



## MANUEL D'UTILISATION

# **ASP116 EVOLUTION**

Armoire de commande pour ascenseurs

Version électrique avec variateur ATV71L 

 **Édition  
01-2025**



## SOMMAIRE

<b>PRESENTATION .....</b>	<b>5</b>
1.1 CONSIGNES DE SECURITE .....	6
1.2 CARACTERISTIQUES MECANIQUES .....	6
1.3 CARACTERISTIQUES ELECTRIQUES.....	6
1.4 PANNEAU DE COMMANDE .....	7
1.5 PROTECTION UCM .....	8
<b>2 CONFIGURATION DE L'ARMOIRE .....</b>	<b>9</b>
2.1 MODIFICATION D'UN PARAMETRE .....	9
2.2 RECHARGEMENT DE LA CONFIGURATION USINE .....	9
2.3 APPLICATION SMARTPHONE MYLIFT. ....	10
2.4 MENU CONFIGURATION .....	10
2.5 CARACTERISTIQUES DE L'ARMOIRE.....	11
2.6 CARACTERISTIQUES DE L'EQUIPEMENT.....	12
2.7 CONTROLE TEMPERATURE.....	13
2.8 ALIMENTATION.....	15
2.9 IDENTIFICATION .....	15
2.10 TRACTION.....	16
2.10.1 Ascenseurs électriques .....	16
2.10.2 Configuration standard .....	18
2.11 EVACUATION.....	18
2.12 CONFIGURATION DU VARIATEUR .....	19
2.12.1 Données ascenseur.....	20
2.12.2 Données moteur.....	22
2.12.3 Optimisation de l'auto-réglage. ....	23
2.12.4 Codeur pour boucle fermée.....	24
2.12.5 Optimisation boucle vitesse .....	25
2.12.6 Gestion du RollBack.....	25
2.12.7 Réglage du frein .....	26
2.12.8 Optimisations pour moteurs asynchrones.....	27
2.12.9 Mode inspection.....	28
2.12.10 Réduction du bruit électrique .....	28
2.13 CONTROLE DU FREIN.....	29
2.14 GESTION DE L'ISONIVELAGE.....	30
2.15 IMMEUBLE.....	31
2.16 MANŒUVRE USAGER.....	33
2.17 MANŒUVRE D'INCENDIE .....	35
2.18 SYNTHÈSE VOCALE .....	36
2.18.1 Annonces vocales en cabine.....	36
2.18.2 Diffusion de musique en Cabine .....	37
2.18.3 Annonces vocales HP sur toit cabine .....	38
2.18.4 Annonces vocales aux paliers.....	39
2.19 INDICATION VISUELLES .....	40
2.19.1 Indications visuelle en cabine.....	40
2.19.2 Indications visuelles aux paliers .....	42
2.20 PORTES.....	44
2.21 SELECTION EN GAINÉ.....	48
2.21.1 Configuration avec K04SP / K05SP.....	49
2.22 CONTROLE DE LA CHARGE CABINE .....	50
2.23 CONTROLEUR DE SURVITESSE ASCENSEURS « SANS MACHINERIE » .....	50
2.24 TELEALARME.....	51
2.25 ECONOMIE D'ÉNERGIE .....	51
<b>3 CONFIGURATION DES « ENTREES / SORTIES » DES CARTES ELECTRONIQUES .....</b>	<b>52</b>

3.1	CONFIGURATION ENTREES BOUTONS PALIERS ET CABINE.....	52
3.1.1	<i>Carte 216SP</i> .....	52
3.1.2	<i>Carte 217SP</i> .....	52
3.2	CONFIGURATION DES E/S SPECIALES CARTE 217SP .....	53
3.3	CONFIGURATION DES E/S POUR L'INDICATION DU NIVEAU.....	53
3.4	CONFIGURATION DES E/S POUR LA TELESURVEILLANCE .....	54
3.5	CONFIGURATION DES E/S CARTES PALIERS (228SP, 137SP) .....	56
<b>4</b>	<b>MAINTENANCE DE L'ARMOIRE .....</b>	<b>57</b>
4.1	EFFECTUER DES ENVOIS CABINE AVEC LA CONSOLE .....	57
4.2	MENU ASSISTANCE TECHNIQUE .....	57
4.3	MENU DIAGNOSTIC ARMOIRE.....	59
4.4	LISTE DES DEFAUTS .....	60
4.4.1	<i>Alimentation</i> .....	60
4.4.2	<i>Ascenseur</i> .....	61
4.4.3	<i>Armoire</i> .....	61
4.4.4	<i>Cartes cabine</i> .....	63
4.4.5	<i>Cartes aux paliers</i> .....	63
4.4.6	<i>Sélection</i> .....	64
4.4.7	<i>Défauts sélection K04SP/K05SP</i> .....	66
4.4.8	<i>Chaine de sécurité</i> .....	66
4.4.9	<i>Isonivelage et Nivelage</i> .....	68
4.4.10	<i>Déplacement</i> .....	69
4.4.11	<i>Portes</i> .....	72
4.4.12	<i>Survitesse « sans machinerie »</i> .....	73
4.4.13	<i>Température</i> .....	73
4.4.14	<i>Variateur</i> .....	74
<b>5</b>	<b>CARTES ELECTRONIQUES .....</b>	<b>77</b>
5.1	CARTES ELECTRONIQUES EN ARMOIRE .....	77
5.1.1	<i>Carte contrôleur d'ascenseur « 216SP »</i> .....	77
5.1.2	<i>Carte extension entrées/sorties « 217SP »</i> .....	80
5.1.3	<i>Carte alimentation « 214SP »</i> .....	81
5.1.4	<i>Carte interface moteurs électriques « 220SP »</i> .....	82
5.1.5	<i>Carte d'extension moteurs électriques 2 vitesses « 225SP »</i> .....	83
5.1.6	<i>Carte répartition chaine de sécurité « 212SP »</i> .....	84
5.2	CARTES ELECTRONIQUES DANS LA BOITE D'INSPECTION .....	85
5.2.1	<i>Carte contrôleur cabine « 211SP »</i> .....	85
5.2.2	<i>Carte interconnexion chaine de sécurité « 210SP »</i> .....	89
5.2.3	<i>Carte de puissance porte 2 « 222SP »</i> .....	91
5.2.4	<i>Carte extension porte 2 « 223SP »</i> .....	92
5.2.5	<i>Carte extension Bluetooth « 230SP »</i> .....	93
5.3	CARTES ELECTRONIQUES AUX PALIERS.....	94
5.3.1	<i>Carte palière « 228SP »</i> .....	94
5.3.2	<i>Carte palière « 137SP »</i> .....	95

## Présentation

Ce manuel est le document de référence pour l'installation et la maintenance de votre armoire de commande d'ascenseurs « **ASP 116 evolution** ». Il explique de manière détaillée la configuration et le diagnostic de votre armoire.

Cette nouvelle gamme d'armoires conçues par la société Sprinte apporte les dernières technologies pour répondre aux nouveaux besoins des ascenseurs. L'armoire « **ASP 116 evolution** » est modulable et est particulièrement adaptée à la modernisation des ascenseurs.

### **Caractéristiques principales :**

- 32 niveaux
- Compatible CANopen LIFT

#### Options de commande de la traction:

- Variateur de fréquence de 4 kw à 55 kw (treuils and Gearless)
- Moteurs 1V et 2V
- Vitesse jusqu'à 1.6 m/s
- Optimisation de la consommation d'énergie

#### Positionnement de la cabine

- Capteurs magnétiques et aimants sur guide
- Fourche optique et écrans sur drisse (224SP)
- Encodeur absolu avec bande crantée (K04SP)
- Lecteur absolu sur bande inox codifiée (K05SP)

#### Manœuvres:

- Blocage, ramassage, collective.
- Quadruplex
- Manœuvre pompier U36 et EN 81-73
- Inspection et rappel
- Clé cabine réservée
- Contrôle de la surcharge
- Codes d'accès à partir de la boîte à bouton cabine avec gestion des plages horaires
- Gestion de deux boîtes à boutons en cabine

#### Contrôle des portes:

- 2 portes
- Portes manuelles
- Portes automatiques
- Portes à VF (Nudging)
- Remise à niveau portes ouvertes (isonivelage)
- Service passant ou sélectif
- Gestion de deux types de portes sur la même face

#### Indicateurs

- Indicateurs de position (Afficheurs à point, LCD, TFT couleur)
- Flèches de direction et de prochain départ
- Annonce sonore des niveaux qualité MP3 avec volume réglable par plage horaire

## Principaux avantages :

- Un seul pendentif
- Synthèse vocale MP3 intégrée à l'armoire
- Chaîne de sécurité pré-câblée
- Sauvegarde de la configuration et des programmes sur SD-CARD
- Afficheur 2 lignes \* 16 caractères
- Horodatage des défauts
- Contrôle de la température machinerie
- Assistance vocale au technicien

### 1.1 Consignes de sécurité

- 1) L'armoire doit être installée dans un local sec, propre et seulement accessible au personnel compétent
- 2) La température du local ne doit pas excéder 40° et doit être supérieure à 0°
- 3) L'ascenseur doit être mis hors service si le système de communication bidirectionnel ne fonctionne pas

### 1.2 Caractéristiques mécaniques

Taille des coffrets :

Puissance Manœuvre	4 à 11Kw	15 à 30Kw	37 à 55Kw
<b>Variation de fréquence</b>	800 x 600 x 300	1200 x 800 x 400	1600 x 900 x 400
<b>Oléodynamique</b>	800 x 600 x 200	800 x 600 x 200	800 x 600 x 200
<b>Electrique 1 et 2 vitesses</b>	800 x 600 x 200	800 x 600 x 200	800 x 600 x 200

- La taille des coffrets peut varier selon les options
- Le poids de l'armoire est variable de 25Kg à 100Kg selon la puissance

### 1.3 Caractéristiques électriques

Les armoires sont équipées en série d'un système de protection contre la foudre et tous les contacteurs sont montés sur Silentbloks afin de réduire l'émission de bruit à l'extérieur de l'armoire

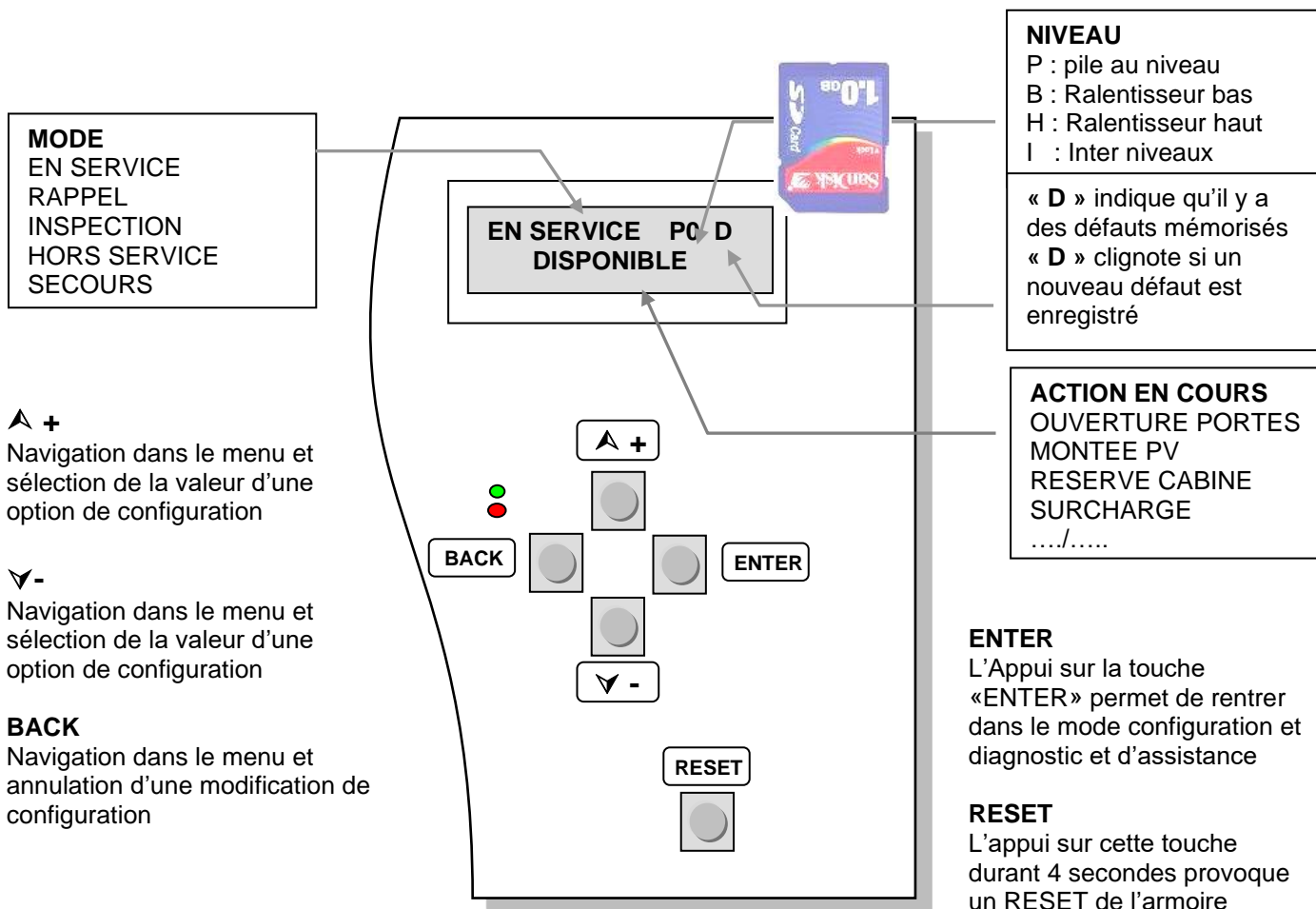
<b>Tension de service</b>	220Vac / 230Vac monophasée ou triphasée, 380Vac / 400Vac triphasée
<b>Consommation</b>	70VA à vide
<b>Tension disponible</b>	24V double alternance 2A, 55V / 70V double alternance 4A, 110Vac / 1A, 220V "220F" /2A
<b>Tension chaîne de sécurité</b>	110VAC
<b>Tension de secours</b>	Batterie 12V / 2,1Ah ou 7,1 Ah
<b>Boutons appel / envoi</b>	Entrées / sorties un fil, retour sur masse, tension 24V continu Type de quittance (LED ou lampe 24V / 50mA max)

#### **IMPORTANT**

*Le présent manuel décrit les fonctions du logiciel. Il est possible que les versions plus anciennes du logiciel ne prennent pas toutes les fonctions décrites. Vérifiez la version du logiciel avant de commencer à lire le manuel.5*

### 1.4 Panneau de commande

Le panneau de commande comprend un écran alphanumérique et un pavé de navigation doté de cinq boutons intégrés. L'écran du panneau de commande permet de connaître en permanence le statut de l'ascenseur. La SDCard contient la configuration de l'ascenseur et le logiciel de l'ascenseur afin de permettre un redémarrage dans les mêmes conditions en cas de changement de carte.



### Réglage du contraste

Maintenir appuyée la touche « **BACK** » et appuyer sur « **▲ +** » pour l'augmenter le contraste ou sur « **▼ -** » pour le diminuer.

### Navigation dans les menus

Appuyez sur la touche « **ENTER** » du clavier pour rentrer dans le menu de configuration et de diagnostic de l'ascenseur. Ensuite appuyez sur les touches « **▲** » ou « **▼** » pour naviguer dans le menu principal. Appuyez de nouveau sur la touche « **ENTER** » pour rentrer dans le sous menu souhaité et sur la touche « **BACK** » pour en ressortir.

## 1.5 Protection UCM

Dans le cas où l'ascenseur doit être équipé d'un dispositif de protection contre le mouvement incontrôlé de la cabine (cas fixé par le constructeur de l'ascenseur), l'armoire ASP116 Evolution est certifiée composant de sécurité selon la directive 2014/33/UE pour assurer les fonctions des sous-systèmes suivants de ce dispositif de protection:

- le sous-système de détection du mouvement incontrôlé, constitué du relais de sécurité associé aux capteur+aimants ,qui ouvre la chaîne de sécurité dès la sortie de la zone de déverrouillage portes ouvertes.
- le sous-système d'activation du mécanisme d'arrêt, constitué de l'ensemble de contacteurs qui vont retomber dès l'ouverture de la chaîne de sécurité, coupant ainsi l'alimentation des freins de sécurité, qui sont le mécanisme d'arrêt du dispositif.

Les caractéristiques de l'armoire ASP116 Evolution sur cette protection sont les suivantes :

<b>Temps de réponse</b>	42 ms
<b>Ascenseurs couverts</b>	Ascenseurs électriques à adhérence
<b>Mécanisme d'arrêt associé</b>	Freins de machine de sécurité certifiés CE comme mécanisme d'arrêt du mouvement incontrôlé de la cabine(2 x 3A -600W max)

### IMPORTANT

*Le temps d'arrêt total du dispositif correspond au temps de réponse donné ici auquel il faut rajouter le temps de réaction du mécanisme d'arrêt (freins de sécurité CE). Il est de la responsabilité du fabricant de l'ascenseur de s'assurer que les distances d'arrêt en fonction de ce temps d'arrêt total , sont conformes aux prescriptions de la norme EN81-20 chapitre 5.6.7.5*

### IMPORTANT

*Le bon fonctionnement de la détection et l'activation du dispositif de protection doit être vérifié à la mise en service. Utilisez pour cela le **Test de l'isonivelage** documenté dans le manuel d'installation*

### IMPORTANT

*Le bon fonctionnement de l'auto-surveillance des freins doit être vérifié à la mise en service. Utilisez pour cela le **Test de l'autocontrôle des freins** documenté dans le manuel d'installation.*

## 2 Configuration de l'armoire

Le menu « **CONFIGURATION** » est utilisé pour adapter l'armoire à votre ascenseur. Il définit des caractéristiques matérielles de l'ascenseur ainsi que des réglages permettant d'optimiser la performance de l'installation. Toutes les armoires sont livrées pré configurées selon les données du client.

Les paramètres avec une étoile (exemple : « [PARAM]\* ») sont les paramètres par défaut.

### 2.1 Modification d'un paramètre

La modification d'un paramètre n'est autorisée que si le paramètre « PROTEC CONFIG » est égal à « NON PROTEGE ». Dans le cas contraire un message « MODIF. INTERDITE » s'affichera.

Pour modifier un paramètre, positionnez vous sur celui-ci et appuyez sur la touche « ENTER », la valeur actuelle se met à clignoter. L'appui sur les touches « ▲ » ou « ▼ » change sa valeur. Pour valider votre choix appuyer de nouveau sur la touche « ENTER », la nouvelle valeur est enregistrée et ne clignote plus. Pour annuler votre modification appuyez sur la touche « ESC ».

#### Prise en compte des modifications

Les modifications ne sont pas prises en compte tant que l'ascenseur est en service.

Pour enregistrer les modifications, appuyez sur la touche « **BACK** » plusieurs fois pour revenir au menu principal

Le message suivant s'affiche :

**ENREGISTRER ?**  
**OUI (+) NON (-)**

Appuyez sur « + » pour confirmer la modification ou sur « - » pour annuler  
Si vous avez appuyé sur « + » le message « CONFIG MODIFIEE » s'affiche

Au bout de 2 secondes, l'appui sur la touche « ESC » vous permet de revenir à l'affichage normal.

#### Prise en compte des nouveaux paramètres

#### **IMPORTANT**

*Attendre que l'ascenseur soit dans l'état disponible, assurez vous que personne ne soit resté à l'intérieur de la cabine puis appuyez sur la touche « RESET » pendant 4 secondes. L'ascenseur redémarre après initialisation avec les nouveaux paramètres.*

### 2.2 Rechargement de la configuration usine

La configuration utilisée par l'armoire est enregistrée dans le fichier DCF.txt. Chaque paramètre modifié par la console est donc enregistré dans ce fichier. En cas de problème de chargement de la configuration ou de mauvais fonctionnement suite à une modification de la configuration, il est possible de revenir à la configuration d'usine. Cette configuration est sauvegardée dans le fichier EDS.txt.

Pour revenir à la configuration d'usine :

- 1) Appuyer sur le bouton « ▲ + » et sur le bouton « ▼ - »
- 2) Faire un reset en gardant les boutons « ▲ + » et « ▼ - » appuyés

**RETOUR CFG USINE**  
**CONFIRMATION OK>**

- 3) Appuyer sur la touche « ENTER ».
- 4) L'armoire est configurée avec les paramètres d'usine

## 2.3 Application smartphone MyLift.

L'application "MyLift" est une application pour smartphone destinée aux propriétaires de l'ascenseur. Elle permet d'accéder aux paramètres qui ne concernent que des réglages de confort (volume de la synthèse vocale et de la musique...), d'esthétique (couleurs d'afficheur, fond d'écrans...) et de service (réglages de date et d'heure, code d'accès en cabine,...). Tous les paramètres modifiables par « MyLift » sont pris en compte immédiatement, il n'est plus nécessaire de faire un reset de l'armoire. L'application MyLift impose la 2e carte 230SP pour sécuriser l'accès par un code bluetooth distinct de la 1ere carte 230SP.

MyLift est disponible sur  
Google PlayStore

Tous les paramètres accessibles et modifiables par MyLift sont repérés dans tout ce document par le logo de l'application :







## 2.4 Menu Configuration

<b>ARMOIRE</b>	Protection de la modification des paramètres, choix de la langue d'affichage sur la console numérique, réglage de l'heure et de la date
<b>EQUIPEMENT</b>	Type série de l'armoire, consultation version logiciel, nombre de cartes d'extensions, équipements optionnels de l'armoire
<b>TEMPERATURE</b>	Réglage détection température machinerie
<b>ALIMENTATION</b>	Inversion de phase
<b>IDENTIFICATION</b>	Nom du client, adresse de l'ascenseur, numéro de série, numéro d'ascenseur en multiplex, numéro CE, numéro équipement
<b>TRACTION</b>	Type de traction, type de treuil
<b>EVACUATION</b>	Evacuation automatique des passagers en cas de coupure de courant générale.
<b>VARIATEUR FREQ.</b>	Configuration du variateur de fréquence connecté en bus CAN à la carte 216SP
<b>FREIN</b>	Gestion des différents types de frein
<b>ISONIVELAGE</b>	Gestion du déplacement porte ouverte en zone de porte
<b>IMMEUBLE</b>	nombre de niveaux, niveau de stationnement de la cabine,
<b>MANOEUVRES</b>	type de manœuvre, temporisation lumière cabine, temporisation priorité cabine, clé priorité cabine
<b>INCENDIE</b>	Configuration des niveaux sinistrés, type de manœuvre incendie
<b>SYNTHESE VOCALE</b>	Configuration synthèse vocale
<b>INDICATEURS</b>	Configuration du type d'afficheurs paliers et cabine avec configuration de l'affichage à chaque niveau. Type de flèches au palier et en cabine
<b>PORTES</b>	Type de porte, nudging, temporisations, CPC, choc, bouton fermeture/ouverture, électrocame, ouverture anticipée.
<b>SELECTION</b>	Type de lecteur, recalage, niveaux rapprochés, PV croisées
<b>CHARGE CABINE</b>	Surcharge, non stop complet , charge cabine affichée, nb de personnes affiché
<b>SURVITESSE</b>	Configuration du détecteur de survitesse
<b>TELEALARME</b>	Configuration téléalarme
<b>ECO.ENERGIE</b>	Configuration des modes de veille de l'ascenseur
<b>E/S CARTES</b>	Configuration des entrées et des sorties des cartes électroniques de l'armoire


## 2.5 Caractéristiques de l'armoire


### CONFIGURATION ► ARMOIRE

CONFIGURATION	<b>Protection de la modification des paramètres</b>
	<p><b>[PROTEGE]*</b> Consultation de la configuration. Dans ce mode aucun paramètre ne peut être modifié.</p> <p><b>[NON PROTEGE]</b> Consultation et modification de la configuration</p>
LANGUE	<b>Choix de la langue d'affichage sur la console de l'armoire</b>
	<b>[FRANÇAIS]*</b> [ANGLAIS]
DATE 	<b>Affichage de la date</b>
	Réglage de la date : appuyer sur « ENTER » puis sur les flèches pour changer le jour, le mois et l'année. L'appui sur « ENTER » valide la nouvelle date, « ESC » annule la saisie
HEURE 	<b>Affichage de l'heure</b>
	Réglage de l'heure : appuyer sur « ENTER » puis sur les flèches pour changer l'heure, les minutes et les secondes. L'appui sur « ENTER » valide la nouvelle heure, « ESC » annule la saisie
DEBUT HEURE NUIT 	<b>Affichage de l'heure de début de l'horaire de nuit</b> La plage nuit est utilisée pour réduire le volume sonore de la synthèse vocale pendant la nuit
	Voir réglage paramètre HEURE
FIN HEURE NUIT 	<b>Affichage de l'heure de fin de l'horaire de nuit</b>
	Voir réglage paramètre HEURE

## 2.6 Caractéristiques de l'équipement

### CONFIGURATION ► EQUIPEMENT

VERSIONS	Version de l'application et des cartes électroniques de l'installation
	[y.z]
CARTE PUISSANCE	Type de carte puissance branchée à la carte 216SP
	[PAS DE CARTE], [220SP], [220SP+225SP]
INSPECTION CUVETTE	<p><b>Présence d'un boîtier d'inspection en cuvette.</b></p> <p>Si vous avez un boîtier d'inspection dans la cuvette indiquez alors si il est connecté sur le bus aux paliers (via une carte 137SP) ou directement sur la carte 216SP. Attention, dans le cas d'une carte 137SP, celle-ci ne rentre pas dans le décompte du « <b>Nombre de cartes Bus aux paliers</b> » (voir ci-dessous). Cette carte 137SP est <b>obligatoirement la carte n°27</b>, soit DIP1 DIP2 DIP4 et DIP5 à 1, tous les autres à 0.</p>
	[NON], [SUR CN7/137SP], [SUR PE3M/216SP]
REARM.INS.CUV.	<p><b>Choix du mode de réarmement en sortie d'inspection cuvette.</b></p> <p>Le mode de réarmement en sortie d'inspection peut être géré :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>soit par l'ASP116 Evolution (voir manuel d'installation B-DP-13-006 Annexe 2-5 pour la procédure)</li> <li>soit par un système externe indépendant</li> </ul>
	[PAR ASP116-EVO], [PAR SYS.EXTERNE]
VOLUME INS.CUV.	<p><b>Réglage du volume sonore du boîtier d'inspection en cuvette.</b></p> <p>Ce réglage n'est accessible que si l'Inspection Cuvette est gérée par une carte bus 137SP</p>
	[0..7]
DBD (Door Bypass device)	<p><b>Présence du Dispositif de shuntage des contacts de sécurité de porte.</b></p> <p>Ce dispositif est requis par la norme EN81-20 lors de la maintenance/réparation des contacts de portes.</p>
	[NON], [OUI]
NB CARTES 217SP	Nombre de cartes 217SP
	[0*..2] 
NB CARTES 223SP	Nombre de cartes 223SP
	[0*..2]
NB CARTE BUS PAL	Nombre de cartes 228SP et 137SP sur le bus palier
	<p>[0*..25]</p> <p>Les cartes sont numérotées avec le sélecteur JT1 des cartes 228SP et 137SP. Le numéro de carte est codifié en code binaire :</p> <p>DIP 1 = 1 si DIP1 est ON, DIP 2 = 2 si DIP2 est ON, DIP 3 = 4 si DIP3 est ON, DIP 4 = 8 si DIP4 est ON, DIP 5 = 16 si DIP5 est ON,</p> <p>Identification = V_DIP1 + V_DIP2 * 2 + V_DIP3 * 4 + V_DIP4 * 8 + V_DIP5 * 16</p> <p>Exemples :</p> <p>Carte 0 : Tous les DIPs OFF</p> <p>Carte 10 : Mettre ON les DIPs 2, 4</p> <p>Carte 23 : Mettre ON les DIPs 1, 2, 3, 6</p> <p>La carte numéro zéro est la dernière sur le bus (elle a le circuit bouchon). La carte précédente est numérotée 1 et ainsi de suite.</p>

NB CARTES 230 SP	<b>Nombre de cartes 230SP</b> Cette carte est utilisée pour la communication Bluetooth et les voyants téléalarme
	[0*..2]
PIN BLUETOOTH	<b>Code d'accès à la passerelle 230SP n°0</b> Ce code sécurise l'accès Bluetooth à l'armoire avec l'application EvoPAD.
	[XXXX]
 <b>PIN BTOOTH CLI.</b>	<b>Code d'accès à la passerelle 230SP n°1</b> Ce code sécurise l'accès Bluetooth à l'armoire avec les applications pour le client final.(appli « MyLift »,...)
	[1234] (valeur par défaut)
PASSERELLE MPLEX	<b>Passerelle multiplex</b> Utilisation d'une passerelle de communication entre les armoires pour séparer les bus palier de chacune. Ce paramètre ne peut se désactiver que dans le cas où il n'y a aucune carte bus au palier (carte palière, carte inspection cuvette ou flexyPage)
	[OUI] * [NON]

## 2.7 Contrôle température

### CONFIGURATION ► TEMPERATURE

**Chapitre 0.4.16 de la norme 81-20:2014** : Pour assurer le bon fonctionnement des équipements dans la gaine et dans l'(les) emplacement(s) de machinerie, c'est-à-dire en tenant compte de la chaleur dissipée par lesdits équipements, la température ambiante dans la gaine et dans l'(les) emplacement(s) de machinerie est supposée être maintenue entre + 5 °C et + 40 °C.

