

## LED's

BC	●	Circulation de courant dans le frein ou dans la bobine de vanne principale (hydr)
VLC	●	Commande des sorties 110 VAC : OK
GRP / J	○ / ●	Simplex / Fonction « Group » OK
	●	Relais de phase déclenché (phase manquante ou champ tournant erroné)
NOR / diag	●	Mode « NORMAL » (interrupteur TCI sur position normale)
	●	Informations diagnostics disponibles
INS	○	Installation en mode « NORMAL » (interrupteur TCI <u>et</u> ERO sur position normale)
	●	Installation en mode « INSPECTION » (interrupteur TCI <u>ou</u> ERO actionné)
	●	Mauvaise séquence lors de la commutation du mode « INSPECTION » en mode « NORMAL » (« TCI-Lock » est affiché sur le Service-Tool)
ES	○ / ●	Chaîne de sécurité : non activée / activée → <i>cond qu'il y a 1 élément de sécurité activé.</i>
DW	○ / ●	Serrures palières : non activées (non verrouillées) / activées (verrouillées)
DFC	○ / ●	Porte de cabine : pas fermée / fermée
DOL	○ / ●	Interrupteur de fin de course d'ouverture de porte : non activé / activé
DOB	○ / ●	bouton-poussoir d'ouverture de porte : non activé / activé
LV	○ / ●	Zone de porte : pas activée / activée
RSL	●	Communication série en service

  

MP	○ / ●	Contrôle de température de l'enroulement de moteur : pas activé / activé (hydraulique)
----	-------	---

**Légende :** ○ LED éteinte    ● LED allumée    ● LED clignotante

*Valable par LCB et par Gen Two.*

---

**Table des Matières**

---

<b>Généralité.....</b>	<b>2</b>
Introduction.....	2
Champs d'application .....	2
Modifications .....	2
Explicatif.....	4
<b>SYSTEM .....</b>	<b>5</b>
Tableau.....	5
<b>OCSS .....</b>	<b>11</b>
Tableau.....	11
<b>GROUP .....</b>	<b>16</b>
Tableau.....	16
<b>DRIVE.....</b>	<b>20</b>
Tableau.....	20
<b>DOORS .....</b>	<b>24</b>
Tableau.....	24
<b>POS.REF.....</b>	<b>32</b>
Tableau.....	32
<b>CARGO.....</b>	<b>34</b>
Tableau.....	34
<b>EMERGENCY .....</b>	<b>35</b>
Tableau.....	35
<b>SECURITY .....</b>	<b>42</b>
Tableau.....	42
<b>TEST .....</b>	<b>45</b>
Tableau.....	45
<b>GLOSSAIRE .....</b>	<b>46</b>



## Généralité

**Introduction** Ce document contient la liste des **Paramètres Install de la carte LCBII**.

**Champs d'application** Ce document est rédigé pour les **Versions de programmes jusqu'à CAC**.

**Modifications** Ensemble des améliorations et modifications apportées par ce nouveau software  
 Cor. = Correction  
 Am. = Améliorations  
 Ad. = Adaptation  
 Pre. = Préventive

Titre	Description	Cor	Am	Ad	Pre	Impact
Card reader with DDO	Recopie des envois d'une COP sur l'autre	X				COP x 2 EN-CRO>0 EN-DDO>0
TCI lock for TLD+ACG	Portes palières panachées battantes /auto	X				MD/AES=1
OLD-2 new parameters	Mémorisation des envois sur surcharge		X			OLD-TYP=1
Remove C2 loading	Suppression		X			CARGO
LVC relay timing	Le SVT montre    au début de la fermeture			X		ADO-RLV
ACD et LSCH2	Correction LSCH2 avec ACD	X				EN-ACD=3
EMS security w ICSS Fails	Les niveaux sécurisés le restent même si l'ICSS est en défaut	X				#
DO-5 with ACG	La porte cabine se ferme porte palière ouverte	X				DOOR=12,1 3 EN-ACG=1
SE Fault intermittent	Echantillonnage de la détection du défaut corrigé			X		DBP-TYP
EFS et Power OFF	Eviter les recalages en EFS après coupure secteur	X				EN-BAK=1 HDWPOS=3
Infos SVT corrigées	Les informations affichées sont corrigées	X				OPERATE
OOLxx outputs	Toutes les sorties OOLs sont sur ON si l'appareil est hors service	X				OOL0à OOL31

*Ce sujet continue page suivante*

## Généralité, Suite

### Modifications (suite)

Titre	Description	Cor	Am	Ad	Pre	Impact
SAC	Le temps pour entrer le code passe de 5"à 8"		X			SACTYP
REM5 LD	Les signaux = BRK; SAF; DS; CLM; DOP; RDOP sont transmis au REM en serial link		X			#
Priorité EPO/EFS	EFO et EFS sont prioritaires sur EPO			X		EN-BAK=1 HDWPOS=3 EFO-P<=32 EPO-P<=32
Correction DCS pour TLD/CLD et ACG	Portes palières panachées battantes /auto DCS check en défaut	X				MD/AES=1
Parasitage de la RSL	Empêcher le parasitage de la RSL durant le démarrage				X	#
Correction ISC=4	Si plusieurs envois sont programmés, les portes ne s'ouvrent pas après l'arrêt au niveau	X				#
Correction EMS-SEC=1	Avec les versions précédentes on pouvait faire envois même si le mode était engagé	X				EMS-SEC=1
Hydraulic star/delta run delay	A la fin d'un déplacement, U et UX restent collés durant UXT-D				X	UXT-D=2,3 HY-TYP<>3
SE-Fault et DOB	DOB est toujours autorisé en cas de SE-Fault	X				ARD-P<>255
Change PI Handling	Amélioration du comptage de position		X			PI-POS
SQKL with LR	La lumière cabine est commandée si LR est inactif	X				LR-T
TCI Lock after power OFF/ON	Si la coupure est inférieure à 500ms pas de TCI lock			X		TCI i/o=691

*Ce sujet continue page suivante*



## Généralité, Suite

### Explicatif

Aide pour la compréhension des tableaux :

Colonne	Contenu de la colonne
N°	<ul style="list-style-type: none"> <li>Le numéro qui précède le nom du paramètre à l'affichage de l'outil test pour la version de programme CAC.</li> <li>(Pour les versions de programme antérieur, ce numéro peut être différent du fait que des paramètres sont apparus et ont disparu au cours des évolutions de programmes).</li> </ul>
Paramètre	<ul style="list-style-type: none"> <li>Le nom du paramètre.</li> </ul>
Défaut	<ul style="list-style-type: none"> <li>La valeur par défaut que prend le paramètre lors d'une réinitialisation des valeurs de tous les paramètres.</li> <li>Pour certains paramètres, cette valeur diffère suivant les versions de programme, cela est alors indiqué dans la colonne Description.</li> </ul>
Limites	<ul style="list-style-type: none"> <li>Les valeurs minimales et maximales qui peuvent être entrées à l'outil pour le paramètre.</li> </ul>
Unité	<ul style="list-style-type: none"> <li>Si le paramètre est une mesure de durée, de longueur ou de vitesse, cette colonne indique de combien est augmentée cette mesure lorsque le paramètre est augmenté de 1.</li> <li>Exemple: 1 -&gt; 1s pour une durée ou bien 1 -&gt; 1cm/s pour une vitesse.</li> </ul>
Description	<ul style="list-style-type: none"> <li>Les explications relatives au paramètre et aux valeurs qu'il peut prendre.</li> </ul>
Validité	<ul style="list-style-type: none"> <li>Si XXX &gt;, ce paramètre apparaît à partir de cette version de programme .</li> <li>Si &gt;XXX, le paramètre existait jusqu'à cette version de programme inclus.</li> </ul>

