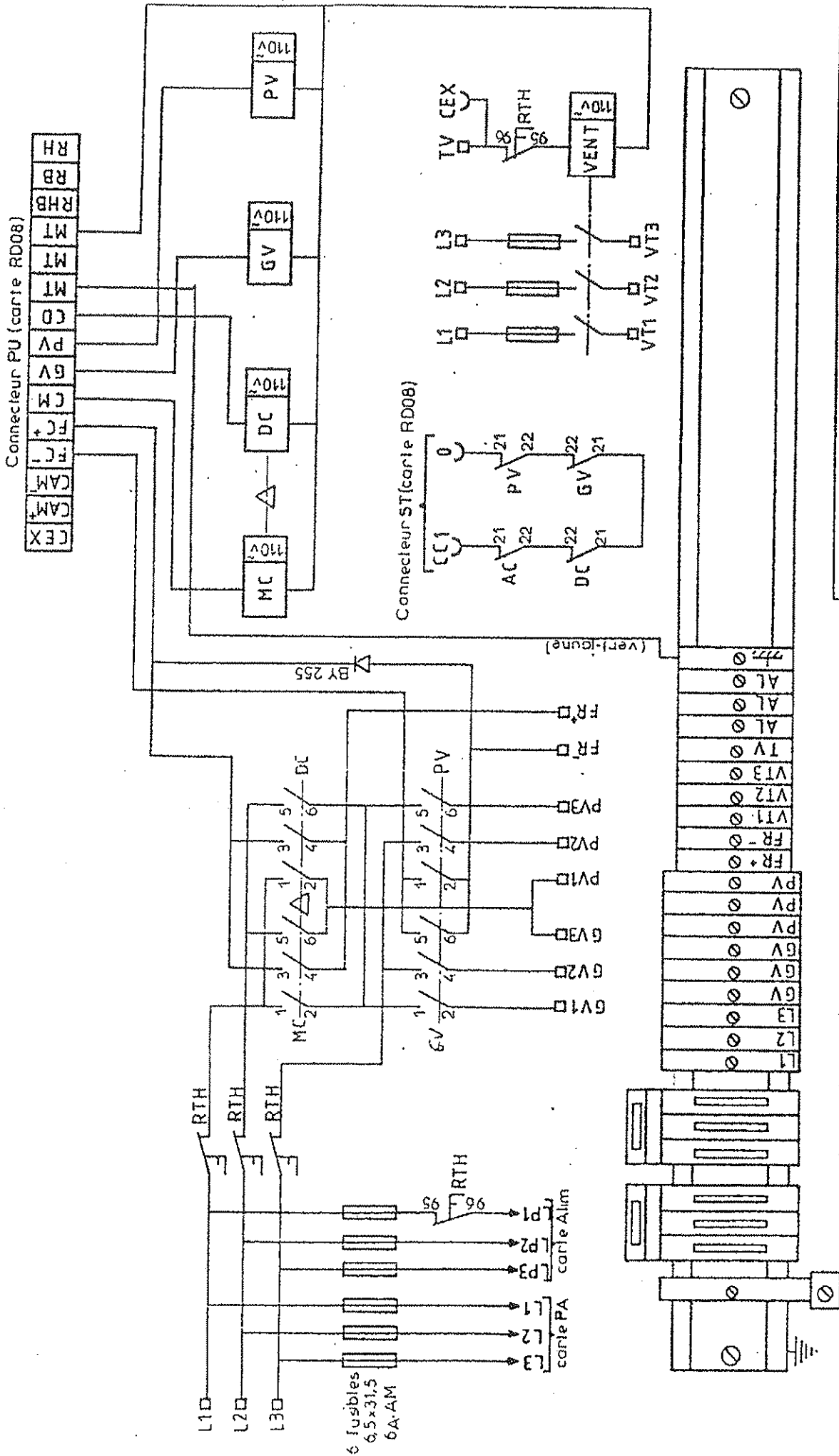


SPRITE S'ARL			
Dest: Montage/SAV	Produit: RD 08	Version	Date: 12.86
Document: Implantation et description			PLXII
Base RD08 et extension			
Edition :			

SPRINTE SA

SCHEMAS
ELECTROMECHANIQUES

Les études et documents de toute nature que fournit SPRINTE S.A. restent toujours son entière propriété. Ils doivent être rendus sur simple demande sans avoir recours à une mise en demeure.
Ces études et documents ne doivent en aucun cas être communiqués à des tiers, ou reproduits sans l'autorisation écrite de SPRINTE S.A..