<b>Contrôle de la température en armoire</b>	
Sécurité interdisant le fonctionnement de l'ascenseur si la température <u>dans l'armoire</u> dépasse les tolérances maximums autorisées par les composants électroniques.	
T° MAX ARMOIRE	<b>Sécurité température maximum en armoire</b> Si la température dépasse ce seuil, la cabine s'arrête au niveau le plus proche et l'ascenseur passe en mode hors service tant que la température reste au dessus du seuil
	[20..70] °C (70°C par défaut)
T° MIN ARMOIRE	<b>Sécurité température minimum en armoire</b> Si la température baisse en dessous de ce seuil, la cabine s'arrête au niveau le plus proche et l'ascenseur passe en mode hors service tant que la température n'est pas remontée au dessus du seuil
	[-10..15] °C (0°C par défaut)
<b>Contrôle de la température en machinerie</b>	
Sécurité interdisant le fonctionnement de l'ascenseur si la température dans la machinerie dépasse les tolérances maximums autorisées par la norme.	
T° MACHINERIE	<b>Contrôle de la température machinerie</b> Le contrôle est effectué avec la sonde de température 132SP qui est branchée sur le connecteur MC2M de la carte 216SP

	[NON]* [OUI]
<b>T° MAX MACHINERIE</b>	<b>Sécurité température maximum en machinerie</b> Si la température dépasse ce seuil, la cabine s'arrête au niveau le plus proche et l'ascenseur passe en mode hors service tant que la température reste au dessus du seuil
	[20..60] °C (40°C par défaut)
<b>T° MIN MACHINERIE</b>	<b>Sécurité température minimum en machinerie</b> Si la température baisse en dessous de ce seuil, la cabine s'arrête au niveau le plus proche et l'ascenseur passe en mode hors service tant que la température n'est pas remontée au dessus du seuil
	[-10..15] °C (0°C par défaut)
<b>CHAUFFAGE</b>	<b>Enclenchement du chauffage si la température est inférieure au seuil</b> La sortie CN6I-CHAUF / 220SP est activée
	[-10..18] °C (5°C par défaut)
<b>VENTILATION</b>	<b>Enclenchement de la ventilation si la température est supérieure au seuil</b> La sortie CN6I-VENT / 220SP est activée
	[22..60] °C (30°C par défaut)

## 2.8 Alimentation

### CONFIGURATION ► ALIMENTATION

CONTROLE PHASE	Détection inversion ou manque de phase
	[PAS DE DETECTION] [DETECTION]*

## 2.9 Identification

### CONFIGURATION ► IDENTIFICATION

CLIENT	<b>Nom du client</b> Nom de la société
	[16 caractères]
AFFAIRE	<b>Nom de l'affaire</b> Adresse de l'ascenseur ou est installée l'armoire
	[16 caractères]
NUMERO SERIE	<b>Numéro de série de l'armoire</b>
	[AAMMXXX] AA : Année de fabrication MM : Mois de fabrication XXX : Numéro dans le mois
NUMERO SIMPLEX	<b>Numéro d'ascenseur en multiplex</b>
	[1*..4] En multiplex chaque ascenseur doit avoir un numéro distinct
NUM. ASCENSEUR	<b>Numéro de série ascenseur affiché en cabine</b>
	N° [16 caractères]
NUM. CE	<b>Numéro de CE affiché en cabine</b>
	[XXXX]
ANNEE CONSTRUCT.	<b>Année de construction de l'ascenseur</b> Cette année sera affichée à côté du n° CE de la plaque de charge d'un afficheur 236SP1. Si elle est réglée à 0 , rien ne sera affiché
	[XXXX]

## 2.10 Traction

### CONFIGURATION ► TRACTION

TYPE TRACTION	Type de traction
	[ELECTRIQUE VVF] [ELECTRIQUE 1V] [ELECTRIQUE 2V]

### 2.10.1 Ascenseurs électriques

VARIATEUR	Type de variateur de fréquence
	[ADL300 FILAIRE] [Z.A. ZETADYN] [ATV 71L] [ATV 71L BUS]
VITESSE INSPEC.	Sélection de la vitesse de déplacement en inspection pour les armoires 2V
	[PETITE VITESSE]* [GRANDE VITESSE]
TYPE DE TREUIL	Type de treuil Cette option doit être configurée si l'option « ISONIVELAGE » est égale à l'ANTIDERIVE
	[TREUIL ATTELE] [TREUIL ADHERENCE] [MOTEUR GEARLESS]
TP RETOMB LIGNE	Temporisation de retombée des contacteurs ligne Réglage du temps d'attente de la retombée du frein, voir le chronogramme de commande de la VF page 17
	[0,4..5] secondes (1,5 s par défaut)
USURE CABLE	Surveillance de l'usure des câbles plastiques Les câbles de traction gainés de plastiques doivent être obligatoirement remplacés après un nombre maximum d'inversion de sens de déplacement de la cabine. (ci-dessous). Activer cette fonction si votre ascenseur est équipé de ces câbles.
	[NON]* [OUI]
NB MAX (CABLE)	Nombre maximum d'inversion de sens (pour l'usure des câbles). <b>Renseignez-vous auprès du fournisseur de câbles pour la valeur à régler.</b> Chacune des inversions de sens de déplacement de la cabine est décomptée pour surveiller l'usure des câbles plastiques. Une fois que la valeur réglée ici est atteinte, l'ascenseur est mis en Hors Service et vous devez remplacer vos câbles de traction plastique. Un avertissement est signalé à 95% de la valeur atteinte (voir §4.4.10).
	La valeur courante du compteur se trouve dans le menu <b>DIAGNOSTIC-&gt;STATISTIQUES</b> (cf§4.3). Quand vous avez remplacé vos câbles, remettez cette valeur à zéro. [0 ... 9.999.999]

## Chronogrammes de commande des variateurs

Commandes de l'armoire

**LA, LB** : Contacteurs de ligne  
**CM** : Commande montée  
**CD** : Commande descente  
**GV** : Commande grande vitesse  
**PV** : Commande petite vitesse  
**FREIN** : Le frein est piloté par le variateur

Signaux contrôlés par l'armoire

**RM** : Rotation moteur  
**CC** : Contrôle des contacteurs

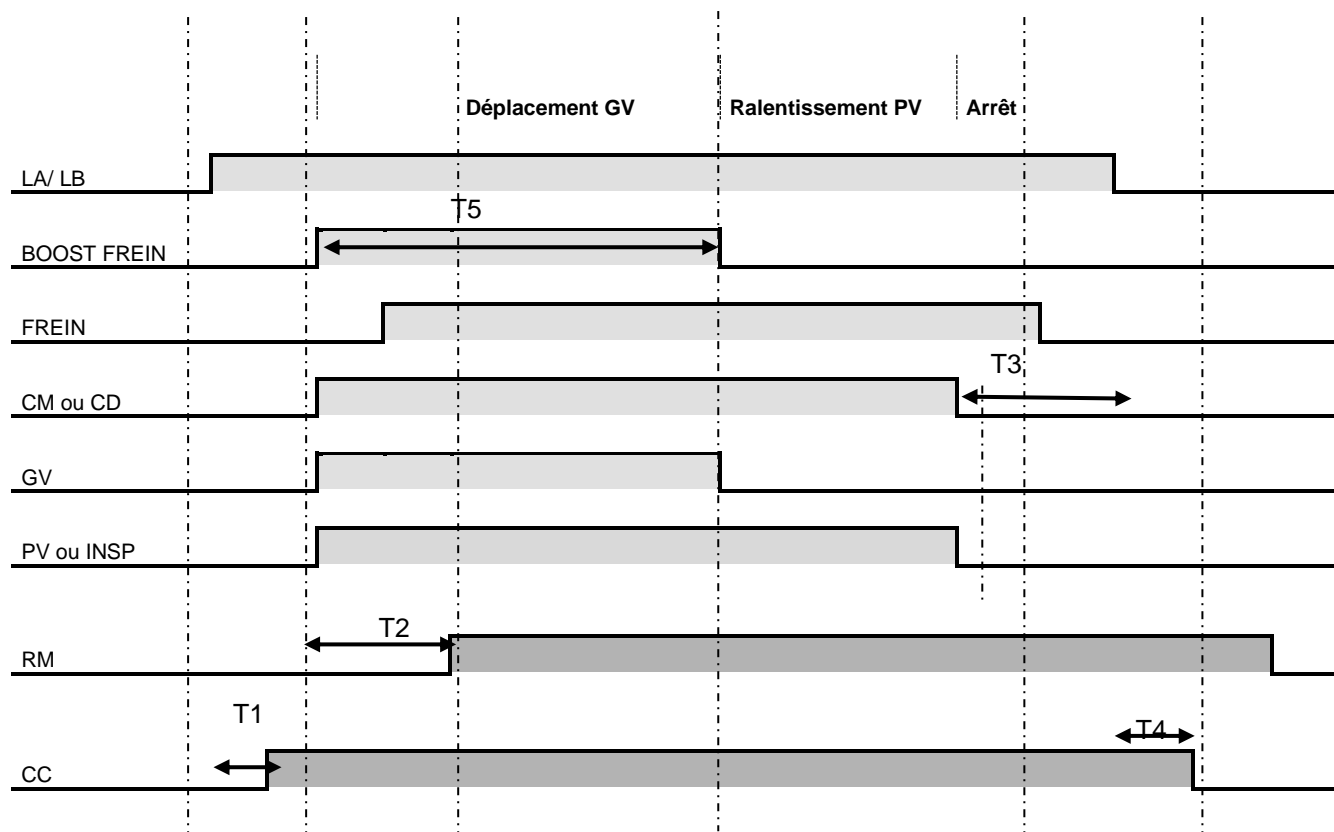
**T1** Si CC non actif au bout de ces 2 secondes : Défaut collage des contacteurs

**T2** Si RM non actif au bout de ces 4 secondes : Défaut RM

**T3** Temps de retombée du frein réglable, relâchement de LA, LB à la fin de la temporisation

**T4** Si CC toujours actif au bout de ces 2 secondes : Défaut décollage des contacteurs

**T5** Temporisation de boost de frein au démarrage



## 2.10.2 Configuration standard

TP ANTIPATINAGE	<b>Temporisation d'antipatinage cabine</b> Temps maximum de déplacement de la cabine sans avoir d'information du lecteur de position. Passé ce délai, l'ascenseur est en défaut Cette sécurité est désactivée en mode INSPECTION et en mode ISONIVELAGE
	<b>[1..20] secondes</b>
ACCELER. MAX	<b>Limite maximum de l'accélération de la cabine mesurée par le K04SP/K05SP</b>
	<b>[0..2,5] m.s2 (2,5 sec par défaut)</b> La valeur « 0 » désactive la fonction
TP MAX PV	<b>Temps maximum de déplacement en petite vitesse ascenseur en service normal</b>
	<b>[10..90] secondes (20 sec par défaut)</b>
SONDE TH MOTEUR	<b>Type de sonde thermique utilisée</b> Utilise l'entrée <b>CN12I-ST / 220SP</b>
	<b>[PAS DE SONDE] [SONDE RESISTIVE] [CONTACT SEC]*</b>

## 2.11 Evacuation

## CONFIGURATION ► EVACUATION

EVACUATION	<b>Choix du système d'évacuation des passagers en cas de coupure de courant générale</b>
	<b>[NON]</b> : la fonction est désactivée  <b>[PAR RELAIS]: (uniquement en variateur ATV 71L BUS)</b> Le variateur ATV71L BUS est capable de ramener la cabine au niveau le plus proche dans le sens préférentiel de déplacement de la cabine . La demande d'évacuation est déclenchée par des relais temporisés (cf plan B-PE-14-034-01 pour un Gearless, et B-PE-14-023-00 pour un treuil)  <b>[PAR DECOMPENS.] :</b> L'évacuation est réalisée par la dérive naturelle de la cabine en ouvrant le frein de machine. Cette dérive s'effectue soit manuellement (cf plan B-PE-16-144), soit automatiquement (cf plan B-PE-16-162) en fonction du matériel intégré à l'armoire.
VITESSE EVAC	<b>Vitesse de la cabine en manoeuvre d'évacuation par relais</b> Ce paramètre est transmis au variateur, qui appliquera cette vitesse pendant un déplacement en mode évacuation. Elle est exprimée en Hertz
	<b>[0,1..5,0] hz</b>

## 2.12 Configuration du variateur

### CONFIGURATION ► VARIATEUR DE FREQ.

Des informations sur le fonctionnement du variateur sont disponibles dans le menu :

DIAGNOSTIC ► VARIATEUR

(Vitesse, courant moteur, fréquence sortie mesurée, tension réseau)

#### IMPORTANT

Attention, pour pouvoir modifier les paramètres du variateur, il est nécessaire d'avoir **PROTECT. MENU VF = NON PROTEGE**

PROTECT. MENU VF	<b>Protection du menu variateur</b>
	<p><b>[PROTEGE]*</b> Consultation de la configuration. Dans ce mode aucun paramètre ne peut être modifié. Le menu repasse automatiquement en mode protégé à minuit pour éviter toute modification</p> <p><b>[NON PROTEGE]</b> Consultation et modification de la configuration du variateur</p>
DONNEES ASCENSEUR	<b>Renseignement des données de l'ascenseur</b>
	Appuyer sur ENTER pour rentrer dans le sous menu
DONNEES MOTEUR	<b>Renseignements sur le moteur</b>
	Appuyer sur ENTER pour rentrer dans le sous menu
DONNEES CODEUR	<b>Renseignement sur le codeur</b>
	Appuyer sur ENTER pour rentrer dans le sous menu
BOUCLE VITESSE	<b>Optimisation de la boucle de vitesse</b>
	Appuyer sur ENTER pour rentrer dans le sous menu
ROLLBACK	<b>Gestion du Rollback</b>
	Appuyer sur ENTER pour rentrer dans le sous menu
REGLAGLE FREIN	<b>Réglage du frein en boucle ouverte</b>
	Appuyer sur ENTER pour rentrer dans le sous menu
OPTIMISAT. ASYNC	<b>Paramètres d'optimisation de la régulation en asynchrone</b>
	Appuyer sur ENTER pour rentrer dans le sous menu
MODE INSPECTION	<b>Paramètres pour le mode inspection</b>
	Appuyer sur ENTER pour rentrer dans le sous menu
NIVEAU DE BRUIT	<b>Paramètres pour le réglage du niveau de bruit</b>
	Appuyer sur ENTER pour rentrer dans le sous menu

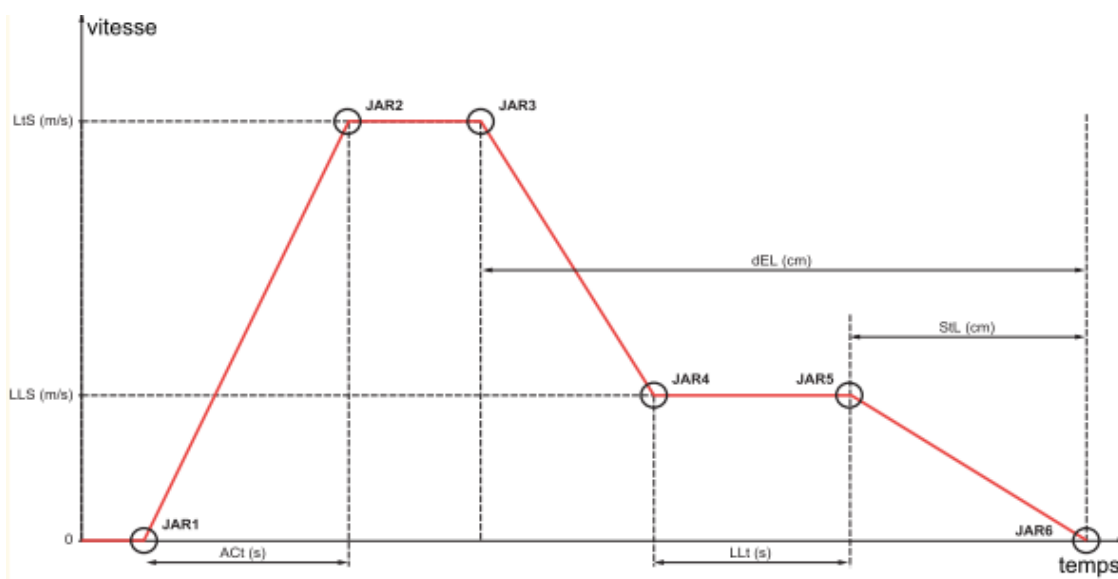
## 2.12.1 Données ascenseur

## CONFIGURATION ► VARIATEUR DE FREQ. ► DONNEES ASC.

VITESSE NOM.CAB.	<b>Vitesse nominale cabine (CSP)</b> Ce paramètre correspond à la vitesse linéaire de la cabine ascenseur lorsque le moteur tourne à sa vitesse fréquence nominale
	[0,1..5] m/s
CAPACITE	<b>La charge utile (LCA)</b> Ce paramètre correspond à la charge maximum autorisée dans la cabine de l'ascenseur.
	[0..48000] kg
CONFORT	<b>Accélération confort (ACM).</b> Ce paramètre définit l'accélération et la décélération maximale autorisée pendant les mouvements de l'ascenseur.
	[0,1..2] m/s <sup>2</sup> par défaut 0,8 m/s <sup>2</sup>
VITESSE HAUTE	<b>Vitesse nominale cabine (LtS).</b> Ce paramètre correspond à la vitesse linéaire de la cabine en régime établi (grande vitesse).
	[0,1..1,6] m/s
TPS D'ACCELER.	<b>Le temps d'accélération (ACt)</b> Ce paramètre correspond au temps que mettra la cabine pour atteindre sa Vitesse haute
	[0,5..60] secondes
DISTANCE ARRET	<b>La distance d'arrêt (StL)</b> Ce paramètre correspond à la distance qui sépare le drapeau d'arrêt du pallier auquel la cabine doit se rendre.
	[1 à 60] cm
VIT.D'APPROCHE	<b>Vitesse d'approche (LLS).</b> La vitesse d'approche est calculée automatiquement par le variateur. Si la vitesse calculée ne convient pas car elle correspond à une fréquence de résonance mécanique par exemple), elle peut être reprise manuellement. Dans ce cas, c'est le temps d'approche qui sera recalculé.
	[0,01 à 0,50] m/s
TPS.VIT.APPROCHE	<b>Temporisation vitesse d'approche (LLt)</b> Le temps d'approche correspond au temps que passera la cabine en régime établi à la vitesse d'approche. Dans le cas d'un temps d'approche trop court, le confort sera dégradé (sensation de roulis). Dans le cas d'un temps d'approche trop long, la rampe entre LtS et LLS sera forte (confort dégradé).
	[0,50 à 10,00] sec
DIST. DECELER	<b>Distance de décélération (dEL)</b> La distance de ralentissement correspond à la distance qui sépare le drapeau de ralentissement de l'étage auquel la cabine doit se rendre.
	[10,0 à 999,9] cm

Paramètres préconisés :

Vitesse haute	Accélération confort	Temps accélération	Distance de décélération			Vitesse d'approche	Temporisation vitesse d'approche	La distance d'arrêt
LtS	ACM	Act	dEL (cm)			LLS	LLt	StL
(m/s)	m/s <sup>2</sup>	Sec.	mini.	Standard	max.	m/s	sec	cm
0.40	2	4	70	80	100	0,08	2	2,5
0.60	2	4	100	110	130	0,08	2	2,5
0.80	2	4	115	130	165	0,08	2	2,5
1.00	2	4	130	150	200	0,08	2	2,5
1.20	2	4	150	180	230	0,08	2	2,5
1.40	2	4	180	210	260	0,08	2	2,5
1.60	2	4	200	230	300	0,08	2	2,5



## 2.12.2 Données moteur

## CONFIGURATION ► VARIATEUR DE FREQ. ► DONNEES MOTEUR

AUTO TUNING	<b>Auto réglage (tUn) du moteur</b> Il est impératif que tous les paramètres moteurs soient correctement configurés avant d'effectuer l'auto-réglage.
	[NON] auto tuning non fait [OUI] Effectue l'auto tuning, passer en rappel pour appuyer sur montée [FAIT] Auto tuning fait
TYPE DE MACHINE	<b>Type de machine</b>
	[STANDARD]* L'ascenseur est équipé d'un treuil ou d'un moteur synchrone [GEARLESS SPRINTE] L'ascenseur est équipé d'un moteur Gearless sprinte
REF GEARLESS	<b>référence Gearless</b>
	[SANS REFERENCE] [103 02.1/2.3KW] [103 02.1/4.6KW] [103 02.3/3.4KW] [103 02.3/6.7KW] [103 02.3/11.7KW] [103 04/6.61KW] [103 04/10.6KW] [103 04/13.22KW] [103 05/4.3KW] [103 05/8.6KW] [103 05.2/5.225KW] [103 05.2/10.45KW] [103 05.2/18.29KW] [MCG150 7KW]
MOUFLAGE	<b>Mouflage ascenseur</b> Adapte automatiquement la vitesse nominale cabine en fonction du mouflage
	[1:1] [1:2] [1:3] [1:4]
TYPE COMMANDE	Type de commande moteur (Ctt)
	[SYNC.BF] Moteur synchrone en boucle fermée (FSY) [ASYNC BF] Moteur asynchrone en boucle fermée avec codeur (FVC) [ASYNC BO] Moteur asynchrone en boucle ouverte (SVC U) [TEST PROD] <u>Utiliser pour le test en production</u> , <b>ne jamais utiliser sur site</b>
VITESSE NOM. MOT	Vitesse nominale moteur (nSP ou nSPS) inscrite sur sa plaque signalétique
	[0..60000] Tr/min
PUISSANCE NOM.	Puissance nominale moteur (nPr) inscrite sur sa plaque signalétique
	[0 à 80] kW
TENSION NOM.	Tension nominale moteur (UnS) inscrite sur sa plaque signalétique
	[100 à 480] V
COURANT NOM.MOT.	Courant nominal du moteur (nCrS ou nCr) inscrit sur sa plaque signalétique.
	[0,1 ..200] A
COURANT THERM.	Courant de protection thermique (ItH) du moteur, à régler à l'intensité nominale lue sur sa plaque signalétique
	[0,1 à 200] A (régler à 150% In moteur)
LIMITATION COUR.	Limitation courant (CLI)
	[0,1 à 200] A (régler 150% In moteur)

<b>ROTATION PHASE</b>	<b>Rotation phase (PHr)</b> Ce paramètre permet d'inverser le sens de rotation du moteur sans inverser le câblage.
	[ABC] [ACB]

Paramètres moteur asynchrones :

<b>FREQUENCE NOM.</b>	Fréquence nominale moteur (FrS) inscrite sur sa plaque signalétique.
	[10..1600] Hz

Paramètres moteur synchrones :

<b>COUPLE MOTEUR</b>	<b>Couple nominal moteur (tqS) inscrit sur sa plaque signalétique.</b>
	[1..65535] Nm
<b>PAIRES POLES</b>	Nombre de paires de pôles du moteur synchrone (PPns)
	[1 .. 50]

### 2.12.3 Optimisation de l'auto-réglage.

#### MOTEUR ASYNCHRONE

- Pour les moteurs asynchrones l'auto-réglage s'effectue toujours en boucle ouverte, puis seulement après vous pouvez passer en boucle fermée.

- Pour les vieux moteurs asynchrones à fort glissement :

- 1) Configurer la valeur 1380Tr/min au lieu de 1500Tr/min plaqué sur le moteur
- 2) Calculer la puissance et la renseigner dans l'auto-réglage.

$$P = \text{Tension mot.} \times \text{Intensité nom. mot.} \times \sqrt{3} \times \cos\varphi$$

$$1\text{CV} = 736 \text{ W}$$

#### MOTEUR SYNCHRONE

- Formule de calcul du nombre de **paires de pôles** moteur :

$$\text{Paires de pôle} = \frac{\text{Fréquence moteur (Hz)} \times 60}{\text{Vitesse moteur (tr/min)}}$$

- Formule de calcul du **couple moteur** :

$$\text{Couple moteur (Nm)} = \frac{\text{Puissance moteur (Kw)} \times 9549}{\text{Rotation maxi poulie (Tr/min)}}$$

## 2.12.4 Codeur pour boucle fermée

## CONFIGURATION ► VARIATEUR DE FREQ. ► DONNEES CODEUR

TYPE CODEUR	Type de codeur utilisé (UECP)
	[NON DEFINI] [ENDATSINCOS] [SSI] [SINCOS] [HIPERFACE] [ENDAT 2.1] (Par défaut ENDATSINCOS en SYNC)
TENSION	Tension nominale du codeur utilisé (UECU)
	[NON DEFINI] [5 V] [8 V] [12 V] (par défaut 5V en ASYNC)
NB IMPULSIONS	Nombres d'impulsions (UELC ou PGI)
	[1..10000] (par défaut : 2048 en SYNC et 1024 en ASYNC)
FILTRE	Filtre codeur (FFA)
	[NON] [OUI]*
VALEUR FILTRE	Valeur filtre codeur (FFr) Constante de temps du filtre du retour codeur en millisecondes.
	[0..50] ms (par défaut : 10 ms en SYNC et 20 ms en ASYNC)
INVERSION SENS	Inversion rotation moteur (EnrI) Dans certains montages, le sens de rotation positif du codeur est inversé par rapport à celui du moteur. Lorsque c'est le cas, l'activation de ce paramètre est nécessaire pour avoir un sens de rotation positif commun entre le moteur et le codeur.
	[NON] [OUI]

## 2.12.5 Optimisation boucle vitesse

### CONFIGURATION ► VARIATEUR DE FREQ. ► BOUCLE VITESSE

<b>GAIN BOUCLE</b>	<b>Gain Boucle fermée (FLG)</b> Permet d'adapter la rapidité des transitoires de vitesse de la machine en fonction de la cinématique. Pour les machines à fort couple résistant ou à inertie importante et à cycles rapides, augmenter progressivement le gain. Si le gain est trop fort, des vibrations peuvent apparaître. Si le gain est trop faible, des écarts peuvent avoir lieu entre la consigne vitesse et la vitesse cabine.
	[0 .. 100] %
<b>STAB BOUCLE</b>	<b>Stabilisation boucle fermée (StA)</b> Permet d'adapter l'atteinte du régime établi après un transitoire de vitesse en fonction de la cinématique de la machine. Augmenter progressivement la stabilité pour augmenter l'atténuation de la boucle de régulation afin de réduire les dépassements en vitesse.
	[0 .. 100] %
<b>FILTRE REJECTEUR</b>	<b>Activation du filtre réjecteu (nFA)</b> Active la fonction de filtre coupe-bande. 2 filtres coupe-bande indépendants peuvent être configurés. Ce paramètre ne peut être modifié qu'avec l'aide de notre support technique
	[Non] [Premier] [Second] [Tous]

## 2.12.6 Gestion du RollBack

### CONFIGURATION ► VARIATEUR DE FREQ. ► ROLLBACK

<b>GESTION ROLLBACK</b>	Activation de la fonction Rollback ( <b>rbM</b> )
	[NON] [OUI]
<b>COMP.ROLLBACK</b>	<b>Compensation rollback (rbC)</b> Augmenter progressivement le gain jusqu'à ce que le mouvement rollback soit réduit. Si des vibrations apparaissent diminuer le gain et augmenter l'amortisseur
	[0..1000] % (par défaut 20 %)
<b>AMORT.ROLLBACK</b>	<b>Contrôle de la rigidité (rbd)</b> Permet d'amortir le gain de compensation du rollback. (Il est préférable d'avoir une valeur la plus petite possible).
	[0..1000] % (par défaut 50 %)
<b>CTRL RIGIDITE</b>	<b>Contrôle de la rigidité (SUSb)</b> Le contrôle de la rigidité au démarrage adapte le niveau actuel de la valeur du courant d'ouverture du frein montée (IBR) en fonction du retour du codeur lorsque le frein est ouvert. Remarque. Cette fonction va de pair avec la fonction de gestion du rollback. Pour obtenir de meilleurs résultats, il est recommandé d'activer les deux fonctions.
	[NON] [OUI]

## 2.12.7 Réglage du frein

### CONFIGURATION ► VARIATEUR DE FREQ. ► FREIN

DEMARRAGE	<b>Réglage de la levée de frein au démarrage</b>
	Appuyer sur ENTER pour rentrer dans le sous menu
ARRET	<b>Réglage de la retombée de frein à l'arrêt</b>
	Appuyer sur ENTER pour rentrer dans le sous menu

### CONFIGURATION ► VARIATEUR DE FREQ. ► FREIN ► DEMARRAGE

TPS OUV.FREIN	<b>Temporisation d'ouverture du frein (brt)</b>
	[0.. 5] secondes (1 sec par défaut)
FREQ.OUV.FREIN  Uniquement en ASYNC BO	<b>Fréquence d'ouverture du frein (blr)</b> Seuil de fréquence de desserrage du frein
	[0,0.. 10,0] Hertz (0,1 Hertz par défaut)
I OUV. FREIN MONT	<b>Courant d'ouverture frein montée ( lbr)</b> Seuil de courant de desserrage de frein pour le sens Montée.
	[-100.. 100] Ampères (-0,1A par défaut en SYNC 0 A en ASYNC)

### CONFIGURATION ► VARIATEUR DE FREQ. ► FREIN ► ARRET

FREQ. FER.FREIN  Uniquement en ASYNC BO	<b>Seuil de fréquence de retombée du frein (bEn)</b>
	[0,0.. 10,0] Hertz
DELAI FER.FREIN	<b>Temporisation avant demande de retombée du frein. (tbE)</b> Ajoute un temps avant de faire retomber le frein
	[0,00..5,00] secondes
TPS FER.FREIN	<b>Temps de retombée du frein (bEt)</b> Le courant injecté dans le moteur est réduit progressivement pendant ce temps.
	[0,00..5,00] secondes

## 2.12.8 Optimisations pour moteurs asynchrones

### CONFIGURATION ► VARIATEUR DE FREQ. ► OPTIMISA. ASYNC

<b>GLISSEMENT</b>	<b>Réglage du glissement moteur</b>
	Appuyer sur ENTER pour rentrer dans le sous menu
<b>BOOST</b>	<b>Réglage du courant magnétisant du moteur à basse vitesse</b>
	Appuyer sur ENTER pour rentrer dans le sous menu

#### 2.12.8.1 Réglage du glissement

### CONFIGURATION ► VARIATEUR DE FREQ. ► OPTIMISA. ASYNC ► GLISSEMENT

Afin d'augmenter la précision d'arrêt et le confort en fonction d'un déplacement montée ou descente, il peut être nécessaire de toucher le paramètre compensation de glissement.