## SYSTEM

Tableau

Voir ci-dessous :

N°	Paramètre	Défaut	Limite	Unité	Description	Validité
0	TOP	2	1-31		<b>Niveau extrême haut</b> Le niveau extrême bas est 0	
1	LOBBY	0	0-31		<b>Niveau principal</b> On peut programmer une temporisation de porte différente au LOBBY à l'aide LOB-NT.	
2	BOTTOM	0	0-30		<b>Niveau extrême bas</b> Dans un groupe avec niveaux décalés, pour l'appareil qui descend le plus bas, BOTTOM est à 0. Pour les autres, BOTTOM est programmé en accord avec le décalage de niveaux. On peut programmer une temporisation de porte différente à ce niveau à l'aide LOB-NT.	
3	CFT-P	255	0-31		<b>Niveau cafétéria</b> >31: pas de niveau cafétéria. On peut programmer une temporisation de porte différente à ce niveau à l'aide CFT-NT.	
4	OPERAT	1	0-5		<b>Type de manœuvre</b> 0 : FCL (collective complète) 1 : DCL (collective descente) 2 : SAPB 3 : SAPB avec lumineux d'avertissement d'arrivée de cabine. 4 : FCL avec effacement des deux appels à l'arrivée. 5 : FCL avec un seul bouton.	BAF> BAF> BAF>
5	EN-BSM	0	0-1		<b>Zone en sous-sol</b> 0 : Non 1 : Oui. En DCL, au niveau LOBBY, boutons d'appel montée et descente nécessaires.	AAE>
6	CONFIG	0	0-1		<b>Configuration générale de l'appareil (Norme appliquée)</b> 0 : Europe (Gong et Flèches actifs aussi longtemps que les portes sont ouvertes) 1 : NAO (Gong et flèches actifs pendant 1,5s durant l'ouverture) 2 : PAO (Pacifique / Asie) Note : pour GNC-1, utiliser CDGU, CDGD	>BAE

*Ce sujet continue page suivante*



## SYSTEM, Suite

Tableau(suite)

N°	Paramètre	Défaut	Limite	Unité	Description	Validité
7	PI	4	0-6		<b>Type d'indicateur de position</b> 0 : 7 ou 16 segments 1 : Afficheur avec une lampe par niveau, via carte RIB 2 : Afficheur 7 segments ou afficheur à points LM, via carte RIB 3 : Afficheur 10 segments (Brésil) 4 : Otis 2000, LCD ou ELD 5 : Afficheur australien (DOT Matrix utilise les I/Os 975 & 976) 6 : (DOT Matrix plus flèche de direction utilise aussi I/Os 975-976)	BAG BAG
8	PI-POS	0	0-3		<b>Type d'information provenant de l'indicateur :</b> 0 : Niveau actuel 1 : Prochain niveau desservi 2 : En sortant du DZ 3 : En entrant dans le DZ	CAC>
9	PI-OPT	0	0-15		<b>Options indicateur de position</b> 0 : Pas d'option 1 : Retour au niveau principal 2 : Surcharge 4 : Hors service 8 : Manœuvre pompier Pour avoir plusieurs options, additionner les chiffres de programmation.	BAE>
10	ELD-fOPG	20	0-100	0.1s	Temps d'ouverture de porte face avant sur afficheur ELD	BAA>
11	ELD-fCLG	20	0-100	0.1s	Temps d'ouverture de porte face avant sur afficheur ELD	BAA>
12	ELD-rOPG	20	0-100	0.1s	Temps d'ouverture de porte face avant sur afficheur ELD	BAA>
13	ELD-rCLG	20	0-100	0.1s	Temps d'ouverture de porte face avant sur afficheur ELD	BAA>

*Ce sujet continue page suivante*

## SYSTEM, Suite

**Tableau (suite)**[illegible]

*Ce sujet continue page suivante*



## SYSTEM, Suite

Tableau(suite)

N°	Paramètre	Défaut	Limite	Unité	Description	Validité
18	EN-SFR	0	0-7		<b>Signalisation clignotante</b> 0 : Signalisation fixe 1 : Signalisation clignotante avec les seuls modules (BUZ-EQL-ERL-FDL-FSL-HEL-INCL-NSLC-OLS-PFL-CRLF-EFOL-ARL-DUPL). 2 : Flèches indicateur de direction clignotent - lorsque la cabine se déplace. 4 : Les boutons paliers clignotent lorsque la - cabine se déplace. Note : Si plusieurs - options sont programmées additionner les - valeurs programmables	CAA>  CAA>
19	LR-T	20	0-255	1S	<b>Durée de maintien du relais lumière / ventilateur (LR) après déplacement</b> Le CPI11 (ELD)est coupé après ce même temps	
20	LR-MODE	0	0-1		<b>Fonctionnement du relais lumière / ventilateur (LR ; I/O=0026)</b> 0 : Relais collera seulement quand la porte est fermée (Lumière). 1 : Relais collera même si la porte est ouverte (Ventilateur).	BAF>
21	EN-HLC	0	0-3		<b>Fonctionnement des signalisations palières sur appel.</b> 0 : Sur appel palier seulement. 1 : Sur appel palier et envoi cabine. 2 : Type "0" + maintien jusqu'à fermeture des portes. 3 : Type "1" + maintien jusqu'à fermeture des portes	
22	HDL-TY	0	0-1		<b>Fonctions des flèches des boîtes à boutons palières Otis 2000</b> 0 : Indicateur de direction 1 : Hall lantern	
23	HL-SET	0	0-2		<b>Raccordement des lumineux et du gong du Hall Lantern sur la Remote Station.</b> 0 : Lumineux et gong sur la même sortie. 1 : Lumineux sur sorties 1/2, gong sur sorties 3/4. 2 : Lumineux sur sorties 3/4, gong sur sorties 1/2 (schéma NAO Chime board)	
24	CR-DIR	0	0-1		<b>Direction préférentielle de recalage.</b> 0 : Bas 1 : Haut	

*Ce sujet continue page suivante*

## SYSTEM, Suite

Tableau(suite)