○ : connecteur carte
 ▲ : bornes alim carte PA
 □ : borniers électromécanique

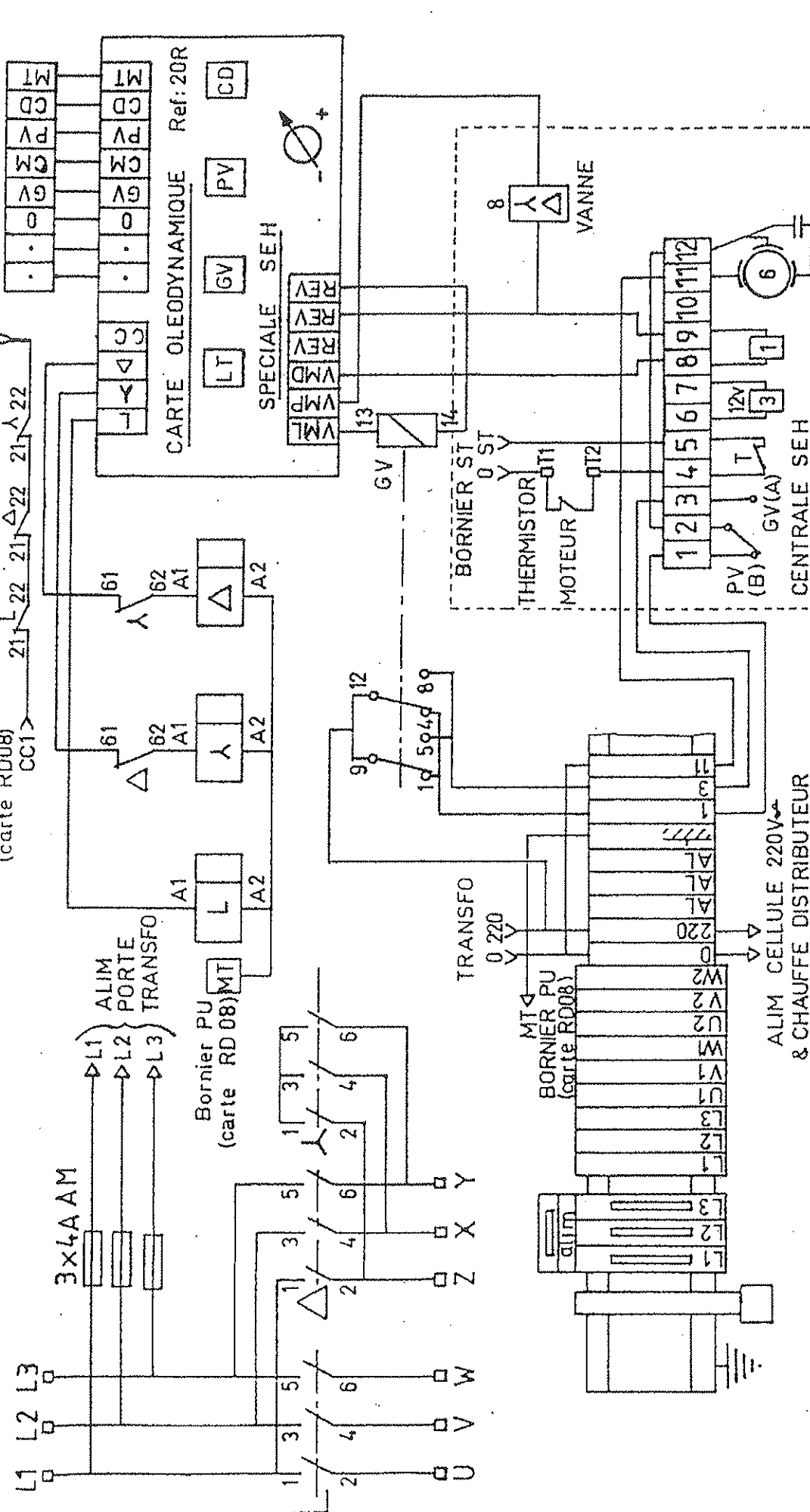
SPRINTE S A R L	
Dest: Cablage	Produit: SP08 RD
Version	Date: 12 86
Document: Cablage électromécanique	
Standard 2 vitesses	
Edition: B	