<b>COMP. GLISSEMENT</b>	<b>Compensation glissement (SLP)</b> Permet d'ajuster la compensation de glissement autour de la valeur fixée par la vitesse nominale moteur. Sur les plaques moteurs, les indications de vitesse ne sont pas forcément exactes. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Si le glissement réglé est &lt; glissement réel : le moteur ne tourne pas à la bonne vitesse en régime établi, mais à une vitesse inférieure à la consigne.</li> <li>• Si le glissement réglé est &gt; glissement réel : le moteur est surcompensé et la vitesse est instable.</li> </ul>
	[0.. 100] %

## 2.12.8.2 Réglage du Boost

## CONFIGURATION ► VARIATEUR DE FREQ. ► OPTIMISA. ASYNC ► BOOST

La fonction BOOST donne un couple supplémentaire au démarrage afin d'aider le moteur.

<b>BOOST</b>	<b>Boost (bOO)</b> Réglage du courant magnétisant du moteur à basse vitesse, en % du courant magnétisant nominal. Il permet d'augmenter ou de diminuer le temps d'établissement du couple. Son effet s'atténue progressivement jusqu'à la fréquence réglée par Action Boost
	[0.. 100] %
<b>ACTION BOOST</b>	<b>Action Boost (FAb)</b> Fréquence à partir de laquelle le courant magnétisant n'est plus influencé par Boost
	[0 à 500] Hz

## 2.12.9 Mode inspection

## CONFIGURATION ► VARIATEUR DE FREQ. ► MODE INSPECTION

<b>VITESSE INSPEC</b>	<b>Vitesse en inspection (ISRF)</b> On augmente la valeur pour se déplacer plus vite, et on la diminue pour se déplacer moins vite
	[0..25,0] Hz
<b>ACCELER. INSPEC</b>	<b>Temps d'accélération en mode inspection (ACC)</b> Temps pour accélérer de 0 à la vitesse d'inspection. S'assurer que cette valeur est compatible avec l'inertie entraînée.
	[0..10] secondes
<b>DECELER. INSPEC</b>	<b>Temps de décélération en mode inspection</b> Temps pour décélérer de la vitesse d'inspection à 0. Pour s'arrêter avec cette rampe de décélération, appuyer sur montée pendant une descente (ou inversement), cela donnera un ordre d'arrêt au variateur et évitera l'arrêt brutal sur frein en relâchant le bouton
	[0..10] secondes

## 2.12.10 Réduction du bruit électrique

## CONFIGURATION ► VARIATEUR DE FREQ. ► NIVEAU DE BRUIT

<b>FREQ. DECOUPAGE</b>	<b>Fréquence découpage</b> Réglage de la fréquence de découpage.
	[0..16] KHz (8 KHz par défaut)
<b>REDUCTION BRUIT</b>	<b>Réduction du bruit (nrd)</b> La modulation de fréquence aléatoire évite les bruits de résonance éventuels qui pourraient survenir à une fréquence fixe.
	[NON]* [OUI]

## 2.13 Contrôle du frein

## CONFIGURATION ► FREIN

AUTOSURVEILLANCE	<p><b>Autosurveillance du frein selon chapitre 5.6.7.3 de la norme EN81-20</b>          Cette autosurveillance n'est possible que sur une TRACTION VF avec une configuration VARIATEUR= ATV 71L BUS et TYPE DE TREUIL = MOTEUR GEARLESS.</p> <p>A l'activation de ce paramètre :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>le paramètre CONTROLE FREIN est automatiquement activé à la valeur CTRL 2 FREINS, et n'apparaît plus.</li> <li>Le variateur ATV71 est configuré pour effectuer lui aussi le contrôle des freins.</li> </ul> <p>Contrôle frein 1 sur l'entrée CN13-I CFR1 / 220SP          Contrôle frein 2 sur l'entrée CN13-I CFR2 / 220SP</p> <p>Pour changer le type de contact :          CONFIGURATION ► E/S CARTES ► CARTE 216SP ► 220SP ► {NF /NO}</p> <p>[NON] [OUI]</p>
BOOST FREIN	<p><b>BOOST de courant pour le collage du frein</b>          Cette option envoie plus de courant sur la bobine du frein au démarrage pour l'aider à relâcher le treuil (Utilisable aussi avec des freins à arbre lent).          Utilise la sortie CN6I-BOOST / 220SP</p> <p>[NON] [OUI]</p>
TP BOOST FREIN	<p><b>Durée du « boost » de collage du frein</b>          (voir chronogrammes commande VF page 17)</p> <p>[0,5..5] secondes</p>
CONTROLE FREIN	<p><b>Contrôle de la retombée du frein</b>          Détection de la position du frein sur les entrées de la carte 220SP          Si le frein n'est pas retombé à l'arrêt de la cabine, la porte cabine ne s'ouvre plus et l'ascenseur est hors service.          Si le frein n'est pas levé en déplacement, l'ascenseur est hors service.</p> <p>Contrôle frein 1 sur l'entrée CN13-I CFR1 / 220SP          Contrôle frein 2 sur l'entrée CN13-I CFR2 / 220SP</p> <p>Pour changer le type de contact :          CONFIGURATION ► E/S CARTES ► CARTE 216SP ► 220SP ► {NF /NO}</p> <p>[DEACTIVE] [CTRL 1 FREIN] [CTRL 2 FREINS]</p>

## 2.14 Gestion de l'isonivelage

### CONFIGURATION ► ISONIVELAGE

<b>ISONIVELAGE</b>	<b>Manœuvre d'isonivelage</b> Maintien de la cabine au niveau du palier avec les portes ouvertes. Cette fonction est désactivée en mode rappel ou inspection .Connecteur CB10 / 211SP
	[NON] Aucun rattrapage n'est fait si la cabine dérive dans la zone de porte. Seulement une fermeture forcée des portes si la cabine sort de la zone de porte [OUI] Déplacement de la cabine avec les portes ouvertes en zone de porte grâce à l'activation du relais de sécurité pour remettre la cabine au niveau en cas de dérive. Le déplacement se fait en petite vitesse came retombée. [ANTIDERIVE]
<b>TP ISONIVELAGE</b>	<b>Durée maximum de l'isonivelage</b> Cette temporisation est le temps maximum pour rejoindre le niveau en cas de dérive de la cabine. Si la cabine n'a pas rejoint son palier dans ce délai, un défaut « ISO TROP LONG » est levé
	<b>[05..30] secondes</b>
<b>COMPTEUR D'ISO</b>	<b>Compteur d'isonivelage</b> Un nombre limité d'isonivelage est autorisé au palier, Un défaut « ISO REPETE » est activé si le seuil est dépassé.
	<b>[5..15]</b>
<b>TP MAINTIEN ISO</b>	<b>Durée de maintien de l'isonivelage</b> Une fois le niveau rejoint, l'ISO nivelage est maintenu pendant la durée de cette temporisation. Dans le cas où l'arrêt de la traction est très précis(sans glissement), cette tempo permet de créer un hystérésis sur le déclenchement de l'isonivelage.
	<b>[0..10] secondes (0s par défaut)</b>

### SECURITE ANTI DERIVE ELECTRIQUE

Conforme à la solution 2 de la norme P82-212 de 2005 paragraphe 4.2.17 concernant la protection antidérive électrique.

Cette protection est active si le paramètre **ISONIVELAGE** est égal à **ANTIDERIVE**



Cette sécurité est à éviter sur des treuils à réversibilité élevée. Appareil partant trop rapidement à la levée manuelle du frein. Un test doit être effectué avant la mise en service de l'appareil

#### ENCLenchement DE LA SECURITE

**SI** la cabine est à l'arrêt avec les portes fermées et qu'elle dérive du niveau au-delà de 20mm.






**OU SI** l'isonivelage a duré plus de 2 minutes(en plusieurs fois) à un même niveau.





**ALORS enclenchement de la sécurité anti dérive :**

- ⇒ Fermeture forcée des portes.(la cellule de porte est ignorée)
- ⇒ Envoi de la cabine à un niveau sûr, où la dérive de l'ascenseur sera impossible ou sans conséquences (voir paramètre 2001.10).  
Pour un ascenseur à treuil attelé, ce niveau est le niveau extrême bas.  
Pour un ascenseur à adhérence, ce niveau est le niveau extrême haut.
- ⇒ Mise hors service de l'ascenseur nécessitant l'intervention d'un technicien pour la remise en service.

## 2.15 Immeuble




## CONFIGURATION ► IMMEUBLE

<b>NOMBRE NIVEAUX</b>	<b>Nombre de niveaux desservis par l'ascenseur</b> [2..32] Réglable de 2 à 32 niveaux
<b>NIV. PRINCIPAL</b> 	<b>Niveau principal</b> En ramassage, les boutons paliers en dessous du niveau principal sont des boutons « palier montée » et les autres boutons paliers sont des boutons « palier descente » La cabine rejoint le niveau principal en cas de manœuvre incendie  [0..31] <i>Ce paramètre est remis à zéro s'il est supérieur aux nombres de niveaux.</i>
<b>NIVEAUX DECALES</b>	<b>Gestion des niveaux décalés pour une batterie d'ascenseurs (multiplex)</b>  L'ascenseur qui descend au niveau le plus bas aura <b>NIVEAUX DECALES = 0</b> . Les autres ascenseurs qui ne peuvent pas descendre au niveau le plus bas indiquent le nombre de niveaux qu'ils ne peuvent pas desservir avec ce paramètre. Exemple d'un duplex: L'ascenseur qui a 3 sous sols a <b>NIVEAUX DECALES = 0</b> L'ascenseur qui a 1 sous sol a <b>NIVEAUX DECALES = 2</b>  Les niveaux des boutons d'appels aux paliers sont configurés en se référant à l'ascenseur qui descend le plus bas. Les niveaux des boutons en cabine sont configurés comme pour un simplex  [0..31]
<b>RETOUR AUTO.</b> 	<b>Demande de retour à un niveau de stationnement</b> [NON] [OUI]
<b>TP RETOUR CAB</b> 	<b>Temps d'attente avant que la cabine retourne à son niveau de stationnement</b> [0..20] minutes
<b>NIV RETOUR CAB</b> 	<b>Niveau de stationnement de la cabine</b> [0..31]
<b>NIV. CONSIGNATION</b> 	<b>Niveau de consignation de l'ascenseur</b> Lorsque la manœuvre de consignation est activée, l'ascenseur va stationner à ce niveau et l'ascenseur est mis en hors-service pour les usagers. (la manœuvre pompier reste prioritaire).  [0..31]
<b>CONS.PORTES.OUV.</b>	<b>Stationnement portes ouvertes en manœuvre de consignation</b>  [NON] [OUI]
<b>TP CAB. BLOQUEE</b>	<b>Temporisation détection ascenseur bloqué</b> Temps d'attente maximum de prise en compte des appels. Si l'ascenseur a des appels en attente et que la temporisation arrive à son terme, alors l'ascenseur est mis dans l'état bloqué. Dans cet état, les envois cabine et appels palier en cours sont effacés pour prévenir les usagers que la cabine ne viendra pas. En multiplex, l'ascenseur est exclu de la batterie. Si la cause du blocage disparaît et qu'un nouvel appel est fait, celui-ci sera desservi.

	<b>[Désactivée, 30sec, 1mn, 1mn30sec, 2mn,.....9mn30sec, 10mn] (2mn par défaut)</b>
<b>G-PIED RETRACTAB</b>	<p><b>Garde pied rétractable</b> Il est nécessaire d'indiquer l'utilisation d'un garde pied rétractable car la sécurité est désactivée par une came au niveau extrême bas (connecteur DETECT 1m carte 210SP). L'armoire doit contrôler que le contact de la came revient bien en position normale une fois que la cabine est sortie de la zone.</p> <p><b>[NON] [OUI]</b></p>
<b>CODE ACC. NIVEAU</b> 	<p><b>Contrôle d'accès aux niveaux avec les boutons de la cabine</b> Les niveaux peuvent être protégés par un code saisi à l'aide de la boîte à bouton cabine. Dix niveaux peuvent être protégés. Il est possible de choisir quelle face de porte est sécurisée. Le code d'accès est composé de 4 chiffres.</p> <p><b>ACCES 1...ACCES 10    PORTE [1..2] NIV        [0..31]    CODE    [XXXX]</b></p>
<b>ACTIV. CODE NIV.</b> 	<p><b>Activation du code d'accès aux niveaux</b> Les codes d'accès aux niveaux peuvent être actifs jour et nuit, seulement une partie de la journée ou sur activation d'une entrée de la carte 217SP</p> <p><b>[JOUR SEULEMENT]    [NUIT SEULEMENT] [JOUR ET NUIT] [ENTREE EXTERNE]</b></p>
<b>CODE ACC. IMMEUB.</b> 	<p><b>Contrôle d'accès à l'immeuble</b> Protection de l'accès aux étages par un code unique</p> <p><b>[ON/OFF]    CODE    [XXXX]</b></p>
<b>ACTIV.CODE IMM.</b> 	<p><b>Activation du code d'accès à l'immeuble</b> Les codes d'accès à l'immeuble peuvent être actifs jour et nuit, seulement une partie de la journée ou sur activation d'une entrée de la carte 217SP</p> <p><b>[JOUR SEULEMENT]    [NUIT SEULEMENT] [JOUR ET NUIT] [ENTREE EXTERNE]</b></p>
<b>TPO INTERPHONE</b>	<p><b>Temporisation de réactivation d'un envoi cabine</b> Un envoi cabine désactivé (par l'entrée BLOQUE CAB) sera réactivé pendant toute la durée de cette temporisation, sur action de l'entrée DEBLOQ CAB correspondante.</p> <p><b>[0..255] secondes</b></p>

## 2.16 Manœuvre usager

## CONFIGURATION ► MANŒUVRES

MANŒUVRE	Type de manœuvre
	[BLOCAGE] [RAMASSAGE] [COLLECTIVE]
EFF.DOUBL.APPELS	<p><b>Effacement doubles appels</b> Efface l'appel palier montée et l'appel palier descente lors de l'arrivée de la cabine à l'étage.</p> <p>[NON]* [OUI]</p>
RACC. TP STATIO. 	<p><b>Raccourcissement de la temporisation de stationnement</b> Si cette option est à « OUI » l'appui sur un bouton en cabine écourte la temporisation de stationnement et améliore la performance de l'ascenseur dans des immeubles à faible trafic.</p> <p>[NON]* [OUI]</p>
LUMIERE CABINE 	<p><b>Temporisation de la lumière cabine</b> Temps pendant lequel la cabine reste éclairée quand l'ascenseur est dans l'état disponible</p> <p>[3..60] secondes</p>
TP PRIORITE CAB 	<p><b>Temporisation de priorité cabine</b> L'utilisateur en cabine doit disposer d'un temps minimum de 2s après la fermeture des portes pour choisir sa destination (5.12.4.2 EN 81-20). <u>Fonctionnement pendant la durée de la temporisation :</u> En manœuvre collective, si aucun sens de déplacement n'est affecté, l'utilisateur en cabine est prioritaire sur la prochaine destination. En manœuvre blocage, les boutons paliers signalent l'occupation de la cabine et l'utilisateur en cabine est prioritaire sur la prochaine destination.</p> <p>[0..10] secondes</p>
CLE PRIO CABINE	<p><b>Clé priorité cabine</b> Cette clé en cabine réserve l'ascenseur aux envois cabine, les appels paliers sont suspendus. Entrée sur CB9-CCC / 211SP</p> <p>[NON] [A IMPULSION] [BISTABLE]</p>
CLE PRIO POMPIER	<p><b>Appel prioritaire pour les sapeurs-pompiers (NF P82-207)</b> Permet une intervention rapide des sapeurs pompiers, ramène la cabine au niveau prioritaire. Entrée TR1M-CPO / 216SP</p> <p>[NON] [OUI]</p>
NIVEAU POMPIER	<p><b>NIVEAU POMPIER</b> Niveau de rappel de la cabine en cas d'appel prioritaire pompier</p> <p>[0..31]</p>
TP SORTIE INSPEC	<p><b>Temporisation de sortie d'inspection</b> Temps minimum pour revenir en mode normal après être sortie du mode d'inspection. Cette temporisation est une sécurité, elle permet de laisser le temps au technicien de sortir du toit de la cabine avant que l'ascenseur ne repasse en mode normal</p> <p>[10..120] secondes (10 secondes par défaut)</p>
INSPECT EXTREME	<p><b>Déplacement en inspection au-delà des ralentisseurs extrêmes</b> En choisissant [DEPLAC.INTERDIT], il n'est alors plus possible de se déplacer en inspection dans les zones de ralentissement extrêmes haut et bas (RH et RB).</p> <p>[DEPLAC.AUTORISE] [DEPLAC.INTERDIT]</p>

<b>DETECT.ACC.GAINE</b>	<p><b>Détection d'accès en gaine</b></p> <p>La détection d'accès en gaine met l'ascenseur hors-service (défaut « ACCES GAINE » voir 4.4.11) , si une porte palière est détectée ouverte pendant plus de 8 secondes (par perte du verrouillage palier), en dehors d'un stationnement normal de la cabine. L' intervention d 'un technicien sera nécessaire pour la remise en service Cette détection n'est effective qu'en mode usager <i>Attention : cette détection ne peut pas fonctionner avec la norme EN81-20 où les portes palières sont systématiquement déverrouillées à l'arrêt.</i></p> <p><b>[NON] [OUI]</b></p>
-------------------------	---

## 2.17 Manœuvre d'incendie

### CONFIGURATION ► INCENDIE

Le choix de cette manœuvre permet de définir le comportement de l'ascenseur en cas d'incendie

TYPE	<b>Type de manœuvre incendie</b> <b>La manœuvre selon l'EN81-73</b> ramène la cabine au niveau de rappel incendie pour évacuer les passagers puis met l'ascenseur hors service. <b>La manœuvre selon U36/G36</b> empêche simplement de desservir les niveaux sinistrés mais laisse l'ascenseur en service
	[DEACTIVEE] [NORME 81-73] [NORME U36/G36]

#### Options supplémentaires pour la manœuvre incendie EN 81-73 :







DETECTION	<b>Type de détection d'incendie</b> Choix du mode de déclenchement de la manœuvre incendie. Les entrées «NIVEAUX SINISTRES » se configurent sur la carte 217SP. L'entrée « RAPPEL MANUEL » est sur TR1M-CPO carte 216SP
	[NIVX SINISTRES] [RAPPEL MANUEL]
PALIER SECURITE	<b>Palier sécurité incendie</b> Niveau de rappel où sera ramenée la cabine en cas de déclenchement de la manœuvre
	[0..31]
PALIER REMPLACE.	<b>Second palier incendie</b> Si le niveau de rappel est sinistré, la cabine sera ramenée à ce niveau de remplacement.
	[0..31]
PORTE OUVERTE	<b>Stationnement porte ouverte</b> Choix du mode de stationnement de la cabine une fois au niveau de rappel incendie
	[NON] [OUI]

## 2.18 Synthèse vocale

### CONFIGURATION ► SYNTHÈSE VOCALE

#### 2.18.1 Annonces vocales en cabine






### CONFIGURATION ► SYNTHÈSE VOCALE ► EN CABINE

SYNTHÈSE ON	Mise en marche de la synthèse
	[NON] [OUI]*
VOLUME JOUR 	Réglage du volume pour la journée
	[0..7] (3 par défaut)
VOLUME NUIT 	Réglage du volume pour la nuit
	[0..7] (3 par défaut)
ANNONCES PORTE1 et ANNONCES PORTE2 	<b>Configuration de l'annonce pour chaque face de porte à l'arrivée au palier</b>  Pas d'annonce ou « Sous-sol 6 » à « sous sol », « Rez-de-chaussée », « Niveau 0 », « Niveau 0 0 ». « 1er étage » à « 27ème étage ». « Rez-de-jardin », « Entresol », « Mezzanine », « Accueil », « Entrée », « Cour », « Jardin », « Terrasse », « Commerces », « Etage de sortie », « Sortie », « Garage », « Niveau Principal », « Parking », « Réception », « Restaurant », « Réception », « Hôtel », « Etage 0 / 1 » à « Etage 17/18 ». « Etage 0A », « Etage0B », « Etage 0H », « Etage 0 bas », « Etage 0 Haut » « 1er étage Bas/Haut » à « 5eme étage Bas/Haut » « Rez-de-chaussée bas », « Rez-de-chaussée haut » « SPECIAL1 » à « SPECIAL16 ».
	<i>Pour créer vos propres annonces vocales, choisissez SPECIAL1 à SPECIAL16 , et renommer votre fichier MP3 en « SPECIAL1.mp3 » à « SPECIAL16.mp3 », puis copier le dans le dossier « SPECIAUX » de la SDcard de la carte 211-SP(toit de cabine)</i>
DEBUT ANNONCE	Déclenchement des message « ANNONCE PALIERS »
	[RALENTISSEMENT]* [ARRIVEE]
OUVERTURE PORTES 	<b>Annonce lors de l'ouverture des portes</b>  [PAS D'ANNONCE]* [OUVERTURE] [OUVERTURE PORTES]
	<b>Annnonce lors de la fermeture des portes</b>  [PAS D'ANNONCE]* [FERMETURE] [FERMETURE PORTES]
FERMETURE PORTES 	<b>Annnonce lors de la fermeture des portes</b>  [PAS D'ANNONCE]* [FERMETURE] [FERMETURE PORTES]
	<b>Annnonce sonore du prochain départ de la cabine</b> Si l'option est choisie, il y aura un ton à la montée et deux tons à la descente conformément à la norme 81-70 ou un message vocal indiquant MONTEE ou DESCENTE.
PROCHAIN DEPART 	[PAS D'ANNONCE] [MESSAGE VOCAL] [GONG 1T/2T n°1] [GONG 1T/2T n°2] [GONG 1T/2T n°3]
	<b>Témoin sonore d'activation des boutons en cabine</b>  [NON] [OUI]*
BIP BOUTONS	Témoin sonore d'activation des boutons en cabine
	[NON] [OUI]*

MUSIQUE  ENTER >>	<b>Sous menu pour la diffusion de musique en cabine</b>
	Voir chapitre 2.18.2 ci-dessous
ALERTE CABINE	<b>Demande vocale de pour libérer la porte.</b> Si après la tempo de stationnement , la porte est maintenue ouverte pendant plus de 15s (par la cellule ou le bouton de réouverture), alors à chaque nouvel appel palier une annonce vocale demandant de libérer la porte sera diffusée en cabine
	[NON] [OUI]

## 2.18.2 Diffusion de musique en Cabine

### CONFIGURATION ► SYNTHÈSE VOCALE ► MUSIQUE.

CODE ACTIVATION  	<b>Déverrouillage de la fonction</b> Pour des raisons d'autorisation de diffusion, ce code vous sera fourni si vous souhaitez utiliser la fonction. Une licence de droit de diffusion vous sera également fournie. Cette licence de diffusion n'est valable que pour un seul et même équipement. L'ensemble des réglages musicaux ci-dessous deviendront alors accessibles.
	<b>[00000..99999] code à 5 digits</b>
AMBIANCE  	<b>Choix de l'ambiance musicale</b> Définit le style de musique que vous voulez diffuser dans votre cabine. En choisissant « NON » cela arrête la diffusion musicale.  En choisissant un style spécifique, vous diffuserez les musiques fournies par Sprinte. <b>Les fichiers musicaux fournis par Sprinte sont sous licence (©) . Cette licence de diffusion n'est valable que pour un seul et même équipement.</b>  En choisissant « UTILISATEUR », vous diffuserez les fichiers situés dans le dossier « User » de la SDcard de la 211SP. <b>Attention, si vous souhaitez choisir vos propres fichiers musicaux, vous devez vous assurer que vous disposez des droits de diffusion.</b>
	[NON] [UTILISATEUR] [CLASSIQUE ©] [ELECTRO ©] [LOUNGE ©] [JAZZ ©] [POP ©]
LECT. ALEATOIRE  	<b>Lecture aléatoire des fichiers musicaux</b> Sélectionne aléatoirement le fichier à diffuser parmi ceux du style choisi.
	[NON] [OUI]
VOLUME JOUR  	<b>Réglage du volume pour la journée</b>
	<b>[0..4] (4 par défaut)</b>
VOLUME NUIT  	<b>Réglage du volume pour la nuit</b>
	<b>[0..4] (2 par défaut)</b>

La musique n'est diffusée en cabine qu'en manœuvre usager. Elle démarre dès la première demande usager et ne s'arrête que lorsque l'ascenseur est disponible, à l'extinction de la lumière en cabine. Elle reprend à la prochaine demande en continuant le morceau qui a été interrompu.

Les annonces d'étage et autres messages de la synthèse vocale sont prioritaires à la diffusion de musique. La musique s'arrête immédiatement dès que la manœuvre sort du mode usager (Inspection, Rappel, Hors-Service...)

## 2.18.3 Annonces vocales HP sur toit cabine



CONFIGURATION ► SYNTHÈSE VOCALE ► SUR TOIT CAB.