N°	Paramètre	Défaut	Limite	Unité	Description	Validité
24	CR-DO	0	0-3		<b>Ouverture de porte après recalage</b> 0 : Pas d'ouverture de portes. 1 : Seule la face avant s'ouvre. 2 : Seule la face arrière s'ouvre. 3 : Les deux faces seront commandées en ouverture Note : Avec un open 2000 après TCI/ERO une réinitialisation est nécessaire, cette option peut réduire le désagrément pour les utilisateurs	BAG>
25	EN-RR	0	0-1		<b>Type de vitesse pour les niveaux courts</b> 0 : Vitesse normale 1 : Vitesse réduite (étages courts ou moyennement courts programmer aussi les profils dans les Allowed)	
26	DZCNT	1	0-1		<b>Utilisation de DZ pour compter les niveaux (entre niveaux courts)</b> 0 : Hors service (si SLU et SLD sont présents) 1 : En service (sans SLU et SLD)	
27	EN-PLS				<b>Voir Sous-système DRIVE : EN-PLS (dans DRIVE à partir de BAA)</b>	BAA>
28	EN-OTS				<b>Voir Sous-système DRIVE : EN-OTS (dans DRIVE à partir de BAA)</b>	BAA>
29	EN-ACD				<b>Voir Sous-système DRIVE : ACD/UXT (dans DRIVE à partir de BAA)</b>	BAA>
30	EN-DZI	0	0-1		<b>Indicateur de Door Zone (DZI) en machinerie</b> 0 : Non (la sortie P5-1est connectée à LVC) 1 : Oui (sans RLV et sans ADO, la sortie P5-1 commande LVR pour la boîte ERO)	
31	ERO-TYP	0	0-2		<b>Option pour arrêt sur fin de course inspection en ERO</b> 0 : Non (manœuvre de remise à niveau) 1 : Cabine s'arrête aux niveaux extrêmes (idem que limite TCI) 2 : Entrée ERO déconnectée (seulement pour LCBII version D2)	
32	C-CHK	0	0-1		<b>Contrôle du fonctionnement du module C</b> 0 : Non 1 : Oui	

*Ce sujet continue page suivante*



## SYSTEM, Suite

Tableau(suite)

N°	Paramètre	Défaut	Limite	Unité	Description	Validité
31	REM-TYP	0	0-2		<b>Type de REM installé</b> 0 : Rem 2 ; Rem 3; Rem SL 1 : Rem G 2 : Rem 5	BAH> CAA>
32	MD/AES	0	0-2		<b>Utilisation de l'entrée MD (P7-9 uniquement en modernisation)</b> 0 : Non connecté 1 : Entrée DCS pour portes mixtes ( = MD : Multi Door palière manuelle et automatique) 2 : AES : Entrée ES si RSS ou ESB sont utilisées Note : L'entrée AES est nécessaire pour les modules ESB & RSS voir aussi ES-TYP	
33	CPC-TYP	0	0-3		<b>Utilisation des sorties CPC : Car position</b> 0 : Contact de position cabine même en déplacement 1 : Lumineux «cabine présente » au palier et à l'arrêt 2 : Synthétiseur vocal français SSM donné à l'arrivée puis disparaît une fois les portes <> 3 : Circuit de commande de lumière du Hall palier (module AHL2)	BAC>  BAG>
34	N+2 WIRE	0	0-3		<b>Boutons « 3-fils » type de câblage boutons MS300</b> 0 : Boutons cabine et paliers normaux 1 : Boutons cabine « 3-fils » 2 : Boutons paliers « 3-fils » 3 : Boutons cabine et paliers « 3-fils »	BAC>

## OCSS

Tableau

Voir ci-dessous :

N°	Paramètre	Défaut	Limite	Unité	Description	Validité
0	CPR-T	20	0-255	0.1s	<b>Durée à partir de l'ouverture des portes, de la priorité des envois cabine sur les envois paliers (pour SAPB et DCL)</b>	
1	ARD-P	255	0-31		<b>Niveau de retour automatique</b> Si >31: pas de retour automatique Note : en simplex uniquement	
2	ARD-T	0	0-255	10s	<b>Délai pour le retour automatique</b>	
3	ARBL-T	0	0-255	10s	<b>Délai pour retour automatique au niveau bas (Bottom) en Hydraulique</b> Une fois le délai écoulé l'appareil retourne au niveau bas même si les modes ISC ou ATT sont actifs. Le stationnement au niveau principal est autorisé après la manœuvre. Si ARBL-T = 255 le retour automatique est supprimé. Note : Pour être pris en compte ce paramètre doit être plus grand que ARD-T	BAG>  BAH>
4	ARBL-PRK	0	0-1		<b>Option manœuvre ARBL</b> 0 : Une fois le retour au Bottom exécuté l'appareil y stationne. 1 : Une fois le retour au Bottom exécuté l'appareil va stationner à l'étage programmé	BAG>
	L-PARK				<b>Voir sous-système GROUP : L-PARK (dans GROUP à partir de BAD)</b>	>BAD
5	CTL/PKS	0	0-1		<b>Sélection de la manœuvre CTL ou PKS équivalent à SEL-CP en version &gt;AAE.</b> 0 : IO n°10 connectée à interrupteur CTL 1 : IO n°10 connectée à interrupteur PKS	BAA>
6	PKS-P	255	0-31		<b>Position du niveau parking PKS.</b> Activé par l'I/O=0011 PKS l'appareil stationne portes fermées seul DOB reste actif.	
7	PKS-TY	0	0-2		<b>Type de la manœuvre PKS.</b> 0 : Europe (après avoir desservi les envois enregistrés, l'appareil rejoint le niveau PKS-P programmé et sera hors service au terme de la temporisation PKS-T) 1 : NAO (Amérique du Nord idem ci-dessus mais le mode ISC est fonctionnel) 2 : Europe, mise hors service avec stationnement portes ouvertes	
8	PKS-T	0	0-255	1s	<b>Délai de mise hors service après arrivée au niveau parking</b>	

Ce sujet continue page suivante



## OCSS, Suite

Tableau (suite)

N°	Paramètre	Défaut	Limite	Unité	Description	Validité
9	PKS-DO	0	0-2		<b>Ouverture des portes à l'arrivée au niveau parking.</b> 0 : ouverture des portes des deux faces de services. 1 : ouverture de la porte de la face avant 2 : ouverture de la porte de la face arrière.	
10	EN-SHB	0	0-1		<b>Traitement séparé des boutons arrières d'appels paliers.</b> 0 : Fonctionnement normal des appels paliers 1 : Les appels paliers arrières sont traités comme une colonne d'appel indépendante. Ce paramètre ne peut être utilisé qu'avec une face de service.	
	EN-DDO				<b>Voir sous-système DOORS : EN-DDO (dans DOORS à partir de BAA).</b>	>BAA
11	DCP-T	50	25-255	1s	<b>Temps avant de considérer la cabine retardée.</b> Au delà de cette durée, l'appareil est retiré du groupe, les appels paliers affectés à la cabine sont redistribués sur les autres appareils du groupe. Si EN-NDG est validé les portes partent en fermeture forcées.	
12	CTL-DO	0	0-2		<b>Ouverture des portes à l'arrivée au niveau CTL.</b> 0 : ouverture des portes des deux faces de services. 1 : ouverture de la porte de la face avant. 2 : ouverture de la porte de la face arrière.	
13	CTL-P	255	0-31		<b>Position du niveau CTL</b> Activé par l'I/O=0010 CTL	
14	ANS	0	0-255		<b>Manœuvre anti-nuisance ANS.</b> 0 : Manœuvre désactivée 1-255 : Nombre d'envois à partir duquel on efface tous les envois. Si le contact LWX est inactif I/O=0007 (cabine vide) et que le nombre d'envois programmés est atteint, tous les envois sont effacés.	
15	OLD-TYP	0	0-1		<b>Configuration en surcharge :</b> 0 : OLD-1 les envois sont effacés 1 : OLD-2 les envois sont mémorisés Note : Tout nouvel envoi est rejeté.	>CAC

