



MANUEL D'INSTALLATION ET DE MAINTENANCE

ASP116 EVOLUTION

Armoire de commande pour ascenseurs

Version électrique avec variateur ATV71L 












Édition
03-2023

SOMMAIRE

1	PREAMBULE	3
2	RESISTANCE DE FREINAGE	4
3	MODE PROVISOIRE	5
4	REGLAGE VITESSE CABINE	6
5	MOTEUR ASYNCHRONE.....	7
6	MOTEUR SYNCHRONE - GEARLESS	11
7	INSTALLATION DES CAMES EN GAINÉ.....	16
8	INSTALLATION DU (DES) PENDENTIF(S)	18
9	DISTANCE DE RALENTISSEMENT	20
10	SELECTION PAR ECRANS	21
11	SELECTION ABSOLUE K05SP.....	31
12	VERIFICATION DE L'EQUILIBRAGE	37
13	REGLAGE DU VARIATEUR ATVLIFT	38
14	REGLAGE DE LA PRECISION D'ARRET	42
15	CARTES BUS AUX PALIERS	43
16	RELAIS DE SÉCURITÉ	47
	ANNEXE 1 - DIAGNOSTIC DES PROBLEMES COURANTS	48
	ANNEXE 2 - AIDE AUX TESTS.....	53
	ANNEXE 3 - FONCTIONS PRATIQUES.....	60
	ANNEXE 4 - MISE A JOUR LOGICIELLE	63

CONSIGNES

	Risque de mort ou d'accident grave en cas de non-respect des procédures.
	Risque d'accident ou de dommages matériels en cas de non-respect des procédures.
	Danger lié à la présence de tension électrique.
	Détérioration possible du matériel par décharge électro-statique. Ne pas manipuler de cartes ou composants électroniques sans avoir pris de précautions appropriées telles qu'un bracelet avec mise à la terre.
	Danger surface chaude
	Information importante
	Obligation générale
	Débrancher avant d'effectuer une opération de maintenance
	Port des EPI obligatoire

1 PREAMBULE




Cette notice d'installation n'est valable que pour les variateurs raccordés en bus CANopen et utilisant la version logicielle V5.10 ou supérieure. Dans les autres cas, reportez-vous à la documentation « MANUEL DE MISE EN ROUTE ET DE REGLAGES ATV71L »

Dans ce manuel, vous trouverez la procédure de mise en route de votre manœuvre ASP116 Evolution équipée d'un variateur de fréquence ATVLIFT piloté en bus CANopen.

Si vous suivez scrupuleusement les différentes étapes décrites ci-après, vous pourrez mettre en route votre ascenseur rapidement et sans difficultés.

Application « EvoPad » sur Smartphone


N'hésitez pas à vous servir de l'application EvoPad  sur votre smartphone Android, pour faciliter tous vos réglages et diagnostic directement sur le toit de la cabine ou à proximité de celle-ci :



EvoPad  est disponible
sur **Google PlayStore**



Cette application est tout simplement le terminal de la carte 216SP déporté sur votre téléphone. Il n'y a aucune limitation, vous retrouvez exactement les mêmes menus et réglages disponibles.

Tout au long de ce manuel, lorsque vous rencontrerez l'icône de l'application,  cela vous indiquera que l'utilisation de l'application EvoPad sur votre Smartphone, est recommandée pour vous éviter les déplacements vers l'armoire pour effectuer le réglage ou le diagnostic demandé.

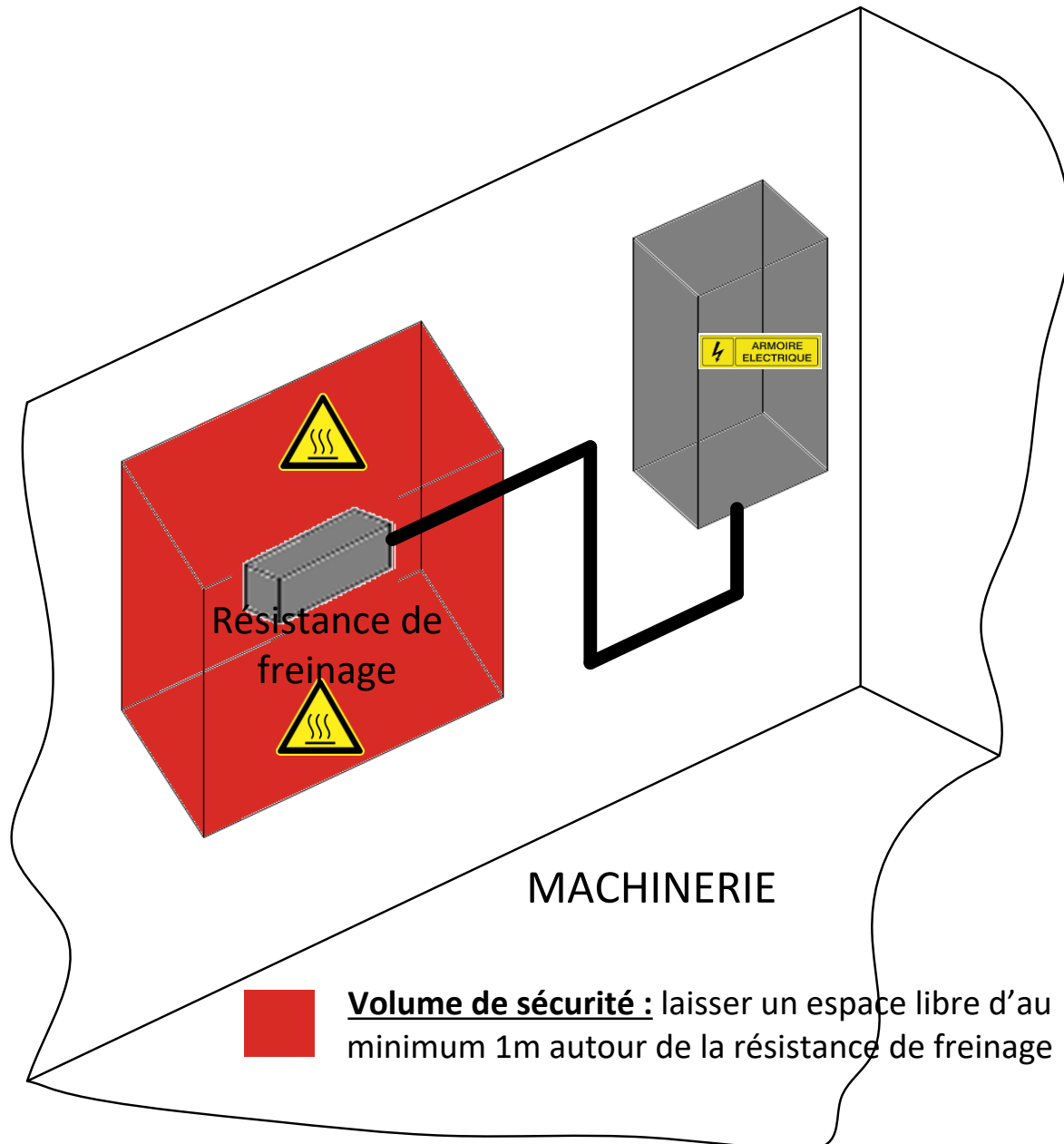
La fonction ATV ou Assistance technique vocale



Pour vérifier votre installation, activer cette fonction qui diffusera un message vocal pour chaque activation d'un contact ou d'une entrée de votre ascenseur.

Reportez vous au §1 de l'ANNEXE 3 pour plus de détails sur cette fonction

2 RESISTANCE DE FREINAGE

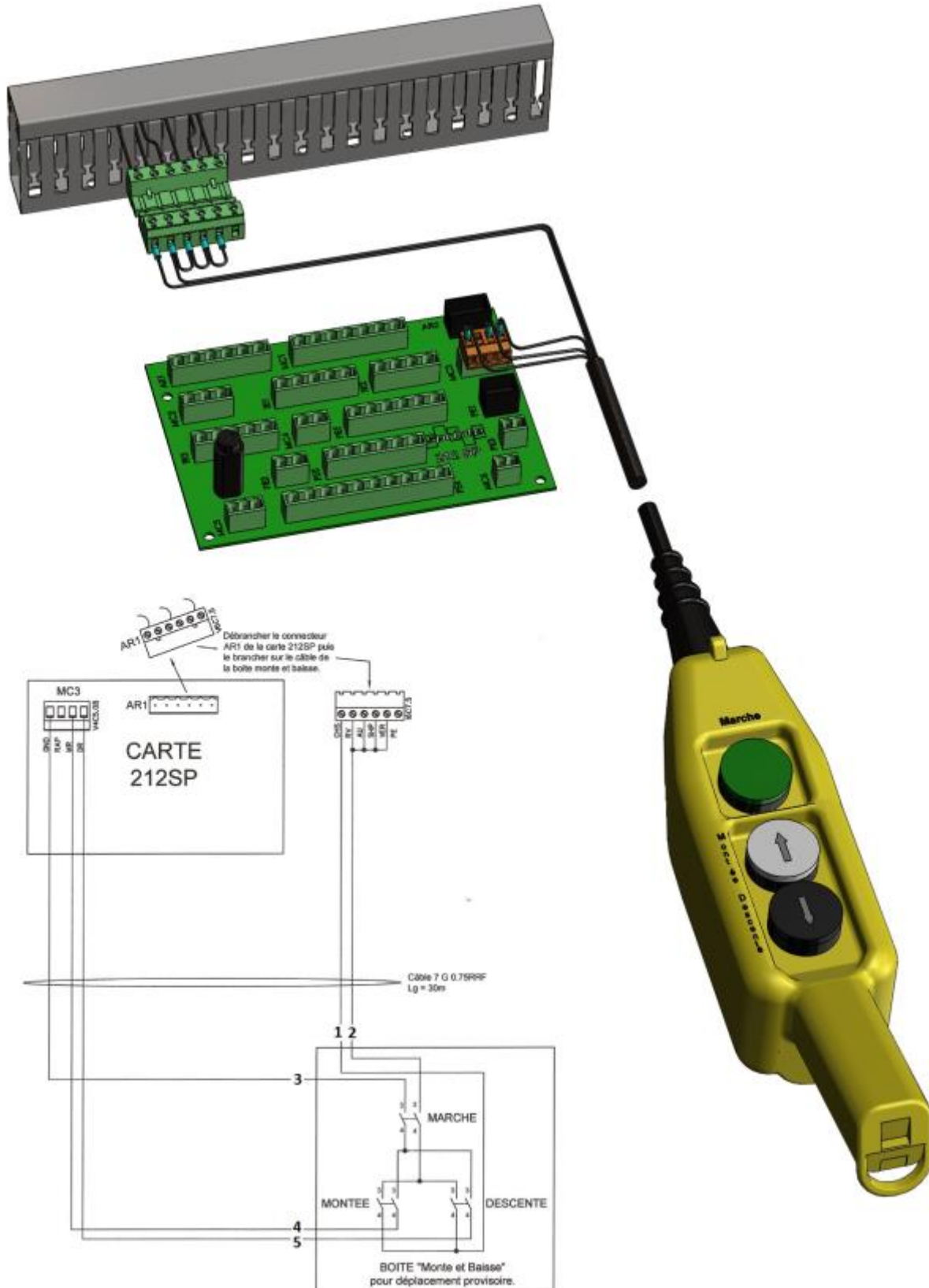


Attention : La résistance de freinage peut être amenée à chauffer énormément, veillez à bien l'éloigner de toute matière inflammable, sous peine de risque d'incendie

3 MODE PROVISOIRE



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



4 REGLAGE VITESSE CABINE



A effectuer en Manoeuvre de rappel

RAPPEL  +  

Choisissez CONFIGURATION  +  ...  

CONFIGURATION VARIATEUR FREQ.  

Enlever la protection des paramètres VF

 **PROTECT. MENU VF PROTEGE**  **PROTECT. MENU VF NON PROTEGE**  

VARIATEUR FREQ. DONNEES ASC.  

Régler la vitesse Max de votre machine en tenant compte du mouflage

 **VITESSE NOM.CAB. 1.00 m/s**  **VITESSE NOM.CAB. x.xx m/s**  

**Exemple : machine 2m/s, avec mouflage 2 :1
VITESSE NOM. CAB. = 1m/s**

Régler la charge Nominale de votre cabine

 **CAPACITE ASCEN. 400 kg**  **CAPACITE ASCEN. XXXX kg**  

Régler la vitesse de déplacement de la cabine

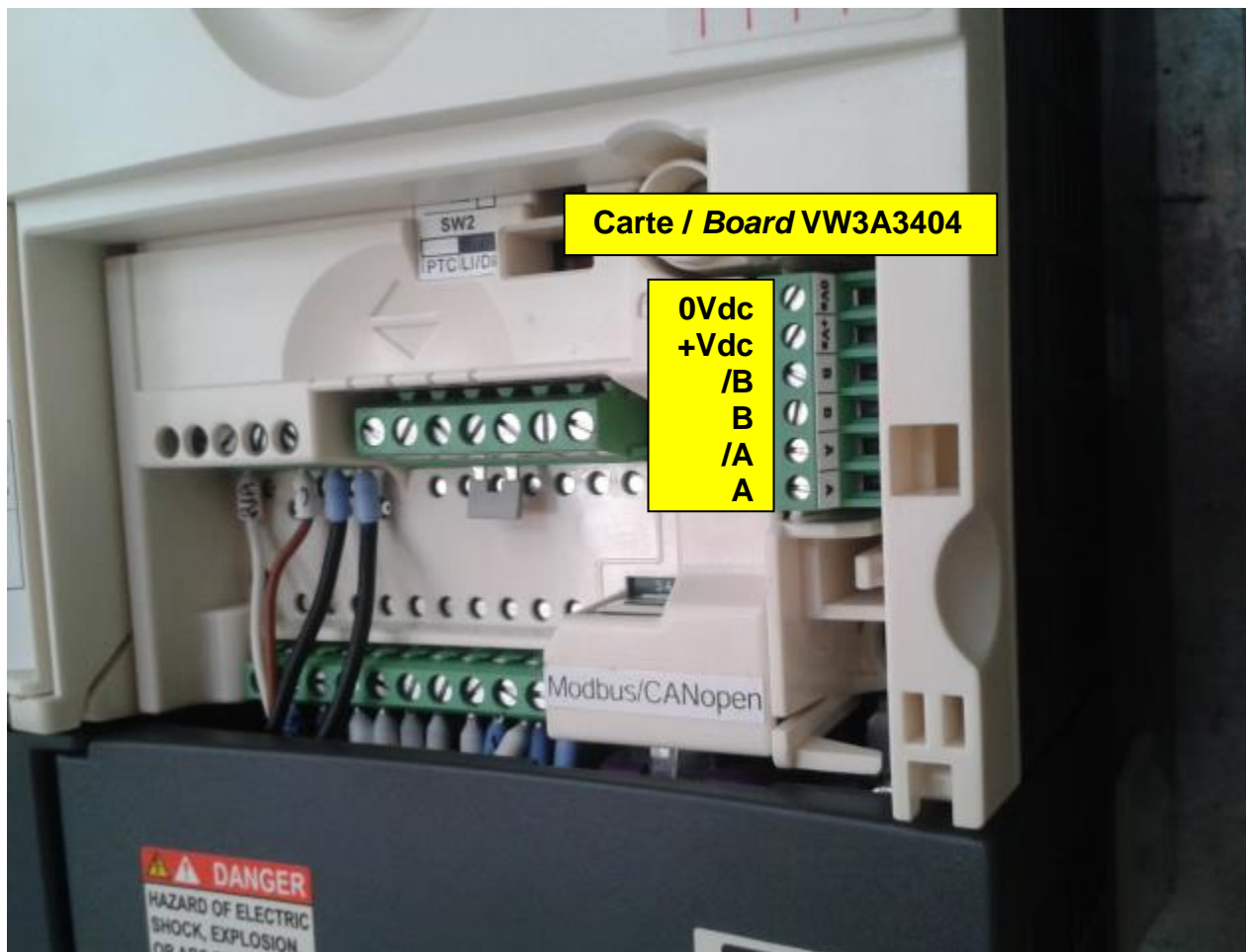
 **VITESSE HAUTE 0.70 m/s**  **VITESSE HAUTE x.xx m/s**

5 MOTEUR ASYNCHRONE

5.1 Câblage de l'Encodeur



- o Le câble de l'encodeur doit être séparé des câbles de puissance.
- o Relier le blindage de l'encodeur dans le variateur (bride dédiée).
- o Relier le blindage du câble moteur côté armoire et également côté moteur.



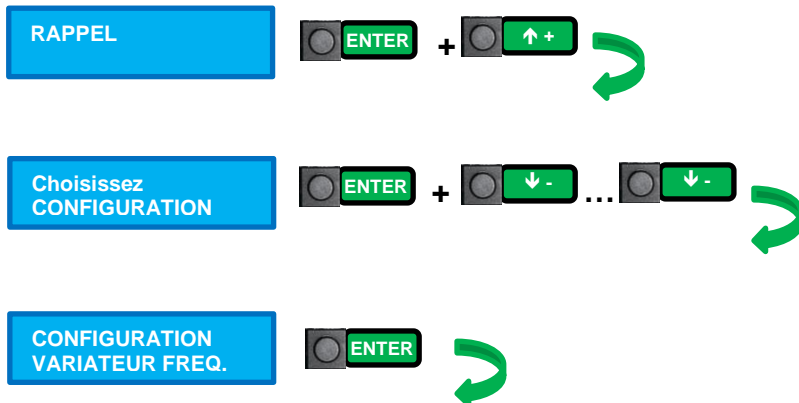
Codeurs supportés : Incremental RS422 – 5V.

Treuil	Bornier VW3A3404	A	/A	B	/B	+Vdc	0Vdc
SASSI	LIKA C80-C81-C82	jaune	bleu	vert	orange	rouge	noir
	LIKA Ixx & Mlxx	jaune	bleu	vert	orange	rouge	noir
MONTANARI	LIKA	jaune	bleu	vert	orange	rouge	noir
	ELTRA	vert	marron	jaune	orange	rouge	noir
	TEKEL	vert	marron	jaune	rose	rouge	noir
TOUS	KÜBLER	vert	jaune	gris	rose	marron	blanc

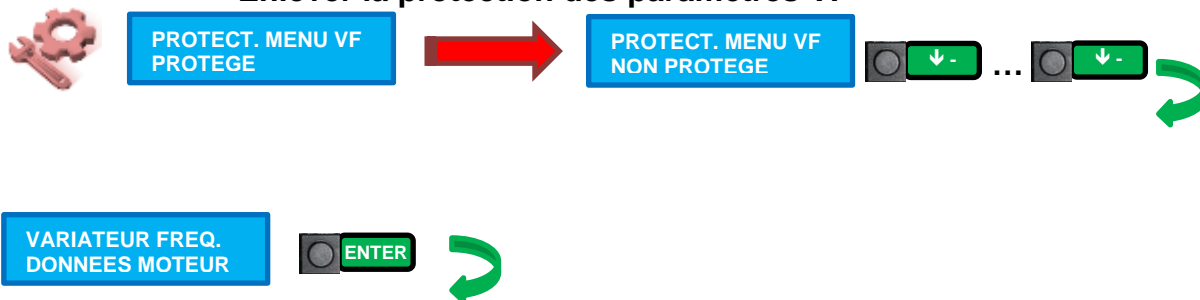
5.2 Réglages Indispensables



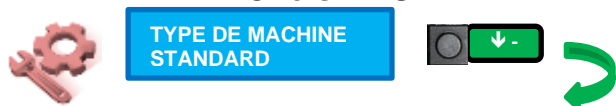
A effectuer en Manoeuvre de rappel



Enlever la protection des paramètres VF



Choisir « STANDARD »



Choisir « ASYNC BO »



Mettre la vitesse de la plaque Moteur

⚠ Mettre 1380 pour une plaque indiquant 1500.