BORNIER HY (carte RD08)

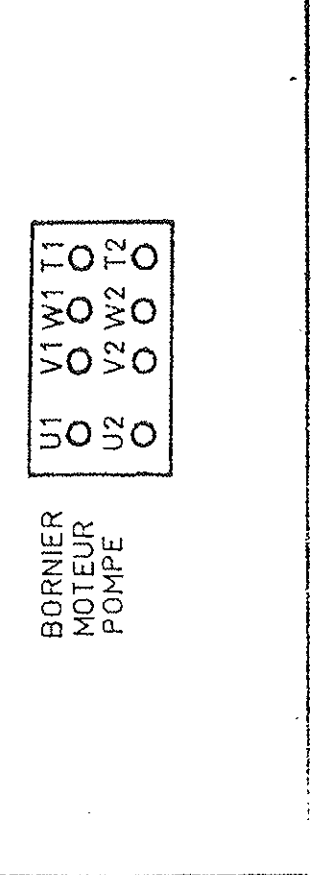
BORNIER ST (carte RD08)

BORNIER PU (carte RD08)

BORNIER (carte RD08)



S.P.R.I.N.T.E		S.A.R.R.L	
Dest: Cablage	Produit: RD08	Version	Date: 06-90
Document: Cablage électromécanique			
Oleodynamique $\lambda \Delta$ SEH			
ref:		Edition:	



SPRINTE SA

ACCESSOIRES

Les études et documents de toute nature que fournit SPRINTE S.A. restent toujours son entière propriété. Ils doivent être rendus sur simple demande sans avoir recours à une mise en demeure.
Ces études et documents ne doivent en aucun cas être communiqués à des tiers, ou reproduits sans l'autorisation écrite de SPRINTE S.A..

OPTION D'ISONIVELAGE

Equipement d'ascenseur

type : 11 SP

**SPRINTE S.A.
Z.I. les Illons
07250 LE POUZIN
Tél : 75.85.90.62
Fax : 75.85.90.41**

OPTION D'ISONIVELAGE

1. Rôle de l'option

L'option d'ISONIVELAGE permet de positionner la cabine au niveau lorsque des variations de positions, dans la limite de la zone palière, peuvent avoir lieu.

2. Modifications à apporter à l'installation

Ces modifications sont extrêmement REDUITES. En effet, il suffit d'insérer le module dans l'électronique par l'intermédiaire du connecteur BUS et de connecter 4 fils de la partie puissance.

3. Réglage

Ils sont de deux types :

- Les réglages en fonction de l'inertie de l'appareil, qui sont réalisés sur les plaques de situation en trémie.
- Le réglage de durée maxi d'iso, à effectuer la carte 1 "C1", du bloc d'ISO.

4. Fonctionnement

4.1 Contrôle montée-descente

Les informations en provenance du capteur (plus haut, plus bas) se substituent aux ordres de l'électronique sans rupture de la continuité électrique.

Ces ordres ne peuvent être acquités que si toutes les conditions "sécurités" sont bonnes :

- Absence de défauts,
- Présence au niveau,
- Code carte plausible,
- Condition de fonctionnement programmées bonnes.

Ces ordres peuvent être interrompus pour les mêmes raisons et pour :

- Durée d'iso trop longue,
- Iso inopérant,
- Défaut des organes de puissance (auto contrôle des relais).

4.2 Fonctionnement du circuit puissance

Le relais d'iso appelé condition iso CISO s'enclenche le premier, suivi, 20 s. plus tard par le relais ordre Iso OISO.

Les relais retombent ensemble à la disparition de l'ordre d'iso.

Un relais auxiliaire assure le contrôle des défauts qui n'auraient pu être détectés par défaillance des systèmes.

5. Contrôle des relais d'Iso

Un défaut mécanique ou électrique des relais provoque la coupure de la chaîne de sécurité.