Ce sujet continue page suivante

## OCSS, Suite

Tableau (suite)

N°	Paramètre	Défaut	Limite	Unité	Description	Validité
16	ATT	0	0-2		<b>Condition de départ en manœuvre liftier.</b> 0 : Départ en appuyant sur DCB ou RDCB 1 : Départ en appuyant sur ATTU ou ATTD II faut appuyer jusqu'à la fermeture complète des portes. 2 : NAO (Amérique du Nord) idem : 0 mais les portes peuvent se fermer sans commande des boutons.	
17	ISC	0	0-4		<b>Condition de départ en manœuvre indépendant.</b> 0 : Départ en maintenant un envoi cabine 1 : Départ en maintenant soit DCB / RDCB 2 : Départ en maintenant soit ISU / ISD 3 : Idem CHCS mais appui sur DCB ou RDCB 4 : Départ avec un enregistrement en cabine	BAG>
18	ISPS-TY	0	0-1		<b>Interrupteur service parking indépendant (ISPS I/O=0638).</b> 0 : Envois cabine autorisés avec l'interrupteur ISPS actif. 1 : Envois cabine interdits avec l'interrupteur ISPS actif	BAE>
19	ISC-T	0	0-30	1s	<b>Temps avant fermeture des portes en manœuvre indépendant.</b> Temps maximum autorisé de maintien des portes ouvertes lorsque le module porte coupe feu est installé.	BAE>
20	CTL-TY	0	0-1		<b>Type de manœuvre CTL.</b> 0 : La cabine va au niveau CTL-P et dessert les envois cabine sur son chemin. Arrivée au niveau CTL-P, elle y reste tant que CTL est activé. 1 : Idem que 0, mais au niveau CTL-P la cabine peut être mise hors service par la manœuvre indépendant. Les portes peuvent être fermées par l'entrée CTLPC ou ouvertes par CTLPO.	

*Ce sujet continue page suivante*



## OCSS, Suite

Tableau (suite)

N°	Paramètre	Défaut	Limite	Unité	Description	Validité
21	SPEECH	0	0-1		<b>Fonctionnement du synthétiseur vocal.</b> 0 : Message de position sur envoi cabine uniquement. 1 : Message de position sur envoi cabine et appel palier.	
22	CPMT-D	0	0-255	0.1s	<b>Durée d'affichage du message d'information sur l'afficheur cabine à l'arrivée au palier.</b>	BAE>
23	DCMT-A	0	0-255	0.1s	<b>Durée d'affichage du message d'information sur l'afficheur cabine lors de la fermeture des portes.</b>	BAE>
24	DOMT-O	0	0-1		<b>Affichage du message sur l'afficheur d'information cabine lors de l'ouverture des portes.</b> 0 : Affichage à l'ouverture et à la réouverture 1 : Affichage à l'ouverture seulement.	BAE>
25	DOC	0	0-255		<b>Réouvertures de portes autorisées sur un appel palier.</b> 0 : Nombre illimité. 1-255 : Nombre de réouvertures autorisées.	
26	DS-CCB	0	0-1		<b>Autorisation des enregistrements cabine en mouvement.</b> 0 : Envois cabine autorisés à n'importe quel moment. 1 : Envois dans le sens inverse à la direction actuelle interdits	
27	DS-DOB	0	0-3		<b>Fonctionnement de DOB et RDOB.</b> 0 : Fonctionnent toujours. 1 : DOB ne fonctionne plus si les portes sont fermées. 2 : RDOB ne fonctionne plus si les portes sont fermées. 3 : DOB et RDOB ne fonctionnent plus si les portes sont fermées	
28	EN-RB	0	0-15		<b>Effacement des envois cabine par le bouton reset, IO n°627, 725 (RB, RRB).</b> 1 : Autorisé en manœuvre ATT. 2 : Autorisé en manœuvre CHC. 4 : Autorisé en manœuvre EFS. 8 : Autorisé en manœuvre ISC Pour avoir plusieurs options, additionner les valeurs à programmer.	BAE>

*Ce sujet continue page suivante*

## OCSS, Suite

Tableau (suite)

N°	Paramètre	Défaut	Limite	Unité	Description	Validité
29	DHB-TYP	0	0-1		<b>Bouton de maintien portes ouvertes pour CARGO 2000, IOs n°620, 628 (DHB, RDHB).</b> Le temps de maintien portes ouvertes peut être annulé par: 0 : Appui sur DCB ou n'importe quel envoi cabine. 1 : Appui sur DCB ou n'importe quel envoi cabine ou en appuyant de nouveau sur DHB/RDHB. Note : Définit la base de temps de DHB-T 0=1s ; 1= 10s voir les DOORS.	BAF>
30	SHO-POS	0	0-255		<b>Niveau principal pour la manœuvre Shabbat</b> Si > 31 inhibé	CAA>
31	SHO-PI	0	0-1		<b>Autorisation de l'indicateur de position en manœuvre Shabbat</b> 0 : autorisé. 1 : Hors service	CAA>
32	SHO-Mask	0	0-1		<b>Autorisation des Masques SHO.</b> 0 : La cabine stop à chaque niveau et ouvre ses portes. 1 : La cabine s'arrête et ouvre ses portes aux niveaux autorisés par les masques SHO/WCO.	CAA>



## GROUP

Tableau

Voir ci-dessous :

N°	Paramètre	Défaut	Limite	Unité	Description	Validité
0	GRP-NO	1	1 à 3		Identification de l'appareil dans le groupe.	
1	GROUP	1	1 à 4		Nombre d'appareils dans le groupe.	
2	CNL	1	0-3		Nombre de cabines stationnées au niveau principal. 1 à 3 : nombre de cabines stationnant au niveau principal. 0 : Pas de demande de rappel au niveau principal.	CAA>
3	RSR-RSP	0	x-x		Pénalité ajoutée aux calculs de handicaps appliquée à chaque cabine du groupe. Pour les cabines les moins rapides du groupe.	CAA>
4	MIT-ST	0	0-255	1s	Délai d'activation de la manœuvre MIT (Pointe de trafic montée). Si deux cabines quittent le niveau principal avec LNS (80%de la charge) durant le temps programmé, la manœuvre MIT est activée.	
5	MIT-T	0	0-255	1s	Délai d'arrêt de la manœuvre MIT. Si dans cette durée aucune cabine ne quitte le niveau principal avec LNS (80%de la charge) , la manœuvre MIT est désactivée.	
6	MIT-VD	0	0-255	1s	Intervalle de départ en manœuvre MIT. La cabine en manœuvre MIT, partira après cette durée si elle est au niveau principal avec au moins un envoi. Si la cabine est pleine charge, elle part immédiatement.	
7	MIT-DOOR	0	0-1		Ouverture des portes en manœuvre MIT de la cabine en attente de sélection. 0 : Ouvrir la porte. 1 : Garder la porte fermée.	BAF>
8	MIT-NLB	0	0-1		Réponse aux appels paliers en déplacement vers le Lobby en manœuvre MIT. 0 : Réponse à tous les appels paliers. 1 : La cabine ignore les appels paliers.	BAF>
9	DUPK-P	255	0-31		Niveau de séparation du groupe pour fonctionnement en 2 sous-groupes. Lors du fonctionnement en mode Double pointe montée, le groupe est séparé en deux sous-groupes : l'un dessert le niveau principal et les niveaux en dessous de DUPK-P ; l'autre dessert le niveau principal et les niveaux au-dessus de DUPK-P. >31 : Pas de niveau de séparation.	