SYNTHÈSE ON	Mise en marche de la synthèse
	[NON] [OUI]*
VOLUME JOUR	Réglage du volume pour la journée
	[0..7] (3 par défaut)
VOLUME NUIT	Réglage du volume pour la nuit
	[0..7] (3 par défaut)
OUVERTURE PORTES	Annonce lors de l'ouverture des portes
	[PAS D'ANNONCE] [OUVERTURE]* [OUVERTURE PORTES]
FERMETURE PORTES	Annonce lors de la fermeture des portes
	[PAS D'ANNONCE] [FERMETURE]* [FERMETURE PORTES]
PROCHAIN DEPART	<b>Annonce sonore du prochain départ de la cabine</b> Si l'option est choisie, il y aura un ton à la montée et deux tons à la descente conformément à la norme 81-70 ou un message vocal indiquant MONTEE ou DESCENTE.
	[PAS D'ANNONCE] [MESSAGE VOCAL] [GONG 1T/2T n°1] [GONG 1T/2T n°2] [GONG 1T/2T n°3]
GONG D'ARRIVÉE	<b>Signal gong d'arrivée de la cabine aux paliers par le HP toit Cabine</b>
	[PAS DE GONG]* [A L'ARRET] [AU RALENTIS. ]

## 2.18.4 Annonces vocales aux paliers

## CONFIGURATION ► SYNTHÈSE VOCALE ► AUX PALIERS

(Affiché si NB CARTE BUS PAL &gt;0)






<b>SYNTHESE ON</b>	<b>Mise en marche de la synthèse</b> [NON] [OUI]*
<b>CHOIX SYNTHESE</b> ENTER >>	<b>Choix du type de synthèse vocale par niveaux</b> [HP AU PALIER] [HP SUR TOIT CAB]*
<b>VOLUME JOUR</b>  ENTER >>	<b>Réglage du volume pour la journée de chaque niveau</b> [0..7] (0 par défaut)
<b>VOLUME NUIT</b>  ENTER >>	<b>Réglage du volume pour la nuit de chaque niveau</b> [0..7] (0 par défaut)
<b>OUVERTURE PORTES</b>	<b>Annonce lors de l'ouverture des portes</b> [PAS D'ANNONCE] [OUVERTURE]* [OUVERTURE PORTES]
<b>FERMETURE PORTES</b>	<b>Annonce lors de la fermeture des portes</b> [PAS D'ANNONCE] [FERMETURE]* [FERMETURE PORTES]
<b>PROCHAIN DEPART</b>	<b>Annonce sonore du prochain départ de la cabine</b> Si l'option est choisie, il y aura un ton à la montée et deux tons à la descente conformément à la norme 81-70 ou un message vocal indiquant MONTEE ou DESCENTE. [PAS D'ANNONCE] [MESSAGE VOCAL] ] [GONG 1T/2T n°1] [GONG 1T/2T n°2] [GONG 1T/2T n°3]
<b>GONG D'ARRIVÉE</b>	<b>Signal gong d'arrivée de la cabine aux paliers par le HP toit Cabine</b> [PAS DE GONG]* [A L'ARRET] [AU RALENTIS. ]



## 2.19 Indication visuelles

### CONFIGURATION ► INDICATEURS



#### 2.19.1 Indications visuelle en cabine

### CONFIGURATION ► INDICATEURS ► EN CABINE

AFFICHEUR	Type d'afficheur
	[PAS D’AFFICHEUR] [61SP/63SP] [122SP/123SP] [LCD WECO] [232SP COULEUR] [235SP BLEU] [VEGA] [236SP COULEUR] [FLEXYPAGE]
NB FLEXYPAGE	<b>Nombre de flexyPage en cabine.</b> (uniquement si AFFICHEUR = FLEXYPAGE) Le flexyPage étant piloté par bus CANopen, il faut indiquer à l'armoire combien sont présents sur ce bus
	[0..2]
PLAQUE DE CHARGE	<b>Sélection des informations à afficher sur la plaque de charge sur 236SP</b>
	[NON] : Pas de plaque de charge. [1 : CHARGE] : Capacité cabine et nombre de personnes (Réglage des valeurs dans le menu <b>CONFIGURATION -&gt; CHARGE CABINE</b> ) [2 : 1+N°EQUIP.] : Charge + Numéro équipement (Réglage dans le menu <b>CONFIGURATION -&gt; IDENTIFICATION</b> ) [3 : 2+MARQUAG.CE] : Charge + Numéro équipement + Symbole et numéro CE (Réglage dans le menu <b>CONFIGURATION -&gt; IDENTIFICATION</b> )
LOGO CLIENT 	<b>Affichage du logo client sur 236SP</b>
	[OUI]* [NON]
ORIENTATION	<b>Sélection de l'orientation de l'afficheur 232SP</b>
	[PAYSAGE] [PORTRAIT]
1 FOND/NIVEAU 	<b>Change le fond d'écran du 236SP à chaque changement de niveau.</b> Au niveau 0, le fichier 001.BMP sera affiché ; au niveau 1, le fichier 002.BMP, au niveau 2, le fichier 003.BMP, etc.... Le paramètre « FOND D'ECRAN » (voir ci-dessous) ne sera alors plus accessible.
	[OUI] [NON]
FOND D'ECRAN 	<b>Sélection du style de l'afficheur 232SP ou 236SP</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 232SP : [BLEU] [ROUGE]</li> <li>• 236SP : [DIAPORAMA], [FICHER 001.BMP]... [FICHER 028.BMP] Choix d'un fichier en particulier ou bien d'un diaporama qui affichera séquentiellement les 28 fichiers images disponibles.</li> </ul>
TPO DIAPORAMA 	<b>Sélection de la tempo de rotation des images 236SP</b>
	[1min], [3min], [5min], [10min], [15min], [30min], [1h], [3h], [5h], [10h], [24h]
HEURE ET DATE 	<b>Affichage de l'heure et la date 232SP et 236SP</b>
	[OUI] [NON]
INFO VISITE	<b>Affichage de la date de dernière visite sur 236SP</b> La date est mise à jour dans le menu ASSISTANCE-> VISITE EFFECTUEE.
	[OUI]* [NON]

PROCHAINE VISITE	<b>Sélection de la périodicité de la prochaine visite en semaines</b> La date de prochaine visite est calculée d'après la date de dernière visite. Si la date du jour vient à dépasser la date de prochaine visite, cette dernière est affichée en rouge.
	[NON], [1 SEMAINE]... [6 SEMAINES]
MSG. DISPOSITIF	<b>Affichage du message de présence de dispositif de secours en cabine sur 236SP</b>
	[OUI]* [NON]
ECL. SECOURS	<b>Affichage de l'éclairage secours avec le 232SP et le 236SP</b>
	[OUI]* [NON]
AFFICHAGE/NIVEAU  ENTER >>	<b>Choix de l'affichage à chaque niveau</b> Pour le Niveau 0 à niveau 31
	[-5] à [-0] , [ 0] à [23], [P0] à [P9], [ES] [RJ] [RC] [RH] [RB] [SS] [ME] [0/1]à [7/8]z.
FLECHES	<b>Type de flèches</b>
	Sorties flèches indication de déplacement      carte 211SP    CB1-FD , CB1-FM Sorties flèches prochain départ                      carte 211SP    CB9-FDP, CB9-FMP
	[PAS DE FLECHES] [61SP/63SP] [122SP/123SP] [VOYANTS]
BOUTONS CLIGNO 	<b>Clignotement des boutons envois cabine</b>
	[OUI] [NON] *





	[DEPLACEMENT] [PROCHAIN DEPART]
<b>BOUTONS CLIGNO</b> 	<b>Clignotement des boutons pendant le déplacement</b> [NON] [OUI]*
<b>GONG D'ARRIVEE</b> 	<b>Signal gong d'arrivée de la cabine aux paliers</b> Les sorties gongs sont commandées sur la carte d'extension 217SP par la sortie « GONG ARRIV NIVXX » ou XX est le niveau d'arrivée [PAS DE GONG] [A L'ARRET] [AU RALENTIS. ]

## CONFIGURATION ► INDICATEURS ► CONFIG PALIERS ► AU NIVEAU 00 ... 31

Ce menu est accessible uniquement si votre installation comporte des cartes bus paliers ET qu'il n'y a aucun flexyPage aux paliers.

Pour chaque niveau :

<b>AFFICHEUR</b>	<b>Choix du type d'afficheur</b> [PAS D'AFFICHEUR] [61SP/63SP] [122SP/123SP] [LCD WECO] [232SP COULEUR] [235SP BLEU] [236SP COULEUR]
<b>AFFICHAGE/NIVEAU</b> 	<b>Choix de l'affichage du niveau</b> [-5] à [-0] , [ 0] à [23], [P0] à [P9], [ES] [RJ] [RC] [RH] [RB] [SS] [ME] [0/1]à [7/8].
<b>FOND D'ECRAN</b> 	<b>Fond d'écran de l'afficheur 236SP</b> Cette option n'est possible que pour un afficheur 236SP. [FICHER 001.BMP]... [FICHER 028.BMP]
<b>ORIENTATION</b>	<b>Sélection de l'orientation de l'afficheur</b> Cette option n'est possible que pour un afficheur 232SP [PAYSAGE] [PORTRAIT]



## 2.20 Portes

## CONFIGURATION ► PORTES

NB PORTES	<b>Nombre de portes en cabine</b> Réglable de 1 à 2 services de portes
	[1..2]
PORTE 1	<b>Configuration porte 1</b>
PORTE 2	<b>Configuration porte 2</b>
CONFIG PALIERS	<b>Configuration des types de portes aux différents paliers</b>
	<b>Si option une porte :</b> [FACE 1] [CONDAMNEE]
	<b>Si option une porte de type différent (automatique ou battante) aux paliers :</b> [TYPE PORTE 1] [TYPE PORTE 2] [CONDAMNEE]
	<b>Si option deux portes :</b> [FACE 1] [FACE 2] [2 FACES PASSANT] [2 FACES SELECTIF] [CONDAMNEE]

## Configuration détaillée des portes (CONFIGURATION ► PORTES ► PORTE 1 ou PORTE 2)

FABRICANT	Référence fabricant de la porte
	[STANDARD] [SCHINDLER QSK8-9]
	<b>Portes SCHINDLER QSK8-9</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Portes automatiques avec fin de course fermeture et ouverture.</li> <li>- La commande de fermeture maintenue pendant la marche.</li> <li>- Le shunt n'est pas contrôlé lors de l'arrêt au niveau.</li> </ul>
2 TYPES PORTES	<b>Deux types de portes sur une seule face</b> Il est possible de gérer des portes battantes et des portes automatiques sur le même service de portes
	[NON] [OUI]
TYPE PORTE	Type de la porte
	[PAS DE PORTE] : pas de gestion d'ouverture ou de fermeture des portes [AUTOMATIQUE] : porte automatique en cabine et palière [BATTANTE] : porte automatique en cabine et manuelle palière [PAROI LISSE] : Pas de portes en cabine avec gestion de la suspension palière.
CONTACT P. CAB 1	<b>Branchement du contact de sécurité de la porte cabine en porte battante</b> Suivant le schéma de câblage celui-ci peut être sur le verrouillage ou sur le shunt cabine. Vérifier sur quelle entrée du connecteur CB20-210SP est branchée la sécurité de porte.
	[SUR VERR] si VERC21-CB20 / 210SP [SUR SHUNTC] si SCH1-CB20 /210SP
OUV. ANTICIPEE	<b>Ouverture anticipée de la porte en zone de déverrouillage</b> L'ouverture de la porte commencera peu avant l'arrivée au niveau de la desserte, avant l'arrêt complet de la cabine.
	[NON] [OUI]
SEUIL OUV. ANTIC	<b>Seuil de déclenchement de l'ouverture anticipée</b> Indique à quelle distance du niveau l'ordre d'ouverture doit être déclenché. Pour une sélection 224SP, le choix se fait par les événements des écrans, Pour une sélection avec codeur absolu, le choix se fait par une distance en centimètres.
	<b>224SP : [ENTREE ZONE PORT] [ENTREE ECRAN ARR] [SORTIE ECRAN ARR]</b> <b>K04SP/K05SP : [5..30] cm</b>
FER. MAINTENUE	<b>Fermeture maintenue pendant le déplacement de la cabine</b> Maintien de la commande de fermeture des portes pendant le déplacement de la cabine
	[NON] [OUI]
NUDGING	<b>Fermeture portes en NUDGING</b> Commande de la fermeture des portes en petite vitesse et avec un fort couple si la porte n'arrive pas à se fermer. Un buzzer ou un signal vocal est diffusé pour avertir du danger. <b>Connecteur « NUD1-CB8 / 211SP »</b>
	[NON] [OUI]
TP FERMETURE	Temps maximum de fermeture de la porte

	<p>La commande de fermeture est arrêtée par le « fin de course fermeture » ou la fin de la temporisation.</p> <p><b>[2..45] secondes</b></p>
<b>TP OUVERTURE</b>	<p><b>Temps maximum d'ouverture de la porte</b> La commande d'ouverture est arrêtée par le « fin de course d'ouverture » ou la fin de la temporisation.</p> <p><b>[2..45] secondes</b></p>
<b>TP STATIONNEMENT</b> 	<p><b>Temporisation de stationnement de la cabine porte ouverte</b> Temps pendant lequel la cabine reste porte ouverte pour laisser les usagers sortir et entrer de la cabine <u>Raccourcissement de la temporisation:</u> Porte automatique : Appui sur le bouton cabine « fermeture porte » Porte battante : Fermeture de la porte palière</p> <p><b>[2..60] secondes</b></p>
<b>TPO SUR REOUV</b> 	<p><b>Temporisation de stationnement sur une réouverture</b> En cas de réouverture des portes sur un choc ou une rupture de la cellule, les portes se rouvriront pendant la durée de ce paramètre</p> <p><b>[1..10] secondes</b></p>
<b>TP ANTIREBOND SH</b>	<p><b>Temporisation d'anti-rebonds sur le Shunt des portes palières.</b> Cette temporisation est lancée une fois la porte palière refermée: En portes battantes, elle retarde la fermeture de la porte cabine. En portes automatiques, elle retarde la réouverture des portes qui serait causée par des rebonds sur la fermeture des portes palières.</p> <p><b>[0..3] secondes</b></p>
<b>CELLULE</b>	<p><b>Protection de la fermeture des portes par la cellule</b> Provoque une réouverture si la cellule est coupée et que la cabine est en zone de porte et une fermeture avec nudging si la cabine est hors zone de porte. Cette protection n'est pas active si la porte est fermée</p> <p><b>Porte 1 : [NON] [CB8 / 211SP-24Vdc] [CB19 / 210SP-220Vac]</b> <b>Porte 2 : [NON] [CB36 / 223SP-24Vdc] [CB16 / 210SP-220Vac]</b></p>
<b>CHOC PORTE</b>	<p><b>Protection de la fermeture des portes par choc</b> Réouverture complète des portes si un CHOC est détecté pendant la fermeture. Les portes restent ouvertes si la fermeture n'a pas été possible après plusieurs tentatives et tant que l'entrée est active. <b>Connecteur « CHC1-CB8 / 211SP »</b></p> <p><b>[NON] [OUI]</b></p>
<b>BT FERMETURE</b>	<p><b>Bouton fermeture accélérée des portes - Connecteur « FAC1-CB1 / 211SP »</b></p> <p><b>[NON] [OUI]</b></p>
<b>BT REOUVERTURE</b>	<p><b>Bouton réouverture des portes - Connecteur « OAC1-CB1 / 211SP »</b></p> <p><b>[NON] [OUI]</b></p>
<b>FC FERMETURE</b>	<p><b>Portes avec fin de course fermeture</b></p> <p><b>[NON] [OUI]</b></p>

FC OUVERTURE	Portes avec fin de course ouverture
	[NON] [OUI]
SONDE TH MOTEUR	<p><b>Présence de sonde thermique du moteur de Porte.</b>            La présence de cette sonde active la gestion de surchauffe du moteur de porte.            Entrée sonde Porte 1 <b>CB4-I1 / 211SP</b>            Entrée sonde Porte 2 <b>CB4-I2 / 211SP</b></p>
	[NON] [OUI]
ELECTRO CAME	<p><b>GESTION ELECTROCAME pour le déverrouillage des portes palières.</b>            La came est automatiquement relâchée si la cabine est à l'arrêt.            Connecteur porte 1 « CAM 1-CN11-I / 220SP »            Connecteur porte 2 « CAM 2-CN9-I / 220SP »</p>
	[PAS DE CAME] [CAME STANDARD]
RETOMBEE CAME	<p>La came peut être relâchée soit avant, soit après l'ouverture des portes.            En cas de retombée de came avant ouverture des portes, «TP RETOMBEE CAME» donne un retard à l'ouverture des portes.            En cas de retombée de came après ouverture des portes, «TP RETOMBEE CAME» donne un retard à la retombée de la came.</p>
	[AVANT OUVERTURE] [APRES OUVERTURE]
TP RETOMBEE CAME	Temporisation de retombée de CAME (déverrouillage des portes palières)
	[1..30] dixièmes de seconde

## 2.21 Sélection en gaine

## CONFIGURATION ► SELECTION

LECTEUR	<b>Type de lecteur</b>
	[103SP1/216SP] [DOIGTS/216SP] [DOIGTS/211SP] [224SP/211SP] [K04SP] [K05SP]

## Configuration avec drapeaux ( DOIGTS, 224SP)

CONFIGURATION	<b>Configuration des écrans</b> Configurations par écrans de ralentissement à chaque niveau ou par configuration des écrans
	[STANDARD]* [ECRAN PAR ECRAN]
RALENTISSEURS	<b>Réglage des écrans de ralentissement pour chaque niveau</b> Suivant la distance entre les paliers et la vitesse de la cabine, il est nécessaire de configurer les écrans de ralentissement
	SI CONFIGURATION = STANDARD [NORMAL] [PV CROISEES] [NIV. RAPPROCHES]
PLACEMENT ECRANS	<b>Réglage des écrans</b> Chaque écran est réglable individuellement. Ce mode est à utilisé quand il n'est pas possible d'utiliser la configuration par ralentisseur.
	SI CONFIGURATION = ECRAN PAR ECRAN [NIV] [RB] [RH] Puis choisir le niveau. Exemples NIV 0, RB 2
TPO GV INTER-NIV	<b>Temporisation déplacement inter-niveaux GV</b> Cette tempo sert à régler un temps de consigne GV entre deux niveaux si le ralentisseur garde trop longtemps la cabine en PV avec l'écran de ralentissement
	[0..10] secondes
TP MONTEE RECAL	<b>Temporisation de montée de la cabine avant recalage du lecteur</b> Cette temporisation sert à faire monter suffisamment la cabine pour qu'elle atteigne sa grande vitesse avant de détecter le ralentisseur bas
	[0..9] secondes
RELANCE PATINAGE	<b>Relance patinage</b> Dans certains cas, des grandes distances entre les niveaux ou une vitesse lente de déplacement de la cabine provoquent des temps de déplacements supérieurs au temps d'antipatinage. Avec un lecteur 224SP, on a plus d'information et on enclenche donc un défaut. Pour éviter cela il faut activer cette option et brancher un doigt magnétique sur l'entrée DTC de la carte 211SP
	[NON] [OUI]

### 2.21.1 Configuration avec K04SP / K05SP

Réglage des drapeaux avec un variateur standard :

TOP RALENTISSEM.	Position relative du drapeau de ralentissement
	[0..300] centimètres
ZONE ARRET MONT.	Position relative du drapeau d'arrêt montée
	[10..100] centimètres
ZONE ARRET DESC.	Position relative du drapeau d'arrêt descente
	[10..100] centimètres

Réglage des drapeaux avec le variateur Schneider commandé en bus CAN :

DECAL RALENTISS	<b>Décalage du ralentisseur armoire par rapport à la pente de décélération VF</b> Il est possible d'avancer le TOP ralentissement armoire de quelques centimètres afin d'allonger la zone de ralentissement. Cela rendra l'ascenseur moins performant mais évitera des impressions d'arrêt en boucle ouverte.
	[0..100] millimètres
DECAL ARRET MONT.	<b>Décalage du drapeau arrêt montée par rapport à la distance d'arrêt VF</b>
	[-127..127] millimètres
DECAL ARRET DESC.	<b>Décalage du drapeau arrêt descente par rapport à la distance d'arrêt VF</b>
	[-127..127] millimètres

Réglage standard

REGLAGE PALIERS	Position absolue des paliers (PALIER 0 à PALIER 31)
	[0..150] mètres
RAL DESC INTERNI	Position du drapeau de ralentissement descente pour les déplacements entre niveaux
	[0..300] centimètres
RAL MONT INTERNI	Position du drapeau de ralentissement montée pour les déplacements entre niveaux
	[0..300] centimètres

## 2.22 Contrôle de la charge cabine

### CONFIGURATION ► CHARGE CABINE

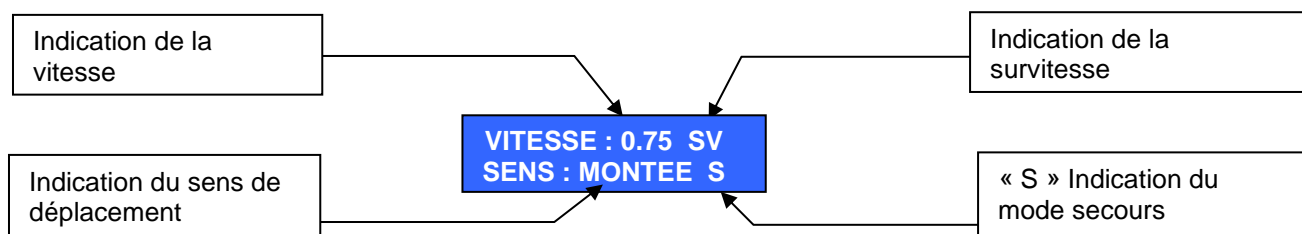
CAPACITE ASCEN.	<b>Saisie de la capacité de l'ascenseur en kg</b> Cette valeur est affichée sur le 236SP si l'option est choisie (voir §2.19.1)
	[0...9999] kg
NB. PERSONNES	<b>Saisie de la capacité de l'ascenseur en nombre de personnes</b>
	[0... 99]
SURCHARGE	<b>Détection surcharge cabine</b>
	[PAS DE DETECTION] [PE2M-SU / 216SP] [CB7-SU / 211SP]
NON STOP COMPLET	<b>Détection non stop complet</b>
	[PAS DE DETECTION] [PE2M-NSC / 216SP] [CB7-NSC / 211SP]

## 2.23 Contrôleur de survitesse ascenseurs « sans machinerie »

### CONFIGURATION ► SURVITESSE

Ce menu ne s'affiche qu'en cas de lecteur absolu en gaine (K04SP ou K05SP voir §2.21.1). Toutefois le contrôleur de vitesse est également affiché en cas de contrôle moteur par la VF en boucle fermée.

Le contrôleur de vitesse surveille la vitesse de la cabine dans les différents modes d'utilisation de l'ascenseur (inspection, secours, normal). L'affichage de la vitesse et du sens de déplacement est visible dès que l'armoire se trouve en mode secours.



**Avec un lecteur K04SP / K05SP ,l'ascenseur sera mis hors service si**

- La vitesse de la cabine dépasse la vitesse nominale en mode normal.
- La vitesse de la cabine dépasse la vitesse de secours en mode secours.
- La vitesse de la cabine dépasse la vitesse de maintenance en mode inspection.
- Aucune information encodeur n'est détectée quand le treuil est commandé.

DETECTION	<b>Détection de la survitesse</b>
	[NON] [OUI]
VIT. NOMINALE	<b>Vitesse nominale de la cabine</b> L'ascenseur passe en mode hors service si la vitesse de la cabine dépasse la vitesse nominale plus 15 %
	[0.01..2] m/s
VIT. SECOURS	<b>Vitesse maximum autorisée en mode secours</b> Cette vitesse doit être réglée lors d'essais effectués en mode secours lors de l'installation de l'armoire. Indication de survitesse « SV » si la vitesse de la cabine dépasse la vitesse secours plus 10 %
	[0.01..2] m/s



## 2.24 Téléalarme

### CONFIGURATION ► TELEALARME

FILTRAGE ALARME	<b>Filtrage d'appel alarme en cabine</b> Sortie DIS-CB6 / 211SP
	[NON] [OUI]

## 2.25 Economie d'Énergie

### CONFIGURATION ► ECO.ENERGIE

MODE STOP&GO	<b>Ce mode réduit la consommation du variateur quand l'ascenseur est à l'arrêt</b> Avant d'activer cette fonction, vérifiez que votre armoire est équipée du contacteur KSG. L'armoire affiche « STOP&GO » quand la fonction s'active au bout de 20 minutes d'arrêt de l'ascenseur. Le « STOP&GO » peut être testé dans le menu ASSISTANCE ► VARIATEUR FREQ ► ACTIVER STOP&GO
	[NON] [OUI]
ETEINDRE AFFICH. 	<b>Ce mode réduit la consommation des afficheurs 232SP, 235SP, 236SP en diminuant la luminosité d'affichage en cabine et aux paliers</b>
	[NON] [OUI]
TPO VEILLE 	<b>Réglage du temps d'attente avant mise en veille des afficheurs</b>
	[0...20] min

### 3 Configuration des « entrées / sorties » des cartes électroniques

Les E/S des cartes électroniques sont entièrement programmables

#### CONFIGURATION ► E/S CARTES

<b>CARTE 211SP</b>	Entrés / sorties de la carte 211SP
<b>CARTE 216SP</b>	Entrés / sorties de la carte 216SP
<b>CARTE 217SP 0</b>	Entrés / sorties de la carte 217SP (Carte d'extension 1)
<b>CARTE 217SP 1</b>	Entrés / sorties de la carte 217SP (Carte d'extension 2)
<b>CARTE 220SP</b>	Entrés / sorties de la carte 220SP
<b>CARTE 223SP 0</b>	Entrés / sorties de la carte 223SP (Carte d'extension 1)
<b>CARTE 223SP 1</b>	Entrés / sorties de la carte 223SP (Carte d'extension 2)
<b>CARTE 230SP</b>	Entrés / sorties de la carte 230SP (Carte Bluetooth)
<b>CARTES BUS PAL</b>	Entrés / sorties des cartes 137SP et 228SP du bus palier

#### 3.1 Configuration entrées boutons paliers et cabine

##### 3.1.1 Carte 216SP

#### CONFIGURATION ► E/S CARTES ► 216SP

<b>PE5M, TR2M</b>	<b>Connecteur appel paliers</b>
<b>[TYPE] [NIVEAU]</b>	<b>[NON CONNECTEE] [CAB PORTE1] [CAB PORTE2] [PALM PORTE1] [PALM PORTE2] [PALD PORTE1] [PALD PORTE2]</b>

##### 3.1.2 Carte 217SP

#### CONFIGURATION ► E/S CARTES ► 217SP

Pour affecter les connecteurs aux appels paliers ou envois cabine il faut que :

**[CONNECTEUR] = [BOUTONS ASC]**

<b>ES1-X, ES2-X ES3-X, ES4-X</b>	
<b>[TYPE] [NIVEAU]</b>	<b>[NON CONNECTEE] [CAB FACE1] [CAB FACE2] [PALM FACE1] [PALM FACE2] [PALD FACE1] [PALD FACE2]</b>

### 3.2 Configuration des E/S spéciales carte 217SP

#### CONFIGURATION ► E/S CARTES ► CARTE 217SP

Pour affecter les connecteurs à des E/S spéciales il faut que :

**[CONNECTEUR] = [E/S SPECIALES]**

ES1-X, ES2-X ES3-X, ES4-X	[TYPE] [NIVEAU]
[NON CONNECTEE]	L'entrée sortie n'est pas utilisée
[V PRESENCE] [NIVxx]	Le voyant présence indique que la cabine est arrêtée au niveau et que la porte battante peut être ouverte.
[NIV SINIST] [NIVxx]	Entrée niveau sinistré (entrée NF) : Attention, la manœuvre incendie doit être configurée (voir §0)
[GONG ARRIV] [NIVxx]	sortie pulse de 9 secondes qui commande un gong 68SP
[ECL PALIER] [NIVxx]	sortie pulse de 0,5 secondes pour commander l'éclairage du palier où arrive la cabine
[V POSITION] [NIVxx]	Le voyant position indique le niveau de la cabine dès le ralentissement
[>CODE ACC.NIVEAU]	L'entrée active le code d'accès des niveaux configurés.
[>CODE ACC.IMMEUB]	L'entrée active le code d'accès de l'immeuble.
[>BLOCAGE APPELS]	L'entrée désactive la prise en compte des appels palier. Cette option permet de condamner un ascenseur
[>CONSIGNATION]	L'activation de cette entrée consigne l'ascenseur. Les demandes en cours sont toutes effacées. La cabine va au niveau de consignation (cf 2.15 « IMMEUBLE ») et l'ascenseur est mis en hors-service pour les usagers. (la manœuvre pompier reste prioritaire).
[<ASC.CONSIGNÉ]	Indique l'état de la manœuvre de consignation.
[BLOQUE CAB] [NIVxx]	L'entrée dé-valide l'envoi cabine du niveau configuré
[DEBLOQ CAB] [NIVxx]	L'entrée revalide l'envoi cabine du niveau configuré pendant la tempo interphone réglée dans le menu « IMMEUBLE » (voir 2.15)
[ACT.COD NO] [NIVxx]	L'entrée de type Normalement Ouverte, active le code d'accès en cabine du niveau correspondant. Cette entrée agit quelque soit la valeur du paramètre « ACTIV.CODE.NIV » (voir 2.15 menu « IMMEUBLE »)
[ACT.COD NF] [NIVxx]	L'entrée de type Normalement Fermée, active le code d'accès en cabine du niveau correspondant. Cette entrée agit quelque soit la valeur du paramètre « ACTIV.CODE.NIV » (voir 2.15 menu « IMMEUBLE »)

### 3.3 Configuration des E/S pour l'indication du niveau

#### CONFIGURATION ► E/S CARTES ► 217SP

Pour affecter un connecteur à l'indication du niveau il faut que :

**[CONNECTEUR] = [INDIC NIVEAU]**

**Le niveau est en code Gray :**

Niveau	code	sorties	ES1-X8-	ES1-X1
0	0x0	0000	0000	0000

1	0x1	0000 0001
2	0x3	0000 0011
3	0x4	0000 0010
4	0x6	0000 0110
5	0x7	0000 0111
6	0x5	0000 0101
7	0x6	0000 0100

../..

### 3.4 Configuration des E/S pour la télésurveillance

Pour affecter un connecteur à l'indication du niveau il faut que :

[CONNECTEUR] = [E/S TELESURV.]