Mettre la puissance de la plaque Moteur



Mettre la tension nominale de la plaque Moteur



Mettre le courant nominal de la plaque Moteur



Voir tableau ci-dessous en fonction du modèle de variateur



Voir tableau ci-dessous en fonction du modèle de variateur



Choisir « ABC »



Mettre la fréquence nominale de la plaque Moteur



Variateur 400V	Limitation de courant Courant thermique		Variateur 230Vac	Limitation de courant Courant thermique
ATVLIFT 14A	19,4A		ATVLIFT 27A	37,4A
ATVLIFT 17A	23,4A		ATVLIFT 33A	44,8A
ATVLIFT 27A	37,6A			
ATVLIFT 33A	44,8A			
ATVLIFT 48A	65A			
ATVLIFT 37kW	107,4A			

5.3 Procédure Auto Tuning



Etape Obligatoire pour pouvoir se déplacer / A effectuer en Manoeuvre de rappel

ETAPE 1

Mettre « OUI » pour lancer l'auto-tuning



ETAPE 2



ETAPE 3

TEST DEPLACEMENT MOTEUR



Passer au Chapitre 7



ETAPE 4

Choisir « ACB »



Recommencer à

ETAPE 1

5.4 Auto-tuning sans boîtier provisoire

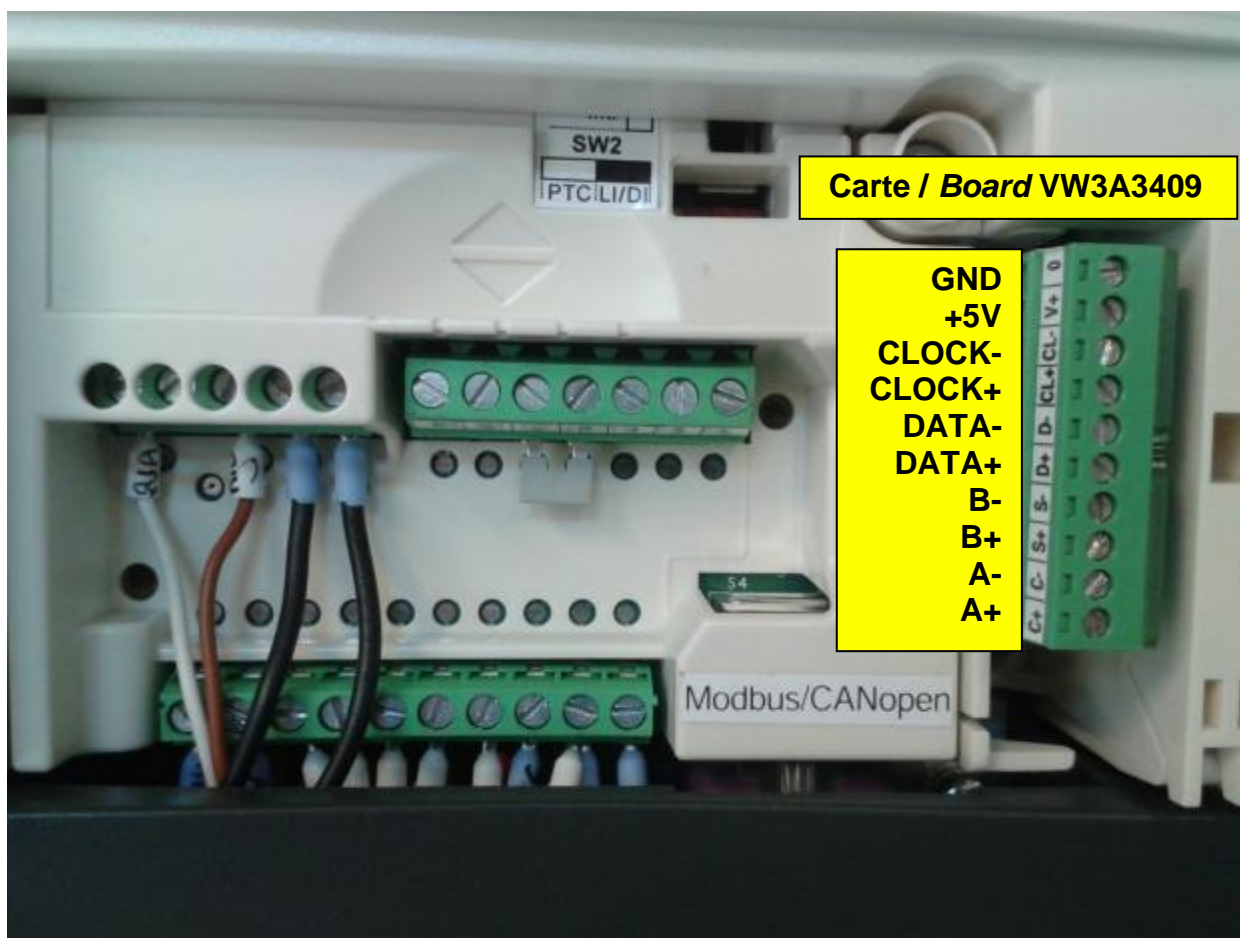
Si vous n'avez pas de boîtier provisoire, le paramétrage est exactement le même, il suffit simplement de passer en mode « rappel » en débranchant le connecteur AR1-M de la carte 216SP (en bas à droite), la LED « MR » va s'allumer et l'afficheur de la carte 216SP va indiquer « RAPPEL ». Une fois le paramétrage terminé et l'auto-tuning passé à « OUI », il va se faire dès l'apparition de la chaîne de sécurité.

6 MOTEUR SYNCHRONES - GEARLESS

6.1 Câblage de l'Encodeur



- o Le câble de l'encodeur doit être séparé des câbles de puissance.
- o Relier le blindage de l'encodeur dans le variateur (bride dédiée).
- o Relier le blindage du câble moteur côté armoire et également côté moteur.



Codeurs supportés : SinCos / EnDatsincos.

Câblage :

Bornier VW3A3409	0	V+	CL-	CL+	D-	D+	S-	S+	C-	C+
Codeurs Heidenhain	UN (GND)	UP (5V)	CLOCK- (C-)	CLOCK+ (C+)	DATA- (D-)	DATA+ (D+)	B-	B+	A-	A+

6.2 Réglages Indispensables



A effectuer en Manoeuvre de rappel

RAPPEL  +  

Choisissez CONFIGURATION  +  ...  

CONFIGURATION VARIATEUR FREQ.  

Enlever la protection des paramètres VF

 **PROTECT. MENU VF PROTEGE**  **PROTECT. MENU VF NON PROTEGE**  ...  

VARIATEUR FREQ. DONNEES CODEUR  

Choisir « NON »

 **INVERSION SENS NON**  

Choisir votre type d'encodeur

 **TYPE ENCODEUR ENDATSINCOS**  **TYPE ENCODEUR xxxxxx**  

Mettre la tension d'alimentation de l'encodeur


 **TENSION 5 V**  **TENSION xx V**  

Mettre le nombre d'impulsions de l'encodeur



 **NB IMPULSIONS 2048**  **NB IMPULSIONS xxxx**  




Choisir « OUI » . Ne pas modifier



FILTRE OUI



Choisir « 10 ms » . Ne pas modifier



VALEUR FILTRE 10 ms

BACK

+

VARIATEUR FREQ. DONNEES MOTEUR




Mettre le type de votre Moteur



TYPE DE MACHINE STANDARD




TYPE DE MACHINE XXXXXXXX







Dans le cas « GEARLESS SPRINTe » uniquement:


Mettre le type de Gearless SPRINTe





TYPE GEARLESS 103 02.1/4.6KW


Régler le mouflage de l'installation





MOUFLAGE 1 :1

Choisir « SYNC.BF » . Ne pas modifier



TYPE DE COMMANDE SYNC. BF

Mettre la vitesse de la plaque Moteur



VITESSE NOM. MOT 167 tr/min



VITESSE NOM.MOT XXXX tr/min




Mettre le courant nominal de la plaque Moteur



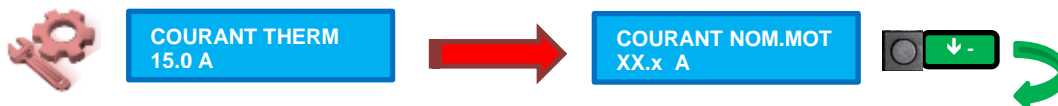
COURANT NOM.MOT 10.0 A



COURANT NOM.MOT XX.x A




Voir tableau ci-dessous en fonction du modèle de variateur



Voir tableau ci-dessous en fonction du modèle de variateur



Choisir « ABC »



Mettre le couple nominal de la plaque Moteur



Mettre nombre de paire de pôles de la plaque Moteur



Certaines plaques moteurs indiquent le nombre de pôles.



Variateur 400V	Limitation de courant Courant thermique		Variateur 230Vac	Limitation de courant Courant thermique
ATVLIFT 14A	19,4A		ATVLIFT 27A	37,4A
ATVLIFT 17A	23,4A		ATVLIFT 33A	44,8A
ATVLIFT 27A	37,6A			
ATVLIFT 33A	44,8A			
ATVLIFT 48A	65A			
ATVLIFT 37kW	107,4A			

6.3 Procédure Auto Tuning



Etape Obligatoire à effectuer en Manoeuvre de rappel
L'auto-tuning d'un moteur synchrone est très bruyant, cela est tout à fait normal.

ETAPE 1

Mettre « OUI » pour lancer l'auto-tuning



ETAPE 2



ETAPE 3

TEST DEPLACEMENT MOTEUR



Passer au Chapitre 7

ETAPE 4

Autres possibilités :

Choisir « ACB » ET « NON »



ROTATION PHASE ACB	INVERSION SENS NON
-----------------------	-----------------------

OU Choisir « ACB » ET « OUI »



ROTATION PHASE ACB	INVERSION SENS OUI
-----------------------	-----------------------

OU Choisir « ABC » ET « OUI »



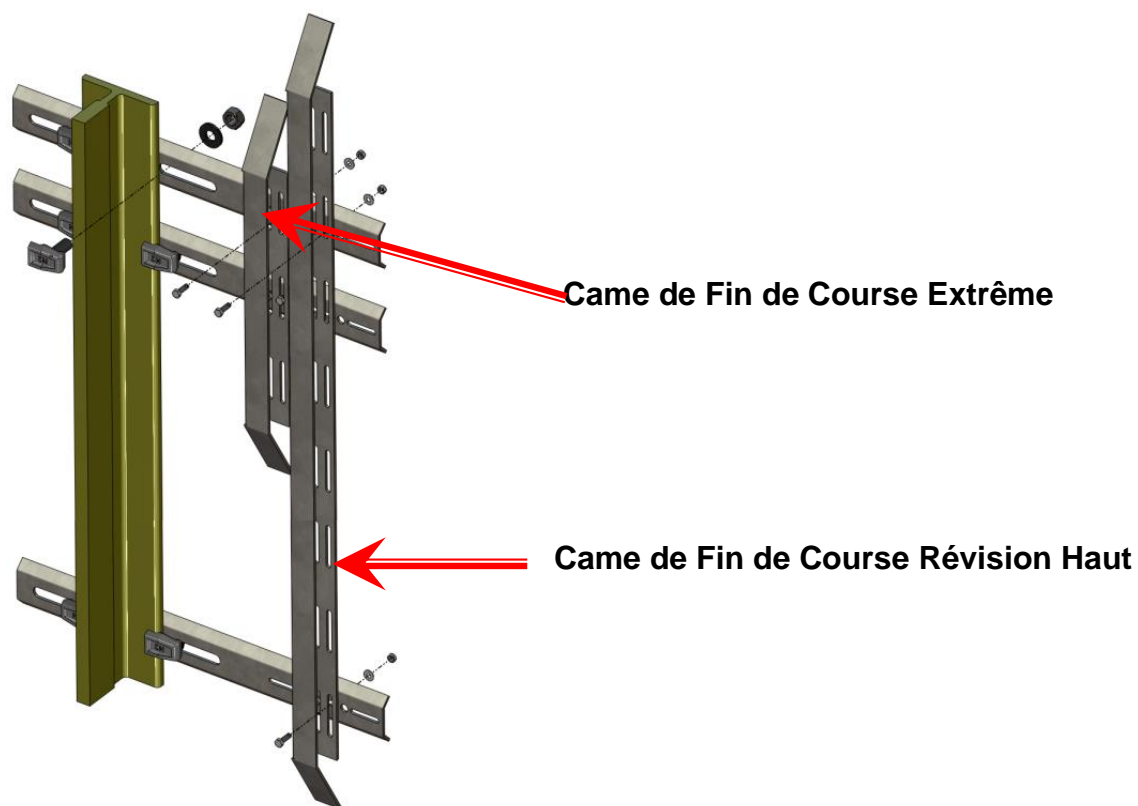
ROTATION PHASE ABC	INVERSION SENS OUI
-----------------------	-----------------------