Ce sujet continue page suivante

## GROUP, Suite

Tableau (suite)

N°	Paramètre	Défaut	Limite	Unité	Description	Validité
10	DUPK-G	0	0-1		<b>Sous-groupe auquel appartient l'appareil.</b> 0 : Cabine du sous-groupe. 1 : dessert le niveau principal + les niveaux au-dessous de DUCK-P, mais ne répond pas aux appels. 1 : Cabine du sous-groupe 2 : dessert le niveau principal + les niveaux au-dessus de DUCK-P et répond à tous les appels.	
11	MOT-T	0	0-255	1s	<b>Délai d'activation et de désactivation de la manœuvre MOT (Pointe de trafic descente).</b> Si dans ce délai deux cabines arrivent au niveau principal avec LNS actif, la manœuvre MOT est activée. Si pendant la même durée aucune cabine n'arrive au niveau principal avec LNS actif, la manœuvre MOT est désactivée.	
12	EN-UCB	0	0-1		<b>Réponse aux appels paliers en manœuvre MOT.</b> 0 : Réponse à tous les appels paliers. 1 : La cabine ignore les appels paliers pour monter.	
13	TFS-P	255	0-31		<b>Niveau de transfert avec une autre batterie.</b> >31 : Pas de niveau de transfert.	
14	PARK-1	255	0-31		<b>Position de retour automatique 1.</b> >31 : Pas de niveau de retour automatique 1. . Si l'entrée PCLK1 est activée, le retour automatique s'effectue vers ce niveau au lieu du niveau ARD-P. Si plusieurs PARKs sont programmés le 1 est prioritaire par rapport au 8. Note : Ne fonctionne qu'en simplex.	
15	PARK-2	255	0-31		<b>Position de retour automatique 2.</b> Si PCLK2 est activée, retour automatique vers ce niveau.	
16	PARK-3	255	0-31		<b>Position de retour automatique 3.</b> Si PCLK3 est activée, retour automatique vers ce niveau.	
17	PARK-4	255	0-31		<b>Position de retour automatique 4.</b> Si PCLK4 est activée, retour automatique vers ce niveau.	
18	PARK-5	255	0-31		<b>Position de retour automatique 5.</b> Si PCLK5 est activée, retour automatique vers ce niveau.	

*Ce sujet continue page suivante*



## GROUP, Suite

Tableau (suite)

N°	Paramètre	Défaut	Limite	Unité	Description	Validité
19	PARK-6	255	0-31		<b>Position de retour automatique 6.</b> Si PCLK6 est activée, retour automatique vers ce niveau.	
20	PARK-7	255	0-31		<b>Position de retour automatique 7.</b> Si PCLK7 est activée, retour automatique vers ce niveau.	
21	PARK-8	255	0-31		<b>Position de retour automatique 8.</b> Si PCLK8 est activée, retour automatique vers ce niveau.	
22	EN-ZBS	0	0-1		<b>Stationnement dans les sous-sols.</b> 0 : Interdit. 1 : Une cabine disponible stationne dans les sous-sols	
23	SEL-COMP	0	0-3		<b>Sélection du type de communication MCS.</b> 0 : Boucle Triplex ICD 3.3: pour groupe de MCS 120 / 220(M). 1 : Boucle Duplex ICD 3.0: pour MCS 310 avec G44. 2 : Boucle Duplex ICD 3.0: pour MCS310 avec G57. 3 : Boucle triplex ICD 4.2: pour groupe de MCS 120 / 220 (M) Note : Ces paramètre sont pris en compte après RAZ par coupure de l'alimentation	BAD>     CAA>
24	L-PARK	0	0-1		<b>Stationnement en parking au niveau principal (avant dans OCSS &gt;BAD).</b> 0 : Autorise le stationnement d'une deuxième cabine quand celle-ci occupe le Lobby. 1 : Quitte le Lobby quand la deuxième cabine arrive. Note : Plus de limitation par SEL-COMP.	CAA>
25	PRKDST	0	0-31		<b>Retour au niveau de parking si la distance entre le niveau actuel de stationnement et le niveau de parking est supérieure à la valeur programmée.</b>	BAD>

*Ce sujet continue page suivante*

## GROUP, Suite

Tableau (suite)

N°	Paramètre	Défaut	Limite	Unité	Description	Validité
26	EN-GSS	0	0-2		<p><b>Démarrages successifs des appareils du groupe après coupure secteur.</b></p> <p>0 : Non autorisé.</p> <p>1 : Contrôle par l'I/O GSSI (input 972 ) si elle est active pas de démarrage autorisé. Durant la temporisation de démarrage MG-DEL l'I/O GSSO (output 973) interdit le départ de l'appareil suivant par son input GSSI (exemple Ext =&gt; GSSI (1) X GSSO(1) =&gt; GSSI (2) X GSSO (2) =&gt; GSSI (3). Pour plusieurs appareils en simplex.</p> <p>2 : Contrôler par la ligne série du groupe duplex ou triplex</p> <p>Note : Pendant la manœuvre EPO seulement.</p>	BAG>
27	MC-DEL	0	0-255		<p><b>Temporisation autorisant le basculement du démarrage d'un appareil au suivant.</b></p> <p>La valeur de cette temporisation dépend du temps que mettent les appareils pour accélérer et atteindre leur vitesse de marche.</p> <p>Note : Pendant la manœuvre EPO seulement.</p>	BAG>



## DRIVE

Tableau

Voir ci-dessous :

N°	Paramètre	Défaut	Limite	Unité	Description	Validité
0	DRIVE	1	0-18		<b>Type de contrôle moteur</b> 0 : 1 Vitesse - XADO 1 : 2 Vitesses / gamma L - XADO 2 : gamma S / gamma D - XADO 3 : gamma L niveaux courts - XADO 4 : gamma L niveaux courts - ADO 5 : 2 Vitesses / gamma L - ADO 6 : gamma S / gamma D - ADO 7 : Delta VF 8 : gamma D (NAO) - XADO 9 : gamma D (NAO) - ADO 10 : Vanne motorisée - ADO 11 : Solénoïde - ADO 12 : Vanne motorisée - XADO 13 : Solénoïde - XADO 14 : LSVF - ADO 15 : LSVF - XADO 16 : LSVF-W, OVF20 - ADO 17 : LSVF-W, OVF20 - XADO 18 : OVF10 - XADO	BAA> BAA> BAD>
1	C-TYPE	2	0-3		<b>Type de contrôleur.</b> 0 : MCS 310 (Europa 2000)1/2LS interface discrète. 1 : MCS 310 CA, HY (Cargo 2000)1/2LS interface discrète. 2 : MCS120, MCS 220 (Otis 2000)1/2LS interface remotée sauf OVF20. 3 : MCS 220 M (modernisation) 1/2LS interface discrète. Note : Pour l'OVF10 l'option 2 ou 3 dépend du type de câblage de 1/2LS	BAA>
2	1AT	5	0-255	0.1s	<b>Temporisation du contacteur 1A (démarrage).</b> Dans les versions AAA à AAE, la valeur par défaut est 0.	
3	2AT	5	0-255	0.1s	<b>Temporisation du contacteur 2A (ralentissement).</b> Dans les versions AAA à AAE, la valeur par défaut est 0.	