ES1-X, ES2-X ES3-X, ES4-X	Options en entrée
[>DEPLACE AUTO]	Provoque des déplacements à tous les niveaux
[>ENVOI EXTR HAUT]	Envoi la cabine au dernier étage
[>ENVOI EXTR BAS]	Envoi la cabine à l'étage le plus bas
[>REOUV PORTE 1]	Ouverture porte 1
[>REOUV PORTE 2]	Ouverture porte 2
[>RESET ARMOIRE]	Provoque un reset de l'armoire

ES1-X, ES2-X ES3-X, ES4-X	Options en sortie
<b>Etat alimentations</b>	
[<DFT LUM.CABINE]	Défaut de lumière cabine
[<COUPURE SECTEUR]	Ascenseur en coupure secteur
[<DEFAULT PHASE]	Défaut sur une phase de l'alimentation principale
<b>Etat chaîne de sécurité</b>	
[<VERROU PORTE]	Chaîne de sécurité est fermée (VERR)
[<DFT VERROU]	Défaut de verrouillage des portes.
[<SECURITE CABINE]	Sécurité porte cabine fermée (SHC)
[<SECURITE PALIER]	Sécurité porte palière fermée (SHP)
[<SECU PRIMAIRES]	Sécurité passives présentes (STOP, LIMITEUR, PARACHUTE, ext..)
[<ALIM. CHAINE]	Chaîne de sécurité alimentée
<b>Mode de fonctionnement ascenseur</b>	
[<SURCHARGE]	Ascenseur en surcharge
[<HORS SERVICE]	Ascenseur hors service

[<RAPPEL]	Ascenseur en rappel
[<POMPIER]	Ascenseur en mode pompier
[<INSPECTION]	Ascenseur en inspection
[<ASC.EN SERVICE]	Ascenseur en service usager
<b>Déplacement cabine</b>	
[<CAB AU NIVEAU]	Ascenseur au niveau et à l'arrêt
[<DEPLACEMENT]	Cabine en déplacement
[<CAB EN MONTEE]	Cabine en déplacement sens montée
[<CAB EN DESCENTE]	Cabine en déplacement sens descente
<b>Portes</b>	
[<OUVERTURE S1]	Indication commande de la porte 1 en ouverture
[<OUVERTURE S2]	Indication commande de la porte 2 en ouverture
[<FERMETURE S1]	Indication commande de la porte 1 en fermeture
[<FERMETURE S2]	Indication commande de la porte 2 en fermeture
[<FCO PORTE 1]	Fin de course ouverture porte 1
[<FCO PORTE 2]	Fin de course ouverture porte 2
[<FCF PORTE 1]	Fin de course fermeture porte 1
[<FCF PORTE 2]	Fin de course fermeture porte 2
[<CHOC PORTE 1]	Choc sur la porte 1
[<CHOC PORTE 2]	Choc sur la porte 2
[<CPC PORTE 1]	cellule sur la porte 1
[<CPC PORTE 2]	cellule sur la porte 2
[<BOUTONS REOUV.]	Boutons de ré-ouverture Porte 1 ou Porte 2
[<BOUTON ALARME]	Bouton alarme usager en cabine
[<DEMANDE EN COURS]	Demande usager (cabine ou palier) en cours de desserte

### 3.5 Configuration des E/S cartes paliers (228SP, 137SP)

#### CONFIGURATION ► E/S CARTES ► CARTE BUS PAL.

Configuration des boutons aux paliers avec les cartes à bus CAN. Les cartes sont identifiées de 0 à 24.

NIVEAU	Niveau affecté à la carte palière
	[0..32]
PORTE	Porte affectée à la carte palière
	[FACE 1] [FACE 2]
ASC 1 2 3 4	Ascenseur affecté à la carte palière
	ASC 1 2 3 4 [0 0 1 0] (la carte est ici associée à l'ascenseur n°3)
CN4, CN5-E1, CN7	Entrées au palier
	[NON CONNECTEE] [ENVOI CABINE] [BP PAL. MONTEE] [BP PAL. DESCENTE] [CLE POMPIER NF] [CLE POMPIER NO] [CONSIGNATION] [BLOCAGE APPELS]
CN5-S2, CN5-S3	Sorties spéciales au palier
	[NON CONNECTEE] [DEPLACE MONT] [DEPLACE DESC] [VOYANT PRESENCE] [VOY HORS SERVICE]

## 4 Maintenance de l'armoire

### 4.1 Effectuer des envois cabine avec la console

Appuyez sur la touche «**▲ +**» pour faire un envoi de la cabine au niveau extrême haut ou «**▼ -**» pour un envoi extrême bas. Puis confirmez la demande en appuyant sur la touche «**ENTER** ».

Si vous souhaitez faire déplacer la cabine vers d'autres niveaux, il suffit d'appuyer sur la touche «**▲ +**» puis «**▼ -**»

### 4.2 Menu Assistance technique

VARIATEUR FREQ.	<b>Tests des fonctions du variateur</b>
	Appuyer sur ENTER pour rentrer dans le menu
DEPLACEMENT AUTO	<b>Déplacement automatique de la cabine</b> Ce mode est utilisé pour faire un test en endurance de l'ascenseur. Il provoque des envois cabine en montée et en descente. Les envois cabine et appels palier des usagers sont toujours pris en compte et sont prioritaires. Attention, ce test peut provoquer des échauffements moteur, assurez vous que la sécurité « sonde thermique moteur » est fonctionnelle.
	[NON] [INTERNIVEAUX] [ALEATOIRE]
BLOCAGE PORTES	<b>Interdiction d'ouverture des portes</b> Cette option fait du déplacement automatique sans ouvrir les portes
	[NON] [OUI]
BLOCAGE APPELS	<b>Interdiction de faire des appels paliers</b> Cette option fait du déplacement automatique prendre en compte les appels paliers
	[NON] [OUI]
BOITE NOIRE	<b>Boite noire ascenseur</b> Enregistre dans un fichier de trace toutes les informations sur l'activité de l'ascenseur en fonctionnement.
	[NON] [OUI]
ATV	<b>Assistance vocale du technicien en cabine, sur le toit et en cuvette</b> Cette option guide vocalement le technicien au dépannage de l'appareil
	[NON] [OUI]
TEST AFFICHEUR	<b>Test du bon fonctionnement des afficheurs</b> et de la synthèse vocale Effectue un test cyclique des afficheurs dans leur configuration
	[NON] [OUI]
TEST EXTREME PV	<b>Test des fins de course extrêmes</b> Envoie la cabine en PV au fin de course choisi. <i>Ce test ne s'effectue que lorsque la cabine est en mode utilisateur, à l'arrêt au niveau 0 pour le test EXTREME BAS, ou à l'arrêt au dernier niveau pour le test EXTREME HAUT.</i>
	[NON] [EXTREME BAS] [EXTREME HAUT]
TEST FREINS A3 (pour un ascenseur électrique, traction VF ATV71 BUS, Moteur	<b>Test du contrôle des freins.</b> Ce test facilite la vérification d'un défaut de retombée des freins à l'arrêt. Il permet de vérifier :
	<ul style="list-style-type: none"> <li>la double détection du défaut par l'armoire (défaut « FR.NON RETOMBÉS ») et par la VF (défaut « FREIN MÉCANIQUE »)</li> </ul>

<b>Gearless et Contrôle des freins A3 configurée)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>la mise Hors Service Maintenu de l'ascenseur (effacement des défauts nécessaire).</li> </ul> <p>[NON] [OUI] Reportez-vous au manuel d'installation pour le détail complet de la procédure de test.</p>
<b>TEST PATINAGE</b>	<p><b>Test pour la détection d'un défaut de patinage</b> Ce test effectue un déplacement en PV de la cabine en écartant toutes les informations de positionnement. Après écoulement de la TPO ANTIPATINGE (voir §2.10.2), le défaut « PATINAGE » doit être détecté et enregistré.</p> <p>[NON] [OUI] Reportez-vous au manuel d'installation pour le détail complet de la procédure de test.</p>
<b>TEST ISONIVELAGE</b>	<p><b>Test du bon fonctionnement de l'isonivelage</b> Ce test vous permet de faire dériver la cabine portes ouvertes et ainsi de vérifier :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>La fonctionnalité d'isonivelage automatique en portes ouvertes.</li> <li>La détection du défaut « COUPURE REL.SECU » en sortie de zone de porte (voir §4.4.9).</li> </ul> <p>[NON] [OUI] Reportez-vous au manuel d'installation pour le détail complet de la procédure de test.</p>
<b>REPROG. CARTES</b>	<p><b>Lance une mise à jour logicielle des cartes déportées</b> Utilisez cette procédure si vous avez un défaut VERS. CARTE si vous venez de remplacer une carte déportée (211SP ou 230SP en cabine, ou 228SP, 137SP aux paliers), pour effectuer la mise à jour logicielle en phase avec la version d'armoire</p>
<b>AFFICH. POSITION</b>	<p><b>Affiche les informations du lecteur absolu en gaine (K04SP ou K05SP)</b> Vitesse, altitude, précision d'arrêt sens de déplacement</p>
<b>VISITE EFFECTUEE</b>	<p><b>Fait une mise à jour de la date de visite.</b> En sélectionnant à « OUI » vous mettez à jour la date de visite (ci –dessous) avec la date actuelle de l'armoire. Cette date sera affichée en cabine par l'afficheur 236SP (si vous avez activé l'option)</p> <p>[NON] [OUI]</p>
<b>DERNIERE VISITE</b>	<p><b>Affiche la date de la dernière visite</b></p>

### 4.3 Menu Diagnostic armoire

Indication des erreurs rencontrées pendant le fonctionnement de l'ascenseur. Toute anomalie rencontrée lors du fonctionnement de l'ascenseur est enregistrée et consultable dans ce menu

<b>LISTE DEFAUTS</b>	<b>LISTE DES DEFAUTS</b> Enregistrement des vingt derniers défauts. Chaque défaut est numéroté de 1 à 20 du plus ancien au plus récent.
<b>VARIATEUR</b>	<b>INFORMATIONS SUR LE FONCTIONNEMENT DU VARIATEUR</b> (Uniquement si le variateur fonctionne en BUS) - Vitesse, courant moteur, fréquence sortie mesurée, tension réseau
<b>BUS MULTIPLEX</b>	<b>ETAT DES CONNEXIONS DU BUS MULTIPLEX</b> Donne des indications sur l'état de fonctionnement du bus multiplex. Chaque ascenseur a un état : 0 => non connecté 1 => connecté
<b>LIAISONS SERIE</b>	<b>ETAT DES LIAISONS SERIES DE L'ARMOIRE</b> Donne des indications sur l'état de fonctionnement des communications CN5 (CANBUS CABINE), CN6 (CANBUS MACHINE), CN7 (CANBUS TREMIE), CN1M (RS485 N°0), CN2M (RS485 N°1),
<b>TEMPERATURE</b>	<b>TEMPERATURES DETECTEES PAR LES CAPTEURS 132 PK</b> Suivant le nombre de capteurs, ce menu affiche la température actuelle des CAPTEUR 216SP et du capteur de température en machinerie
<b>STATISTIQUES</b>	<b>STATISTIQUES</b> Donne des informations sur l'utilisation de l'ascenseur : Date du dernier reset armoire Compteur du nombre de démarrages Compteur de voyages par étages Compteur usure de câbles
<b>CHAINE SECU</b>	<b>Etat des entrées de la chaîne de sécurité</b>
<b>E/S CARTE 220SP</b>	<b>Etat des entrées sorties de la carte 220SP</b>
<b>E/S CARTE 211SP</b>	<b>Etat des entrées sorties de la carte 211SP</b>
<b>E/S CARTE 223SP 0/1</b>	<b>Etat des entrées sorties des cartes 223SP</b>
<b>TENSIONS</b>	<b>Visualisation de la basse tension sur la carte 211SP</b>

## 4.4 Liste des défauts

L'appui sur la touche « ENTER » donne le nombre de défauts enregistrés puis l'appui sur les touches « ▲ » ou « ▼ » fait parcourir la liste des défauts enregistrés

L'appui et le maintien de la touche « ENTER » sur un défaut donne le jour, l'heure et l'étage de l'apparition du défaut.

Pour effacer la liste des défauts, parcourir la liste des défauts jusqu'à avoir « EFFACER DEFAULTS ? » Puis appuyer sur la touche « ENTER »

### Type de défauts:

**HSM :** L'ascenseur est hors service, seul l'intervention d'un technicien peut remettre l'ascenseur en service. Effacer la liste des défauts pour remettre l'ascenseur en service.

**HS :** L'ascenseur est hors service, la disparition du défaut provoque une remise en service de l'ascenseur.

**ALARM :** L'armoire signale une défaillance mineure mais l'ascenseur reste en service.

### 4.4.1 Alimentation

ALIM (ALIMENTATION)		
<b>HS</b>	<b>COUPURE SECTEUR</b>	<b>Coupure secteur ou absence du V24</b>
L'ascenseur passe en mode secours, toutes les commandes en cours sont arrêtées. <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vérifier les fusibles du porte fusible « <b>PFS1</b> » et la position du micro disjoncteur « <b>PFS1</b> »</li> <li>- Vérifier les fusibles T380, T0, V24 de la carte d'alimentation 214SP.</li> <li>- Contrôler la tension d'arrivée.</li> </ul>		
<b>HS</b>	<b>ERREUR DE PHASE</b>	<b>Manque ou inversion de phases (secteur EDF)</b>
La détection de ce défaut peut être désactivée par le menu de configuration. <ul style="list-style-type: none"> <li>- Inverser les phases L1, L2, L3 et contrôler la tension entre chaque phase sur le bornier d'arrivée de l'armoire.</li> </ul>		
<b>ALARM</b>	<b>ECLAIRAGE CAB</b>	<b>L'éclairage de la cabine est hors service</b>
La cabine est éclairée avec l'éclairage de secours. La cabine termine sa course et se met hors service. Vérifier l'alimentation de l'éclairage cabine. <ul style="list-style-type: none"> <li>- La LED LCP de la carte 211SP et la LED D2 de la carte 212SP doivent être ON, vérifier le fusible LCP de la carte 212SP</li> </ul>		

## 4.4.2 Ascenseur

ASCENSEUR		
<b>ALARM</b>	<b>NIVEAU SINISTRE</b>	Un ou plusieurs niveaux sont sinistrés
- Vérifier les entrées sur la carte 217SP		
<b>ALARM</b>	<b>RAPPEL INCENDIE</b>	L'ascenseur a été appelé par les pompiers
Vérifier l'entrée rappel manuel et les niveaux sinistrés		

## 4.4.3 Armoire

ARMOIRE		
<b>HS</b>	<b>217SP N°XX HS</b>	<b>Carte d'extension 217SP hors service</b>
L'armoire n'arrive pas à dialoguer avec les cartes d'extensions 217SP.		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vérifier que l'interrupteur de configuration est dans la bonne position, voir « Carte extension entrées/sorties « 217SP » page 80,</li> <li>- vérifier le connecteur branché sur CN1/ 217SP puis faire un reset.</li> <li>- Si le problème persiste, changer la carte 217SP puis 216SP.</li> </ul>		
<b>HS</b>	<b>223SP N°XX HS</b>	<b>Carte d'extension 223SP hors service</b>
L'armoire n'arrive pas à dialoguer avec les cartes d'extensions 223SP.		
Vérifier le connecteur branché sur CN3 /223SP , faire un reset, changer la carte 223SP puis 211SP.		
<b>XX = 00</b> pour la carte dont <b>SW1 1 =OFF</b>		
<b>XX = 01</b> pour la carte dont <b>SW1 1 =ON</b>		
<b>HS</b>	<b>BUS MACHINE OFF</b>	<b>Bus CAN du variateur coupé</b>
La communication série entre la carte la machinerie (carte 216SP) et le variateur est coupée.		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vérifier le connecteur CN6M / 216SP</li> <li>- Vérifier le connecteur CANopen du variateur</li> <li>- Changer la carte 216SP</li> </ul>		
<b>HS</b>	<b>BUS MULTIPL OFF</b>	<b>Bus multiplex coupé</b>
La communication série entre la carte la machinerie (carte 216SP) et les autres cartes 216SP des autres armoires en batterie est coupée		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vérifier les connecteurs CN8M / 216SP</li> <li>- Vérifier la présence des résistances bouchons sur les armoires à chaque extrémité du bus</li> </ul>		
<b>HSM</b>	<b>CARTE PUISSANCE</b>	<b>Erreur de dialogue avec la carte de puissance</b>
Erreur sur le dialogue entre la carte 216SP et la carte de puissance		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vérifier le connecteur CN4M /216SP</li> </ul>		
<b>ALARM</b>	<b>SD DEFECTUEUSE</b>	<b>Erreur de fichiers sur la SD</b>
L'armoire ne peut plus écrire sur la SD car des secteurs défectueux ont été trouvés. Votre ascenseur fonctionne mais vous ne pouvez plus effectuer de changement de paramètres.		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Changer votre SD card et contacter notre SAV pour récupérer tous vos fichiers.</li> </ul>		
<b>ALARM</b>	<b>ECRITURE SD</b>	<b>Erreur de fichiers sur la SD</b>
L'écriture du fichier de paramètre a échoué et dn'est plus possible.Votre ascenseur fonctionne mais vous ne pouvez plus effectuer de changement de paramètres.		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Changer votre SD card et contacter notre SAV pour récupérer tous vos fichiers.</li> </ul>		
<b>ALARM</b>	<b>OUVERT. FICHER</b>	<b>Fichier de paramètre illisible</b>

Le fichier de paramètres contenu sur la SD n'est pas présent ou n'est pas lisible. Votre ascenseur fonctionne mais vous ne pouvez plus effectuer de changement de paramètres.

- Contacter notre SAV pour récupérer un fichier valide.

<b>ALARM</b>	<b>VERSION CONFIG</b>	<b>Fichier de paramètre invalide</b>
--------------	-----------------------	--------------------------------------

Le fichier de paramètres contenu sur la SD n'est pas compatible avec la version de programme. Votre ascenseur fonctionne mais vous ne pouvez plus effectuer de changement de paramètres.

- Contacter notre SAV pour récupérer un fichier valide.

<b>HS</b>	<b>CONFIG SDCARD HS</b>	<b>Défaut de configuration</b>
-----------	-------------------------	--------------------------------

Aucune configuration valide n'existe ni dans la mémoire ni sur la SD Card. L'armoire ne peut plus fonctionner.

- Changer votre SD card et contacter notre SAV pour récupérer tous vos fichiers.

<b>ALARM</b>	<b>DIAL ASCEN. N°XX</b>	<b>Erreur sur la communication CAN multiplex</b>
--------------	-------------------------	--

La communication « CAN » entre les armoires ne fonctionne pas correctement. Les ascenseurs ne peuvent pas fonctionner en multiplex.

- Vérifier les connecteurs CN7M / 216SP et CN8M / 216SP
- Vérifier que le câble ne passe pas à coté de câbles de force.

<b>ALARM</b>	<b>NUMERO MULTIPLEX</b>	<b>Erreur sur les numéros d'ascenseur</b>
--------------	-------------------------	---

Au moins 2 ascenseurs reliés en multiplex ont le même numéro.

- Modifier la numéro d'un des ascenseurs dans le menu IDENTIFICATION

<b>ALARM</b>	<b>HORLOGE HS</b>	L'horloge de la carte 216SP ne fonctionne pas
--------------	-------------------	---

La date et l'heure de votre armoire seront définitivement fixées au **01/07/2007 à 12h00**.

- Changer la carte 216SP

<b>ALARM</b>	<b>HORLOGE A REGLER</b>	L'horloge n'est pas réglée.
--------------	-------------------------	-----------------------------

- Veuillez régler l'heure et la date dans le menu CONFIGURATION -> ARMOIRE

<b>ALARM</b>	<b>SD 211 ABSENTE</b>	La SD card de la 211SP (toit de cabine) est manquante.
--------------	-----------------------	--

Les messages de synthèse vocale ne sont donc pas diffusés

- Vérifier la présence ou la bonne insertion de la carte SD.
- A défaut, remplacer cette SD card

<b>ALARM</b>	<b>INIT AUDIO 211</b>	Le système audio de la 211SP (toit de cabine) a du être réinitialisé.
--------------	-----------------------	---

Un fichier audio n'a pas pu être diffusé, le problème a été détecté et corrigé par la carte 211SP. Ce défaut est donc juste informatif, tout fonctionne comme auparavant.

<b>ALARM</b>	<b>SECU LOGICIEL XX</b>	<b>Sécurité logiciel</b>
--------------	-------------------------	--------------------------

Ce défaut est une mise en sécurité du logiciel. Faire un reset pour faire redémarrer l'appareil et prévenir le SAV sprinte.

<b>HS</b>	<b>DBD ACTIVÉ</b>	<b>Activation du Door Bypass Device</b>
-----------	-------------------	---

Le dispositif du shuntage des contacts de sécurité de portes est activé, l'ascenseur ne peut donc pas fonctionner en mode usager. Seuls les déplacements en rappel ou inspection sont autorisés.

## 4.4.4 Cartes cabine

BUS CABINE		
<b>HS</b>	<b>DIAL CARTE 211</b>	<b>Erreur sur la communication carte 211SP</b>
<p>La communication CAN entre la cabine (carte 211SP) et la machinerie (carte 216SP) ne fonctionne pas correctement</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vérifier le connecteur CN5M / 216SP et le connecteur PE1 / 211SP</li> <li>- Assurez-vous que toutes les protections décrites dans la documentation d'installation sont faites.</li> </ul>		
<b>HS</b>	<b>REPROGR. 211SP</b>	<b>Erreur sur la programmation de la carte toit cabine 211SP</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Faire une nouvelle programmation des cartes</li> <li>- Changer la carte 211SP</li> </ul>		
<b>HS</b>	<b>VERSION 211SP</b>	<b>La version logicielle de la carte 211SP est mauvaise</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Faire une nouvelle programmation des cartes</li> </ul>		
<b>ALARM</b>	<b>DIAL. 230SP N°XX</b>	<b>Erreur sur la communication carte 230SP [1 ou 2 ]</b>
<p>La communication CAN entre la cabine (carte 230SP) et la machinerie (carte 216SP) ne fonctionne pas correctement</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vérifier le connecteur CN5M / 216SP et le connecteur CN1 / 230SP</li> </ul>		
<b>ALARM</b>	<b>REPROGR. 230 N°XX</b>	<b>Erreur sur la programmation de la carte toit cabine 230SP</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Faire une nouvelle programmation des cartes</li> <li>- Changer la carte 230SP</li> </ul>		
<b>ALARM</b>	<b>VERS. 230SP N°XX</b>	<b>La version logicielle de la carte 230SP est mauvaise</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Faire une nouvelle programmation des cartes</li> </ul>		
<b>ALARM</b>	<b>230SP N°XX IDENT</b>	<b>Erreur d'identifiant de la carte 230SP</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Changer la position de l'inter 1 du DIP IT1/230SP</li> </ul>		
<b>ALARM</b>	<b>DIAL. FLEXPAGE X</b>	<b>Erreur sur la communication avec l'afficheur flexyPage [1 ou 2 ]</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vérifier la connexion bus CAN de l'afficheur.</li> </ul>		

## 4.4.5 Cartes aux paliers

BUS PALIER		
<b>ALARM</b>	<b>DIAL. CARTE N°XX</b>	<b>Erreur de dialogue bus CAN avec une carte palière</b>
<p>La carte 216SP a des erreurs de communication avec la carte palière</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vérifier les connecteurs</li> <li>- Changer la carte</li> </ul>		
<b>ALARM</b>	<b>VERS. CARTE N°XX</b>	<b>Mauvaise version logicielle d'une carte palière</b>
<p>La version de la carte palière n'est pas compatible avec le logiciel de l'armoire</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Faire une nouvelle programmation de l'armoire</li> </ul>		
<b>ALARM</b>	<b>REPROG PAL N°XX</b>	<b>Erreur pendant la reprogrammation d'une carte palière</b>
<p>La reprogrammation de la carte palière n°XX n'a pu être complétée.</p>		

		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Faire une nouvelle programmation de la carte</li> <li>- Changer la carte</li> </ul>
<b>ALARM</b>	<b>CARTE N°XX IDENT</b>	<b>Deux cartes palières ont la même adresse bus</b>
		<p>Les identifiants des cartes palières ont le même numéro</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Modifier les DIPs de la carte palière pour lui donner un autre identifiant</li> </ul>
<b>ALARM</b>	<b>DIAL. FLEXPAGE X</b>	<b>Erreur sur la communication avec l'afficheur flexyPage [1 ou 2]</b>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vérifier la connexion bus CAN de l'afficheur.</li> </ul>
<b>ALARM</b>	<b>DIAL. INSPEC.CUV</b>	<b>Erreur de dialogue bus CAN avec la carte d'inspection cuvette</b>
		<p>La carte 216SP a des erreurs de communication avec la carte 137SP de la boîte inspection cuvette</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vérifier les connecteurs</li> <li>- Changer la carte</li> </ul>
<b>ALARM</b>	<b>VERS. INSPEC.CUV</b>	<b>Mauvaise version logicielle de la carte d'inspection cuvette</b>
		<p>La version de la carte 137SP de la boîte inspection cuvette n'est pas compatible avec le logiciel de l'armoire</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Faire une nouvelle programmation de l'armoire</li> </ul>
<b>ALARM</b>	<b>PROG.INSPEC.CUV</b>	<b>Erreur lors de la reprogrammation de la carte d'inspection cuvette</b>
		<p>La reprogrammation la carte 137SP de la boîte inspection cuvette n'a pu être complétée.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Faire une nouvelle programmation de la carte</li> <li>- Changer la carte</li> </ul>
<b>ALARM</b>	<b>ID.INSPEC. CUV.</b>	<b>Deux cartes ont l'identifiant de la carte inspection cuvette</b>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vérifier les DIPs des cartes palières.</li> <li>- Une seule doit avoir le numéro 27 (Identifiant de la carte 137SP de la boîte inspection cuvette).</li> </ul>

#### 4.4.6 Sélection

SELECTION		
<b>ALARM</b>	<b>CELLULE C</b>	<b>Erreur de détection de la cellule zone de porte</b>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vérifier la « cellule C » du lecteur</li> </ul>
<b>ALARM</b>	<b>ECRAN LECT.</b>	<b>Erreur de lecture des écrans</b>
		<p>Ce défaut provoque un recalage du lecteur</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vérifier la disposition des écrans, vérifier l'installation du capteur</li> <li>- Vérifier la disposition des écrans avec les séquences imposées par la configuration (PV croisées, Niveaux rapprochés)</li> </ul>
<b>HS</b>	<b>ENTRÉE DTC</b>	<b>Panne lecteur 224SP</b>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vérifier que la configuration correspond au lecteur en place.</li> <li>- -Vérifier le raccordement des entrées DTC, C, A, B connecteur CB3-211SP (un fil débranché sur une de ces entrées provoque une erreur DTC).</li> <li>- Vérifier le fonctionnement du lecteur 224SP</li> </ul>
<b>ALARM</b>	<b>ERREUR LECTEUR</b>	<b>Erreur interne du lecteur</b>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Changer le lecteur.</li> </ul>
<b>HSM</b>	<b>RECALAGE</b>	<b>Erreur de recalage</b>

Vérifier la disposition des écrans, l'installation du capteur et l'état des culbuteurs ou ILS des ralentisseurs haut et bas.

<b>HSM</b>	<b>RECALAGE CELL XX</b>	<b>Erreur de recalage du lecteur magnétique</b>
------------	-----------------------------	---

Vérifier la disposition des aimants, l'installation du capteur et l'état des culbuteurs ou ILS des ralentisseurs haut et bas.

**XX = A** : Vérifier le bon fonctionnement de la cellule A

**XX = B** : Vérifier le bon fonctionnement de la cellule B

**XX = AB** : Vérifier le bon fonctionnement des cellules A et B

<b>ALARM</b>	<b>PERTE ZONE PORTE</b>	<b>Perte de la zone de porte pendant le stationnement de la cabine</b>
--------------	-------------------------	--

Les portes sont automatiquement fermées en cas de perte du signal « ZONE DE PORTE » lors de l'ouverture ou pendant le stationnement

- Vérifier l'ILS C pour une sélection magnétique, vérifier la distance entre l'ILS et l'aimant
- Vérifier la position de l'écran zone de porte pour une sélection optique
- Vérifier le fonctionnement du lecteur 224SP

<b>ALARM</b>	<b>Z.PORTE SUR OUV</b>	<b>Demande ouverture porte hors zone</b>
--------------	------------------------	--

La cabine a voulu ouvrir ses portes sans que la zone de porte ne soit détectée.