Recommencer à

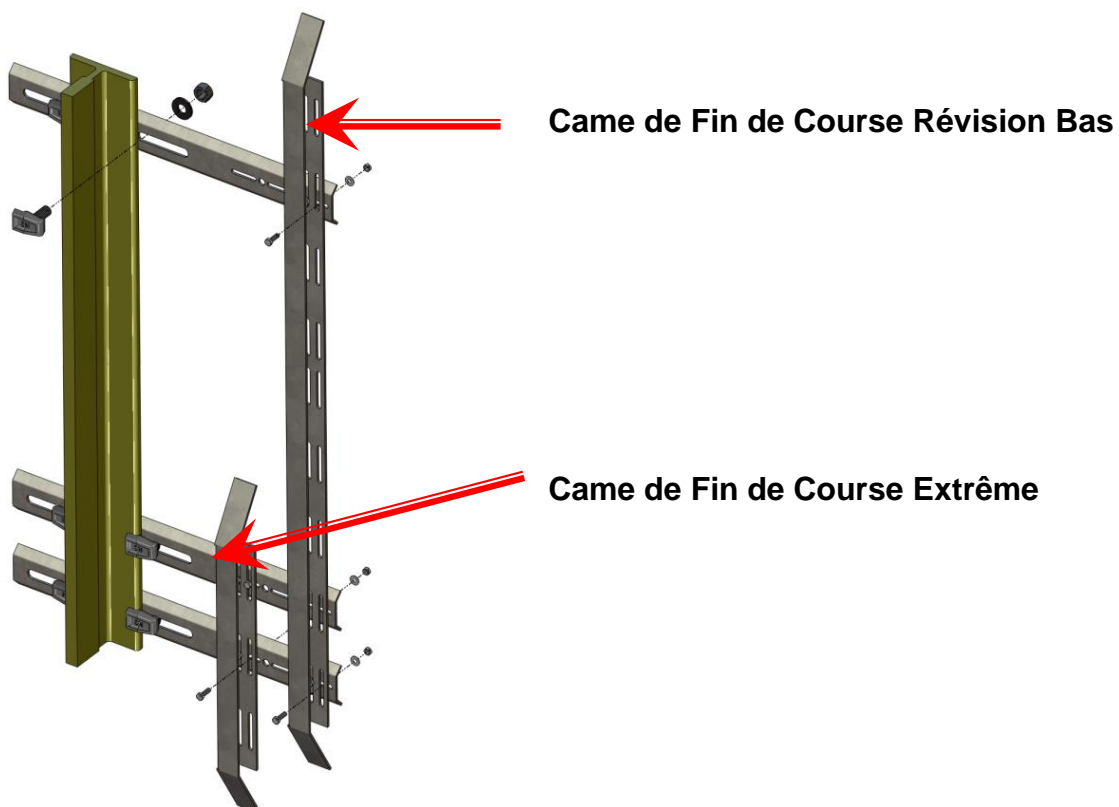
ETAPE 1

7 INSTALLATION DES CAMES EN GAINE

7.1 Cames en extrémité haute

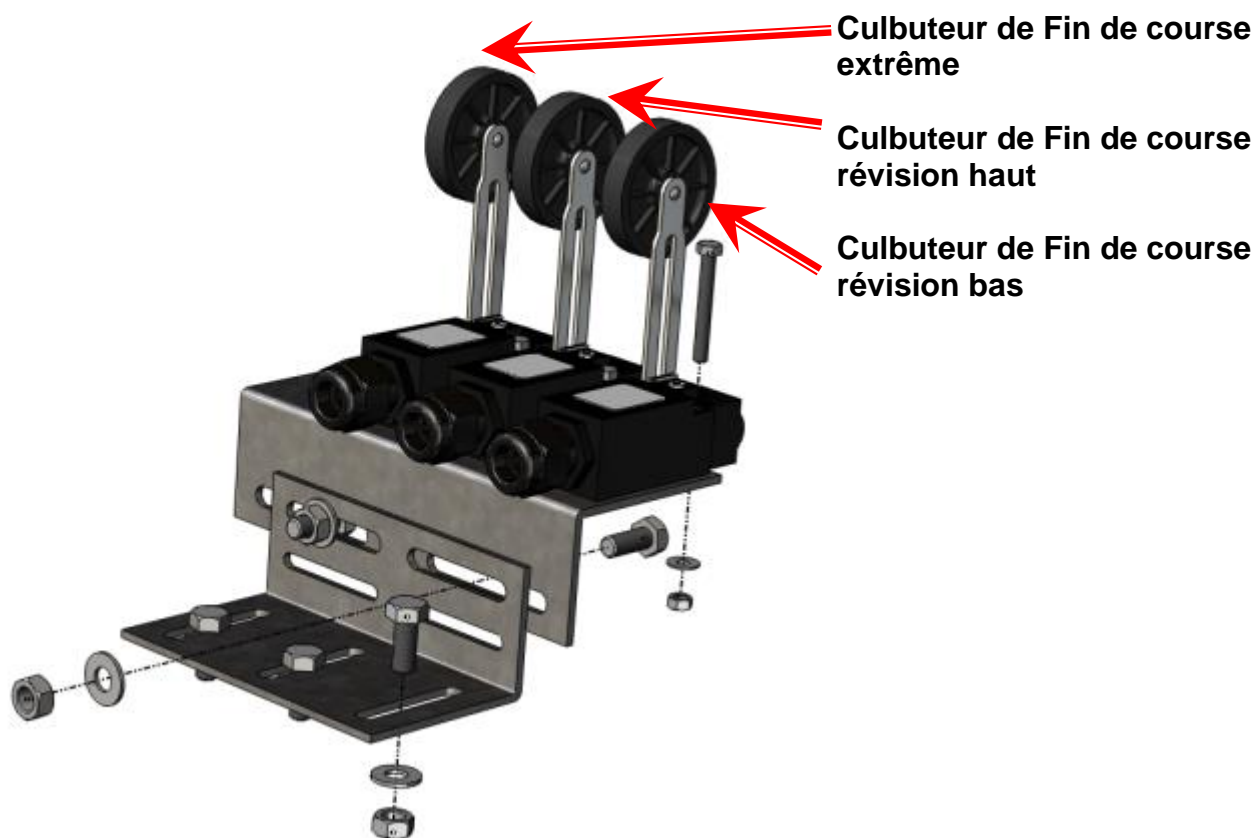


7.2 Cames en extrémité basse



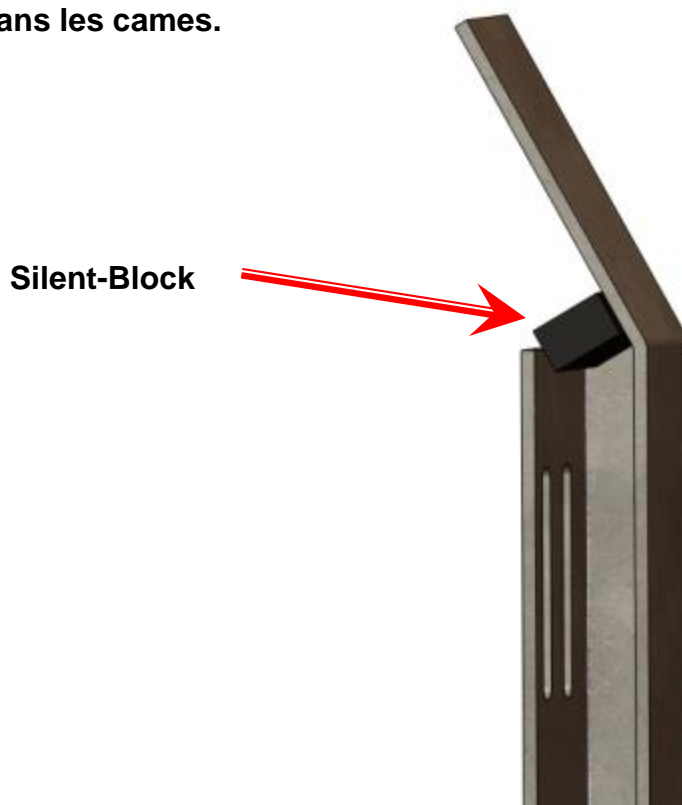
7.3 Culbuteurs

A monter sur le toit de la cabine



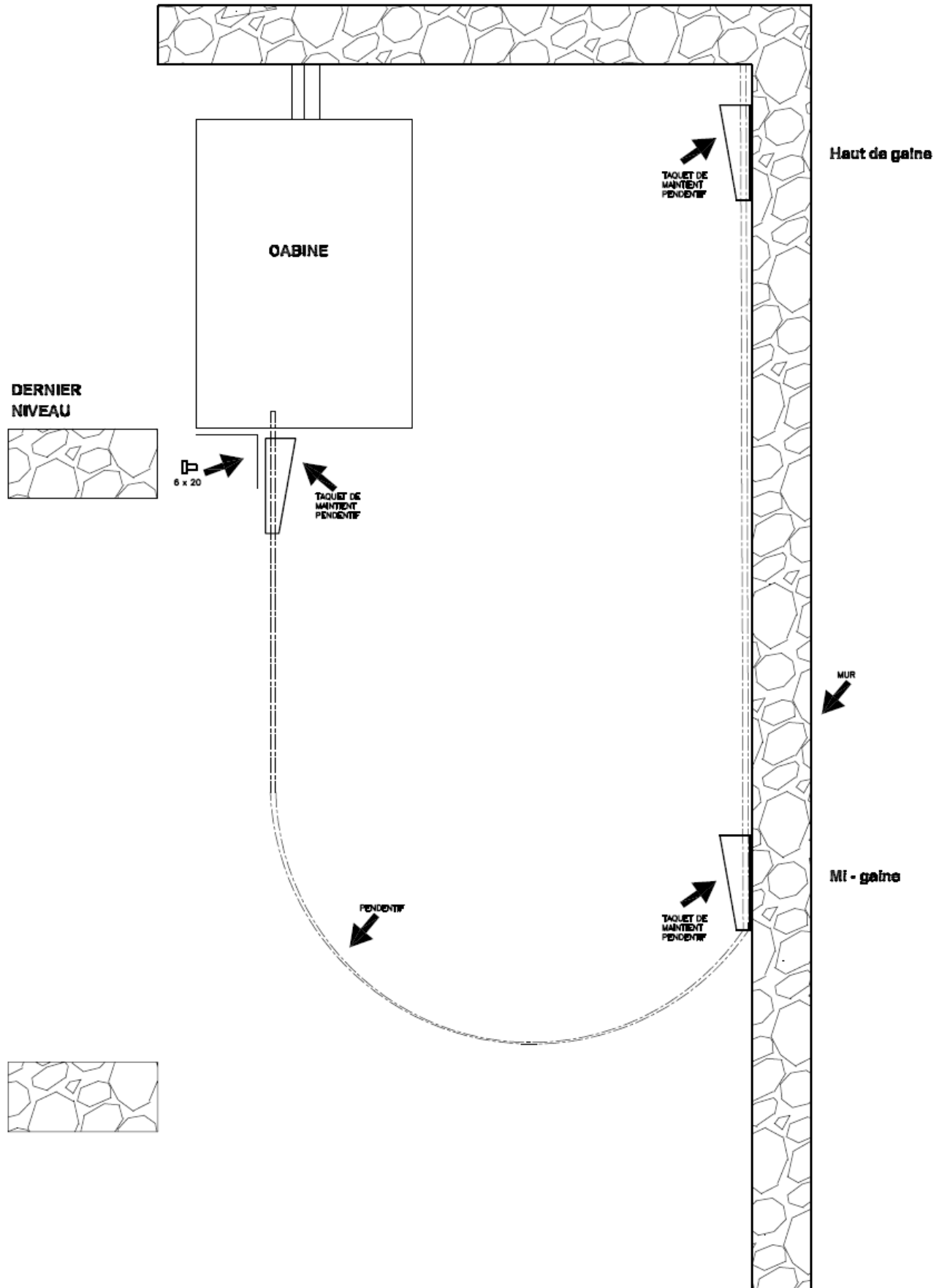
7.4 Silent-Blocks

A insérer dans les cames.



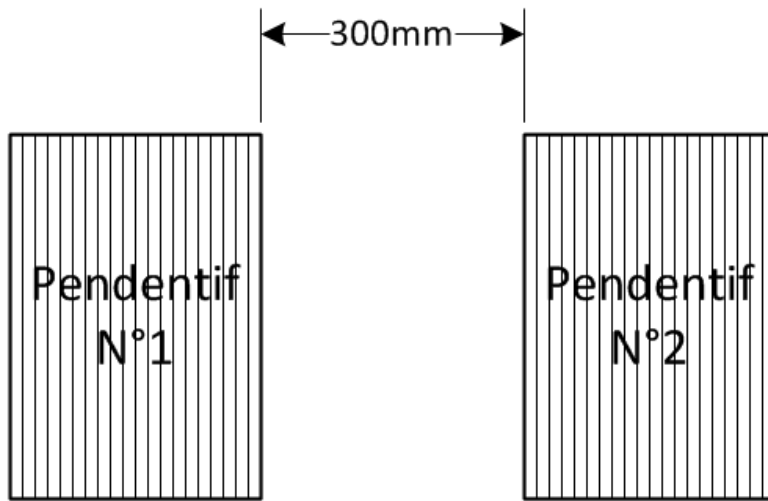
8 INSTALLATION DU (DES) PENDENTIF(S)

8.1 Montage des supports



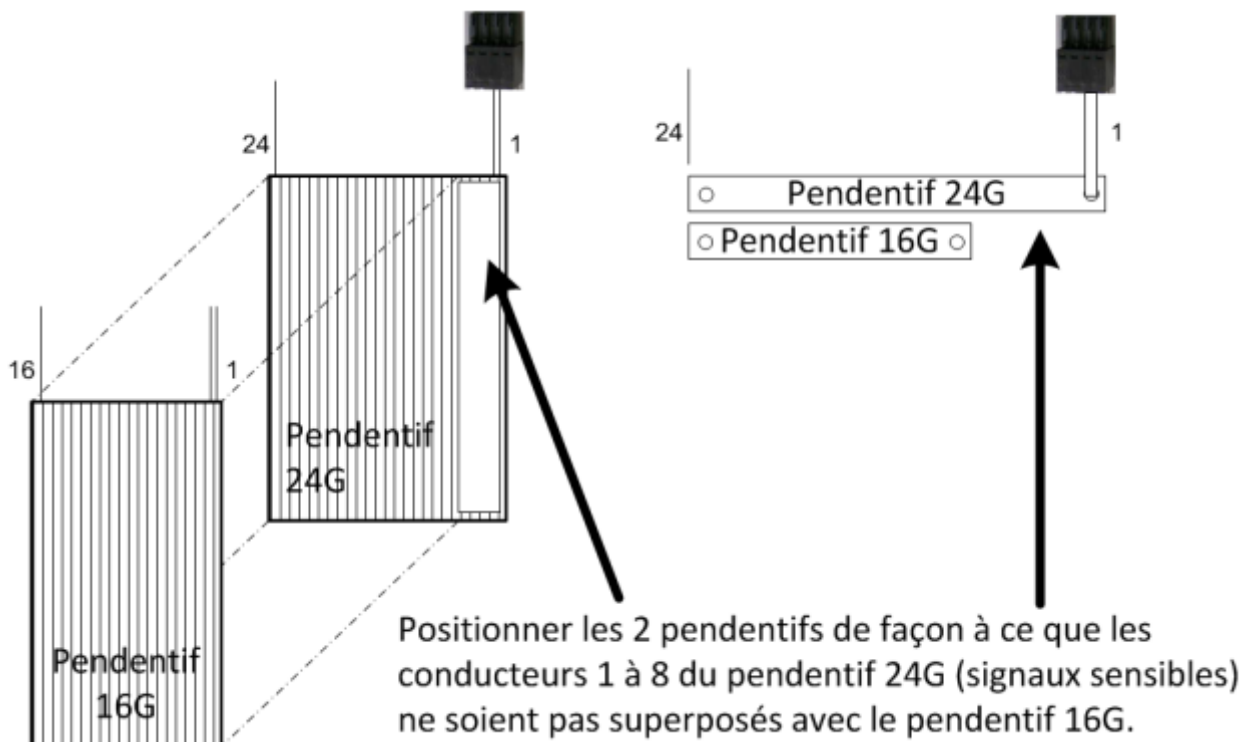
8.2 Avec plusieurs pendentifs

Dans le cas où plusieurs pendentifs sont nécessaires il est nécessaires de les espacer d'au moins 300mm afin d'assurer un fonctionnement correct du dialogue entre l'armoire de commande et le toit de cabine.



8.3 Cas particulier de 2 pendentifs : 24G + 16G

Dans le cas où il n'est pas possible d'espacer les pendentifs 24G et 16G alors il est possible de les placer l'un sur l'autre en respectant le positionnement ci-dessous :

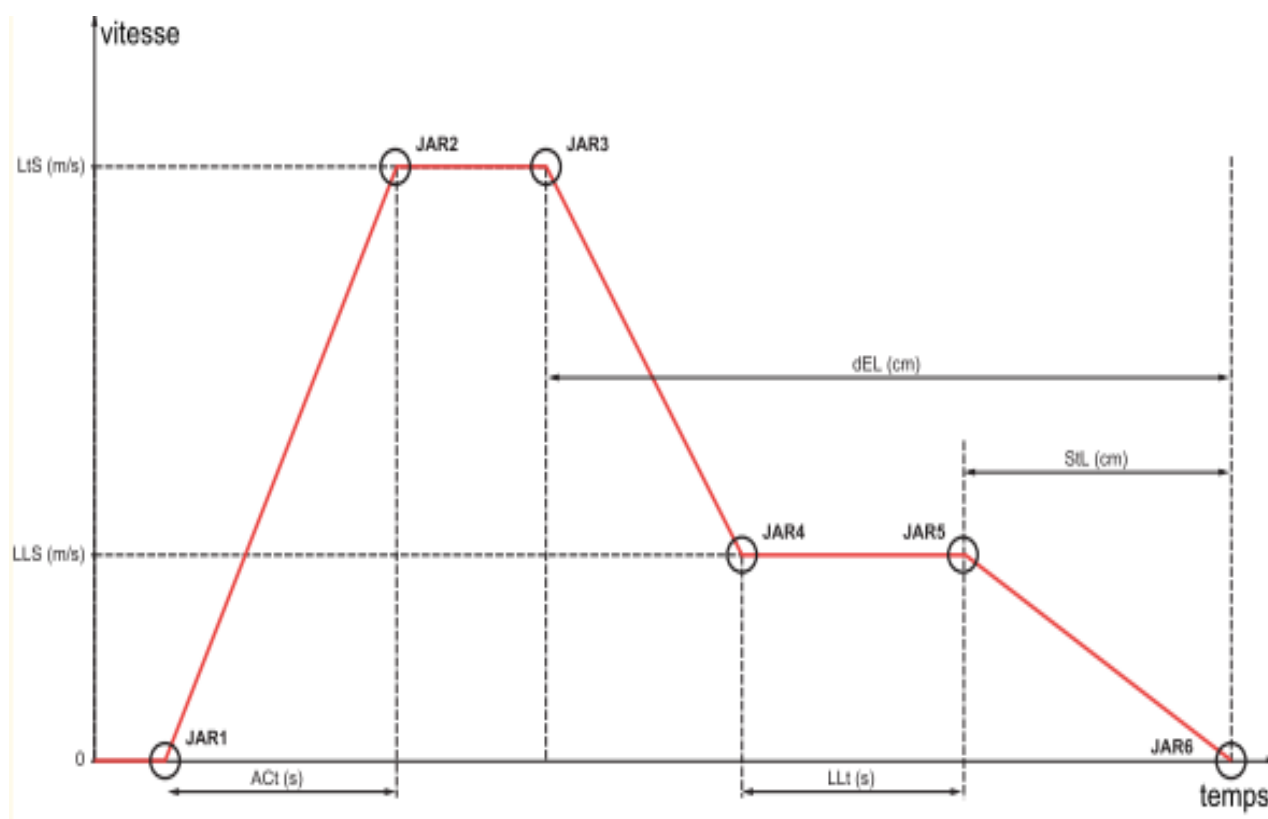


Il est impératif de relier à la terre tous les fils inutilisés du (des) pendentif(s)

9 DISTANCE DE RALENTISSEMENT

VITESSE HAUTE (= VITESSE DEPLACEMENT CABINE OU VITESSE CONTRAT)	DISTANCE DE DECELERATION (=DR)	DISTANCE D'ARRÊT (SELECTION OPTIQUE/MAGNETIQUE) (=DA)
(m/s)	cm	cm
0.40	70	2,5
0.60	90	2,5
0.80	110	2,5
1.00	140	2,5
1.20	170	2,5
1.40	200	2,5
1.60	220	2,5

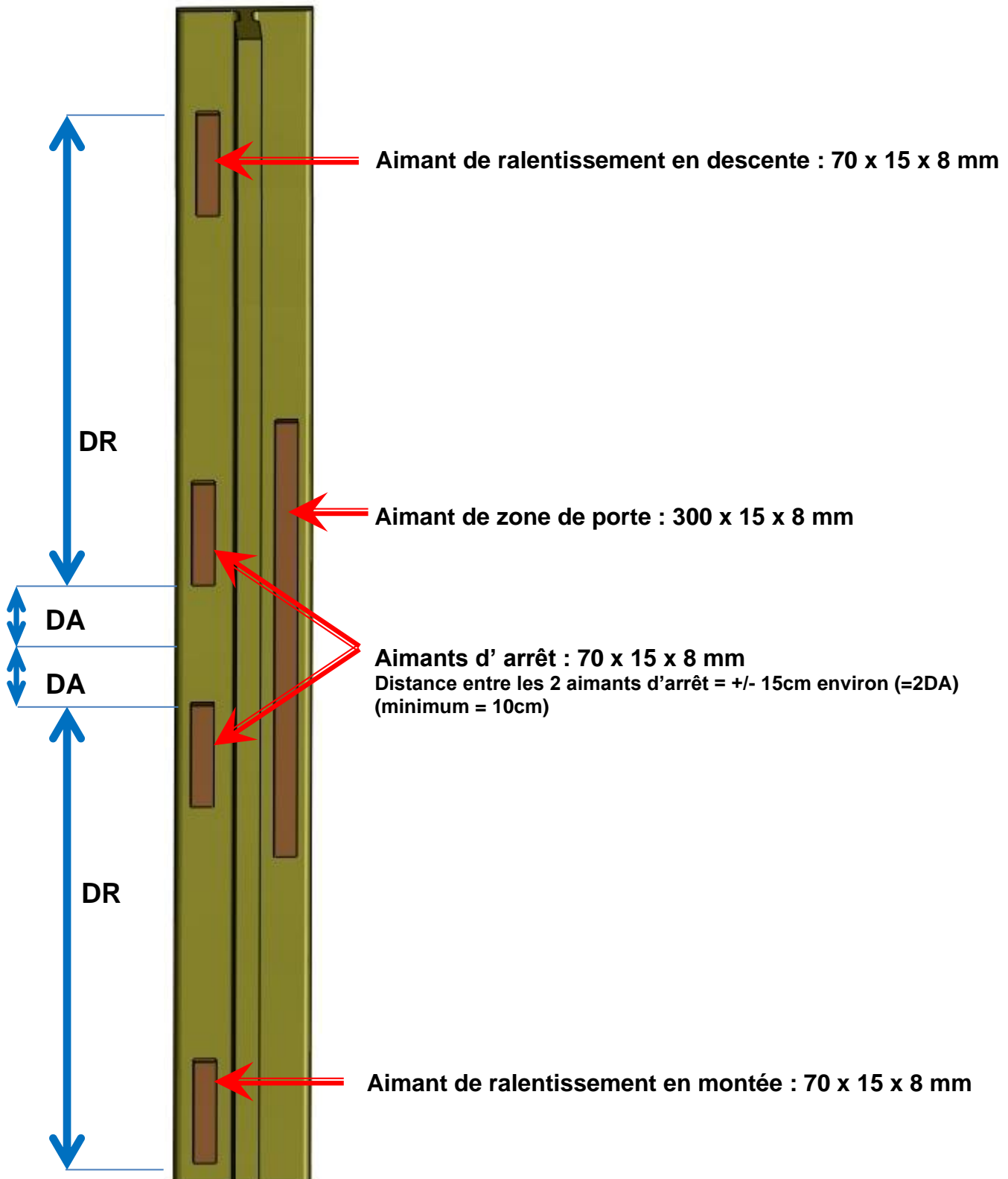
Courbe théorique de déplacement, avec les principaux paramètres de réglages :



10 SELECTION PAR ECRANS

10.1 Lecteur magnétique

10.1.1 Disposition des aimants

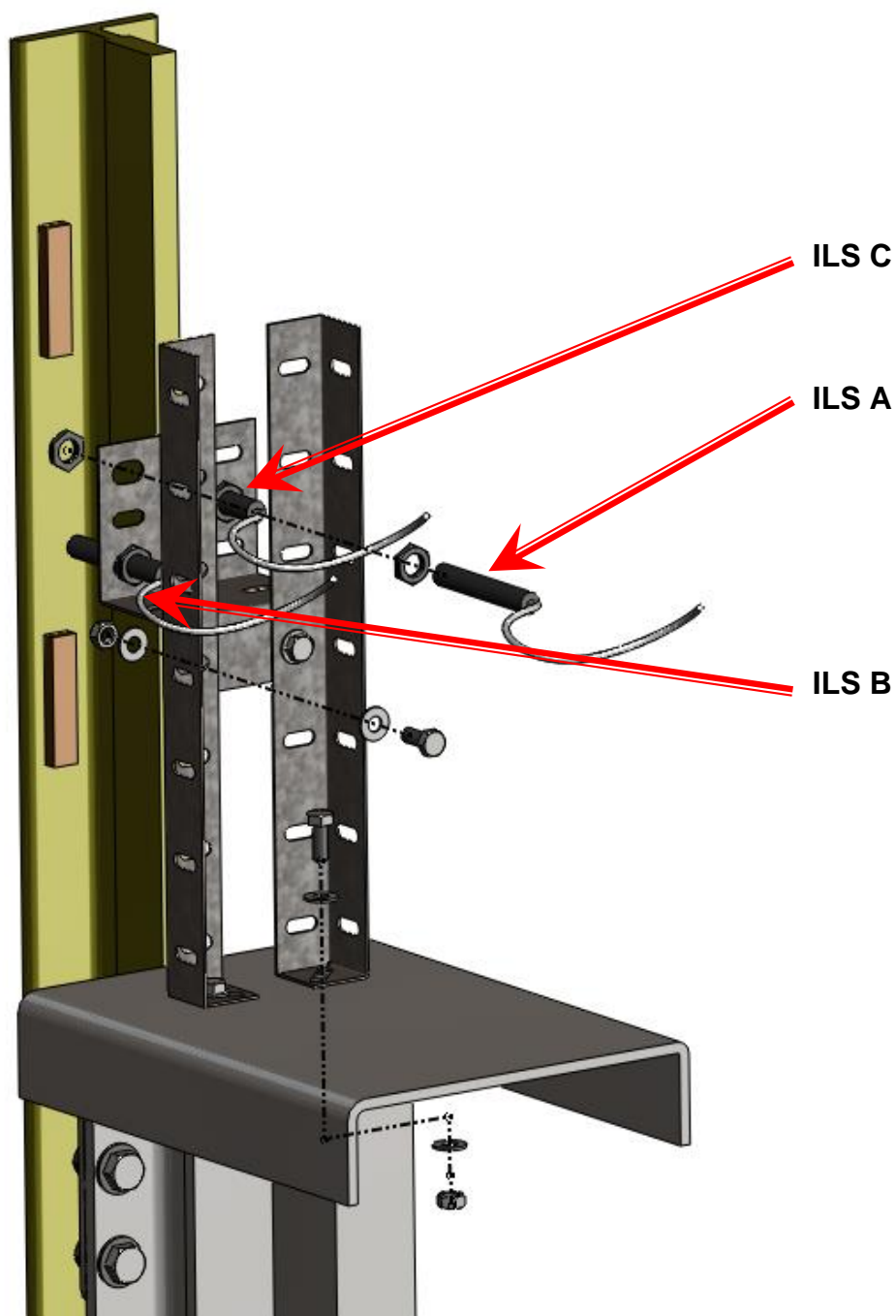


DR = Distance de décélération calculée précédemment au chap. 9
DA = Distance d'arrêt calculée précédemment au chap. 9