*Ce sujet continue page suivante*

## DRIVE, Suite

Tableau (suite)

N°	Paramètre	Défaut	Limite	Unité	Description	Validité
4	DDP	32	0-45	1s	<b>Temporisation DDP (grande vitesse).</b> Dans les versions AAA à AAE, les limites sont 0-255. Note : Ce paramètre est inutilisé en VF	
5	3P	32	0-45	1s	<b>Temporisation 3P (ralentissement/arrêt).</b> Dans les versions AAA à AAE, les limites sont 0-255. Note : Ce paramètre est inutilisé en VF	
6	SPEED	100	250	1cm/s	<b>Vitesse ( vitesse nominale) 25, 40, 63, 100, 160, 175, 250.</b>	
7	EN-MPD	0	0-2		<b>Protection thermique du moteur de pompe hydraulique.</b> 0 : Hors service. 1 : MPD-3 : arrêt immédiat. 2 : MPD-1 ; MPD-2 l'arrêt sera effectif un niveau atteint.	BAD>
8	MPD-T	10	0-255	1s	<b>Délai de remise en service après fin d'anomalie MPD.</b> 255 : Pas de remise en service.	
9	HY-TYP	0	0-3		<b>Type de démarrage du moteur de pompe (hydraulique).</b> 0 : Démarrage Etoile - Triangle. 1 : Démarrage piloté par programme. 2 : Démarrage direct. 3 : LSCH-2	BAE>
10	L-T	10	0-255	0.1s	<b>Temporisation du contacteur L (étoile) au démarrage.</b>	
11	UX-D	20	15-255	0.004s	<b>Temporisation entre les contacteurs L (étoile) et UX (triangle).</b> Dans les versions AAA à AAE, la valeur par défaut est 10.	BAH>
12	UXT-D	0	0-10	0.1s	<b>Temporisation entre l'alimentation de UX (triangle) et UXT (électrovanne UASV).</b>	
13	EN-PLS	1	0-1		<b>Interrupteur de pression d'huile maximum PLS1 (dans System &gt;BAA).</b> 0 : Hors service 1 : En service	
14	EN-OTS	1	0-2		<b>Interrupteur de dépassement de température d'huile OTS (dans System &gt;BAA).</b> 0 : Hors service. 1 : Arrêt au prochain niveau 2 : Arrêt immédiat pour électrovanne AHVS.	BAF>

*Ce sujet continue page suivante*



## DRIVE, Suite

Tableau (suite)

N°	Paramètre	Défaut	Limite	Unité	Description	Validité
15	ACD/UXT	0	0-3		<b>Choix entre anti-dérive (ACD) ou sortie UXT pour hydraulique (dans System &gt;BAA).</b> 0 : ACD et UXT hors service 1 : ACD autorisé UD en P6-8. 2 : UXT autorisé UXT en P6-8. 3 : ACD et UXT autorisé UXT en P6.8. Note : il n'y a pas de sortie pour ACD	CAA>
16	LW-TYPE	0	0-2		<b>Type d'entrées pour les pèse charges.</b> 0 : Dépend du DRIVE programmé. Vanne solénoïde : LNS-M sur P1-8 ; OLD-M sur P1-7 Vanne motorisée : LNS-M sur I/O 721 ; LWO-M sur I/O 722 MCS220M : LNS-C sur I/O 006 ; OLD-C sur I/O 005 1 : Quel que soit le DRIVE programmé : LNS-C sur I/O 006 ; OLD-C sur I/O 005 2 : Quel que soit le DRIVE programmé : LNS-M sur I/O 721 et LWO-M sur I/O 722.	CAA>
17	P-OFF-D	0	0-255	1s	<b>Délai de mise hors tension du convertisseur LSVF-W/OVF20.</b> 0-255 : Pas de mise hors tension.	
18	P-ON-D	10	8-20	1s	<b>Délai de remise sous tension du convertisseur LSVF-W/OVF20.</b>	
19	EN-J	1	0-3		<b>Contrôle des phases du réseau (Relais J).</b> 0 : Hors service. 1 : En service. 2 : En service mise à niveau autorisé en hydraulique mais pas de commande de portes. 3 : En service mise à niveau autorisé en hydraulique. Dans les versions AAA à AAD, la valeur par défaut est 0.	CAA>
20	J-T	1	0-4		<b>Nombre de périodes du secteur absentes avant de déclencher une anomalie sur relais J.</b>	
	JON-D	20	0-100	0.1s	<b>Durée avant de commencer le contrôle des phases du réseau.</b> A partir de la version BAA, ce paramètre est remplacé par J-T.	>AAE
	JFLT-T	20	0-100	0.1s	<b>Durée de tension non correcte avant de déclencher une anomalie sur relais J.</b> A partir de la version BAA, ce paramètre est remplacé par J-T.	>AAE

Ce sujet continue page suivante

## DRIVE, Suite

Tableau (suite)

N°	Paramètre	Défaut	Limite	Unité	Description	Validité
21	EN-BCD	1	0-1		<b>Contrôle du courant de la bobine de frein.</b> 0 : Hors service. 1 : En service Dans les versions AAA à AAE, la valeur par défaut est 0.	
22	BON-D	10	0-100	0.1s	<b>Délai à partir duquel commence le contrôle du courant de la bobine de frein après un ordre de départ.</b> 15 est recommandé pour les drives VF.	
23	BFLT-T	15	0-100	0.1s	<b>Durée de l'anomalie de courant de frein avant de déclencher un défaut BCD.</b> 30 est recommandé pour les drives VF.	
24	BOFF-D	15	0-100	0.1s	<b>Délai à partir duquel on contrôle l'absence de courant dans la bobine de frein après un ordre d'arrêt.</b> 15 est recommandé pour les drives VF.	



## DOORS

Tableau

Voir ci-dessous :

N°	Paramètre	Défaut	Limite	Unité	Description	Validité
0	DOOR	2	0-13		<b>Type d'opérateur de porte face avant.</b> 0 : FLH. <b>portes palières battantes/cabine paroi lisse.</b> 1 : 9550 T & ACG. – <b>palières battantes/cabine automatique</b> 2 : 9550 & TLD / DO2000 (commande par DC). 3 : OVL / MRDS & ACG. – <b>palières battantes/cabine automatique</b> 4 : OVL & TLD / CLD. <b>portes automatiques</b> 5 : DO2000 / XTRO (commande par DO). – <b>portes automatiques</b> 6 : MCG : Manual Car Gate. – <b>porte cabine manuelle</b> 7 : Porte KIEKERT / MLI & ACG / XTRO. – <b>palières battantes/cabine auto</b> 8 : Porte KIEKERT / MLI & TL / CLD / XTRO. – <b>portes automatiques</b> 9 : OVL Penang & ACG. <b>palières battantes/cabine automatique</b> 10 : OVL Penang & TLD / CLD. <b>portes automatiques</b> 11 : GENERIC définie par les paramètres qui suivent. 12 : DCSS5 (ST3 commun) plus mode GENERIC. 13 : DCSS5 (direct DOB) plus mode GENERIC.	BAD> BAD> BAE> BAJ> CAA>
1	REAR	2	0-13		<b>Type d'opérateur de porte face arrière.</b> Mêmes valeurs possibles que pour l'opérateur face avant.	
2	MIXDOR	0	0-1		<b>Types d'opérateur face avant et face arrière.</b> 0 : identiques. 1 : différents	
3	EN-DDO	0	0-2		<b>Ouverture des portes avec double face de service.</b> 0 : Une seule face de service. 1 : ouverture des deux faces sur envoi cabine et appel palier. 2 : ouverture des deux faces sur envoi cabine, sélection de l'ouverture sur appel palier.	BAD>