Au cas où la commande électronique du relais d'ISO serait défaillante, ou si un défaut n'était pas détecté par les dispositifs normaux, les opérations d'iso deviennent impossibles, après un ordre iso, ceci tant que dure le défaut.

CONTROLE DU FONCTIONNEMENT DE L'OPTION ISO

Fonctionnement porte ouverte

Le commutateur de fonction est sur OFF, (vers le bas).

L'isonivelage est coupé par la fermeture de la porte (shunt bon).

La demande de mouvement est sans action.

Fonctionnement porte fermée ou fermée

Le commutateur est sur ON, (vers le haut).

L'isonivelage est coupé par la demande de mouvement quelque soit l'état de la porte.

SECURITES

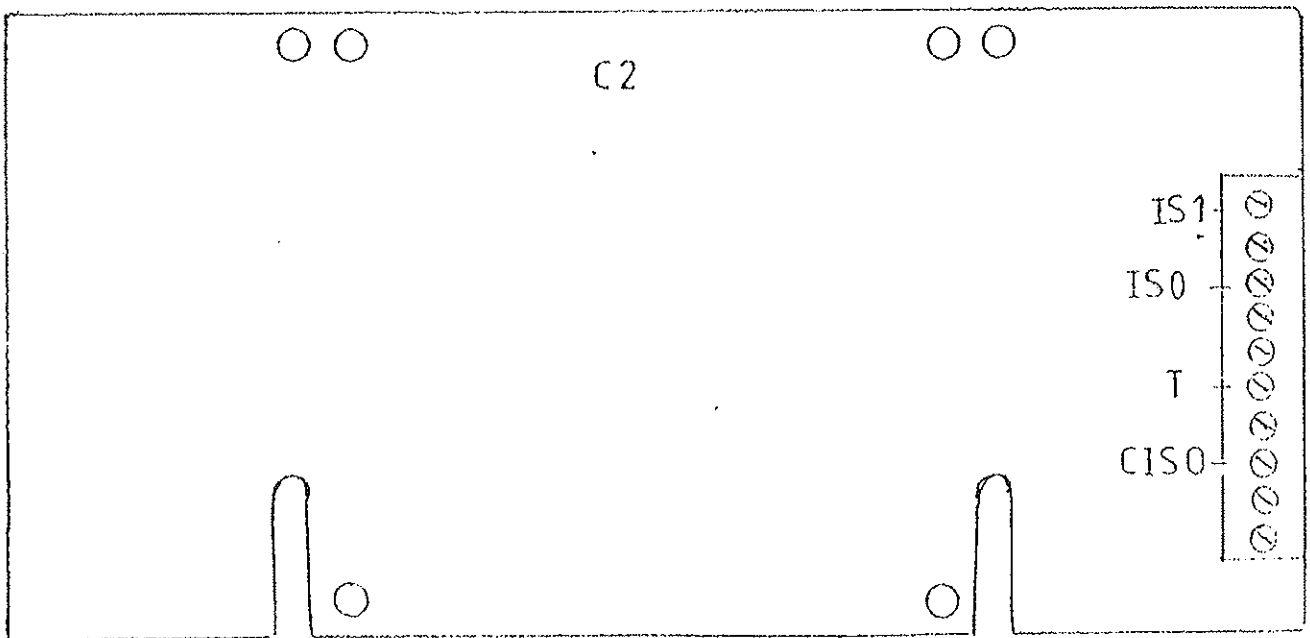
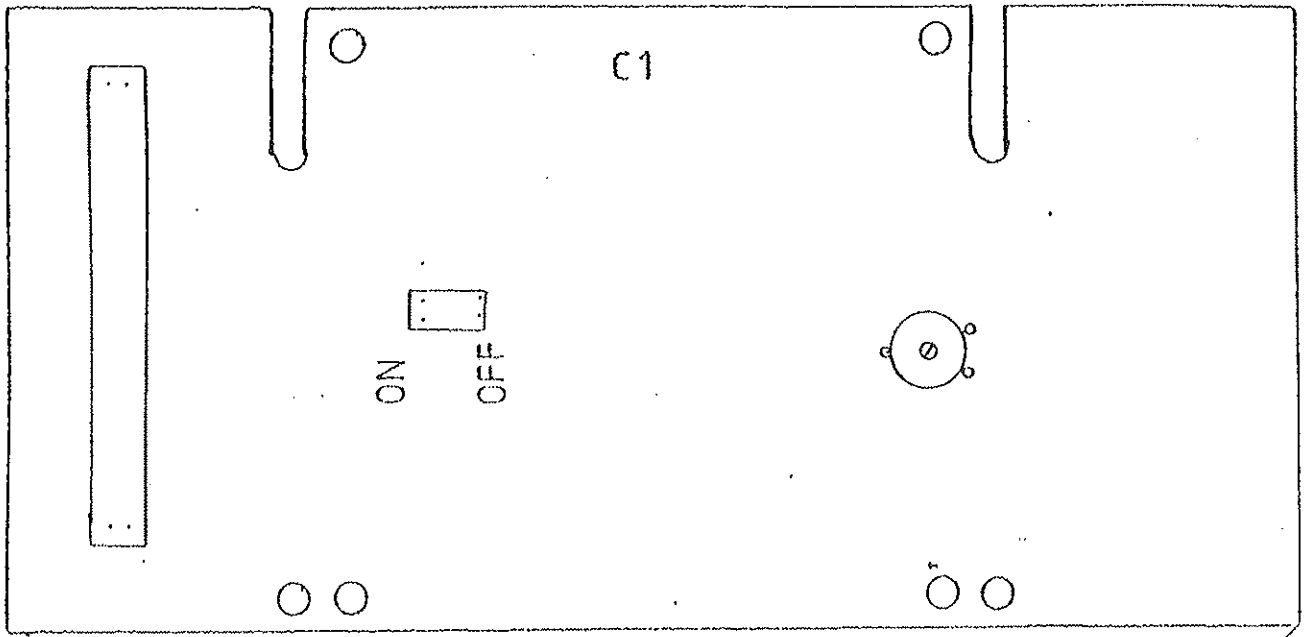
Dans tous les cas, l'opération d'isonivelage ne peut avoir lieu si :