10.1.2 Montage des doigts magnétiques de sélection



Les doigts magnétiques doivent être installés à 15 mm des aimants (jeu maximum toléré : +/- 10mm)



Fixer 2 doigts l'un au-dessus de l'autre du côté des aimants courts de position. (ILS A et B)

Fixer 1 seul doigt du côté de l'aimant long de la zone de porte. (ILS C)

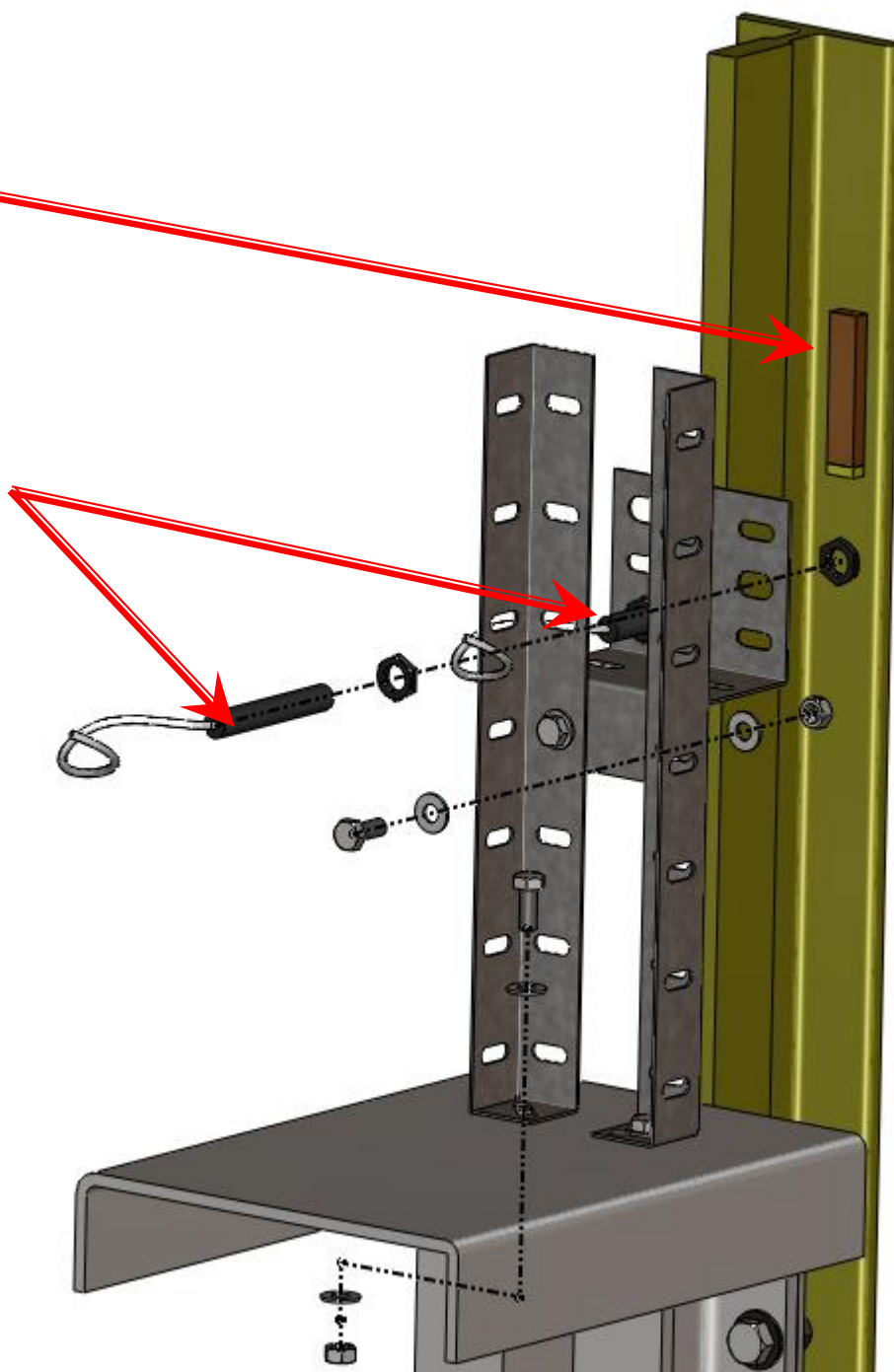
10.1.3 Montage des doigts et aimants bistables des ralentissements extrêmes



**Les doigts magnétiques doivent être installés à 15 mm des aimants
(jeu maximum toléré : +/- 10mm)**

**Aimant bistable :
75 x 15 x 8mm**

**Doigts Magnétiques
ou « ILS »**



Fixer 1 doigt de chaque côté du guide, 1 pour le ralentisseur extrême haut et 1 pour le ralentisseur extrême bas. Disposer en face de chacun un aimant bistable.

10.2 Lecteur Optique 224SP

10.2.1 Fixation du capteur 224SP



10.2.2 Fixation de la drisse



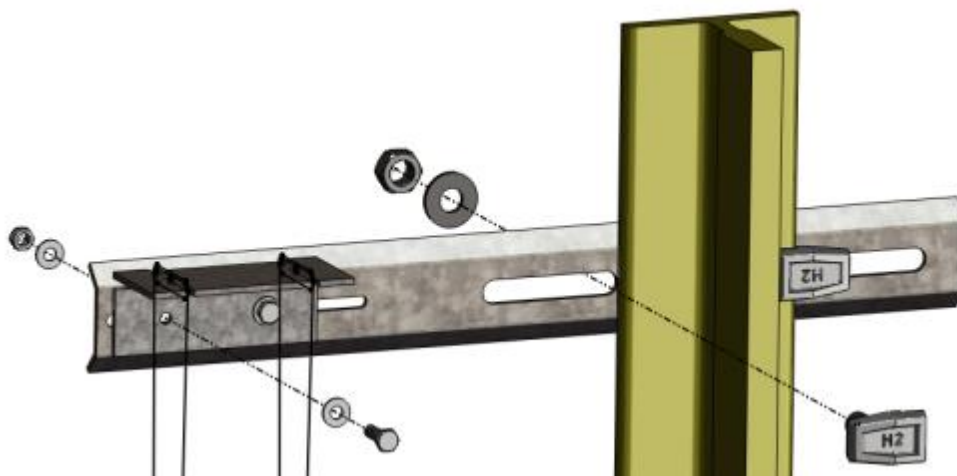
Fixation Haute



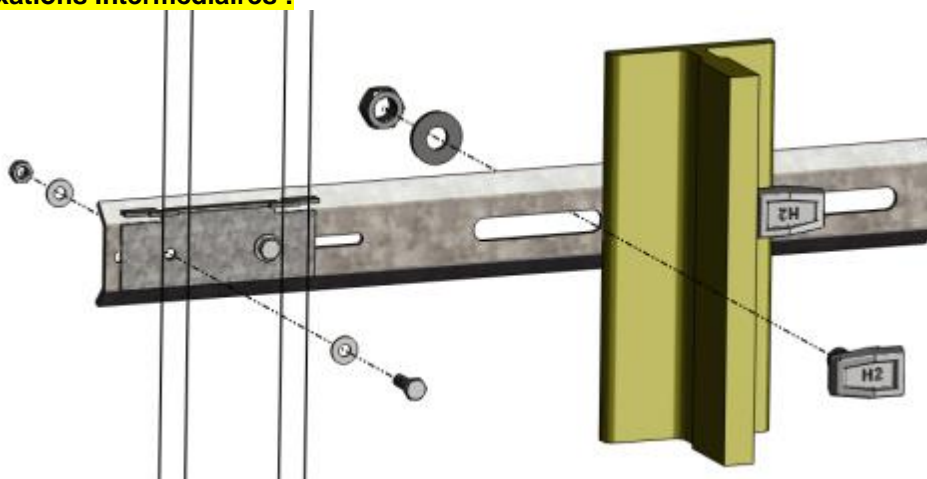
Fixation Basse

10.2.3 Montage des supports de drisse

Fixation Haute :



Fixations Intermédiaires :

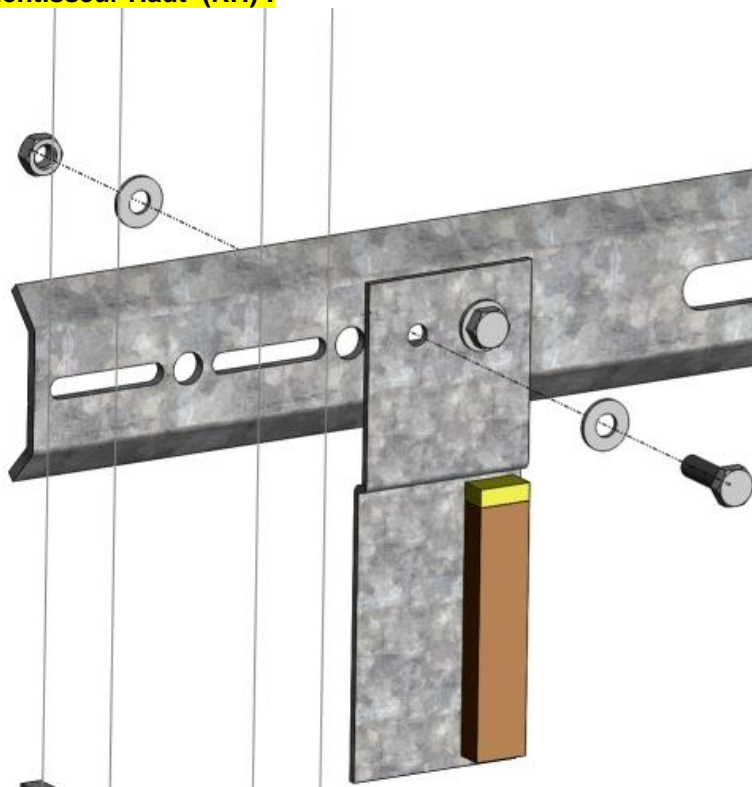


Fixations Basse :

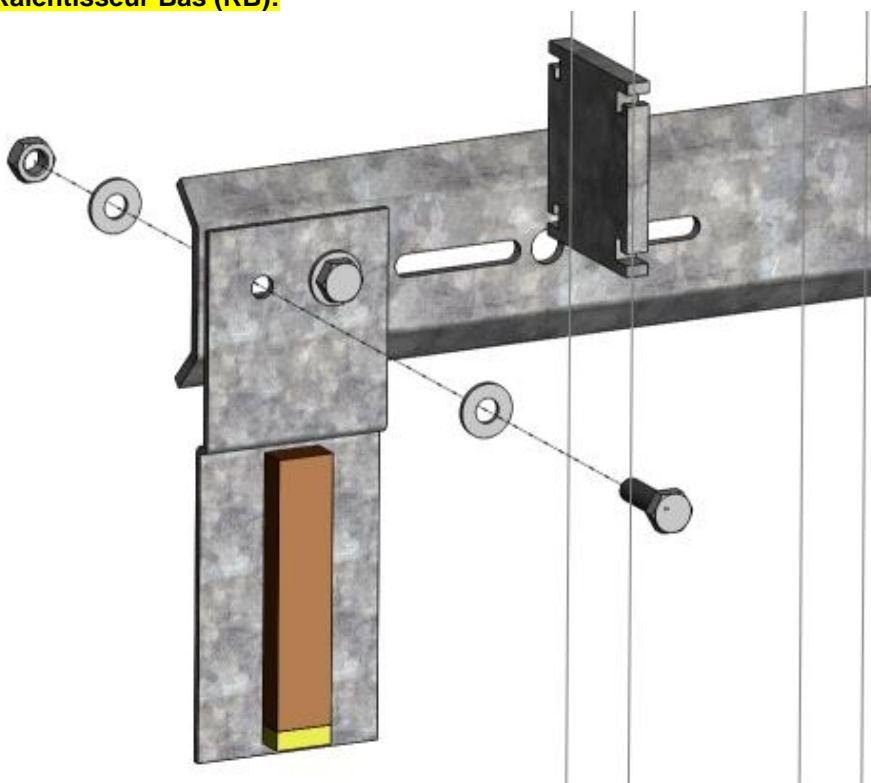


10.2.4 Fixation des écrans et des aimants de ralentissement

Ralentisseur Haut (RH) :



Ralentisseur Bas (RB):



10.3 Vérification de la polarité des aimants bistables (pour RB & RH)



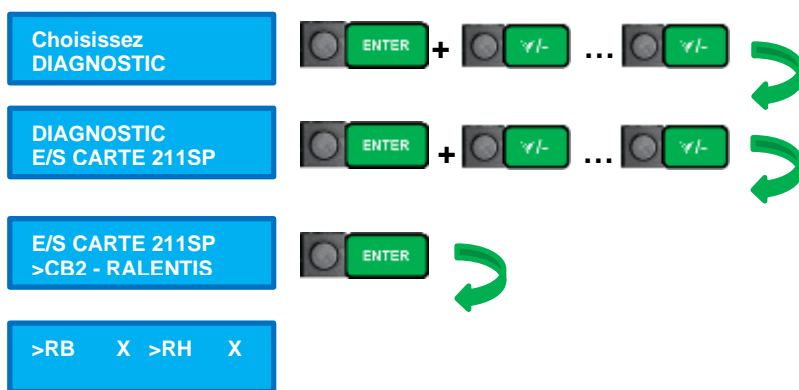
Il est important de vérifier la polarité des aimants afin que l'état des ralentisseurs soit correct en fonction de la position de la cabine.

Vous pouvez faire ce contrôle directement sur les LEDS RH et RB du connecteur CB2 de la carte 211SP :



Ou bien en activant la fonction ATV (voir §1 de l'Annexe 3)

Ou bien dans les menus suivants de l'armoie :



POSITION DE LA CABINE :

Au dessus de RH

Entre RH et RB

En dessous de RB

ETAT ATTENDU SUR RH ET RB :

« Ralentisseur Haut ACTIF »

>RB 0 >RH 1

>RB 0 >RH 0

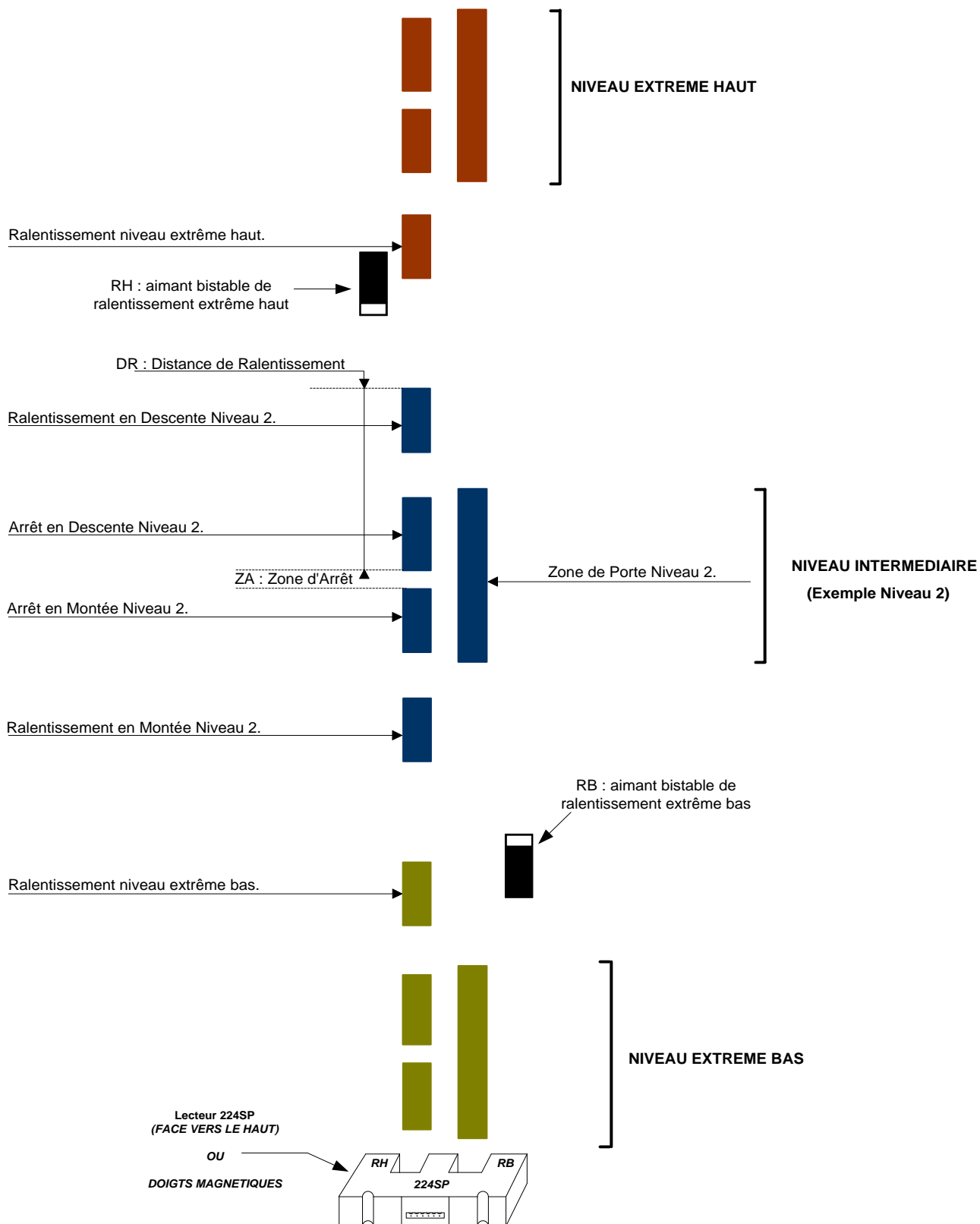
« Ralentisseur Bas ACTIF »

>RB 1 >RH 0



Si vous n'obtenez pas les état voulus, retournez verticalement les aimants.