- Vérifier le lecteur, vérifier les zones de porte, vérifier la chaîne de sécurité

<b>HS</b>	<b>ZONE PORTE ON</b>	<b>La zone de porte est toujours active.</b>
-----------	----------------------	--

L'information de zone de porte est toujours présente quelle que soit la position de la cabine en gaine

- Vérifier l'ILS C pour une sélection magnétique.
- Vérifier le fonctionnement du lecteur 224SP

## 4.4.7 Défauts sélection K04SP/K05SP

K04SP/K05SP		
<b>HS</b>	<b>DIALOGUE</b>	<b>Problème de dialogue avec le lecteur</b>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vérifier le connecteur CB11 / 211SP</li> <li>- Vérifier que le câble ne passe pas à côté d'un câble de force</li> </ul>
<b>HS</b>	<b>ERR. POSITION</b>	<b>Erreur dans le positionnement des paliers</b>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Refaire un positionnement du lecteur</li> </ul>
<b>HS</b>	<b>HORS ZONE</b>	<b>Le lecteur est en dehors de sa zone de travail</b>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Refaire un positionnement du lecteur</li> </ul>
<b>HS</b>	<b>PILE</b>	<b>La pile est hors service (K04SP uniquement)</b>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Changer le lecteur K04SP</li> </ul>
<b>HS</b>	<b>TEMPERATURE</b>	<b>La température est trop élevée (K04SP uniquement)</b>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vérifier la température du lecteur et attendre qu'il refroidisse</li> </ul>

## 4.4.8 Chaîne de sécurité

CHAINE SECU		
<b>HS</b>	<b>ALIM. CHAINE</b>	<b>Défaut d'alimentation chaîne de sécurité</b>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vérifier l'état du fusible CHS sur la carte d'alimentation 214SP. La LED CHS doit être allumée, changez le fusible dans le cas contraire.</li> </ul>
<b>HS</b>	<b>ARRET D'URGENCE</b>	<b>Ascenseur en arrêt d'urgence</b>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vérifier la chaîne de sécurité primaire : STOP MACHINERIE, STOP CUVETTE, PARACHUTE, LIMITEUR DE VITESSE, POULIE TENDEUSE</li> </ul>
<b>ALARM</b>	<b>EN COURT CIRCUIT</b>	<b>La chaîne est peut être en court circuit</b>
		<p>Lors d'une ouverture de porte, l'armoire n'a pas détecté la disparition de l'information SHUNT ou VERR.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vérifier que les portes s'ouvrent quand elles sont commandées</li> <li>- Vérifier l'ouverture du shunt en porte automatique et le verrouillage en porte manuelle lors de l'ouverture</li> <li>- Vérifier la temporisation d'ouverture des portes</li> </ul>
<b>HSM</b>	<b>FIN COURSE EXTRM.</b>	<b>Ascenseur en fin de course</b>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vérifier la distance des contacts FCH et FCB en électrique</li> </ul>
<b>HS</b>	<b>SH GARDE PIED</b>	<b>SHUNT GARDE PIED</b>
		<p>Le garde pied rétractable est en permanence shunté par la came « detect 1m » qui est placée au niveau extrême bas</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vérifier la position du culbuteur et l'état des contacts</li> </ul>

<b>ALARM</b>	<b>SHUNT</b>	<b>Problème de détection SHUNT</b>
Lors de la fermeture des portes, le shunt n'a pas été détecté après plusieurs tentatives. Vérifier le câblage et le bon fonctionnement du SHUNT <ul style="list-style-type: none"><li>- Vérifier que la temporisation de fermeture des portes couvre le temps réel de fermeture des portes</li><li>- Vérifier si le FCF n'apparaît pas trop tôt avant le SHUNT ou s'il n'est pas simplement débranché</li></ul>		
<b>ALARM</b>	<b>VERROUILLAGE</b>	<b>Problème verrouillage des portes</b>
Les portes ne se sont pas verrouillées après plusieurs tentatives Vérifier le bon fonctionnement du verrouillage		
<b>ALARM</b>	<b>VERR EN DEPLAC</b>	<b>Rupture du VERR en déplacement</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>- Vérifier que les roulettes des serrures ne soient pas accrochées par la came ou la pince de la porte pendant le déplacement</li></ul>		

## 4.4.9 Isonivelage et Nivelage

ISONIVELAGE		
<b>HS</b>	<b>RELAIS SECU ON</b>	<b>Le relais de sécurité est anormalement fermé</b>
<p>L'état du relais de sécurité est contrôlé en permanence pour éviter tout risque de sécurité. Ce défaut détecte que le relais est refermé, alors qu'il n'y a pas de demande d'isonivelage ou de nivelage (ouverture anticipée des portes).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vérifier le câblage du relais de sécurité</li> </ul>		
<b>ALARM</b>	<b>VISO OFF</b>	<b>Le relais de sécurité n'est pas refermé sur demande de l'armoire.</b>
<p>L'état du relais de sécurité est contrôlé en permanence pour éviter tout risque de sécurité</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vérifier le câblage du relais de sécurité</li> <li>- Vérifier le positionnement de l'aimant de zone de déverrouillage.</li> </ul>		
<b>HS</b>	<b>ISO TROP LONG</b>	<b>Le délai d'isonivelage « TPO ISONIVELAGE » est écoulé</b>
<p>La cabine n'a pas réussi à rejoindre le niveau dans le délai, en cas d'antidérive, la cabine rejoint son niveau de sécurité</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vérifier que le relais de sécurité est enclenché en zone de déverrouillage</li> <li>- Contrôler le lecteur, augmenter la temporisation « TPO ISONIVELAGE »</li> </ul>		
<b>HS</b>	<b>ISO REPETE</b>	<b>Compteur d'isonivelage à sa valeur maximum</b>
<p>La cabine a dépassé le nombre maximum d'iso. autorisé à un niveau sur une durée inférieure à 2 minutes. En cas d'antidérive, la cabine rejoint son niveau de sécurité. Seul un effacement des défauts remet la cabine en service</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- contrôler le lecteur.</li> <li>- Augmenter le compteur d'isonivelage</li> </ul>		
<b>HSM</b>	<b>UCM DÉTECTÉ</b>	<b>Mouvement incontrôlé de la cabine détecté.</b>
<p>Lors d'un déplacement avec les portes ouvertes (isonivelage ou ouverture anticipée), la cabine a dépassé la zone de déverrouillage. Ce phénomène est considéré comme un mouvement incontrôlé de la cabine ;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- contrôler l'aimant de zone de déverrouillage.</li> <li>- contrôler le système de freinage.(cas du nivelage)</li> </ul>		
<b>HSM</b>	<b>DERIVE ELECTRIQ.</b>	<b>L'ascenseur est bloqué en antidérive « NF82-212 »</b>
<p>La cabine a dérivé portes fermées en haut pour les treuils à adhérence ou en bas pour les treuils attelés Ou la cabine a dérivé « portes ouvertes » et « hors zone d'ISO » avant que la fonction ISONIVELAGE puisse remettre la cabine au niveau Contrôler le fonctionnement du frein, contrôler le lecteur et écarter le drapeau de la zone d'arrêt si nécessaire</p>		

## 4.4.10 Déplacement

DEPLACEMENT		
<b>HSM</b>	<b>FR.01 NON LEVÉ</b>	<b>Le frein ne s'est pas levé lors d'une demande de déplacement</b>
- Vérifier l'état du frein sur l'entrée CFR1-CN13 / 220SP		
<b>HSM</b>	<b>F.01 NON RETOMBÉ</b>	<b>Le frein n'est pas retombé lors d'un arrêt de la cabine</b>
- Vérifier l'état du frein sur l'entrée CFR1-CN13 / 220SP		
<b>HSM</b>	<b>FR.02 NON LEVÉ</b>	<b>Le frein ne s'est pas levé lors d'une demande de déplacement</b>
- Vérifier l'état du frein sur l'entrée CFR2-CN13 / 220SP		
<b>HSM</b>	<b>F.02 NON RETOMBÉ</b>	<b>Le frein n'est pas retombé lors d'un arrêt de la cabine</b>
- Vérifier l'état du frein sur l'entrée CFR2-CN13 / 220SP		
<b>HSM</b>	<b>FREINS NON LEVÉS</b>	<b>Les 2 freins ne se sont pas levés lors d'une demande de déplacement</b>
- Vérifier l'état des freins sur les entrées CFR1-CN13 / 220SP et CFR2-CN13 / 220SP		
<b>HSM</b>	<b>FR. NON RETOMBÉS</b>	<b>Les 2 freins ne sont pas retombés lors d'un arrêt de la cabine</b>
- Vérifier l'état des freins sur les entrées CFR1-CN13 / 220SP et CFR2-CN13 / 220SP		
<b>HSM</b>	<b>FREIN MÉCANIQUE</b>	<b>Défaut de frein détecté par le Variateur ATV71</b>
- Ce défaut concerne un défaut de levée ou de retombée de frein ; il est associé à un des 6 défauts de freins détectés par l'armoire, décrits ci-dessus.		
<b>HS</b>	<b>COLLAGE CCONT.</b>	<b>Contrôle du collage des contacteurs de commande du moteur</b>
Les contacteurs de puissance ne se sont pas collés lors d'une demande de déplacement. L'appareil reste hors service pendant la temporisation « <b>TP CAB. BLOQUE</b> » puis revient en service.		
- Vérifier la boucle des contrôles des contacteurs de puissance		
- Vérifier l'entrée CC-CN14I / 220SP		
<b>ALARM</b>	<b>CC AU DEMARRAGE</b>	<b>Contrôle du décollage des contacteurs au démarrage</b>
Les contacteurs de puissance sont collés avant une demande de déplacement		
- Vérifier l'entrefer des contacteurs, les nettoyer		
- Vérifier l'entrée CC-CN14I / 220SP		
<b>ALARM</b>	<b>DECOLLAGE CCONT.</b>	<b>Contrôle du décollage des contacteurs à l'arrêt</b>
Les contacteurs de puissance ne se sont pas décollés lors de la demande d'arrêt du moteur		
- Vérifier l'entrefer des contacteurs, les nettoyer		
- Vérifier l'entrée CC-CN14I / 220SP		
<b>ALARM</b>	<b>GLISSEMENT</b>	<b>Glissement de la cabine</b>
Le glissement de la cabine hors zone de porte provoque une remise à niveau de la cabine		
- Vérifier le frein, l'adhérence des câbles.		
<b>ALARM</b>	<b>ACCELERATION</b>	<b>Une accélération/décélération brutale a été détectée en déplacement (codeur K04SP uniquement)</b>

<p>Pendant un déplacement, l'armoire vérifie que les accélérations(ou décélérations) ne dépasse pas le seuil réglé .Cette surveillance sert essentiellement à détecter une rupture de la bande crantée en sélection K04SP</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ajuster la valeur du paramètre <b>ACCELER.MAX</b> (menu. <b>CONFIGURATION ► TRACTION</b> voir §2.10.2).</li> </ul>		
<b>HSM</b>	<b>DISTANC.PATINAGE</b>	<b>La distance parcourue pendant 10s est trop faible (lecteurs K04SP et K05SP uniquement)</b>
<p>Lors d'une commande de déplacement de la cabine, si la distance parcourue pendant 10sec. est de l'ordre de quelques centimètres seulement, l'armoire déclenche ce défaut de patinage.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vérifier l'adhérence des câbles, le lecteur de position, le frein, l'alimentation moteur, le variateur etc....</li> </ul>		
<b>HSM</b>	<b>PATINAGE</b>	<b>Aucune information du lecteur pendant un déplacement.</b>
<p>L'absence totale d'information du lecteur pendant la durée réglée entraine la détection de ce défaut.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vérifier l'adhérence des câbles, le lecteur de position, le frein, l'alimentation moteur, le variateur etc....</li> <li>- Ajuster la valeur du paramètre <b>TP ANTIPATINAGE</b> (menu. <b>CONFIGURATION ► TRACTION</b> voir §2.10.2).</li> </ul>		
<b>ALARM</b>	<b>PRECISION ARRET</b>	<b>Précision d'arrêt</b>
<p>Empiètement du lecteur sur le deuxième écran d'arrêt lors de l'arrivée au niveau</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vérifier l'écartement entre les écrans d'arrêt (ZA), les pentes de décélération du variateur de vitesse, la distance entre l'écran de ralentissement et l'écran d'arrêt</li> </ul>		
<b>HS</b>	<b>RALENTISS. BAS</b>	<b>Le ralentisseur BAS n'est pas détecté</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vérifier le fonctionnement de l'ILS bistable ou du culbuteur, vérifier l'ILS ou le culbuteur bistable soit actif jusqu'à l'arrêt au niveau</li> </ul> <p><i>Défaut non détecté en INSPECTION ou RAPPEL</i></p>		
<b>HS</b>	<b>RALENTISS. HAUT</b>	<b>Le ralentisseur HAUT n'est pas détecté</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vérifier le fonctionnement de l'ILS bistable ou du culbuteur, vérifier l'ILS ou le culbuteur bistable soit actif jusqu'à l'arrêt au niveau.</li> </ul> <p><i>Défaut non détecté en INSPECTION ou RAPPEL</i></p>		
<b>HS</b>	<b>RALENTISSEURS</b>	<b>Les ralentisseurs HAUT et BAS sont tous les deux actifs</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vérifier le fonctionnement des l'ILS bistables ou des culbuteurs</li> <li>- Vérifier le branchement du connecteur CB2 / 211SP</li> <li>- <i>Défaut non détecté en INSPECTION ou RAPPEL</i></li> </ul>		
<b>ALARM</b>	<b>SENS DEPLACEMENT</b>	<b>Ordre de commande différent du sens de déplacement de la cabine</b>
<p>Les commandes de sens de l'armoire ne correspondent pas au sens de déplacement du lecteur. Si la cabine se déplace dans le bon sens, vérifier que l'écartement des écrans est suffisant Ce défaut provoque un recalage du lecteur</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vérifier l'installation du capteur, inverser les phases du moteur</li> </ul>		
<b>HS</b>	<b>SONDE THERMIQUE</b>	<b>Surchauffe moteur</b>
<p>Si le défaut sonde thermique moteur apparait quand la cabine est à l'arrêt, l'ascenseur est immédiatement hors service jusqu'à la disparition du défaut. Si le défaut est détecté pendant un déplacement, la cabine s'arrête au prochain palier et reste hors service tant que le défaut ne disparaît pas</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vérifier la ventilation du moteur, la sonde thermique du moteur</li> </ul>		
<b>HS</b>	<b>SONDE THERM CC</b>	<b>Défaut du capteur sonde thermique moteur</b>
<p>Vérifier la sonde thermique du moteur branchée sur le connecteur ST-CN12 / 220SP</p>		
<b>ALARM</b>	<b>SORTIE COURSE</b>	<b>L'ascenseur a dépassé les limites de sa course normale</b>

Ce défaut provoque un recalage du lecteur

- Vérifier la programmation du nombre de niveau, vérifier la distance de ralentissement

<b>ALARM</b>	<b>TPS MAX PV</b>	<b>Temporisation maximum de déplacement en PV écoulée</b>
--------------	-------------------	---

- Vérifier le temps petite vitesse dans la configuration, vérifier la distance de ralentissement niveau bas

<b>ALARM</b>	<b>USURE CABLE</b>	<b>Le compteur d'usure des câbles est à 95% de la valeur maximum</b>
--------------	--------------------	--

- La valeur maximum du compteur d'usure des câbles (cf §2.10.1) est bientôt atteinte. Prévoyez le remplacement des câbles avant la mise hors service de l'ascenseur (voir ci-dessous).

<b>HSM</b>	<b>CABLE A CHANGER</b>	<b>Le compteur d'usure des câbles est à sa valeur maximum</b>
------------	------------------------	---

- La valeur maximum du compteur d'usure des câbles (cf §2.10.1) a été atteinte. L'ascenseur est hors service tant que les câbles n'ont pas été changés et que le compteur n'a pas été réinitialisé (cf §4.3)

## 4.4.11 Portes

<b>PORTE</b>		
<b>XX = S1</b> : service de porte 1 <b>XX = S2</b> : service de porte 2		
<b>ALARM</b>	<b>CELLULE XX</b>	<b>Protection cellule</b>
La porte n'a pas réussi à se fermer à cause de la protection CELLULE. <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vérifier le bon fonctionnement de la cellule. Connecteurs porte 1 : CPC1-CB8 /211SP ou CPC1-CB19 /210SP. Connecteurs porte 2 : CPC2-CB36 /223SP ou CPC2-CB16 /210SP.</li> </ul>		
<b>ALARM</b>	<b>CHOC XX</b>	<b>Protection CHOC</b>
La porte n'a pas réussi à se fermer à cause de la protection CHOC. <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vérifier le contact CHOC. Connecteur CHC1-CB8 /211SP (porte 1) ou CHC2-CB36 /223SP (porte 2)</li> </ul>		
<b>ALARM</b>	<b>FC FERMETURE XX</b>	<b>Non détection du fin de course fermeture service de porte</b>
Le fin de course fermeture n'a pas été détecté lors de la fermeture de la porte <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vérifier le bon fonctionnement du FCF. Connecteur FCF1-CB8 /211SP (porte 1) ou FCF2-CB36 /223SP (porte 2)</li> <li>- Régler la temporisation de fermeture des portes</li> <li>- Si votre porte n'a pas de FCF, indiquez le dans la configuration des portes</li> </ul>		
<b>ALARM</b>	<b>FC OUVERTURE XX</b>	<b>Non détection du fin de course ouverture service de porte</b>
Le fin de course ouverture n'a pas été détecté lors de l'ouverture de la porte <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vérifier le bon fonctionnement du FCO. Connecteur FCO1-CB8 /211SP (porte 1) ou FCO2-CB36 /223SP (porte 2)</li> <li>- Régler la temporisation d'ouverture des portes</li> <li>- Si votre porte n'a pas de FCO, indiquez le dans la configuration des portes</li> </ul>		
<b>HS</b>	<b>SONDE THER. P XX</b>	<b>Surchauffe moteur de porte</b>
Si le défaut sonde thermique moteur apparait quand la cabine est à l'arrêt, l'ascenseur est immédiatement mis hors service jusqu'à la disparition du défaut. Si le défaut est détecté pendant un déplacement, la cabine s'arrête au prochain palier et reste hors service tant que le défaut ne disparaît pas <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vérifier la ventilation du moteur, la sonde thermique du moteur de porte</li> </ul>		
<b>ALARM</b>	<b>RS OFF/OUVERTURE</b>	<b>Problème du relais de sécurité à la demande d'ouverture anticipée</b>
Le relais de sécurité ne s'est pas refermé au préalable d'une demande d'ouverture anticipée <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vérifier le placement de l'aimant de zone de porte</li> <li>- Vérifier votre seuil de réglage d'ouverture anticipée</li> </ul>		
<b>ALARM</b>	<b>SURVIT/OUVERTURE</b>	<b>Vitesse excessive de la cabine lors de l'ouverture anticipée</b>
Au moment de la demande d'ouverture anticipée, la vitesse de la cabine excédait 0,8m/s ( <b>cf 5-12-1-4c EN81-20</b> ) <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vérifier vos distances de ralentissement.</li> <li>- Note : la vitesse est mesurée précisément pour les installations avec codeur absolu K04SP et/ou avec une variation de fréquence ATV71L BUS. Pour les autres installations la vérification de vitesse se fait avec la consigne PV.</li> </ul>		
<b>HSM</b>	<b>ACCES GAINÉ</b>	<b>Un accès anormal en gaine a été détecté</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Une porte palière a été détectée ouverte pendant plus de 8 secondes en dehors d'un stationnement normal de la cabine.</li> </ul>		

## 4.4.12 Survitesse « sans machinerie »

SURVITESSE		
<b>HSM</b>	<b>MANOEUV USAGER</b>	<b>Survitesse en mode normal</b>
<p>La cabine a dépassé la vitesse nominale autorisée par le contrôleur de survitesse</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Contrôler si la configuration du contrôleur de survitesse correspond à celle de votre installation</li> <li>- Contrôler les réglages de votre VF, Contrôler la dérive du moteur</li> </ul>		
<b>HSM</b>	<b>MANOEUV INSPECT</b>	<b>Survitesse en mode inspection ou rappel</b>
<p>La cabine a dépassé la vitesse nominale autorisée (0,63 m/s) par le contrôleur de survitesse</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Contrôler si la configuration du contrôleur de survitesse correspond à celle de votre installation</li> <li>- Contrôler les réglages de votre VF</li> </ul>		
<b>HSM</b>	<b>MANOEUV SECOURS</b>	<b>Survitesse en mode secours</b>
<p>La cabine a dépassé la vitesse nominale autorisée par le contrôleur de survitesse</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Contrôler si la configuration du contrôleur de survitesse correspond à celle de votre installation</li> </ul>		

## 4.4.13 Température

TEMPERATURE		
<b>HS</b>	<b>T° ARM &gt; T° MAX ou T° ARM &lt; T° MIN</b>	<b>Dépassement température de fonctionnement en armoire</b>
<p>La carte 216SP est équipée d'un capteur de température interne. L'armoire est mise hors service si la température dépasse la température autorisée dans le menu de configuration</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vérifier la température indiquée par le capteur menu : « DIAGNOSTIC -&gt; TEMPERATURE -&gt; CAPTEUR 216SP »</li> <li>- Vérifier le seuil de température de l'armoire « CONFIGURATION -&gt; EQUIPEMENT -&gt; T° MAX 216SP »</li> </ul>		
<b>HS</b>	<b>T° MACH &gt; T° MAX ou T° MACH &lt; T° MIN</b>	<b>Dépassement température de fonctionnement en machinerie</b>
<p>Des capteurs de température externe 132PK peuvent être branchés sur le connecteur MC2-M de la carte 216SP</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vérifier la température indiquée par le capteur dans le menu : « DIAGNOSTIC -&gt; TEMPERATURE -&gt; CAPTEUR EXT <b>XX</b> », <b>XX</b> égal de 1 à 3 suivent le nombre de capteurs branchés</li> <li>- Vérifier le seuil de température dans la configuration « CONFIGURATION -&gt; EQUIPEMENT -&gt; T°MAX MACHINERIE »</li> </ul>		
<b>HS</b>	<b>SONDE 132PK HS</b>	<b>Les sondes de températures ne répondent pas</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vérifier la connexion des sondes 132PK sur le connecteur MC2-M de la carte 216SP</li> <li>- Vérifier que la configuration correspond aux nombre de sondes branchées</li> </ul>		
<b>HS</b>	<b>SONDE 216SP HS</b>	<b>La sonde de température de la carte 216SP ne répond pas</b>
Changer la carte 216SP		

## 4.4.14 Variateur

VARIATEUR		
<b>HS</b>	<b>AUTOREGLAGE ou AUTO TUNING OFF</b>	La séquence d'auto-tuning moteur n'a pas été faite
		- Lancer la séquence d'auto-tuning depuis le menu <b>CONFIGURATION ► VARIATEUR FREQ. ► DONNEES MOTEUR</b> et vérifier le câblage moteur / variateur.
<b>HS</b>	<b>COM. CANOPEN</b>	Interruption de communication sur bus CANopen
		- Vérifier le bus de communication.
<b>HS</b>	<b>CONFIG INVALIDE</b>	Configuration invalide. La configuration chargée dans le variateur par bus ou réseau de communication est incohérente
		- Vérifier la configuration précédemment chargée. - Charger une configuration cohérente.
<b>HSM</b>	<b>COURTCIRC CHARGE</b>	Court-circuit en sortie du variateur
		- Vérifier les câbles de liaison du variateur au moteur et l'isolement du moteur - Changer le variateur
<b>HSM</b>	<b>COURTCIRC. IGBT</b>	Défaut d'un composant de puissance
		- Changer le variateur
<b>HSM</b>	<b>COUPURE RET. VIT ou CODEUR</b>	Le codeur n'est pas détecté
		- Vérifier la connectique entre le variateur et le codeur. - Contrôler le câblage du codeur - Séparer le câble codeur des câbles de puissance. - Vérifier les données codeur dans le variateur
<b>HSM</b>	<b>COURCIRC. TERRE ou COURTCIRCUIT MOT ou COURTCIRC IMPED</b>	Courant de fuite important à la terre Les ordres LI1 ou LI2 sont donnés trop tôt au variateur
		- Vérifier le câblage de la puissance entre le moteur et la terre. - Retarder les ordres LI1 et LI2
<b>HSM</b>	<b>DEVIRAGE CHARGE</b>	Le retour vitesse par le codeur n'est pas cohérent avec la consigne. (AnF)
		- Vérifier que les phases du moteur et le codeur soit dans le bon ordre (moteur synchrone). - Inverser le sens codeur (moteur asynchrone). - Vérifier si les valeurs de gains de rollback trop élevées -
<b>HSM</b>	<b>ERREUR ANGLE</b>	La procédure de mesure de l'angle de déphasage entre le moteur et le codeur a échoué ou n'a pas été exécutée Une modification a entraîné un changement de l'angle de déphasage entre le moteur et le codeur.