*Ce sujet continue page suivante*

## DOORS, Suite

Tableau (suite)

N°	Paramètre	Défaut	Limite	Unité	Description	Validité
4	EN-ADM	0	0-2		<b>Mode de fonctionnement des portes avant et arrière.</b> 0 : Les deux portes s'ouvrent en même temps. 1 : La porte avant s'ouvre d'abord 2 : La porte arrière s'ouvre d'abord.	BAE>
5	F:DO-TYP	0			<b>Fonctionnement de la sortie DO.</b> 00 : Sortie DO jamais activée. 01 : Sortie DO active quand la porte cabine est entièrement ouverte. 10 : Sortie DO active pendant l'ouverture. 11 : Sortie DO active pendant l'ouverture et en pleine ouverture. Ce paramètre est pris en compte uniquement en mode GENERIC.	BAE>
6	F:DC-TYP	0			<b>Fonctionnement de la sortie DC.</b> 00 : Sortie DC jamais activée. 01 : Sortie DC active quand la porte cabine est entièrement fermée. 10 : Sortie DC active pendant la fermeture. 11 : Sortie DC active pendant la fermeture et en porte fermée. Ce paramètre est pris en compte uniquement en mode GENERIC.	BAE>
7	F:EN-ACG	0	0-1		<b>Lecture de DW pour les portes ACG : palières battantes et cabine automatique.</b> 0 : Pas de lecture de DW : portes palières automatiques. 1 : Portes palières battantes. Ce paramètre est pris en compte uniquement en mode GENERIC.	BAE>
8	F:EN-DCL	0	0-1		<b>Lecture de l'entrée DCL à l'IO n°694.</b> 0 : Pas de contact DCL. 1 : Contact de DCL connecté à l'I/O. Ce paramètre est pris en compte uniquement en mode GENERIC.	BAE>

*Ce sujet continue page suivante*



## DOORS, Suite

Tableau (suite)

N°	Paramètre	Défaut	Limite	Unité	Description	Validité
9	F:DOL-D	0	0-255	0.1s	<b>Simulation automatique de DOL, signal de pleine ouverture.</b> 0 : Pas de simulation de DOL : signal lu à l'IO n°000. >1 : DOL simulé après le temps spécifié. Le point de départ de la temporisation est DO (on). Ce paramètre est pris en compte uniquement en mode GENERIC.	BAE>
10	R:DO-TYP	0			<b>Fonctionnement de la sortie RDO.</b> Paramétrage identique à F: DO-TYP. Ce paramètre est pris en compte uniquement en mode GENERIC.	BAE>
11	R:DC-TYP	0			<b>Fonctionnement du signal RDC.</b> Paramétrage identique à F: DC-TYP. Ce paramètre est pris en compte uniquement en mode GENERIC.	BAE>
12	R:EN-ACG	0	0-1		<b>Lecture de DW pour les portes ACG : palières arrières battantes et cabine automatique.</b> 0 : pas de lecture de DW : portes palières arrières automatiques. 1 : Portes palières arrières battantes. Ce paramètre est pris en compte uniquement en mode GENERIC.	BAE>
13	R:EN-DCL	0	0-1		<b>Lecture de l'entrée RDCL à l'IO n°695.</b> 0 : Pas de lecture de RDCL : pas de contact RDCL. 1 : Le contact RDCL connecté à l'I/O. Ce paramètre est pris en compte uniquement en mode GENERIC.	BAE>
14	R:DOL-D	0	0-255	0.1s	<b>Simulation automatique de RDOL, signal de pleine ouverture.</b> 0 : Pas de simulation de RDOL : signal lu à l'IO n°544. >1 : RDOL simulé après le temps spécifié. Le point de départ de la temporisation est RDO (on). Ce paramètre est pris en compte uniquement en mode GENERIC.	BAE>

*Ce sujet continue page suivante*

## DOORS, Suite

Tableau (suite)

N°	Paramètre	Défaut	Limite	Unité	Description	Validité
15	CM-TYP	0			<b>Activation du relais de came mobile CMR.</b> 0 : Pas de came mobile. 1 : Quand la porte cabine est complètement fermée. 2 : Quand la porte cabine est fermée et qu'un appel ou un envoi est en cours (DCL ou RDCL doivent être programmé). 3 : Quand la porte cabine est fermée et que le délai CM-D est écoulé. 11 : Quand la porte cabine se ferme et est fermée. 21 : Quand la porte cabine se ferme et que le délai CM-D est écoulé. En ACG2 la came ne fonctionne que si DW est actif (portes palières fermées). Ce paramètre est pris en compte uniquement en mode GENERIC.	BAE>
16	CM-PROT	0	0-255	10s	<b>Durée d'activation du relais CMR en manœuvre ERO.</b> 0 : Came mobile non commandée. 1-254 : Le relais est désactivé après le temps spécifié ; la temporisation est réarmée dès qu'il y a mouvement ou que l'on revient en mode normal. 255 : Pas de protection : le relais est toujours actif en manœuvre ERO Ce paramètre est pris en compte uniquement en mode GENERIC.	BAE>
17	DO-D	0	0-255	0.1s	<b>Délai entre la retombée du relais CMR et l'activation de la sortie DO.</b> Ce paramètre est pris en compte uniquement en mode GENERIC.	BAE>
18	CM-D	0	0-255	0.1s	<b>Délai entre la levée de came et le mouvement de porte en fermeture.</b> CM-TYP = 02 - 03 : Délai entre la fin de fermeture de la porte cabine et l'activation du relais CMR (utiliser avec des portes palières automatiques exemple : pneumatiques). CM-TYP = 21 : Délai entre le début de fermeture de la porte cabine et l'activation du relais CMR (exemple ACG sans contact DCL).	BAE>

*Ce sujet continue page suivante*



## DOORS, Suite

Tableau (suite)