10.4 Installation type en configuration « normal »

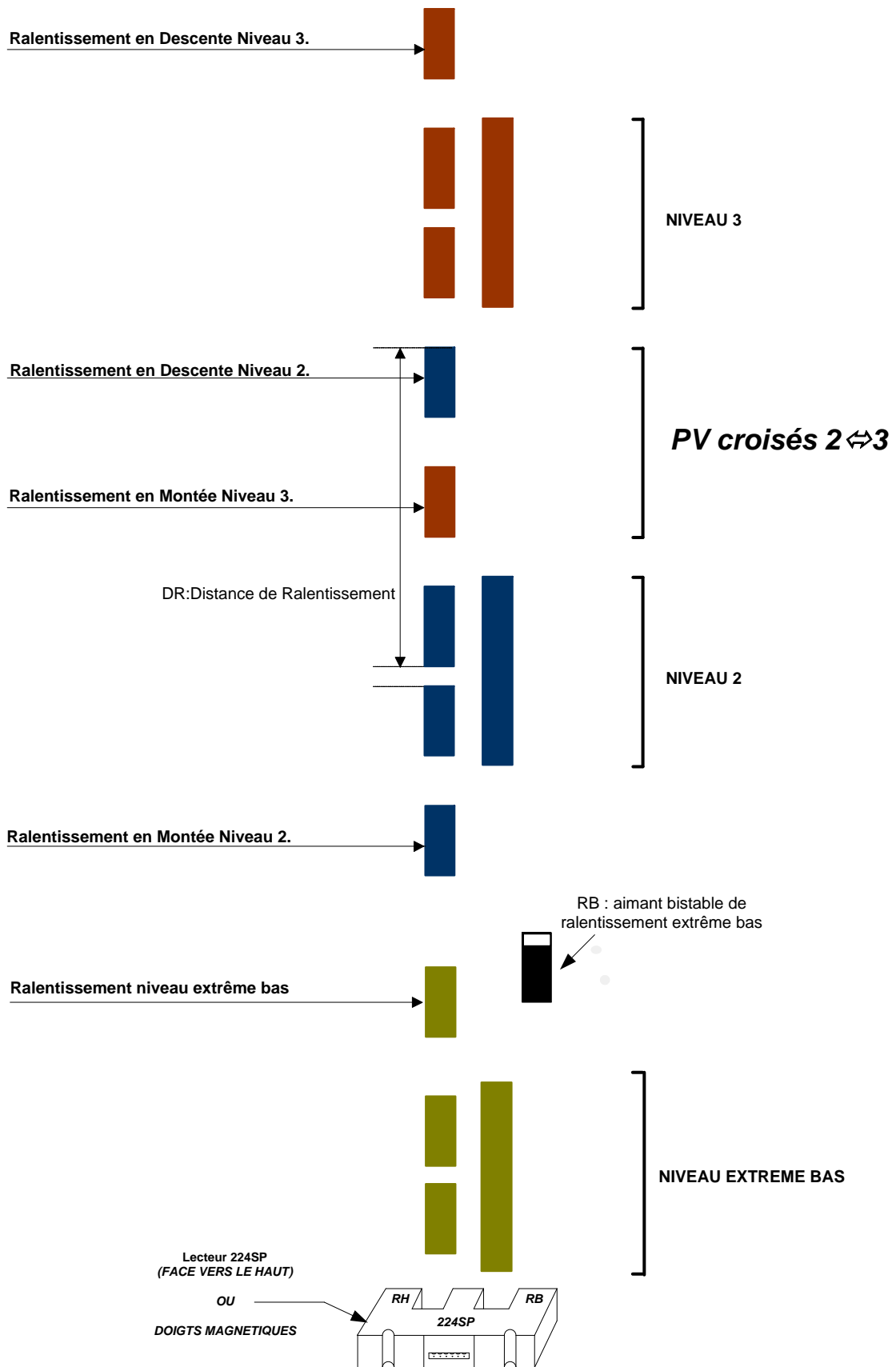


DR = Distance de décélération calculée précédemment au chap. 9

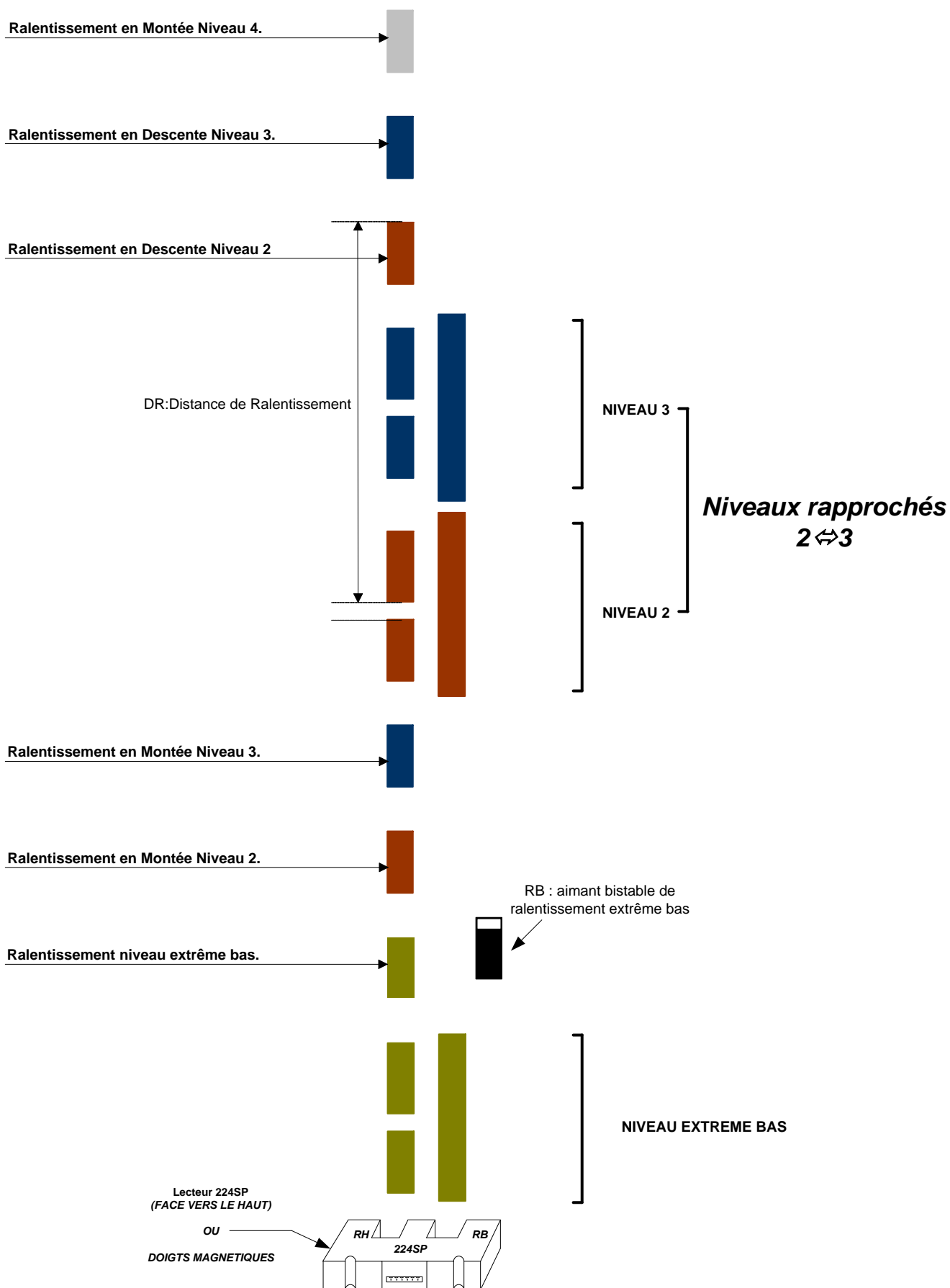
DA = Distance d'arrêt calculée précédemment au chap. 9

ZA = Distance entre les 2 drapeaux d'arrêt = 2DA

10.5 Installation type en configuration « PV croisées »



10.6 Installation type en configuration « niveaux rapprochés »



11 SELECTION ABSOLUE K05SP

11.1 Contenu



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



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

Montage correct :



Montage incorrect :

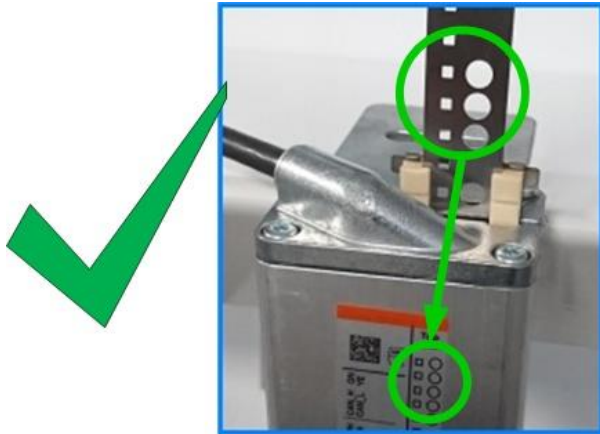


11.2 Montage de la bande inox

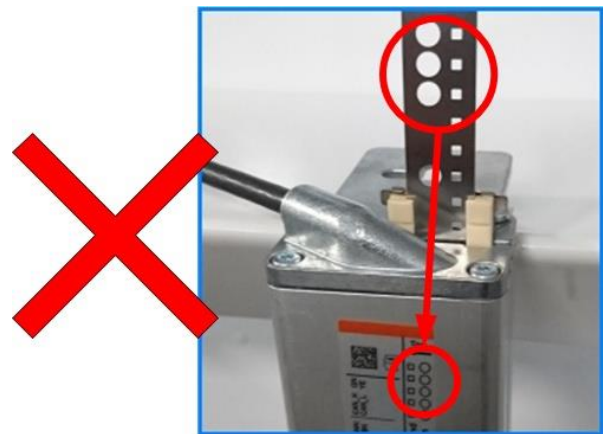


Avant l'installation de la bande, prévoyez le sens correct d'insertion dans le lecteur

Insertion correcte :



Insertion incorrecte :



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



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



- Dérouler la bande jusqu'en bas , sans la sortir de son emballage.
- Fixer sur le bas des guides la deuxième patte de fixation de la bande avec les crapauds fournis:



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



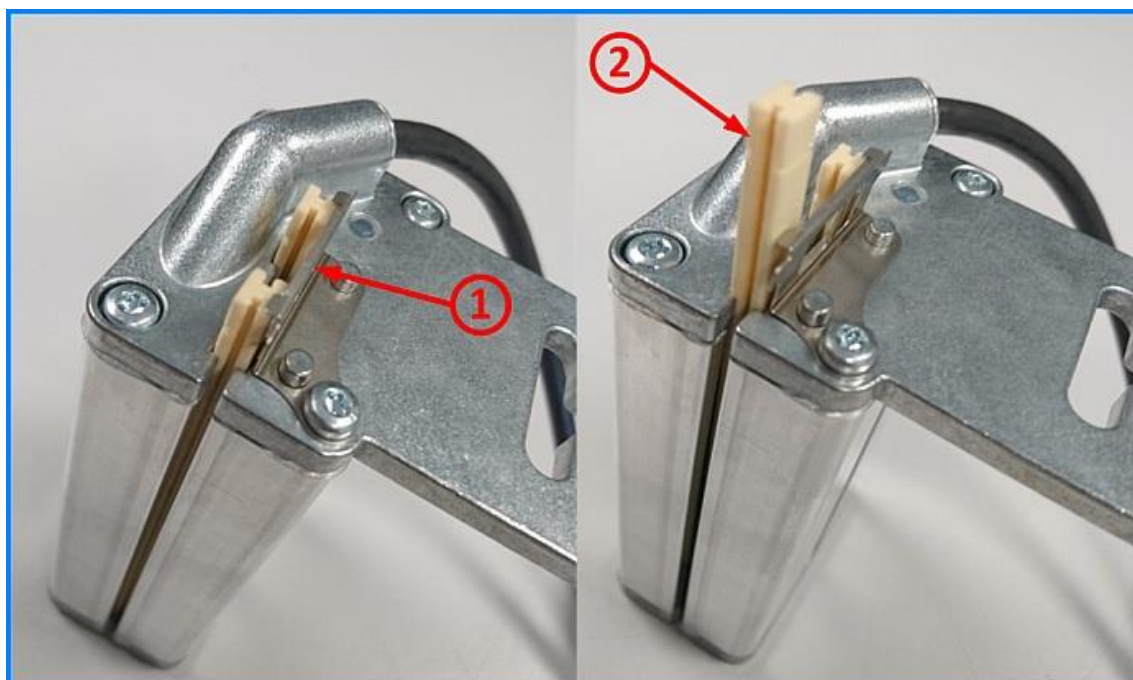
Veillez à ce que la bande soit installée le plus verticalement possible

11.3 Montage du lecteur

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



- Ecarter légèrement la languette métallique (1) puis retirer le coulisseau par le haut (2). Insérer la bande et replacez le coulisseau



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

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

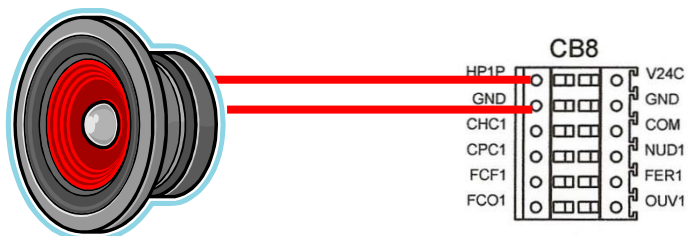
11.4 Apprentissage de la gaine (relevé des altitudes)



Tous vos réglages VF et moteur doivent avoir été effectués

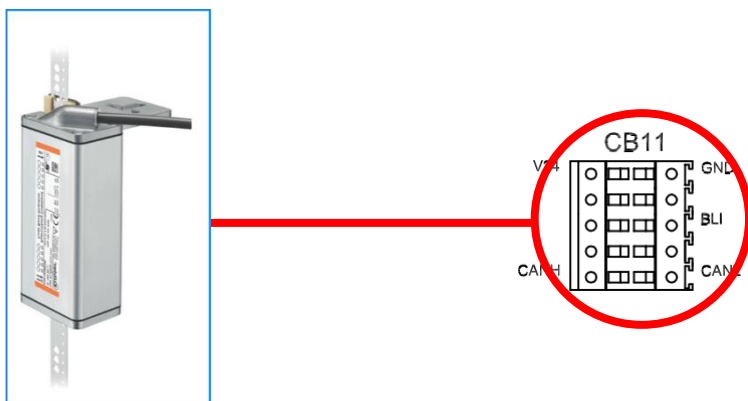
ETAPE 1

Brancher le Haut-Parleur sur le connecteur CB8 de la carte 211SP (boitier d'inspection)



ETAPE 2

Brancher le codeur K05SP sur le connecteur CB11 de la carte 211SP.



ETAPE 3

Passer en INSPECTION

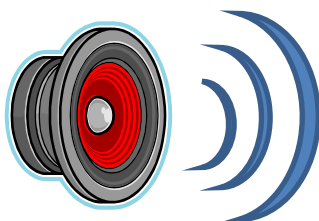
ETAPE 4

Appuyer simultanément sur « OUVERTURE » et « FERMETURE » du boitier d'inspection:



ETAPE 5

Ensuite, suivre la procédure donnée par la synthèse vocale jusqu'à la fin du positionnement :

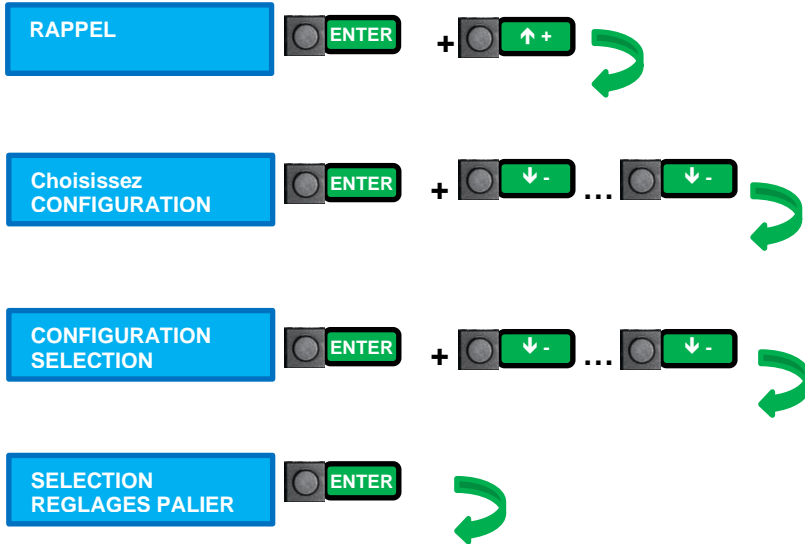


ETAPE 6

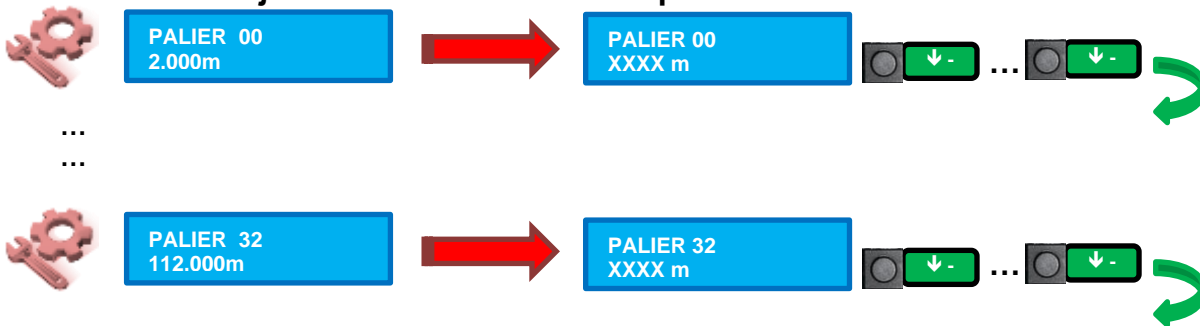
Sortir du mode inspection et faire quelques appels



Si vous ne pouvez pas positionner la cabine en face du dernier niveau, il faut monter jusqu'au fin de course inspection et mémoriser le dernier niveau à cette position. Sans déplacer la cabine, sortez au palier et mesurez l'écart entre le bas de la cabine et le dernier palier puis rajoutez cette valeur au dernier niveau dans le menu « **REGLAGE PALIERS** ».



Ajuster les altitudes de vos paliers :



12 VERIFICATION DE L'EQUILIBRAGE



Un bon équilibrage :

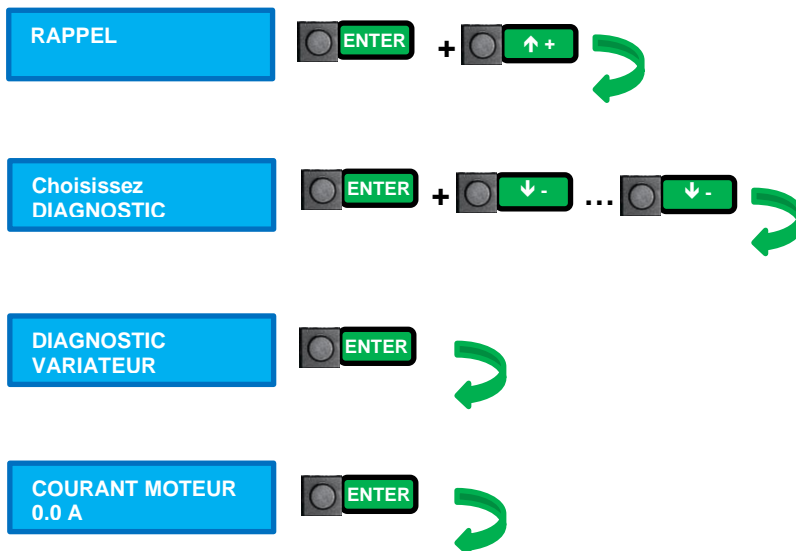
- Améliore le confort à l'accélération et à l'arrêt.
- Assure une plus grande longévité de la machine et du variateur.
- Réduit la consommation d'énergie.



A effectuer avant de régler précisément le variateur

Pour vérifier l'équilibrage de votre ascenseur, il faut vérifier les consommations de courant, en montée ET en descente lorsque la cabine est à mi-charge. Pour ce faire, suivez les étapes ci-après :

Allez dans le menu suivant pour afficher les consommations de courant :



Ensuite :

- Charger la cabine à la mi-charge
- Faire un déplacement en montée, noter la valeur du courant lors du passage à la mi-course
- Faire la même chose pour un déplacement descente
- Vérifier que l'écart de courant ne soit pas supérieur à 1 Ampère entre montée et descente
- Si c'est le cas, ajouter ou supprimer des gueuses dans le contrepoids

Il est préférable d'avoir un courant plus fort lors de la descente, cela aidera lorsque la cabine est en pleine charge



A titre indicatif 1 ampère de différence est environ égal à 60Kg

13 REGLAGE DU VARIATEUR ATVLIFT



La totalité des réglages du variateur se fait depuis l'armoire ASP116 Evolution.