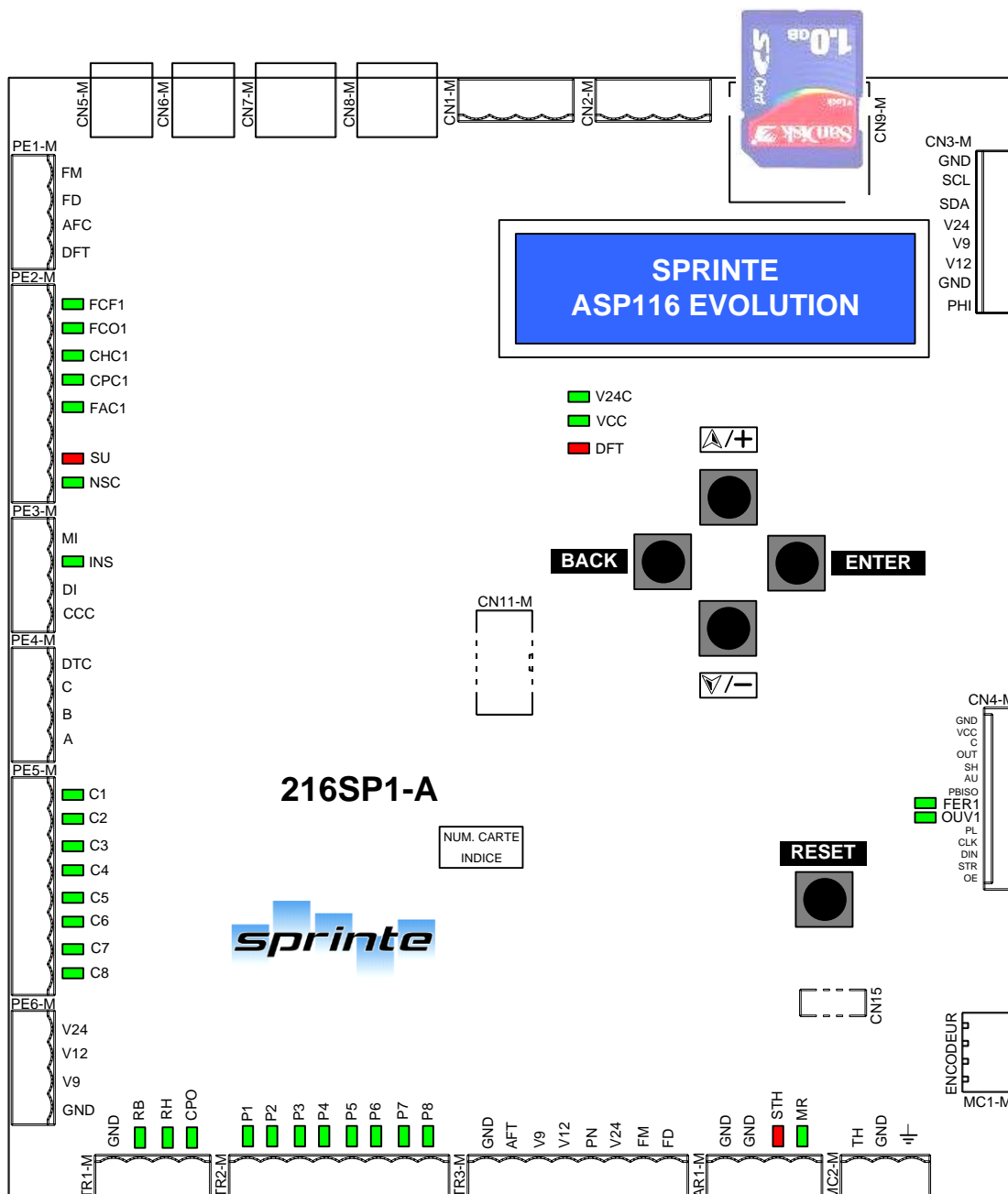
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Recommencer la procédure de mesure de l'angle de déphasage entre le moteur et le codeur</li> <li>- Vérifier les paramètres de la boucle de vitesse.</li> </ul>
<b>HSM</b>	<b>FREINAGE EXCES</b>	Freinage trop brutal ou charge entraînant
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Augmenter le temps de décélération</li> </ul>
<b>HSM</b>	<b>PERTE 1 PH. MOT</b>	Coupure d'une phase en sortie du variateur
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vérifier le câblage moteur / variateur</li> <li>- Vérifier l'état des contacts des contacteurs de puissance</li> </ul>
<b>HS</b>	<b>PERTE ALIM. TRI</b>	Le variateur n'a pas détecté l'alimentation 400V à son bornier
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vérifier la tension</li> <li>- Vérifier le contacteur d'alimentation de la VF (KSG) si l'armoire a l'option STOP &amp; GO</li> </ul>
<b>HSM</b>	<b>PERTE 3 PH. MOT</b>	Coupure d'au moins deux phases en sortie du variateur
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vérifier le câblage moteur / variateur</li> <li>- Vérifier l'état des contacts des contacteurs de puissance</li> </ul>
<b>HSM</b>	<b>PERTE PH. RESEAU</b>	Variateur mal alimenté ou fusion d'un Fusible, coupure d'une phase
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vérifier le raccordement puissance et les fusibles</li> </ul>
<b>ALARM</b>	<b>ROTATION MOTEUR</b>	Le variateur ne fonctionne pas sur une commande de l'armoire
		<p>Un défaut est détecté si le variateur est commandé et que l'entrée RM indique qu'il est à l'arrêt.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vérifier le câblage de l'entrée « E2-CN10-I / 220SP » (si le variateur n'est pas en dialogue BUSCAN)</li> <li>- Vérifier que le moteur tourne au démarrage, vérifier que le moteur tourne pendant la marche</li> <li>- Attention le défaut RM peut-être détecté lors de microcoupure serrure pendant le déplacement (serrures mal réglées)</li> </ul>
<b>HS</b>	<b>SOUSTENS. RESEAU</b>	Réseau trop faible, baisse de tension passagère
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vérifier la tension</li> <li>- Vérifier le contacteur d'alimentation de la VF (KSG) si l'armoire a l'option STOP &amp; GO</li> </ul>
<b>HSM</b>	<b>SURCHAR. R FREIN</b>	La résistance de freinage est trop sollicitée
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Augmenter la distance de décélération.</li> <li>- Vérifier la valeur de la résistance.</li> <li>- Mettre un volant d'inertie moins lourd</li> <li>- Contrôler l'équilibrage</li> </ul>
<b>HSM</b>	<b>SURCHARGE MOT</b>	Déclenchement par courant moteur trop élevé
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vérifier le réglage de la protection thermique moteur</li> <li>- Contrôler la charge du moteur</li> <li>- Attendre le refroidissement</li> <li>- pour redémarrer.</li> </ul>
<b>HSM</b>	<b>SURCHAUF. IGBT</b>	Surcharge du variateur
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vérifier le dimensionnement charge/moteur/variateur</li> <li>- Diminuer la fréquence de découpage</li> <li>- Attendre le refroidissement avant de redémarrer</li> </ul>

		- Changer le variateur
<b>HSM</b>	<b>SURCHAUFFE VAR</b>	La température du variateur est trop élevée
		- Contrôler la charge moteur, la ventilation variateur et la température ambiante.
<b>HSM</b>	<b>SURINTENSITE</b>	Le variateur a testé une valeur de courant trop élevée à cause d'une inertie ou charge trop forte ou d'un blocage mécanique.
		- Vérifier les paramètres variateur - Vérifier le dimensionnement moteur/variateur/charge - Vérifier l'état de la mécanique
<b>HSM</b>	<b>SURTENS. RESEAU</b>	La tension réseau est trop élevée. Le réseau est perturbé.
		- Vérifier la tension réseau
<b>ALARM</b>	<b>RM EN C. CIRCUIT</b>	<b>L'entrée rotation moteur est en court circuit</b>
		L'entrée ne passe pas inactive quand l'ascenseur est à l'arrêt. - Vérifier le câblage de l'entrée E2-CN10-I / 220SP
<b>HS</b>	<b>VF EN ALARME</b>	<b>Variateur de fréquence en alarme</b>
		L'armoire contrôle le bon fonctionnement du variateur - Vérifier le câblage de l'entrée « E1-CN10-I / 220SP » (si le variateur n'est pas en dialogue BUSCAN) - rechercher le défaut sur le variateur de fréquence, initialiser le variateur
<b>HSM</b>	<b>VOIR SUR VF</b>	Le défaut n'est pas documenter dans l'armoire
		- Utiliser la console du variateur pour voir le défaut

## 5 Cartes électroniques

### 5.1 Cartes électroniques en armoire

#### 5.1.1 Carte contrôleur d'ascenseur « 216SP »



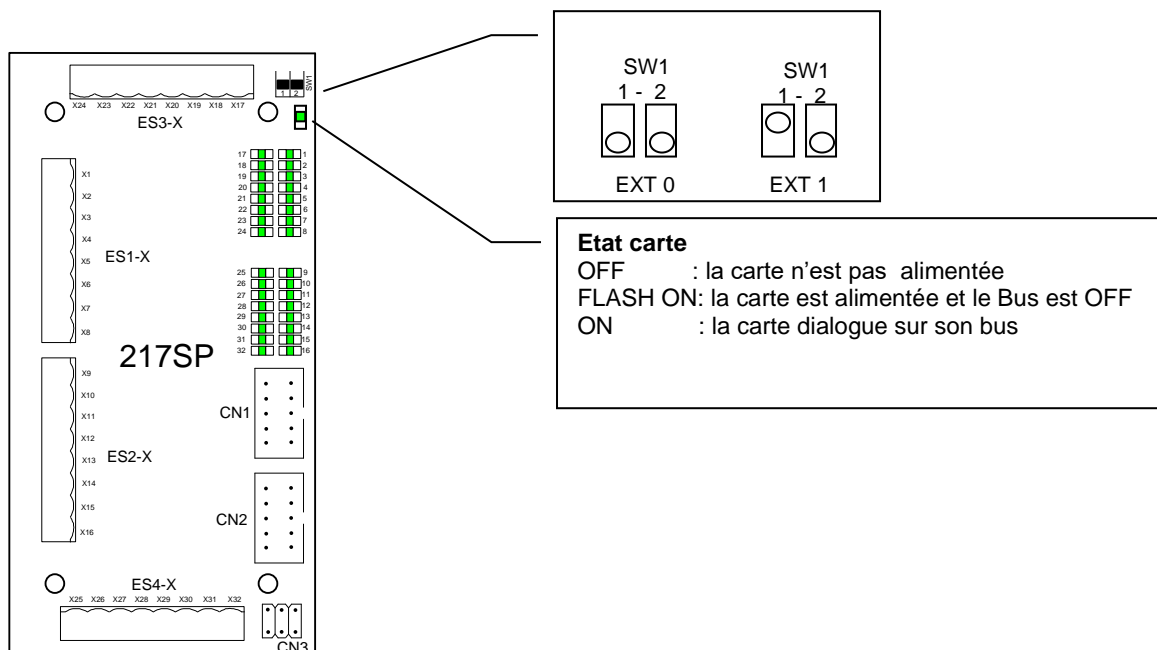
<b>CN4-M</b>
Connecteur reliant la carte contrôleur 216SP à la carte de puissance 220SP
<b>CN3-M</b>
Connecteur reliant la carte contrôleur 216SP à la carte d'alimentations et 214SP
<b>CN11-M</b>
Connecteur reliant la carte contrôleur 216SP aux cartes d'extensions 217SP

sorties « &lt; » entrées NO « &gt; » entrées NF « &gt; / »

<b>PE1-M</b>		<b>AR1-M</b>	
< FM	Flèche montée	< GND	masse
< FD	Flèche descente	< GND	masse
< AF	Afficheur cabine	> STH	Sonde thermique huile
< DFT	Indication hors service	> MR	Manœuvre de rappel électrique
<b>PE2-M</b>		<b>MC2-M</b>	
> / FCF1	Fin de course fermeture portes service 1	> TH	Sonde thermique machinerie
> / FCO1	Fin de course ouverture portes service 1	< GND	masse
> CHC1	Choc portes service 1	< masse	blindage
> / CPC1	Cellule portes service 1	<b>MC1-M</b>	
> FAC 1	Fermeture accélérée portes service 1	> 1	Entrée encodeur
< GO	GONG	< 2	24 V
> SU	Surcharge	< 5	Entrée encodeur
> / NSC	Non stop complet	< 8	masse
<b>PE3-M</b>		<b>CN2-M RS485</b>	
> MI	Montée inspection	< 1	Data + (A)
> INS	Commutateur inspection	< 2	Data – (B)
> DI	Descente inspection	< 3	GND
> CCC	Clé priorité cabine	< 4	GND
<b>PE4-M</b>		<b>CN1-M RS485</b>	
> DTC	Détection présence lecteur	< 1	Data + (A)
> C	Cellule zone de porte du lecteur	< 2	Data – (B)
> B	Cellule de comptage du lecteur	< 3	GND
> A	Cellule de comptage du lecteur	< 4	GND
<b>PE5-M</b>		<b>CN5-M</b>	
>C1 à C8	Entrées boutons cabine ou paliers	< 1	24 V
<b>PE6-M</b>		< 2	GND
< V24	24 V DC	< 3	24 V
< V12	12 V DC	< 4	Blindage
< V9	9 V DC	< 5	CANH
< GND	Masse	< 6	CANL
<b>TR1-M</b>		<b>CN6-M</b>	
< GND	masse	< 1	24 V
> /RB	Ralentisseur bas	< 2	GND
> /RH	Ralentisseur haut	< 3	24 V commandé
> /CPO	Clé pompier	< 4	Blindage
<b>TR2-M</b>		< 5	CANH
> P1 à P8	Entrées boutons paliers	< 6	CANL
<b>TR3-M</b>		<b>CN7-M et CN8-M</b>	
< GND	masse	< 1	24 V
< AF	Afficheur palier	< 2	GND
< V9	(pas utilisé)	< 3	24 V
< V12	12 V DC	< 4	Blindage
< PN	Masse	< 5	Réservé
< V24	24 V DC	< 6	Réservé
< FM	Flèche montée	< 7	CANH
< FD	Flèche descente	< 8	CANL

LED	ETAT	INFORMATION
V24C	Eclairée	Présence de la tension 24V commandé
VCC	Eclairée	Carte 216SP sous tension
DFT	Eclairée	Indique que l'appareil est hors service La led clignote en cas de défaut sur le boot
CABINE		
MACHINE		
MULTIPLEX		
FCF1	Eclairée	Porte cabine 1 en Fin de Course Fermeture.
FCO1	Eclairée	Porte cabine 1 en Fin de Course Ouverture.
CHC1	Eclairée	Choc de la porte 1 actif.
CPC1	Eclairée	Coupure du faisceau de la Cellule de Porte Cabine. (Porte 1)
FAC1	Eclairée	Commande de Fermeture Accélééré de la porte 1 activée.
SU	Eclairée	110% de la charge maximale autorisée en cabine est atteinte.
NSC	Eclairée	80% de la charge maximale autorisée en cabine est atteinte.
INS	Eclairée	Armoire en manœuvre inspection.
CCC	Eclairée	Contact clé cabine activée.
DTC	Clignotement	Lecteur en ordre de marche.
C	Eteinte	Le faisceau C est coupé par un écran de zone de porte.
B	Eteinte	Le faisceau B est coupé par un écran d'arrêt ou de ralentissement.
A	Eteinte	Le faisceau A est coupé par un écran d'arrêt ou de ralentissement.
C1 à C8	Eclairée	Envoi pris en compte.
RB	Eclairée	Culbuteur de ralentissement bas activé.
RH	Eclairée	Culbuteur de ralentissement haut activé.
CPO	Eclairée	Clé pompier activée.
P1 à P8	Eclairée	Appel pris en compte.
MR	Eclairée	Armoire en manœuvre de rappel électrique.
OUV1	Eclairée	Commande d'ouverture de la porte 1 activée.
FER1	Eclairée	Commande de fermeture de la porte 1 activée.

5.1.2 Carte extension entrées/sorties « 217SP »

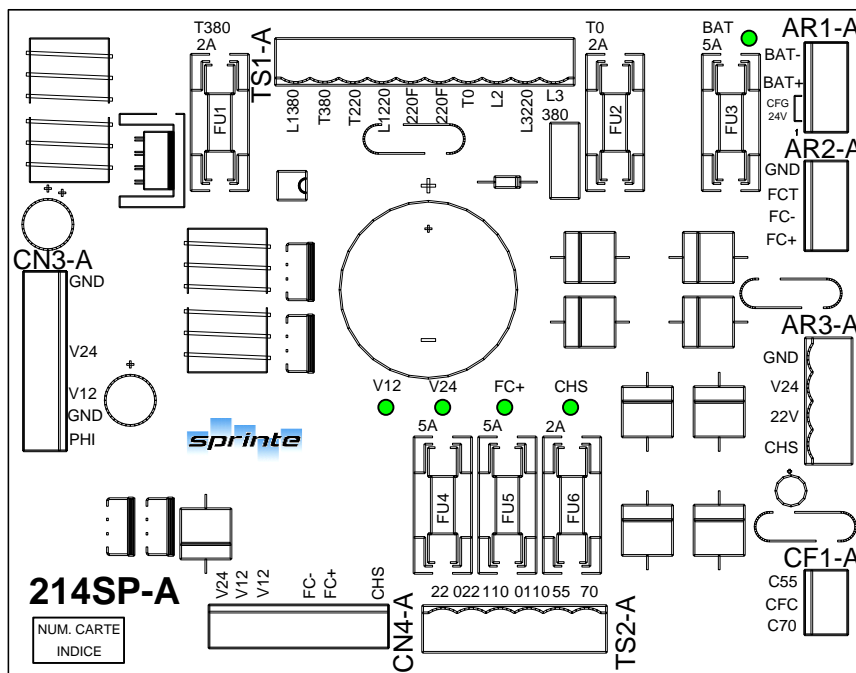


sorties « < » entrées NO « > » entrées NF « > / »

<b>CN1</b>	<b>CN2</b>
Connecteur reliant la carte extension 217SP à la carte 216SP	Connecteur reliant la carte extension n°2 217SP à la carte extension n°1 217SP
<b>CN3</b>	
Non utilisé	
<b>ES1-X, ES2-X, ES3-X, ES4-X</b>	
X1 à X32	Entrées / sorties carte d'extension
X25	Sortie BUZZER fermeture forcée des portes
X26	Sortie nudging service 1

LED	ETAT	INFORMATION
1 à 32	Eteinte	Entrées / sorties carte d'extension activée

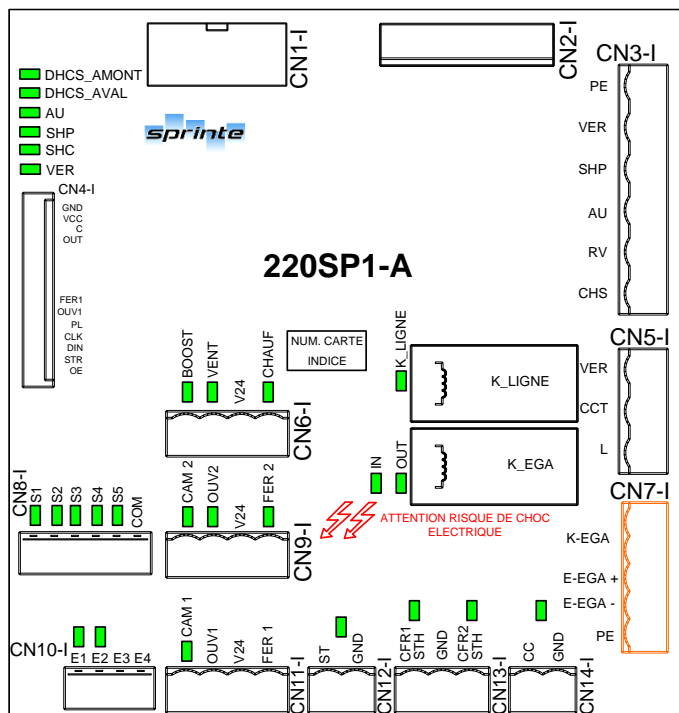
5.1.3 Carte alimentation « 214SP »



<b>CN3-A</b>	→ CN3-M / 216SP
V24	24 V continu
V12	12 V continu
GND	Masse
PHI	Détection d'inversion ou manque phase
<b>CN4-A</b>	→ CN2-I / 220SP, CN2-0 / 225SP
V24	24 V continu
V12	12 V continu
GND	Masse
FC-	-55 V ou -70 V bi-alternance
FC+	+55 V ou +70 V bi-alternance
CHS	110 Vac chaine de sécurité
<b>TS1-A</b>	← transformateur, bornier
L1.380	Arrivée 400V secteur EDF (400V TRI)
T380	Entrée 400V du transfo
T220	Sortie 230V du transfo
L1.220	Arrivée 230V secteur EDF (230V MONO)
220F	Sortie 230V du transfo
220F	Sortie 230V du transfo
T0	Sortie 0V du transfo
L2	Arrivée 400V secteur EDF (400V TRI)
L3.220	Arrivée 230V secteur EDF (230V MONO)
L3.380	Arrivée 400V secteur EDF (400V TRI)

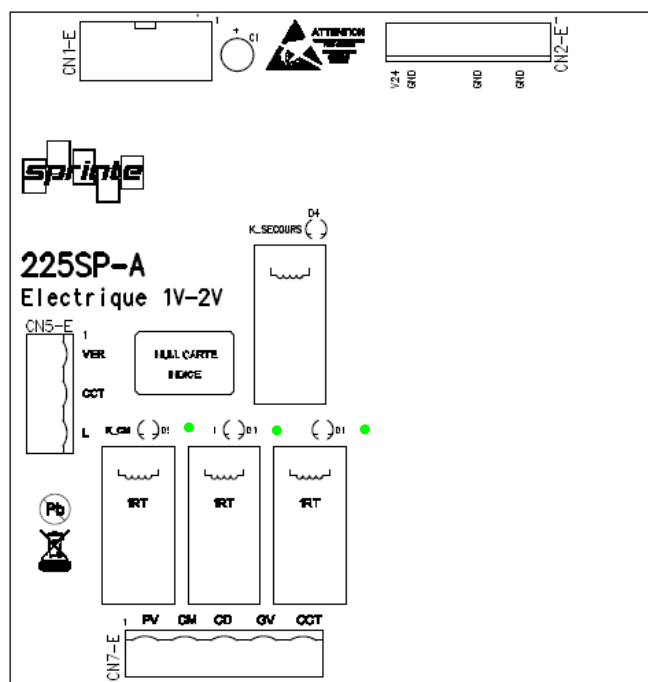
<b>TS2-A</b>	← transformateur
22	Sortie 22V du transfo
022	Sortie 0V du transfo
0110	Sortie 0V du transfo
110	Sortie 110V du transfo
55	Sortie 55V du transfo
70	Sortie 70V du transfo
<b>CF1-A</b>	(configuration tension frein)
C55	Configuration FC+ / FC- en 55V
CFC	Commun Configuration FC+ /FC-
C70	Configuration FC+ / FC- en 70V
<b>AR1-A</b>	← batterie, configuration charge
BAT-	Alimentation batterie -
BAT+	Alimentation batterie +
CFG 24V	Config. charge batterie en 24Vdc
CFG 24V	Config. charge batterie en 24Vdc
<b>AR2-A</b>	→ contacteurs
GND	Masse
FCT	Frein / came temporisé
FC-	-55 V ou -70 V bi-alternance
FC+	+55 V ou +70 V bi-alternance
<b>AR3-A</b>	→ sorties tension
GND	Masse
V24	24 V continu
22V	Info 24V non sauvegardée (maxi 5A)
CHS	110 Vac chaine de sécurité

5.1.4 Carte interface moteurs électriques « 220SP »



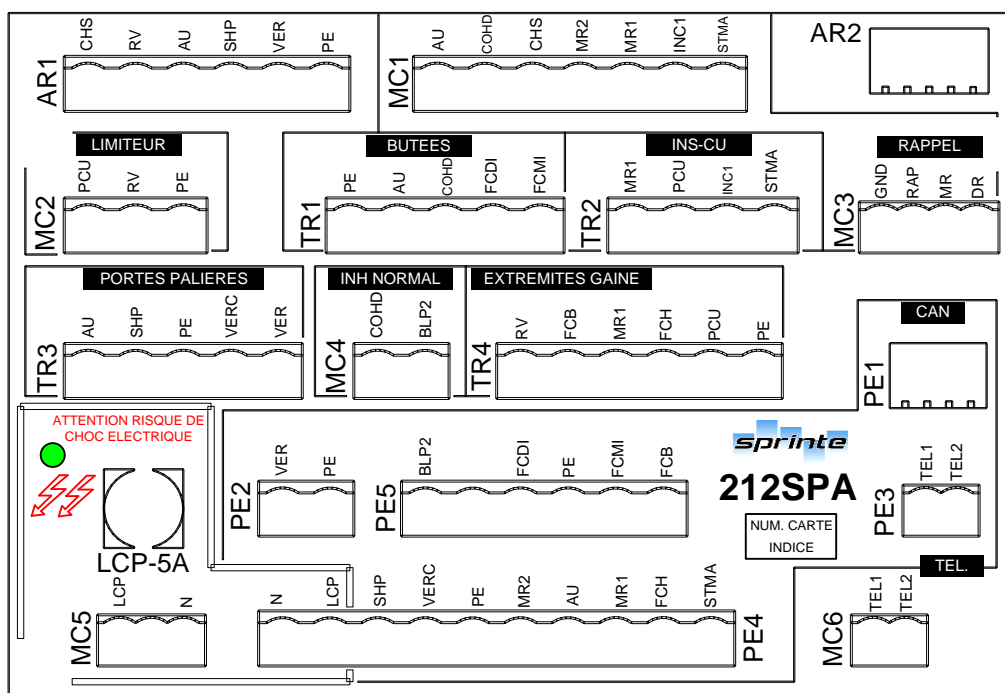
<b>CN1-I</b>	Connecteur reliant la carte puissance 220SP aux cartes d'extensions 225SP et 226SP	<b>CN2-I</b>	Connecteur reliant la carte puissance 220SP à la carte d'alimentation 214SP
<b>CN3-I</b>	Entrées chaîne sécu : 48-230Vac ou 24Vdc >PE >VER Verrouillage >SHP Shunt palier >AU Arrêt d'urgence >CHS Alimentation chaîne de sécu	<b>CN4-I</b>	Connecteur reliant la carte puissance 220SP à la carte 216SP
<b>CN5-I</b>	<VER Verrouillage <CCT Commun contacteur <L Ligne	<b>CN6-I</b>	<BOOST Commande boost frein <VENT Commande ventilateur V24 <CHAUF Commande chauffage
<b>CN7-I</b>	< K_EGA Commande éclairage gainé > E_GA Détection éclairage gainé Opto-isolée / 24 Vdc à 230 Vac PE	<b>CN8-I</b>	<S1 ... S5 Commandes VF COM
<b>CN9-I</b>	<CAM 2 Commande came porte 2 <OUV 2 Commande ouverture porte 2 V24 24 V <FER 2 Commande fermeture porte 2	<b>CN10-I</b>	>E1 Opto-isolée / 12-24 Vdc >E2 Entrée alarme VF Opto-isolée / 12-24 Vdc Entrée RM VF GND GND
<b>CN11-I</b>	<CAM 1 Commande came porte 1 <OUV 1 Commande ouverture porte 1 V24 24 V <FER 1 Commande fermeture porte 1	<b>CN12-I</b>	>ST Sonde thermique GND
<b>CN13-I</b>	>STH/CFR1 Sonde thermique huile / Etat du frein GND GND >SPR/CFR2 Etat du frein	<b>CN14-I</b>	>CC Contrôle des contacteurs GND

5.1.5 Carte d'extension moteurs électriques 2 vitesses « 225SP »



<p><b>CN1-0</b></p>	<p><b>CN2-0</b></p>
<p>Connecteur relié au connecteur CN1-I de la carte puissance 220SP</p>	<p>Connecteur relié au connecteur CN4-A de la carte d'alimentation 214SP et au connecteur CN2-I de la carte 220SP</p>
<p><b>CN7-0</b></p>	
<p>&lt;PV            Contacteur petite vitesse                  &lt;CM            Contacteur montée                  &lt;CD            Contacteur descente                  &lt;GV            Contacteur grande vitesse                  &lt;CCT            Commun contacteur</p>	

5.1.6 Carte répartition chaîne de sécurité « 212SP »

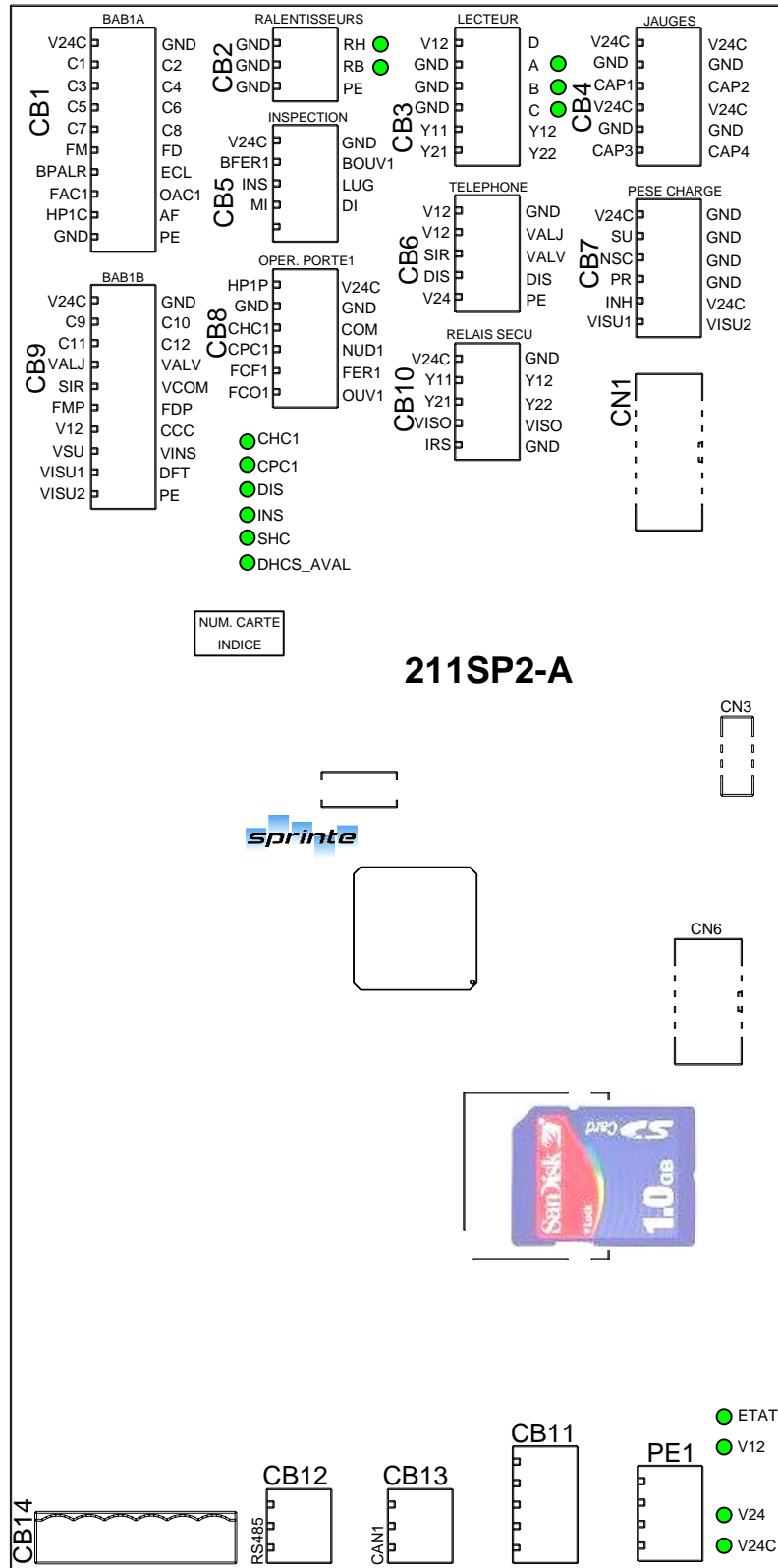


<b>AR1</b> Connecteur reliant la carte 212SP à la carte 220SP(Prise information chaîne de sécurité)	<b>MC1</b> Connecteur reliant la manœuvre de rappel à la carte 212SP (Chaîne de sécurité)
<b>MC2</b> Connecteur reliant le limiteur de vitesse à la carte 212SP	<b>TR1</b> Connecteur reliant les butées (Option réserve réduite)
<b>TR2</b> Connecteur reliant l'inspection cuvette (Option inspection cuvette)	<b>MC3</b> Connecteur reliant la manœuvre de rappel à la carte 212SP (commande)
<b>TR3</b> Connecteur reliant les shunts et verrouillages palier (sécurités portes)	<b>MC4</b> Connecteur reliant le contrôle haut, bas (option réserve réduite)
<b>TR4</b> Connecteur reliant les sécurités gaine (Stop cuvette, poulie tendeuse ect.....)	<b>PE2</b> Connecteur reliant le pendentif aux cartes 212SP à 210SP (Sécurité isonivelage)
<b>PE5</b> Connecteur reliant le pendentif aux cartes 212SP à 221SP (Option réserve réduite + inspection cuvette)	<b>PE3</b> Connecteur reliant le pendentif aux cartes 212SP à 210SP (ligne téléphonique)
<b>MC5</b> Connecteur reliant l'arrivée DTU lumière cabine à la carte 212SP	<b>PE4</b> Connecteur reliant le pendentif aux cartes 212SP à 210SP (chaîne de sécurité principale)
<b>MC6</b> Connecteur reliant l'arrivée ligne téléphonique à la carte 212SP	<b>AR2</b> Connecteur reliant la carte 212SP à la carte 216SP (Information rappel + BUS CAN CABINE)