- La cabine échappe la carte de situation,
- Pendant les phases d'initialisations,
- Un défaut a été détecté.

Remarque :

Si un défaut de surcharge ou thermique est détecté pendant la course opération d'isonivelage, celui-ci ne sera pris en compte qu'après la fin de l'action.

! sarl S P R I N T E ZI LES ILLONS 07250 LE POUZIN			
! Dest! RD 08	! Produit:	! Version!	! date!
! DOCUMENT de maintenance et contrôle			! 10.11.89
+++++++ ref: 11SP			
+ O P T I O N I S O +			
+++++++		! ISO	édition 1



! sarl S P R I N T E ZI LES ILLONS 07250 LE POUZIN		
! Dest: RD 08	! Produit:	! Version! date:
! DOCUMENT de maintenance et contrôle		! 10.11.89
!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!! ref: 11SP		!
! O P T I O N I S O !		!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!
!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!		! ISO édition 1

CARTE COMMANDE D'AFFICHEURS ET FLECHES DE SENS 14 SP

Cette carte, de référence "14 SP", assure le pilotage d'un afficheur numérique et des flèches de sens. Elle doit se loger dans le bac à carte, elle est reliée à la carte "RD08" par un connecteur "HE10" et un câble plat.

1. Afficheur

1.1 Liaisons

Trois fils sont nécessaires pour le pilotage d'afficheur :

- "0" : Alimentation,
- "V9" : Alimentation, il est raccordé à la carte RD08,
- "AF" : Signal de pilotage de l'afficheur.

1.2 Niveaux négatifs

Un bloc d'interrupteurs permet de décaler jusqu'à "-7". Pour assurer le décalage il suffit de placer sur "ON" l'interrupteur correspondant au nombre de niveaux négatifs de l'installation. Des programmations spéciales peuvent utiliser les boutons -7 et -6.

2. Flèches

Cette carte assure également le pilotage des flèches de sens et de prochain départ, cabine et palières.

- Fonctionnement

En cabine :

- Appareil arrêté : Flèches éteintes,
- Appareil avec orientation : Flèche allumée,
- Appareil en mouvement : Flèche clignotante.

Au palier, suivant les enregistrements, la flèche montée et la flèche descente s'éteignent. Il faut donc réaliser le raccordement de retour "LED" sur le commun des lampes 24 V., borne "V24".