RAPPEL  +  

Choisissez CONFIGURATION  +  ...  

CONFIGURATION VARIATEUR FREQ.  

Enlever la protection des paramètres VF





PROTECT. MENU VF PROTEGE



PROTECT. MENU VF NON PROTEGE

 ...  

13.1 Réglages de base (confort, précision d'arrêt)

VARIATEUR FREQ. DONNEES ASC.  

Régler la vitesse max. de votre machine

Exemple : machine 2m/s, mouflage 2:1 => vitesse nom. Cab. = 1m/s



VITESSE NOM.CAB.
1,00 m/s



Régler la charge Nominale de votre cabine



CAPACITE ASCEN.
400 kg



Choisir « 2,00ms-2 ». **Ne pas modifier**




CONFORT ASCEN.
2,00 m.s-2

Régler la vitesse de déplacement de la cabine



Régler le temps d'accélération

 Diminuer la valeur pour une forte accélération
Augmenter la valeur pour une accélération douce



Régler la distance entre le top d'arrêt et l'arrêt



Choisir « 0,08m/s ».  **Ne pas modifier**



Choisir « 2,00s ».  **Ne pas modifier**



Régler la distance déterminée au chap. 9



13.2 Réglages du variateur pour le fonctionnement (boucle de vitesse)



Régler la boucle de regulation

 Diminuer la valeur si la cabine vibre
Augmenter la valeur si la consigne n'est pas tenue (->20% mot. asynchrone, ->10% mot. synchrone)



Régler le gain de la boucle de régulation



Diminuer la valeur si la cabine vibre

Augmenter la valeur si la consigne n'est pas tenue (->15% mot. asynchrone, ->10% mot. synchrone)



GAIN BOUCLE
10%



Choisir « NON ». **Ne pas modifier**



FILTRE REJECTEUR
NON



VARIATEUR FREQ.
BOUCLE VITESSE



13.3 Réglages du Frein au démarrage

VARIATEUR FREQ.
REGLAGE FREIN



REGLAGE FREIN
DEMARRAGE FREIN



Régler le temps d'ouverture du frein



Mettre 0,3s pour un moteur asynchrone

Mettre 1s pour un moteur synchrone.



TPS OUV.FREIN
1.00 s



Dans le cas d'un Moteur Asynchrone Boucle Ouverte uniquement :

Régler la fréquence d'ouverture du frein.

Diminuer la valeur si on ressent un à-coup au démarrage.

Augmenter la valeur si il y a du rollback au démarrage (0,1Hz à 0,5Hz maxi)



FREQ OUV.FREIN
0,1 Hz



Choisir « 0,0 A » pour un Moteur Asynchrone, « -0,1A » pour un Moteur Synchrone.



Ne pas modifier



I OUV.FREIN MONT
-0,1 A



VARIATEUR FREQ.
REGLAGE FREIN



13.4 Réglages du Rollback

VARIATEUR FREQ.
GESTION ROLLBACK



Mettre « OUI » pour activer la Gestion du rollback



GESTION ROLLBACK
OUI



Augmenter les 2 paramètres suivants si il ya du rollback au démarrage :



COMP. ROLLBACK
40 %



AMORT. ROLLBACK
70 %



Choisir « OUI » . **Ne pas modifier**



CTRL RIGIDITE
OUI



VARIATEUR FREQ.
GESTION ROLLBACK



13.5 Réglages du frein à l'arrêt

VARIATEUR FREQ.
REGLAGE FREIN



REGLAGE FREIN
REGLAGE ARRET



Régler le temps d'injection de courant dans le frein à l'arrêt



TPS FER.FREIN
0.50 s



Régler le retard de la retombée du contacteur de frein.



DELAI FER.FREIN
0.50 s



Dans le cas d'un Moteur Asynchrone Boucle Ouverte uniquement :
Régler la fréquence de fermeture du frein.

Diminuer la valeur si on ressent un à-coup ou si on s'arrête sur le frein.
Augmenter la valeur si il y a du rollback à l'arrêt (0,1Hz à 0,5Hz maxi)



FREQ FER.FREIN
0,1 Hz



14 REGLAGE DE LA PRECISION D'ARRET



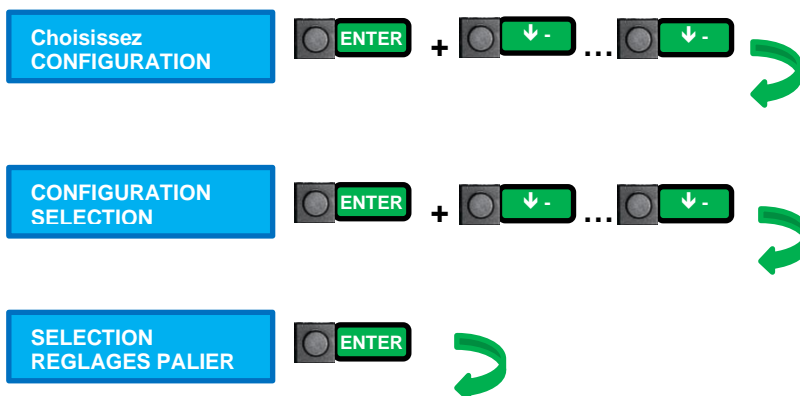
Uniquement avec sélection absolue K04SP/K05SP.

Le variateur doit être convenablement réglé et l'apprentissage de gaine effectué (§11.4)

Réglage de l'altitude des niveaux en descente



- ⇒ Mettre la cabine au niveau le plus haut
- ⇒ Déplacer la cabine à tous les niveaux dans le sens descente
- ⇒ Mesurer les imprécisions d'arrêts
- ⇒ Modifier les altitudes des niveaux dans le menu « **REGLAGE PALIERS** » et faire un RESET (voir ci-dessous)
- ⇒ Refaire cette procédure pour vérifier la précision



Ajuster les altitudes de vos paliers :

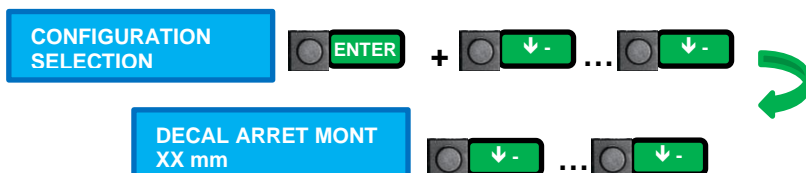


PALIER xx
XXXX m



1. Réglage de la précision d'arrêt en montée

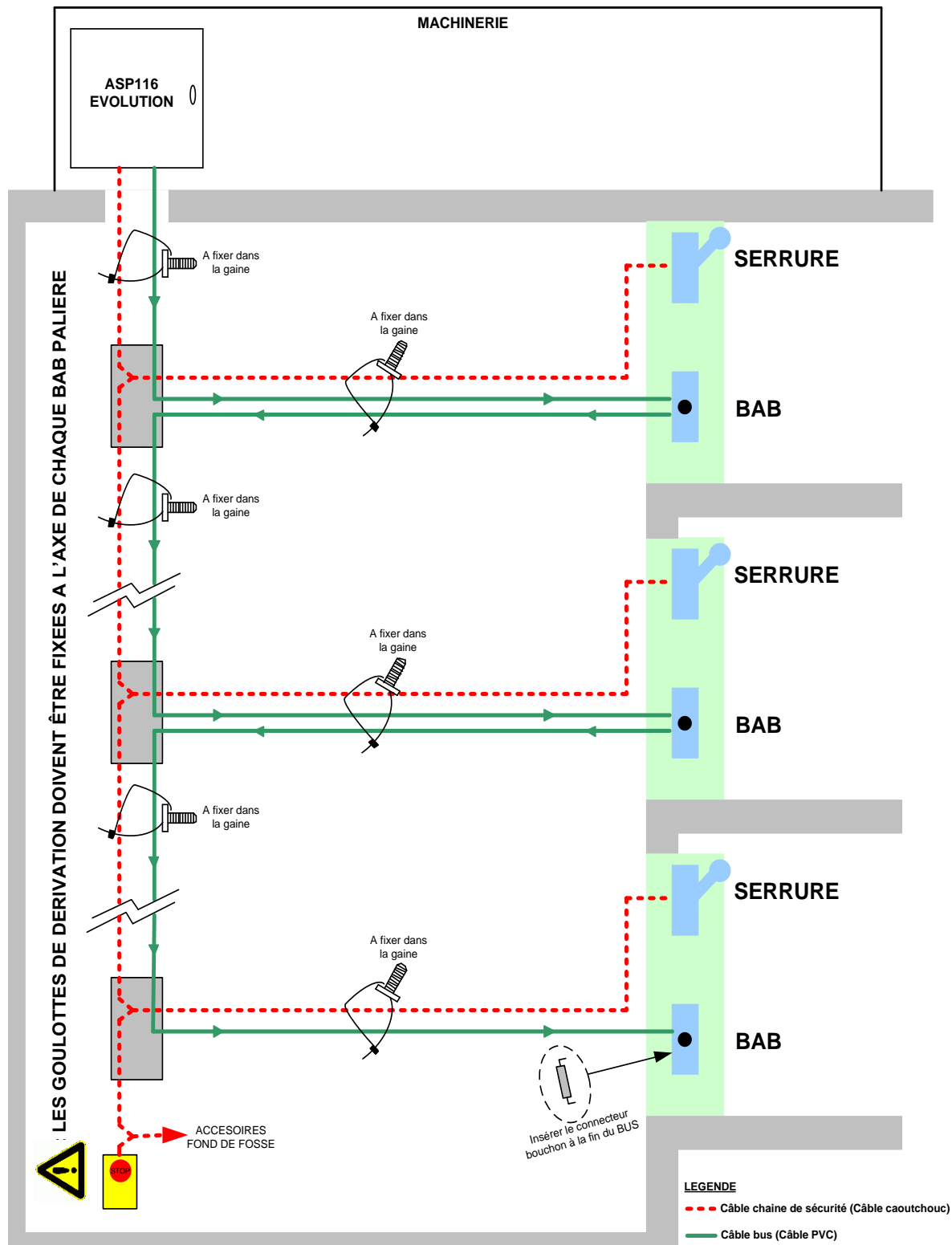
- ⇒ Mettre la cabine au niveau le plus bas
- ⇒ Déplacer la cabine à tous les niveaux dans le sens montée
- ⇒ Mesurer les imprécisions d'arrêts
- ⇒ Ajuster le **DECAL ARRET MONT.** si vous avez une différence de précision avec la descente (voir ci-dessous)



Ajouter la valeur en mm que vous avez mesuré si vous êtes en dessous du niveau (+ xx mm) ou enlever la valeur en mm que vous avez mesuré si vous êtes en dessus du niveau (- xx mm)

15 CARTES BUS AUX PALIERS

15.1 Installation en gaine des cartes Bus (228SP ou 137SP)



Relier les fils de terres aux cosses prévues à cet effet pour éviter toute perturbation électromagnétique



Il existe 2 types de cartes bus aux paliers :

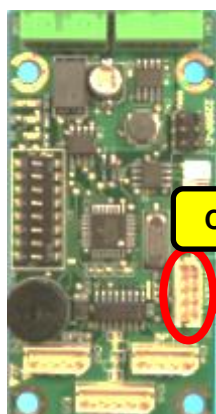
- 137SP
- 228SP

Ces 2 cartes gèrent les boutons d'appels et les affichages, la carte 137SP intègre en plus la synthèse vocale

La carte 137SP est également utilisée dans le cas où une boîte inspection cuvette est présente et branchée sur le bus palier. Cette carte doit obligatoirement avoir l'identifiant n°27 (voir codification au §15.7)

15.2 Raccordement des afficheurs 232SP (couleur) ou 235SP (bleu)

CARTE 228SP



OU

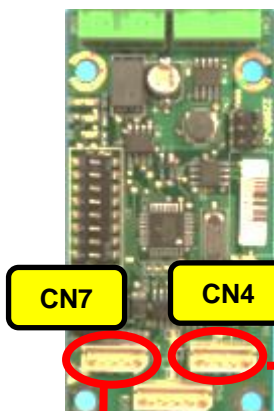


CARTE 137SP

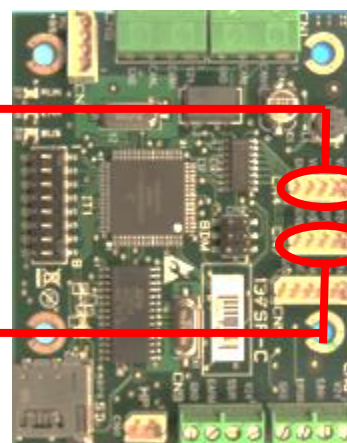


15.3 Raccordement des boutons

CARTE 228SP



CARTE 137SP



15.4 Raccordement des afficheurs 122SP, 123SP et 124SP (matrice à points)

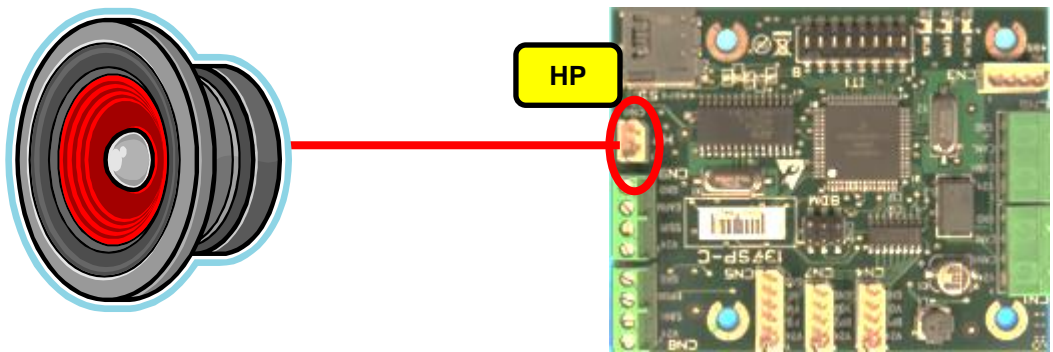
CARTE 228SP

CARTE 137SP



15.5 Raccordement du haut-parleur

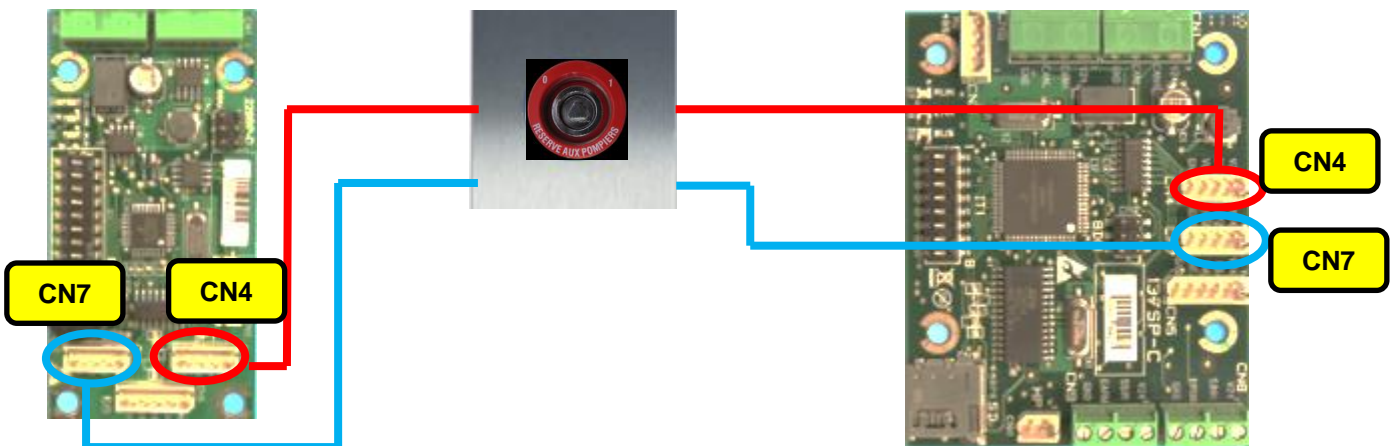
CARTE 137SP





15.6 Raccordement d'une clé pompier

CARTE 228SP

CARTE 137SP



-  : Câblage pour tous les niveaux sauf le zéro.
-  : Câblage uniquement au niveau zéro.

15.7 Codification des cartes bus (codage binaire)

Chaque micro-switch positionné sur ON correspond à une valeur en binaire :

Micro-switch sur « ON »	1	2	3	4	5	6	7	8
Valeur correspondante	1	2	4	8	16	32	64	128

Pour coder la carte n° 0 : nous mettons sur « OFF » tous les micro-switches .

...

Pour coder la carte n° 13 : nous mettons sur « ON » les micro-switches n° 1, 3 et 4 : $1 + 4 + 8 = 13$

...

Pour coder la carte n° 23 : nous mettons sur « ON » les micro-switches n° 1, 2, 3 et 5 : $1 + 2 + 4 + 16 = 23$

etc...



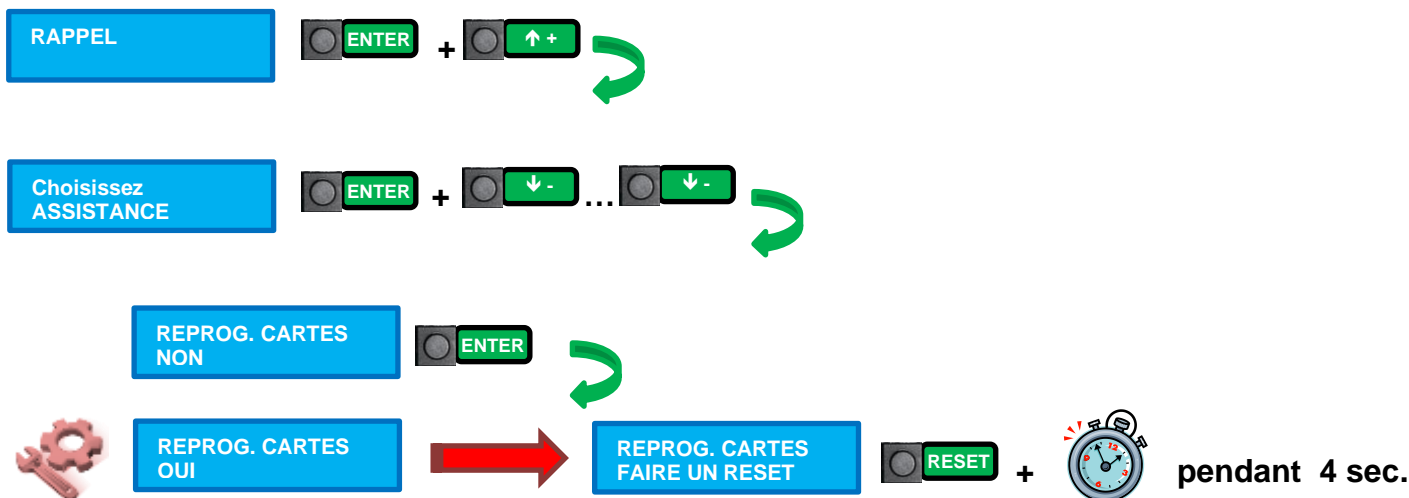
Chaque carte doit avoir un numéro unique

15.8 Programmation des cartes palières

Une fois que toutes vos cartes bus palières sont correctement configurées et connectées, vous pouvez lancer une programmation des cartes :



Seules les cartes qui ne sont pas à jour seront reprogrammées.



L'armoire redémarre et vous indique les cartes en cours de reprogrammation. Veuillez attendre la fin de la procédure.