LED	ETAT	INFORMATION
LCP	Eclairée	Alimentation permanent du 230V (Eclairage cabine)

## 5.2 Cartes électroniques dans la boîte d'inspection

### 5.2.1 Carte contrôleur cabine « 211SP »



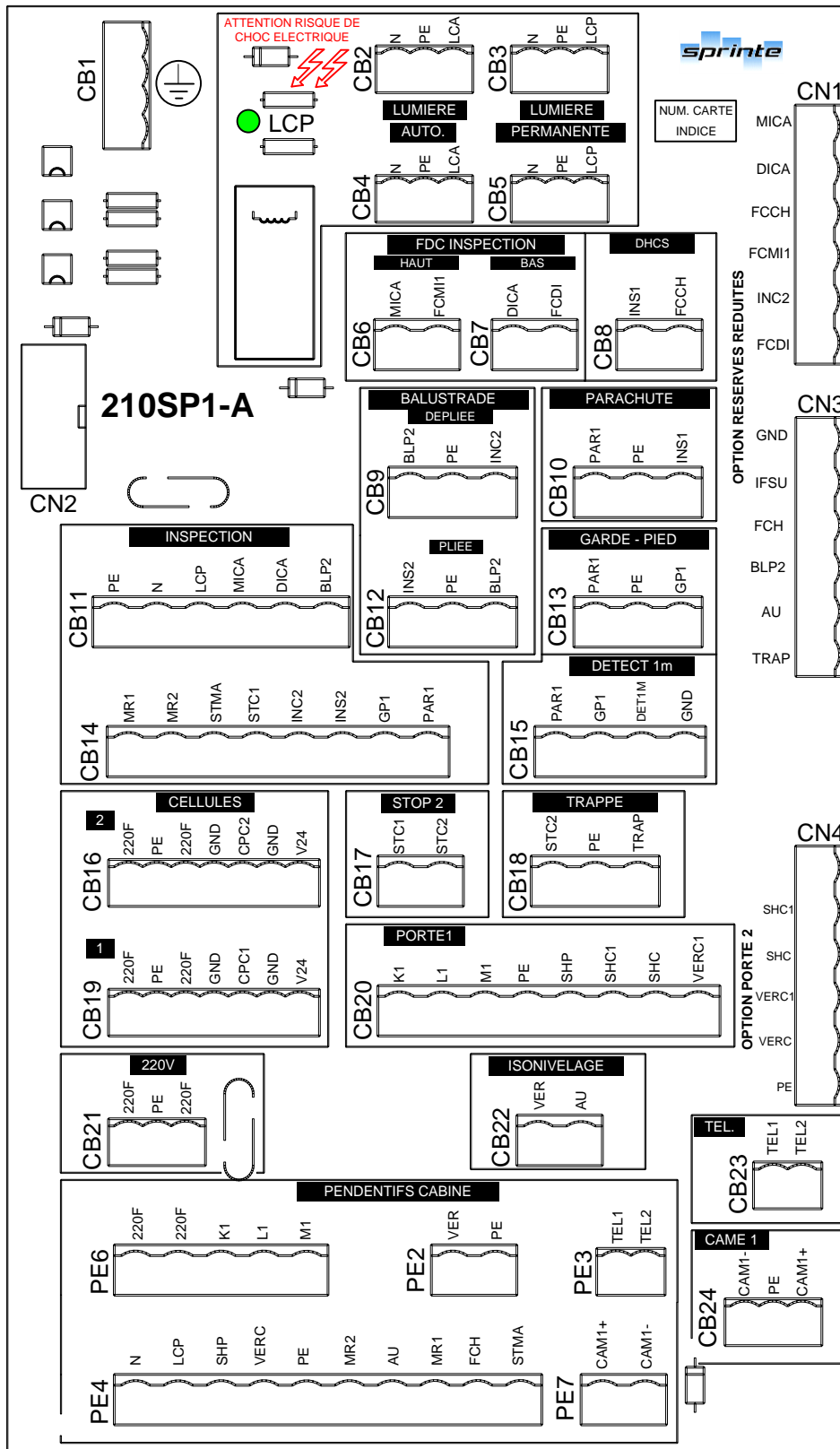
<b>CB1 - BAB 1A</b>		<b>CB2 - ralentisseurs</b>	
<V24C	24 V commandé	<GND	masse
<GND	masse	>RH	Ralentisseur haut
>C1 à C8	Bouton cabine 1 à 8	<GND	masse
<FM	Flèche montée	>RB	Ralentisseur bas
<FD	Flèche descente	<GND	masse
>BPALAR	Bouton alarme	<PE	Protection équipotentielle
>ECL	Eclairage secours	<b>CB3 - Lecteur</b>	
>FAC1	Fermeture accélérée service 1	<V12	12 V
>OAC1	Ouverture accélérée service 1	>D	Défaut lecteur
>HP1C	Haut parleur cabine	<GND	masse
<AF	Afficheur	>A	Entrée A lecteur
<GND	Masse	<GND	masse
<PE	Protection équipotentielle	>B	Entrée B lecteur
<b>CB4 – jauges pèse charge</b>		<GND	Masse
<V24C	24 V commandé	>C	Entrée C lecteur
<V24C	24 V commandé	>Y11	Entrée ILS1 pour isonivelage
<GND	Masse	>Y12	Entrée ILS1 pour isonivelage
<GND	Masse	>Y21	Entrée ILS2 pour isonivelage
>CAP1	Entrée jauge 1	>Y22	Entrée ILS2 pour isonivelage
>CAP2	Entrée jauge 2	<b>CB5 – inspection</b>	
<V24C	24 V commandé	<V24C	24 V commandé
<V24C	24 V commandé	<GND	masse
<GND	Masse	>BFER1	Bouton fermeture service 1
<GND	Masse	>BOUV1	Bouton ouverture service 1
>CAP3	Entrée jauge 3	>INS	Bouton inspection
>CAP4	Entrée jauge 4	>LUG	Bouton lumière gaine
		>MI	Montée inspection
		>DI	Descente inspection
		>BTELI	Bouton téléphone
		>BTELI	Bouton téléphone

<b>CB6 – téléphone</b>	<b>CB7 – pèse charge</b>
<V12 12V <GND Masse <V12 12V <GND Masse <BTELI Bouton téléphone <BTELI Bouton téléphone < DIS Discriminateur (contact sec) < DIS Discriminateur <V24 24 V <PE Protection équipotentielle	<V24C 24 V commandé <GND masse >SU Surcharge <GND masse >NSC Non stop complet <GND masse >PR Présence <GND masse >INH Inhibition du pèse charge <V24C 24 V commandé >VISU1 Visualisation analogique surcharge >VISU2 Visualisation analogique surcharge
<b>CB8 – Opérateur de porte 1</b>	<b>CB9 – BAB 1B</b>
<HP1P Haut parleur palier <V24C 24 V commandé <GND Masse <GND Masse <CHC1 Sécurité choc <COM Commun sorties portes optocouplées >CPC1 Sécurité cellule >NUD1 Commande optocouplée de fermeture forcée de porte >FCF1 Fin de course fermeture <FER1 Commande optocouplée de fermeture de porte >FCO1 Fin de course ouverture <OUV1 Commande optocouplée d'ouverture de porte	<V24C 24 V commandé <GND Masse >C9 à C12 Bouton cabine 9 à 12 VALJ Voyant jaune téléalarme VALV Voyant vert téléalarme >BTELI Bouton téléphone >BTELI Bouton téléphone <FMP Flèche prochain départ montée <FDP Flèche prochain départ descente <V12 12V CCC Clé priorité cabine <VISU Sortie voyant surcharge <VNSC Sortie voyant non stop complet <VISU1 Visualisation analogique surcharge <DFT Sortie voyant hors service <VISU2 Visualisation analogique surcharge <PE Protection équipotentielle
<b>CB10 – Relais de sécurité</b>	<b>CN1 – connexion 210SP</b>
<V24C 24 V commandé <GND Masse <Y11 Entrée ILS1 vers relais de sécurité <Y12 Entrée ILS1 vers relais de sécurité <Y21 Entrée ILS2 vers relais de sécurité <Y22 Entrée ILS2 vers relais de sécurité <VISO Demande d'isonivelage <VISO Demande d'isonivelage >IRS Etat du relais de sécurité <GND Masse	Connecteur reliant la carte 211SP avec la carte 210SP
<b>PE1 – CANBUS machinerie</b>	<b>CN6 – connexion 223SP</b>
>V24 Entrée 24 V >GND Entrée Masse >V12 Entrée 12V BLI Blindage CANBUS (réservé) (réservé) >CAN0_H Entrée CANBUS 0 HIGH >CAN0_L Entrée CANBUS 0 LOW	Connecteur reliant la carte 211SP aux cartes 223SP
	<b>CB12 – Extension RS485</b>
	<V24C 24 V commandé <GND Masse <RS485_H Sortie RS485 <RS485_L Sortie RS485 <V24C 24 V commandé <GND Masse

<b>CB11 – Extension CANBUS / RS485</b>		<b>CB13 – Sortie CANBUS</b>	
<V24	24 V	<V24C	24 V commandé
<GND	Masse	<GND	Masse
(réservé)		<GND	Masse
(réservé)		>BLI	Blindage
<SCD_SUIV	Commande suivant	<CAN1_H	CANBUS 1 HIGH
>BLI	Blindage	<CAN1_L	CANBUS 1 LOW
<RS485_H	Sortie RS485		
<RS485_L	Sortie RS485		
<CAN0_H	CANBUS 0 HIGH		
<CAN0_L	CANBUS 0 LOW		
<b>CB14 – Alimentations</b>			
<V24	24 V		
<GND	Masse		
<V24	24 V		
<GND	Masse		
<V12	12 V		
<GND	Masse		

<b>LED</b>	<b>INFORMATION</b>
CHC1	Entrée CHOC
CPC1	Entrée Cellule
DIS	Sortie discriminateur
INS	Entrée inspection
ISHC	
IDHCS_AV	
RH	Ralentisseur haut
RB	Ralentisseur bas
A	Entrée lecteur A
B	Entrée lecteur B
C	Entrée lecteur C
ETAT	Etat du BUSCAN
V12	12 V présent
V24	24 V présent
V24C	24 V commandé présent

5.2.2 Carte interconnexion chaîne de sécurité « 210SP »

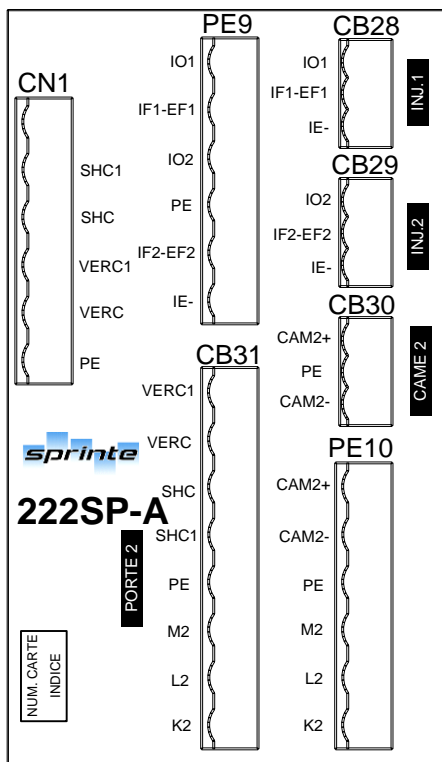


<b>AR1</b> Connexion des terres (PE)	<b>CB2</b> Connexion de la lumière cabine automatique 230V (Gérer par temporisation)
<b>CB3</b> Connexion de la lumière cabine permanente 230V	<b>CB4</b> Connexion de la lumière cabine automatique 230V (Gérer par temporisation)
<b>CB5</b> Connexion de la lumière cabine permanente 230V	<b>CB6</b> Connexion du fin de course inspection haut
<b>CB7</b> Connexion du fin de course inspection bas	<b>CB8</b> Connexion du fin de course haut et bas
<b>CB9</b> Connexion de la balustrade dépliée	<b>CB10</b> Connexion du parachute
<b>CB11</b> Connexion de la boîte inspection (Sécurité inspection + prise toit cabine)	<b>CB12</b> Connexion de la balustrade pliée
<b>CB13</b> Connexion du garde pied automatique ou manuelle	<b>CB14</b> Connexion de la boîte inspection (Sécurité inspection)
<b>CB15</b> Connexion du culbuteur détection 1m pour garde pied automatique + contact d'états du garde pied	<b>CB16</b> Connexion cellule en 24Vdc ou 230Vac (PORTE2)
<b>CB17</b> Connexion du stop 2° service	<b>CB18</b> Connexion de la trappe cabine
<b>CB19</b> Connexion cellule en 24Vdc ou 230Vac (PORTE1)	<b>CB20</b> Connexion alim. moteur porte 1 + sécurité porte
<b>CB21</b> Alimentation supplémentaire en 230V (Alim. fournit par le transfo en armoire)	<b>CB22</b> Connexion du relais de sécurité (Isonivelage porte ouverte)
<b>CB23</b> Connexion ligne téléphonique sur téléphone	<b>CB24</b> Connexion came 1 (alimentation configurable en armoire)

<b>PE2</b> Connecteur reliant le pendentif aux cartes 210SP à 212SP (Sécurité isonivelage)	<b>PE3</b> Connecteur reliant le pendentif aux cartes 210SP à 212SP (ligne téléphonique)
<b>PE4</b> Connecteur reliant le pendentif aux cartes 210SP à 212SP (chaîne de sécurité principale)	<b>PE6</b> Connecteur reliant le pendentif aux bornes dans l'armoire (Alim. 220F + Alim. moteur)
<b>PE7</b> Connecteur reliant le pendentif aux bornes dans l'armoire (Alim. came 1)	<b>CN1</b> Connecteur reliant la carte 210SP à la carte 221SP (Option réserve réduite + inspection cuvette)
<b>CN2</b> Connecteur reliant la carte 211SP avec la carte 210SP	<b>CN3</b> Connecteur reliant la carte 210SP à la carte 221SP (Option réserve réduite + inspection cuvette)
<b>CN4</b> Connecteur reliant la carte 210SP à la carte 222SP (Option 2° service de porte)	

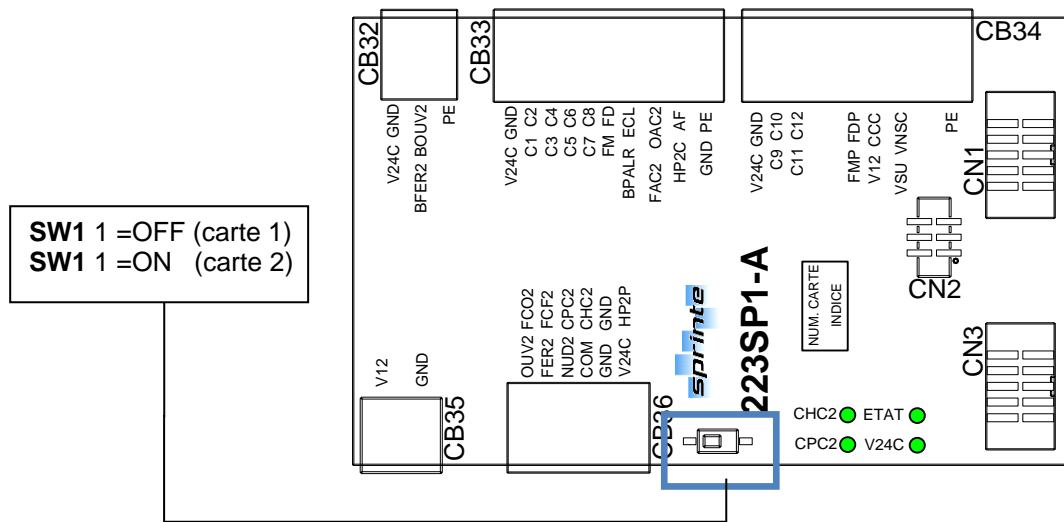
LED	ETAT	INFORMATION
LCP	Eclairée	Alimentation permanent du 230V (Eclairage cabine)

## 5.2.3 Carte de puissance porte 2 « 222SP »



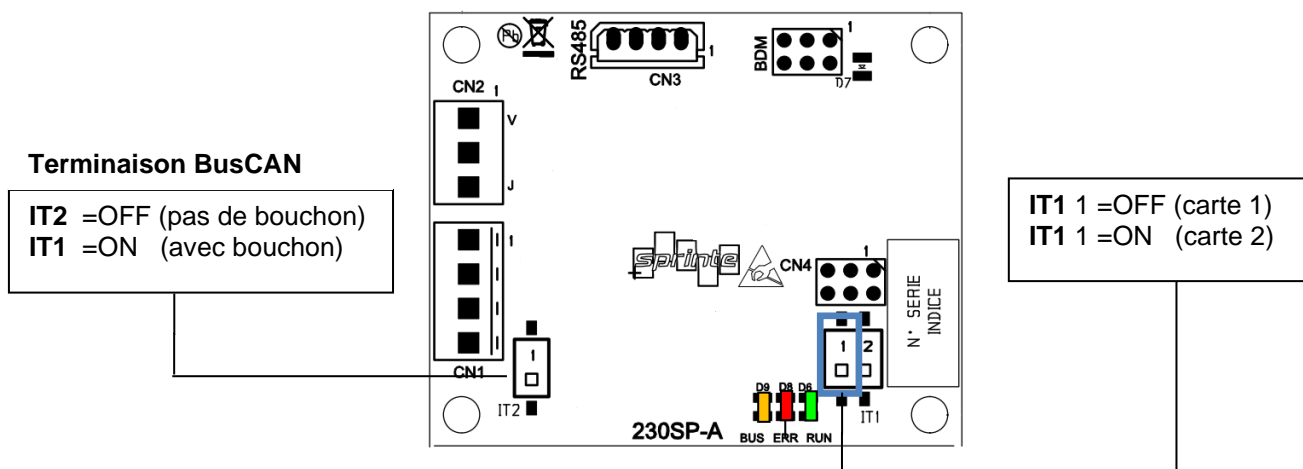
<b>CN4</b>
Connecteur reliant la carte 222SP à la carte 210SP (Option 2° service de porte)
<b>PE9</b>
Connecteur reliant le pendentif aux bornes dans l'armoire (Alim. injection frein moteur porte 1 & 2)
<b>CB31</b>
Connexion alim. moteur porte 2 + sécurité porte
<b>PE10</b>
Connecteur reliant le pendentif aux bornes dans l'armoire (Alim. moteur porte 2 + alim. came 2)
<b>CB30</b>
Connexion came 2 (alimentation configurable en armoire)
<b>CB29</b>
Connexion injection frein moteur porte 2
<b>CB28</b>
Connexion injection frein moteur porte 1

5.2.4 Carte extension porte 2 « 223SP »



<p><b>CB32 inspection</b></p> <p>&lt;V24C 24 V commandé                  &lt;GND masse                  &gt;BFER2 Bouton fermeture porte 2                  &gt;BOUV2 Bouton ouverture porte 2                  &lt;PE Protection équipotentielle</p>	<p><b>CB34 BAB 2B</b></p> <p>&lt;V24C 24 V commandé                  &lt;GND Masse                  &gt;C9 à C12 Bouton cabine 9 à 12                  (non utilisée)                  (non utilisée)                  (non utilisée)                  &lt;FMP Flèche prochain départ montée                  &lt;FDP Flèche prochain départ descente                  &lt;V12 12V                  CCC Clé priorité cabine                  &lt;VSU Sortie voyant surcharge                  &lt;VNSC Sortie voyant non stop complet                  (non utilisée)                  (non utilisée)                  (non utilisée)                  &lt;PE Protection équipotentielle</p>
<p><b>CB35 Alimentation</b></p> <p>&gt;V12 Entrée 12 V                  &lt;GND masse</p>	<p><b>CB33 BAB 2A</b></p> <p>&lt;V24C 24 V commandé                  &lt;GND masse                  &gt;C1 à C8 Bouton cabine 1 à 8                  &lt;FM Flèche montée                  &lt;FD Flèche descente                  (non utilisée)                  &gt;ECL Eclairage secours                  &gt;FAC2 Fermeture accélérée service 2                  &gt;OAC2 Ouverture accélérée service 2                  &gt;HP2C Haut parleur cabine                  &lt;AF Afficheur                  &lt;GND Masse                  &lt;PE Protection équipotentielle</p>
<p><b>CB36 Opérateur de porte 2</b></p> <p>&lt;HP2P Haut parleur palier                  &lt;V24C 24 V commandé                  &lt;GND Masse                  &lt;GND Masse                  &lt;CHC2 Sécurité choc                  &lt;COM Commun sorties portes optocouplées                  &gt;CPC2 Sécurité cellule                  &gt;NUD2 Commande optocouplée de fermeture forcée de porte                  &gt;FCF2 Fin de course fermeture                  &lt;FER2 Commande optocouplée de fermeture de porte                  &gt;FCO2 Fin de course ouverture                  &lt;OUV2 Commande optocouplée d'ouverture de porte</p>	
<p><b>CN1</b></p>	
<p>Connecteur reliant la carte 211SP aux cartes 223SP</p>	
<p><b>CN3</b></p>	
<p>Connecteur reliant la carte 223SP à une autre carte 223SP</p>	

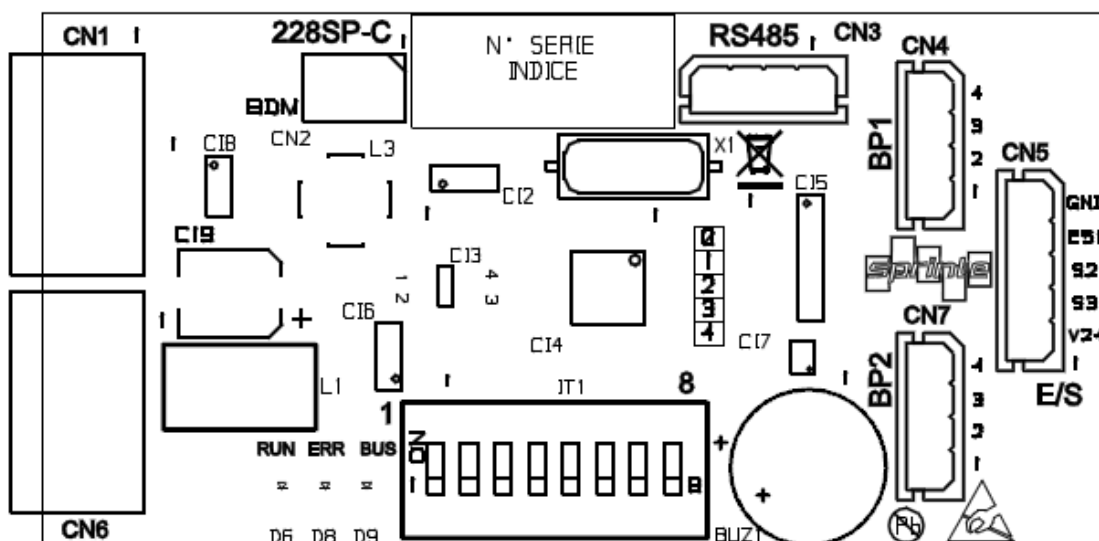
5.2.5 Carte extension Bluetooth « 230SP »



CN1 Entrée BUS CAN		CN3 RS485	
>1	24 V	>1	V24
>2	CANH	>2	A
>3	CANL	>3	B
>4	GND	>4	GND
CN2 entrées voyants téléalarme			
>V	Entrée contact voyant vert		
>CO	commun		
>J	Entrée contact voyant jaune		

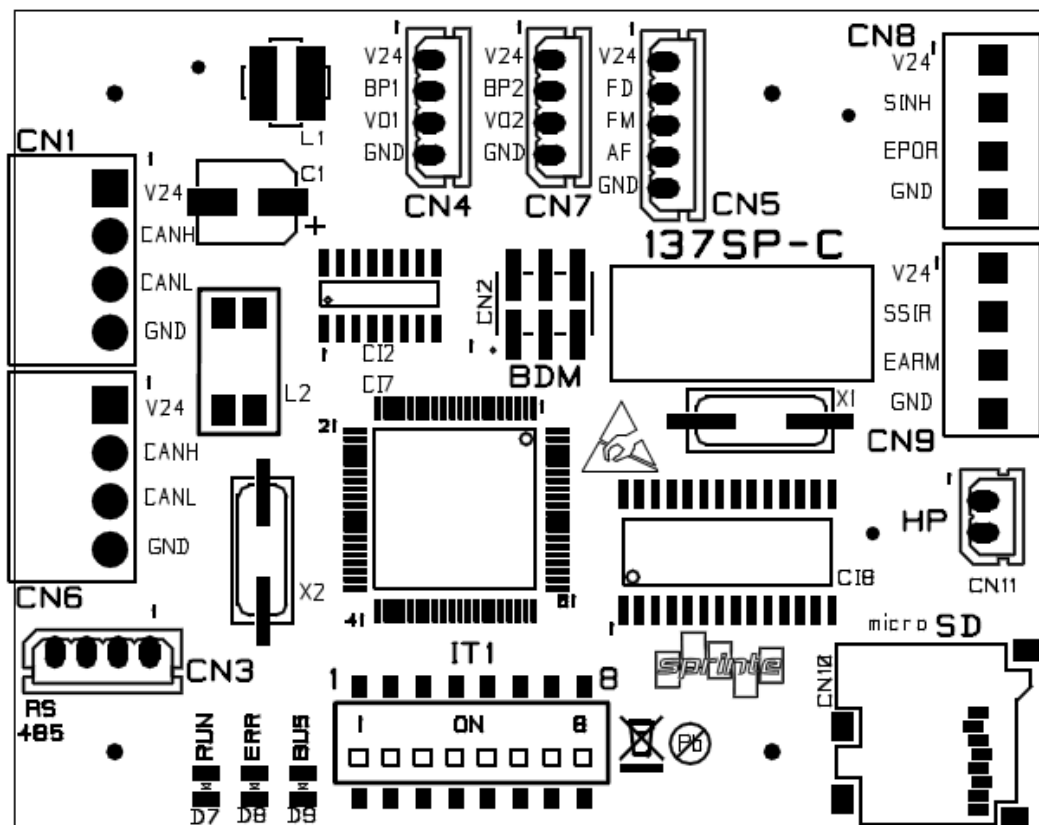
### 5.3 Cartes électroniques aux paliers

#### 5.3.1 Carte palière « 228SP »



<b>CN1 Entrée « Bus CAN »</b>	<b>CN5 Afficheur</b>
>1 24 V	<1 24V
>2 CANH	>2 S3
>3 CANL	>3 S2
>4 GND	>4 S1/E1
<b>CN3 RS485</b>	<5 GND
<1 24 V	<b>CN6 Sortie « Bus CAN »</b>
>2 485H	<1 24 V
>3 485L	<2 CANH
<4 GND	<3 CANL
<b>CN4 bouton palier 1</b>	<4 GND
<1 24V	<b>CN7 bouton palier 2</b>
<2 BP1	<1 24V
>3 VOY	<2 BP2
<4 GND	>3 VOY
	<4 GND

5.3.2 Carte palière « 137SP »



<b>CN1 Entrée « Bus CAN »</b>	<b>CN5 Afficheur</b>
>1 24 V	<1 24V
>2 CANH	>2 S3
>3 CANL	>3 S2
>4 GND	>4 S1
<b>CN3 RS485</b>	<5 GND
<1 24 V	<b>CN6 Sortie « Bus CAN »</b>
>2 485H	<1 24 V
>3 485L	<2 CANH
<4 GND	<3 CANL
<b>CN4 bouton palier 1</b>	<4 GND
<1 24V	<b>CN7 bouton palier 2</b>
<2 BP1	<1 24V
>3 VOY	<2 BP2
<4 GND	>3 VOY
	<4 GND

<b>CN8 porte palière</b>	<b>CN11 Haut parleur</b>
<24 V 24 V	GND HP
<SINH Blocage porte palière	<HP HP
>EPOR Etat porte palière	
<GND GND	
<b>CN9 alarme porte</b>	
<24 V 24 V	
<SSIR Sortie sirène	
>EARM réarmement	
<GND GND	