3. Sortie positionneur

Une borne "PA" permet de piloter le décodeur de position "04 SP".

CARTE OLEODYNAMIQUE 20 SP

1. Description

Cette carte a pour but :

- de piloter les contacteurs de puissance ligne, étoile et triangle. Un temporisateur réglable assure le passage étoile/triangle, (relais "LT"),

- d'alimenter les vannes de la centrale hydraulique en 48V continu, sous le contrôle direct des contacts de sécurité.

Deux fusibles de 2 Ampères, protègent les sorties contre les mises à la terre intempestives.

- FU1 protège la descente,
- FU2 protège la montée.

En montée l'entrée CM reçoit le 110 V alternatif de la carte "RD08" - "L" est alimenté en étoile ; Ensuite LT se ferme et "M" passe en triangle.

Le relais GV est piloté par GV carte RD08,
Le relais PV est piloté par PV carte RD08,
Le relais Descente est piloté par CD, carte RD08.

Les sorties :

- VML = commande de vanne GV, 48V CC,
- VMP = accélération montée, 48V CC,
- VMD = commande de vanne descente, 48V CC.

Le retour de chaque électrovanne est effectué par Rev.

2. Manoeuvre manuelle

La manoeuvre manuelle peut être réalisée depuis le tableau, par des shuntages sur la carte RD08, bornier "PU".

2.1 Pour la montée

Shunter, provisoirement à l'aide d'un fil non vissé, CHS à CM et PV, l'appareil monte en PV.

2.2 Pour la descente

Shunter, provisoirement à l'aide d'un fil non vissé, CHS à CD et PV, l'appareil descend en PV.

OPTION POMPIER ET MANOEUVRES PRIORITAIRES

Cette option est destinée aux manoeuvres :

- Pompier,
- Prioritaire,
- Priorité cabine,
- Rappel automatique.

La carte option s'embroche sur le connecteur "CO", et sur le connecteur "BUS NIVEAU".

DESCRIPTION

1. Manoeuvre POMPIER

L'ouverture du contact de la clef pompier, située au niveau d'appel pompier, provoque l'arrêt de l'appareil au premier niveau rencontré, puis le ramène au niveau d'appel pompier ; Ensuite l'appareil fonctionne uniquement à partir de la cabine, en stationnement porte ouverte.

Un voyant visualise la manoeuvre pompier. Le niveau pompier est programmable de 1 à 14 niveaux, à l'aide du bloc d'interrupteurs "ID2" comme indiqué dans le tableau ci-dessous :

NIVEAU	INTERRUPTEUR			
	A	B	C	D
1	1	0	0	0
2	0	1	0	0
3	1	1	0	0
4	0	0	1	0
5	1	0	1	0
6	0	1	1	0
7	1	1	1	0
8	0	0	0	1
9	1	0	0	1
10	0	1	0	1
11	1	1	0	1
12	0	0	1	1
13	1	0	1	1
14	0	1	1	1

- 1 indique la position "ON",
- 0 indique la position "OFF".

2. Manoeuvre prioritaire

Une clef située à n'importe quel palier, permet le rappel de l'appareil au niveau d'appel prioritaire ; L'appareil stationne porte ouverte pendant que la clef reste tournée au palier d'appel.

3. Manoeuvre priorité cabine

Une clef en cabine permet d'assurer la suspension palière pendant le déplacement de l'appareil ; A l'arrêt elle provoque le stationnement en porte ouverte. Cette clef assure aussi la continuation de la manoeuvre prioritaire.

4. Rappel automatique

Cette manoeuvre permet de rappeler l'appareil au bout d'un certain temps de non utilisation, à un niveau choisi. Pour cela la borne "RAUTO" doit être reliée au niveau de rappel désiré par le bornier "cabine".

Le temps est réglable en 4 gammes par l'intermédiaire du bloc d'interrupteur "ID1" comme indiqué ci-dessous :

REPERE INTER	
2	1
OFF	ON
ON	OFF
ON	ON
OFF	OFF

- 1ère ligne : 20 secondes
- 2ème ligne : 1 minutes 30
- 3ème ligne : 1/4 d'heure
- 4ème ligne : 2 heures