16 RELAIS DE SÉCURITÉ

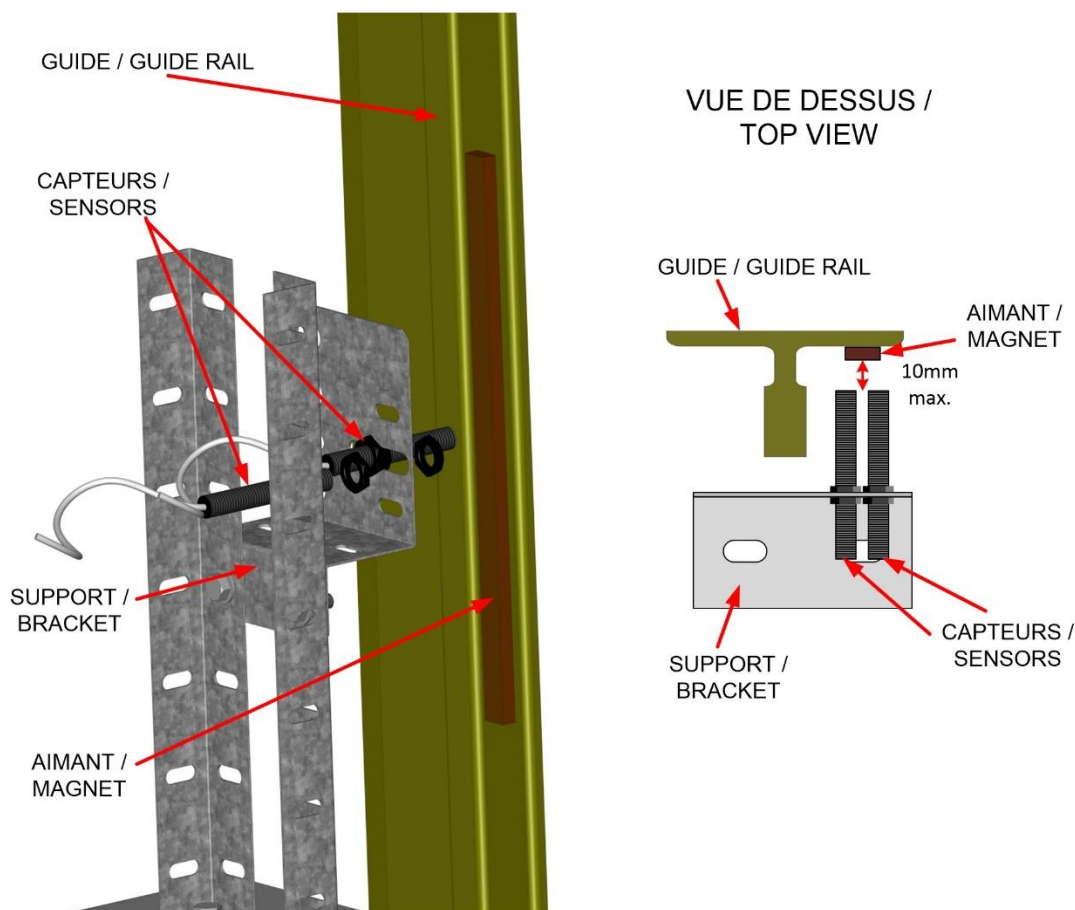
Les fonctions d'isonivelage (remise à niveau) et d'ouverture anticipée (nivelage) permettent le déplacement portes ouvertes de la cabine uniquement dans la zone de déverrouillage.

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

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

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

- Sur le toit de cabine, installer les capteurs magnétiques côte à côte face à un guide avec le support livré dans le kit (voir ci-dessous)
- Câbler le connecteur des capteurs sur le connecteur CB3 de la carte 211SP (voir plan de câblage).
- Pour chaque niveau, positionner la cabine au seuil du palier et placer l'aimant sur le guide de manière à ce qu'il soit centré face aux capteurs magnétiques



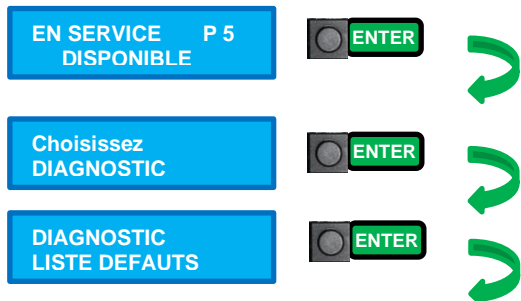
La distance entre les capteurs et les aimants ne doit pas excéder 10mm



Le relais de sécurité prend part au dispositif de protection contre le mouvement incontrôlé de la cabine puisqu'il en assure la détection.
Son fonctionnement doit être vérifié à la mise en service et lors de chaque visite d'entretien.
Utilisez pour cela le **Test de l'isonivelage** documenté en Annexe 2.3 de ce manuel

ANNEXE 1 - DIAGNOSTIC DES PROBLEMES COURANTS

Présentation du Menu des défauts



Le premier affichage vous indique le nombre de défauts enregistrés (20 maximum)



Puis, pour chaque défaut :



En appuyant sur , des précisions sont données sur le défaut :



Appuyer sur  pour revenir à l'écran précédent.

Appuyer sur  pour parcourir la liste des défauts

En fin de liste, vous pouvez effacer les défauts :



1. Défauts de version de carte

Pour tous les défauts suivants :

BUS CABINE N°XX
VERSION CARTE 211

OU

BUS CABINE N°xx
VERS. 230SP N°XX

OU

BUS PALIER N°XX
VERS.CARTE N°XX

La version de la carte en défaut n'est pas compatible avec la version de la carte 216SP.

➔ Lancer une reprogrammation des cartes (voir §0)

2. Défauts de dialogue de la carte 211SP

BUS CABINE N°XX
DIAL. CARTE 211SP

La carte armoire 216SP n'arrive pas à dialoguer avec la carte de toit de cabine 211SP
Effectuer dans l'ordre les opérations suivantes

- ➔ Vérifier le câblage**
- ➔ Vérifier le branchement des terres des 2 côtés du pendentif**
- ➔ Lancer une reprogrammation des cartes (voir §0)**

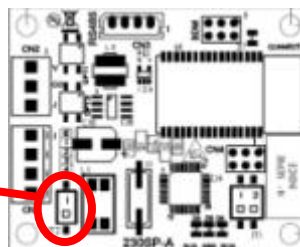
3. Défauts de dialogue des cartes 230SP

BUS CABINE N°XX
DIAL. 230SP

La carte armoire 216SP n'arrive pas à dialoguer avec la carte en cabine 230SP
Effectuer dans l'ordre les opérations suivantes

- ➔ Vérifier le câblage**
- ➔ Vérifier le branchement des terres de la cabine vers le toit de cabine**
- ➔ Activer la résistance de terminaison sur la carte 230SP :**

Mettre le switch suivant sur « ON »







➔ Lancer une reprogrammation des cartes (voir §0)

4. Défauts de dialogue des cartes palières (228SP ou 137SP)

BUS PALIER N°XX
DIAL. CARTE N°XX

La carte armoire 216SP n'arrive pas à dialoguer avec la carte n°xx au palier
Effectuer dans l'ordre les opérations suivantes

-  **Vérifier le câblage**
-  **Vérifier la continuité du branchement des terres sur chaque plastron.**
-  **Vérifier la présence de la résistance de terminaison sur la dernière carte palière**
-  **Lancer une reprogrammation des cartes (voir §0)**

5. Défauts d'identification des cartes palières (228SP ou 137SP)

BUS PALIER N°XX
CARTE N°XX IDENT

Deux cartes palières au moins ont le même numéro d'identification
Par exemple si le défaut indique « CARTE N°04 IDENT », alors au moins 2 cartes ont le n° 4.

-  **Vérifier l'attribution des numéros de chaque carte (voir §15.7)**

6. Défauts d'identification des cartes 230SP

BUS CABINE N°XX
230SP N°00 IDENT

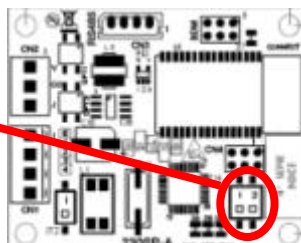
OU

BUS CABINE N°XX
230SP N°01 IDENT

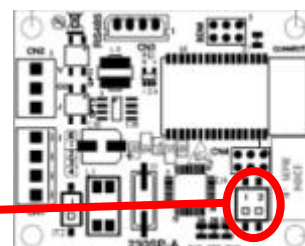
Les deux cartes de cabine portent le même numéro.

-  **Attribuer un numéro unique pour chaque carte :**

Première carte, mettre les 2 switches à 0 :



Deuxième carte, mettre le switch 1 sur « ON » :



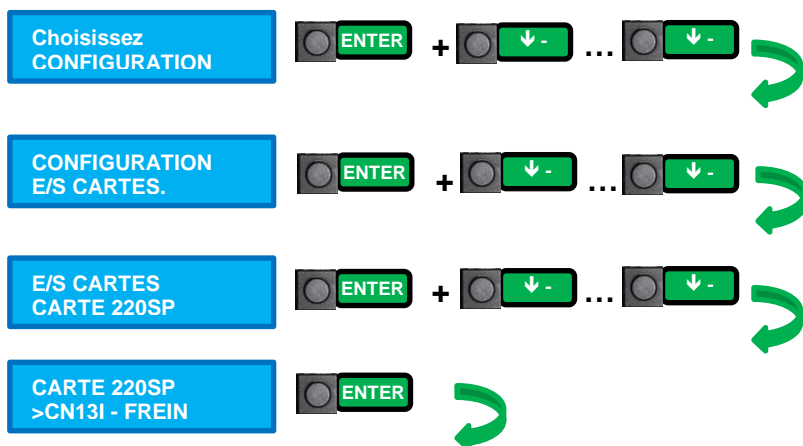
7. Problème d'extinction de la lumière en gaine

La lumière en gaine s'éteint quand vous passez en Inspection ou en Rappel :
Le câblage de l'éclairage gaine sur le connecteur CN7-I sur la carte 220SP est incorrect, reprendre le schéma et modifier le câblage

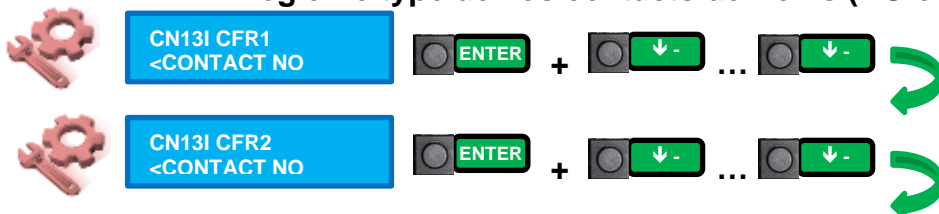
8. Défauts de Freins

Si vous rencontrez systématiquement des défauts « FREIN NON LEVE », « FREIN NON RETOMBE » ou « FREIN MECANIQUE » alors, l'état des contacts de contrôle de retombée de frein ne sont pas les bons (LEDs CFR1 & CFR2 sur le connecteur CN13-I de la carte 220SP).

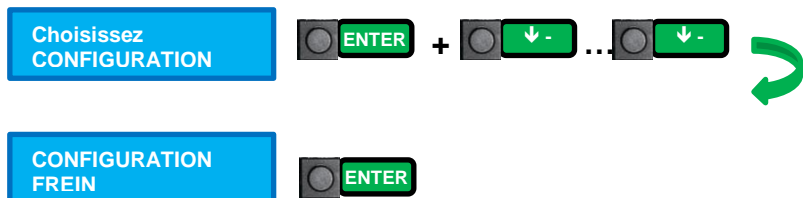
Vérifiez le type de contact configuré (NO ou NF) dans le menu :



Régler le type de vos contacts de freins (NO ou NF)



Si vous n'avez pas de contacts de contrôle de retombée de frein, désactivez la fonction dans le menu



Mettre sur « DESACTIVEE »



9. Défaut « Rotation Moteur »

Il est fort probable qu'il y ait une micro-coupure sur la chaîne de sécurité (rupture de serrure en déplacement par exemple) :

 **Vérifier les serrures.**

10. Défaut « CC au démarrage »

La LED « CC (D42) » en bas à droite de la carte 220SP est éclairée alors que les contacteurs ne sont pas collés
Fonctionnement :

- Lorsque les contacteurs de puissance sont collés, la LED « CC (D42) » est allumée
- Lorsque les contacteurs de puissance sont décollés, la LED « CC (D42) » est éteinte

11. Remplacement d'une carte électronique

Si vous venez de remplacer une carte connectée sur le bus cabine (cartes 211SP, 230SP) ou sur le bus palier (cartes 228SP, 137SP) :

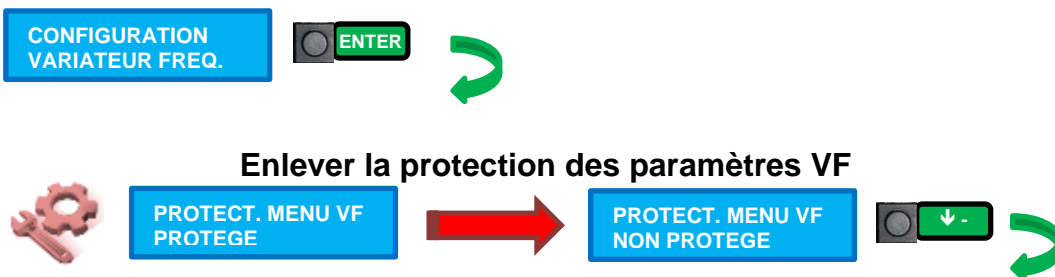
 **Lancer une reprogrammation des cartes (voir §0)**

12. Défaut BRF (affiché sur le variateur)

Défaut d'antidérive détecté :

- Vérifiez le câblage des contacts de contrôle de retombée de frein
- Augmentez le réglage du temps d'ouverture de frein au démarrage (voir §13.3)
- Augmentez le réglage du temps de fermeture de frein à l'arrêt (voir §13.5)

Pensez à enlever la protection du menu « VARIATEUR DE FREQUENCE » :



13. Défaut CFI (affiché sur le variateur)

Configuration invalide : Vous avez paramétré dans la manœuvre un paramètre que le variateur n'accepte pas : corrigez le mauvais paramètre.

ANNEXE 2 - AIDE AUX TESTS

1. Test de l'autocontrôle des freins

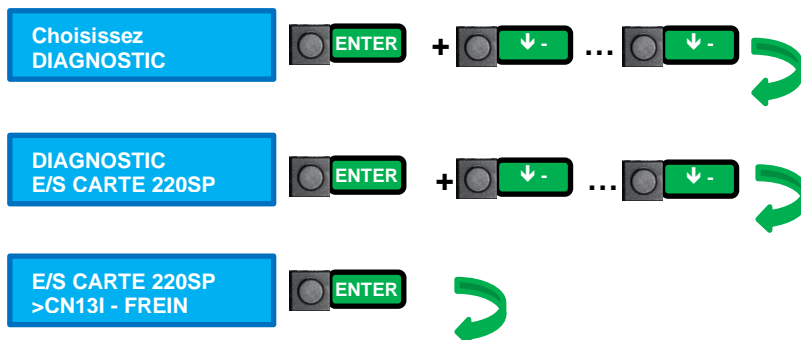
Les freins d'une machine synchrone avec le CE de type remplissent le rôle du dispositif qui stoppe tout mouvement incontrôlé de la cabine, comme cela est demandé par le chapitre 5.6.7.3 de la norme EN81-20.

L'armoire ASP116 Evolution assure la fonction d'auto-surveillance du bon fonctionnement des freins, en vérifiant la levée des freins en déplacement et la retombée à l'arrêt.

La variation de fréquence Altivar vérifie aussi les freins, assurant la redondance sur l'auto-surveillance.

Pour activer le contrôle des freins, il faut que [CONTROLE A3] = [OUI] dans le menu configuration (voir documentation d'utilisation pour plus de détail).

Vérification des contacts de frein :



Cabine à l'arrêt :

>CFR1 **R** >CFR2 **R**

R pour « retombé »

Cabine à en déplacement :

>CFR1 **L** >CFR2 **L**

L pour « levé »



Effectuer plusieurs déplacements et vérifier le changement d'état. Il ne doit pas y avoir de délai important entre le changement des 2 freins.

Vérification d'un défaut de retombée de frein :



Ce test facilite la vérification d'un défaut de retombée des freins à l'arrêt. Il permet de vérifier :

- la double détection du défaut par l'armoire et par la VF
- la mise Hors Service Maintenu de l'ascenseur. (effacement des défauts nécessaire).

ETAPE 1

Conditions du test : Ascenseur disponible au niveau

ETAPE 2

Allez dans le menu Assistance :



Mettre « OUI » pour lancer le test des freins



Si les conditions de **ETAPE 1** ne sont pas remplies : Sinon

LA CABINE N'EST PAS DISPONIBLE

ETAPE 3

TEST FREINS A3 EN COURS

La cabine effectue un trajet normal jusqu' au prochain niveau et peu avant l'arrêt, dé-valide la lecture de la retombée des freins.

ETAPE 4

RESULTAT TEST REUSSI

Les 2 défauts de Frein ont été détectés

Vérifiez dans le menu diagnostic :



DEPLACEMENT N°1
FR NON RETOMBES
DEPLACEMENT N°2
FREIN MECANIQUE

Détecté par l'armoire

Détecté par la VF Altivar

L'ordre d'enregistrement de ces 2 défauts peut varier selon le temps de fermeture de frein réglé dans le menu Variateur.

ETAPE 4

RESULTAT TEST ECHOUE

Aucun défaut ou 1 seul a été détecté



- Vérifiez le contact configuré de vos freins (Annexe 1 §8)
- Vérifiez les temporisations de frein (§13.3 et §13.5)



2. Test des fins de courses extrêmes



Ces tests vous permettent de vérifier :

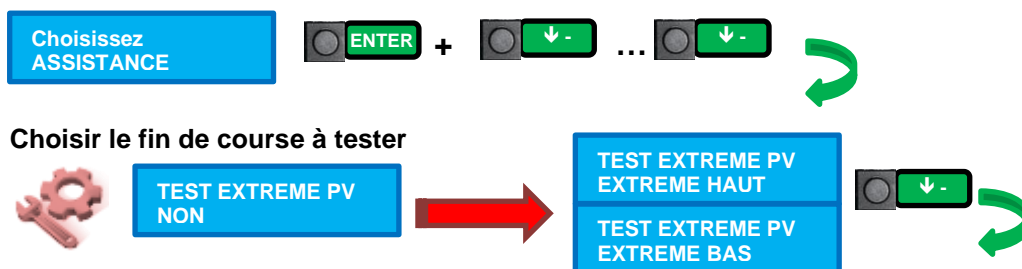
- la coupure effective de la chaîne de sécurité sur un fin de course extrême.
- la mémorisation du défaut (même sur une coupure secteur)
- la nécessité d'intervention pour repasser en service.

ETAPE 1

Test du Fin de Course Haut : en mode usager envoyez votre cabine au dernier niveau
Test du Fin de Course Bas : en mode usager envoyez votre cabine au premier niveau

ETAPE 2

Allez dans le menu Assistance :

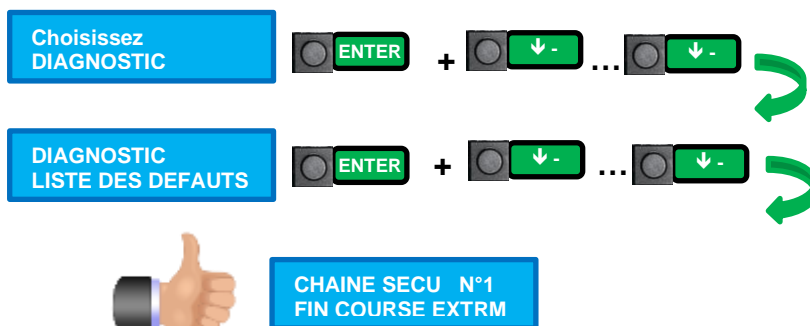


ETAPE 3

L'ascenseur se déplace en PV jusqu'au fin de course

ETAPE 4

L'ascenseur est passé en Hors service, allez dans le menu diagnostic :

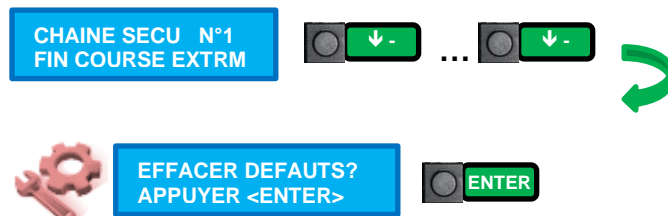


ETAPE 5

En rappel  ramenez la cabine au niveau : l'ascenseur reste hors service

ETAPE 6

Effacez les défauts



ETAPE 7

Revenez sur l'écran de veille : [BACK] ... [BACK] et après 5 secondes 



EN SERVICE P X
DISPONIBLE

Votre ascenseur est à nouveau en service.



3. Test de l'isonivelage



Ce test doit être réalisé une fois par an et noté dans le carnet d'entretien.

Il vous permet de vérifier :

- le déplacement portes ouvertes.
- la détection d'un mouvement incontrôlé de la cabine et son arrêt

Avec l'application EvoPad , effectuez ce test directement depuis la cabine.

ETAPE 1

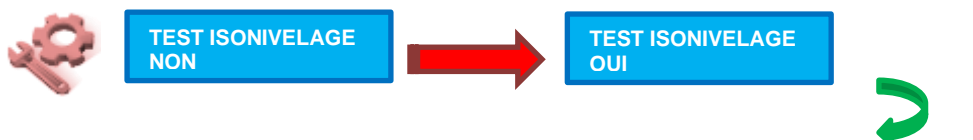
Conditions du test : Ascenseur disponible au niveau

ETAPE 2

Allez dans le menu Assistance :



Mettez « OUI » pour lancer le test de l'isonivelage



Si les conditions de **ETAPE 1** ne sont pas remplies:
Sinon

LA CABINE N'EST PAS DISPONIBLE

ETAPE 3

Les portes cabine s'ouvrent :

MAINTENIR ↑ OU ↓
POUR TEST ISO P

Comme indiqué, en maintenant ou , votre cabine va se déplacer en Montée ou Descente portes ouvertes.
Au relâchement du bouton, la cabine rejoint automatiquement le niveau.

Si vous maintenez le bouton, la cabine s'arrêtera automatiquement en sortant de la zone de porte par ouverture de la chaîne de sécurité avec détection du défaut bloquant « UCM DÉTECTÉ » correspondant à un mouvement incontrôlé de la cabine.

En simultanée sur l'écran, une lettre vous indique la position de la cabine :



- B** : la cabine est en dessous du niveau
- P** : la cabine est au niveau
- H** : la cabine est au dessus du niveau.

ETAPE 4

A tout moment appuyer sur pour interrompre le test.



EN SERVICE P X
DISPONIBLE

Votre ascenseur est à nouveau en service.



4. Test de patinage



Ce test effectue un déplacement en Petite Vitesse de votre cabine, en écartant toutes les informations de position renvoyées par le système de sélection. Au bout de la temporisation réglée dans le menu « TRACTION » (5s max pour un K04SP, 20s max pour des écrans), le défaut est détecté et enregistré.

Ce test vous permet de vérifier :

- la mémorisation du défaut (même sur une coupure secteur)
- la nécessité d'intervention pour repasser en service

ETAPE 1

Conditions du test : Ascenseur disponible au niveau extrême haut ou extrême bas.

ETAPE 2

Allez dans le menu Assistance :

Choisissez
ASSISTANCE



Mette « OUI » pour lancer le test de patinage



TEST PATINAGE
NON



TEST PATINAGE
OUI



Si les conditions de **ETAPE 1** ne sont pas remplies:

LA CABINE N'EST
PAS DISPONIBLE

ALLER AU NIVEAU
LE PLUS HAUT/BAS

Sinon



ETAPE 3

TEST PATINAGE
EN COURS



= tempo de patinage

ETAPE 4

RESULTAT TEST
REUSSI

le défaut PATINAGE a été détecté

VERIFIER DANS LE
MENU DES DEFAULTS

le Test se termine automatiquement

HORS SERVICE

L'ascenseur est passé en Hors-Service.

Vérifiez dans le menu diagnostic :

Choisissez
DIAGNOSTIC



DIAGNOSTIC
LISTE DES DEFAULTS

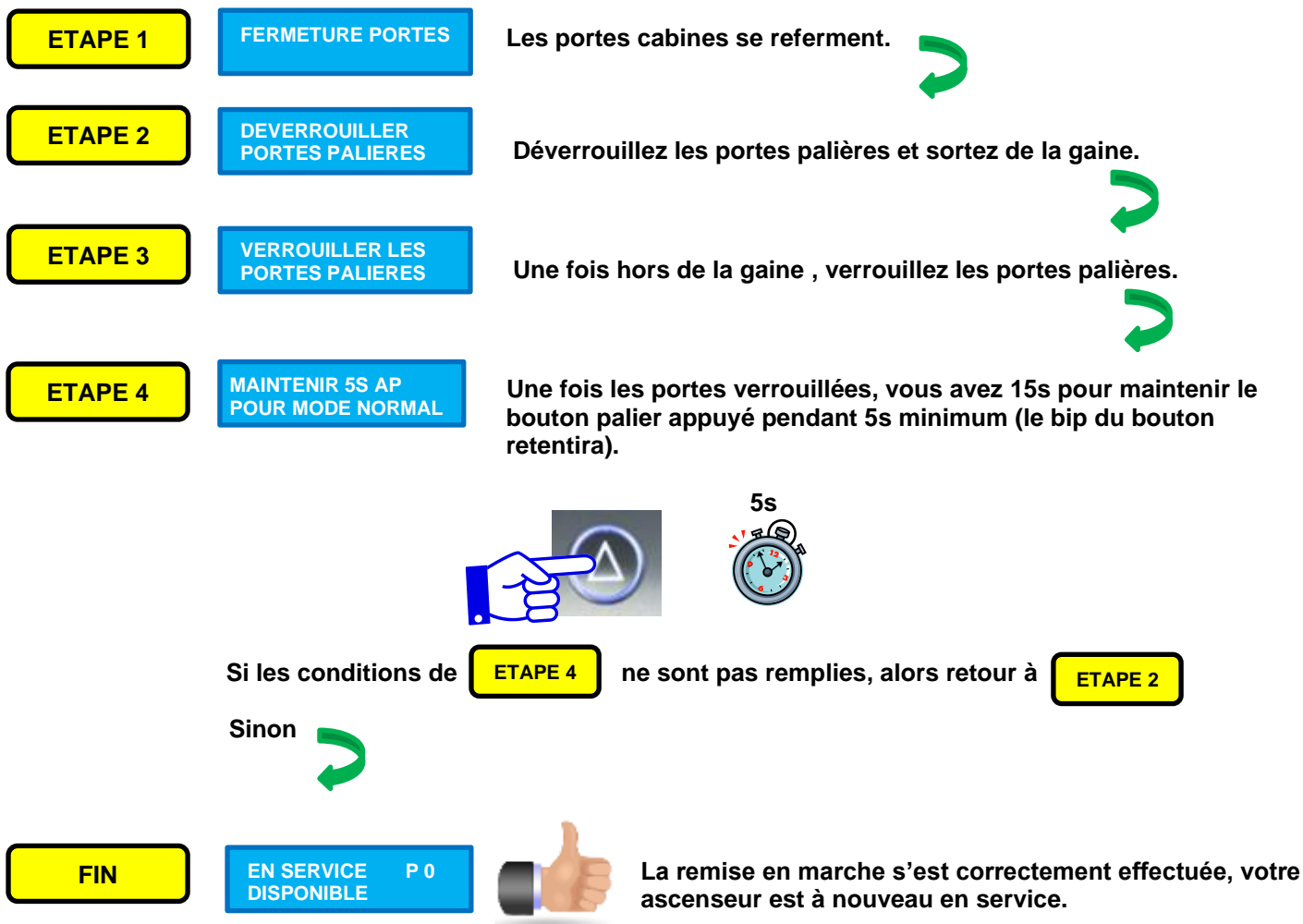


DEPLACEMENT N°1
PATINAGE

5. Remise en marche de l'ascenseur en sortie d'inspection cuvette (EN81-20 §5.12.1.5.2.2.c)



En sortie d'inspection cuvette, une procédure de remise en marche normale de l'ascenseur est requise par la norme EN81-20 afin de s'assurer que le technicien est bien sorti de la gaine.



6. Mesure de la résistance d'isolement selon EN81-20 chap. 6.3.2.c



Les tests sont effectués avec une tension d'essai de 500Vcc, ne pas appliquer de tension supérieure.



Lors des tests d'isolement porter ses EPI



Conditions du test : L'ascenseur est fonctionnel avec les portes fermées



Pour tous les tests suivants , l'isolement électrique est correct si la résistance mesurée $\geq 500k\Omega$



MISE EN SECURITE



- _ Déconnecter l'interrupteur du **circuit de puissance**
- _ Déconnecter l'interrupteur différentiel du **circuit d'éclairage de la cabine**
- _ Déconnecter l'interrupteur différentiel du **circuit d'éclairage de la gaine**
- _ Les disjoncteurs en aval des interrupteurs différentiels sont activés.



Vérifier l'absence de tension en sortie des interrupteurs ci-dessus avant de réaliser les tests et mesures

TEST 1

Contrôle des circuits de puissance et d'éclairage



- _ Shunter les bornes L1, L2, L3 directement en sortie de l'interrupteur de puissance
- _ Shunter les bornes N, P directement en sortie de l'interrupteur différentiel du circuit d'éclairage de la **CABINE**.
- _ Shunter les bornes N, P directement en sortie de l'interrupteur différentiel du circuit d'éclairage de la **GAINE**.



Effectuer le test d'isolement entre les sorties shuntées des interrupteurs et la terre.

TEST 2

Contrôle de la chaîne de sécurité

- _ Carte 220SP, déconnecter CN3-I, cf. fig.1
- _ Carte 212SP, si présente, supprimer la diode D1, cf. fig. 2
- _ Carte 210SP, toit de cabine, déconnecter CB8, CB10 et CN4, cf. fig. 3



Figure 1



Figure 2

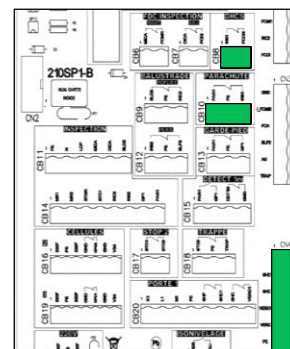


Figure 3



Effectuer le test d'isolement entre la terre et les signaux CHS, AU, VER du connecteur CN3-I déconnecté de la carte 220SP.



Sur le toit de cabine, effectuer le test d'isolement entre la terre et les signaux de CB8 et CB10 déconnectés de la carte 210SP.



Pas de mesure sur les cartes, risque de destruction des circuits électroniques.

TEST 3

Contrôle des circuits frein, moteur et opérateur de porte



Sur les borniers en armoire, effectuer le test d'isolement entre FR+, FR- et la terre.




Sur les borniers en armoire, effectuer le test d'isolement entre U,V,W et la terre.



Sur les borniers en armoire, effectuer le test d'isolement entre 220F et la terre.

ANNEXE 3 - FONCTIONS PRATIQUES

Dans cette annexe, vous trouverez le détail de nombreuses fonctions du menu « ASSISTANCE » qui vous aideront à vérifier le bon fonctionnement de votre ascenseur une fois l'installation terminée
 Pour toutes ces fonctions, pensez là aussi à utiliser l'application EvoPad  de votre smartphone pour effectuer ces essais directement depuis votre cabine ou à proximité.



1. ATV « Assistance Technique Vocale »



Activer cette fonction pour vérifier le bon réglage et le bon câblage de votre installation. A chaque activation d'une entrée ou d'un contact, un message sera diffusé par la synthèse en cabine, ainsi qu'un message sur l'écran bleu du terminal, confirmant ainsi la prise en compte de l'information par l'armoire.



Mettre « OUI » pour activer l'ATV

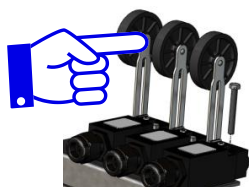


Et ensuite pour chaque entrée ou contact activé :



« Carte n°2, Palier Montée 3 Face 1 »

C) PAL.MONT S1-03



« Fin de course Extrême »

C) FC EXTREME



« Bouton Cabine 2 face 1 »

C) ENVOI CAB1 - 02

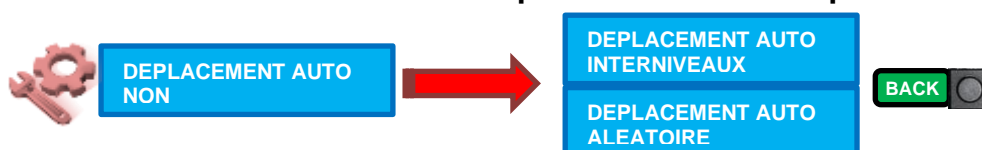
2. Déplacements aléatoires ou inter-niveaux automatiques

En activant cette fonction, votre ascenseur reste en mode usager et se déplace automatiquement s'il n'y a plus de demande en cours.

Dans le menu ASSISTANCE :



Choisir le mode de déplacement automatique



En mode interniveaux : la cabine va au niveau suivant en montée puis retourne au niveau zéro et ainsi de suite...

En mode aléatoire : la cabine génère des déplacements aléatoires.

3. Condamner les portes

En activant cette fonction, votre ascenseur reste en mode usager mais n'ouvre pas ses portes une fois arrivé au niveau de destination.

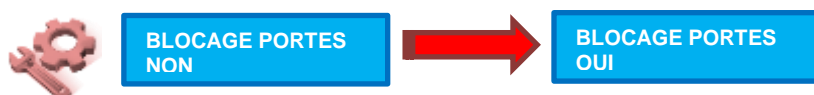


Cette fonction est utile si vous avez activé le déplacement automatique (voir §2 précédent) pour empêcher les usagers d'emprunter l'ascenseur pendant vos essais.

Dans le menu ASSISTANCE :



Mettre « OUI » pour bloquer l'ouverture des portes



4. Condamner les appels

En activant cette fonction, votre ascenseur reste en mode usager mais n'accepte plus aucun appel du palier

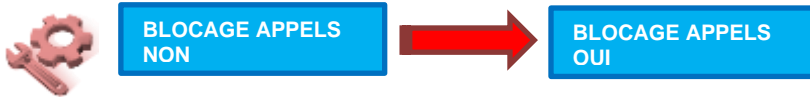


Cette fonction est utile pour empêcher les usagers d'emprunter l'ascenseur pendant vos essais.

Dans le menu ASSISTANCE :



Mettre « OUI » pour condamner les appels palier



5. Affichage de la vitesse et de la position de la cabine



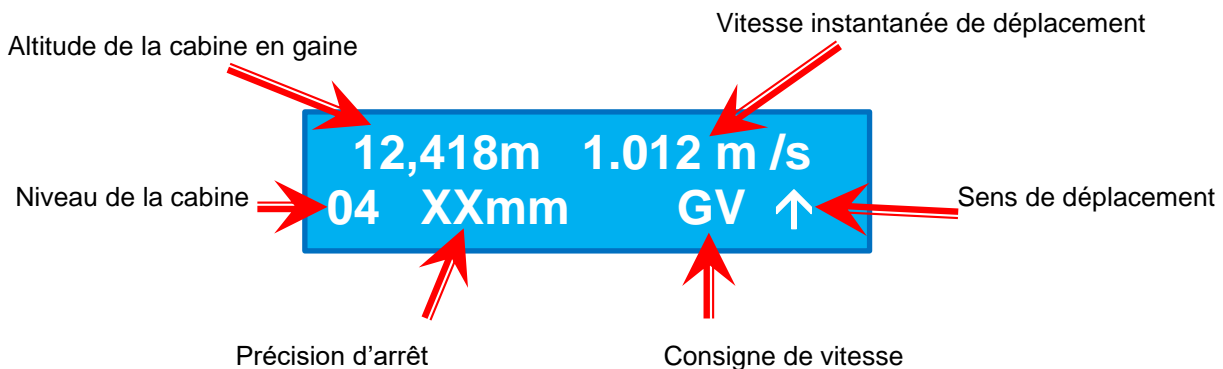
Disponible uniquement avec la sélection par codeur absolu K04SP



Mettre « OUI » pour activer l'affichage de position et vitesse



En activant cette fonction, l'écran de veille de votre terminal vous donne les informations suivantes :



ANNEXE 4 - MISE A JOUR LOGICIELLE

1. Mise à jour automatique :



La mise à jour automatique permet de charger une nouvelle version logicielle dans votre armoire tout en conservant l'intégralité des paramètres existants.

- Sur une SDCard vierge , dézippez le fichier de mise jour qui vous a été transmis ou que avez téléchargé depuis notre site www.sprinte.eu .
Les 12 fichiers suivants doivent se trouver sur la SDCard :

prg216.s19	crc216.ini	EDS.TXT
prg211.s19	crc211.ini	ASP116EVO_TS.EDS
prg228.s19	crc228.ini	
prg230.s19	crc230.ini	
prg137.s19	crc137.ini	



A ce stade, la SDCard ne doit pas contenir de fichier DCF.TXT au risque de perdre vos paramètres configurés

- Coupez l'alimentation de votre armoire et débranchez la batterie (connecteur AR1-A / 214SP).
- Sécurisez votre ascenseur (Activez un STOP ou la manœuvre de rappel).
- Remplacez la SD-card installée par celle que vous venez de créer.
- Remettez l'alimentation de l'armoire et rebranchez la batterie.
- L'armoire se reprogramme et les affichages suivants vont se succéder :

SPRINTE
TRANSFERT CONFIG

BOOT 216SP v1.05
PROG CARTE 216...

SPRINTE
SYNCHRO VERSION

SPRINTE
INITIALISATION

SPRINTE
PROG CARTE XXXX

- Après quelques minutes, l'armoire est en fonctionnement avec le nouveau programme
- Tous vos paramètres ont été conservés et exportés dans un fichier DCF.TXT sur la SDCard.

La SDCard est maintenant associée à votre armoire et ne peut plus être utilisée pour la mise à jour d'une autre armoire.



N'effectuez jamais de mise à jour automatique vers une version plus ancienne de logiciel.

2. Reprogrammation forcée :



La reprogrammation forcée efface le programme ET les paramètres présents dans l'armoire pour recharger le programme et les paramètres contenus sur la SDcard. Cette reprogrammation permet ainsi de recharger n'importe quelle version logicielle même une plus ancienne.

- Sur une SDCard vierge , recopier les fichiers suivants correspondant à la version logicielle que vous voulez reprogrammer :

prg216.s19	crc216.ini	EDS.TXT
prg211.s19	crc211.ini	DCF.TXT
prg228.s19	crc228.ini	
prg230.s19	crc230.ini	
prg137.s19	crc137.ini	



Le fichier DCF.TXT doit obligatoirement être présent, il contient les paramètres qui seront réinjectés dans l'armoire.

- Coupez l'alimentation de votre armoire et débranchez la batterie (connecteur AR1-A / 214SP).
- Mettez l'ascenseur en manœuvre « Rappel » ou débranchez le connecteur AR1M/ 216SP.
- Maintenez la touche « ENTER » de la carte 216SP enfoncée
- Remettez l'alimentation de l'armoire et rebranchez la batterie.
- La reprogrammation est démarrée dès que l'afficheur indique :

BOOT 216SP v1.05
PROG CARTE 216...

vous pouvez alors relâcher la touche « ENTER ».

- Après quelques minutes, l'armoire est en fonctionnement avec le programme et les paramètres de la SDCard.