N°	Paramètre	Défaut	Limite	Unité	Description	Validité
19	CM-OP-D	0	0-255	0.1s	<b>Délai entre la retombée de came et la retombée de DO.</b> Ce paramètre est pris en compte uniquement en mode GENERIC	CAB>
20	TRO-TYP	0	0-3		<b>Activation de la sortie TRO.</b> 0 : Pas de sortie TRO. 1 : TRO sur P6 : 5 pour DO2000 (retombe en inspection TCI). 2 : TRO sur P6 : 7 pour MLI / Kiekert-2 (retombe avec TCI,ESB,DTO,DTC) pas de relais DO. 3 : TRO sur P6 : 5 pour AT20 (retombe avec TCI,ESB,DTO,DTC). Ce paramètre est pris en compte uniquement en mode GENERIC DOOR =11 et DO-TYP = 0 pour l'option 2 et DC-TYP = 0 pour les options 1 et 3 Couper le Jumper J1 sur la LCBII.	BAE>  BAF>
21	SEL-CMR	0	0-1		<b>Commande de came séparée pour deux faces de service.</b> 0 : Une face de service : CMR sur la sortie RDC P6 : 10. 1 : Deux faces de service : CMR sur Remote, IO n°785. Paramètre pris en compte uniquement pour des portes FLH, MCG, ACG.	
22	CMR-ES	0	0-1		<b>Etat du relais CMR lors d'un arrêt d'urgence.</b> 0 : Désactivation du relais lors d'un arrêt d'urgence. 1 : Garder le relais actif lors d'un arrêt d'urgence. Note : l'utilisateur doit faire un envoi pour que l'appareil redémarre.	BAF>
23	TCI-TYP	0	0-1		<b>Etat du relais CMR en manœuvre inspection TCI.</b> 0 : Activation du relais lors d'une commande de mouvement par TCIB. 1 : Relais toujours activé : pour CARGO 2000 (Nécessite 100% de ED).	BAF>
24	DBP-TY	1	0-1		<b>Type du circuit de shuntage des portes pour RLEV/ADO.</b> 0 : Système DBP : 4 relais : LVC1, LVC2, LVC3, XDC (MCS310). 1 : Système LVC : 3 relais : LV1, LV2, LVC (MCS120M ; MCS220M).	

Ce sujet continue page suivante

## DOORS, Suite

Tableau (suite)

N°	Paramètre	Défaut	Limite	Unité	Description	Validité
25	LDR	0	0-1		<b>Réouverture de porte.</b> 0 : Complète avec DOB, LRD (Cellule) et EDP (Patin). 1 : Complète avec DOB et LRD, partielle avec EDP.	
26	EN-PMO	0	0-1		<b>Réduction de la temporisation de fermeture des portes sur cellule.</b> 0 : Pas de réduction. 1 : Réduction : Si la temporisation des portes est supérieure à 2s, elle est amenée à 2s. Si elle est inférieure ou égale à 2s, elle est réduite de 0.5s.	
27	EN-NDG	0	0-1		<b>Fermeture forcée des portes.</b> 0 : Hors service 1 : En service	
28	NDG-T	20	0-255	1s	<b>Délai pour déclencher la fermeture forcée des portes.</b>	
29	EN-CK	0	0-3		<b>Annulation de la temporisation de fermeture des portes sur envoi cabine et annulation d'envoi cabine.</b> 0 : Pas d'annulation de temporisation, pas d'annulation d'envoi. 1 : Annulation de la temporisation lors d'un envoi cabine (CK). 2 : Annulation d'envoi cabine en ré appuyant sur le bouton(CBC). 3 : Annulation de la temporisation lors d'un envoi et annulation d'envoi en ré appuyant sur le bouton (CK & CBC).	BAF> BAF>
30	DW-DLY	10	0-255	0.1s	<b>Délai entre l'activation de DW et le verrouillage par la came mobile (Rebond et stabilisation de la porte palière).</b> La valeur par défaut est 0 dans les versions >AAD.	
31	DO-BEL	0	0-255	0.1s	<b>Durée de sonnerie lors de l'ouverture des portes.</b>	

*Ce sujet continue page suivante*



## DOORS, Suite

Tableau (suite)

N°	Paramètre	Défaut	Limite	Unité	Description	Validité
32	MIN-C	20	0-255	0.1s	<b>Durée minimum de portes ouvertes sur un arrêt dû à un envoi cabine.</b> La durée de portes ouvertes varie entre MIN-C et MAX-C. Si au cours de la fermeture, DOB est activée, la durée au prochain arrêt est augmentée de 0.2s (sans dépasser MAX-C). Si DOB n'est pas activé, la durée au prochain arrêt est diminuée de 0.2s (sans aller sous MIN-C)	
33	MAX-C	40	0-255	0.1s	<b>Durée maximum de portes ouvertes sur un arrêt dû à un envoi cabine.</b>	
34	MIN-H	40	0-255	0.1s	<b>Durée minimum de portes ouvertes sur un arrêt dû à un appel palier.</b> Même fonctionnement que MIN-C et MAX-C pour les appels paliers : durée portes ouvertes variant entre MIN-H et MAX-H.	
35	MAX-H	60	0-255	0.1s	<b>Durée maximum de portes ouvertes sur un arrêt dû à un appel palier.</b>	
36	DOR-T	0	0-250	0.004s	<b>Durée de limitation du couple de l'opérateur lors d'une réouverture de porte.</b> Pour les opérateurs MRDS et OVL, le couple est diminué lors d'une réouverture, afin d'adoucir l'inversion de mouvement, en branchant une résistance en série avec l'induit de l'opérateur. Ce paramètre règle la durée pendant laquelle la résistance n'est plus shuntée.	
37	RDOR-T	0	0-250	0.004s	<b>Durée de limitation du couple de l'opérateur lors d'une réouverture de porte arrière.</b> Même chose que pour la face avant.	
38	DTC-T	20	10-255	1s	<b>Protection de portes (opérateur &amp; came mobile) en fermeture.</b> 255 : Pas de protection de porte. Après trois échecs successifs de fermeture, l'appareil est mis hors service.	
39	DTO-T	20	10-255	1s	<b>Protection de porte (opérateur) en ouverture.</b> S'il y a échec à l'ouverture, la porte se referme, la cabine quitte le niveau, s'arrête au prochain et une nouvelle tentative d'ouverture est effectuée. Après 3 tentatives l'appareil est mis hors service.	
40	LOB-NT	40	0-255	0.1s	<b>Durée de portes ouvertes au niveau principal.</b> Elle sera prise en compte que si elle est plus longue que MIN-H.	

Ce sujet continue page suivante

## DOORS, Suite

Tableau (suite)

N°	Paramètre	Défaut	Limite	Unité	Description	Validité
41	CFT-NT	40	0-255	0.1s	<b>Durée de portes ouvertes au niveau cafétéria.</b> Elle sera prise en compte que si elle est plus longue que MIN-H.	
42	SPB-NT	0	0-255	0.1s	<b>Durée de portes ouvertes sur DOB spécial (SDB/RSDB).</b> Cette temporisation sera validée à l'étage ou la troisième page des alloweds sera programmée.	
43	DHB-T	120	0-255	1s-10s	<b>Durée de portes ouvertes sur bouton palier (DHB/RDHB).</b> Unité 1s si DHB-TYP = 0. Unité 10s si DHB-TYP = 1. Note : Voir aussi le paramètre DHB-TYP dans OCSS.	BAF>
44	WCO-T	0	0-255	0.1s	<b>Durée de portes ouvertes en manœuvre sauvage.</b> Note : Cette temporisation doit être calculée de façon à ce que le nombre de démarrage heure autorisé par le DRIVE et la machine ne soit pas dépassé.	
45	SHO-T	0	0-255	0.1s	<b>Durée de portes ouvertes en manœuvre shabbat.</b>	
46	SHO-LT	0	0-255	0.1s	<b>Durée de portes ouvertes au niveau principal pour manœuvre shabbat.</b>	
47	DAR-T	60	0-255	1s	<b>Durée de portes ouvertes sur défaut (DRIVE-Fault en hydraulique) avec un retour automatique.</b> Sur un défaut les portes restent ouvertes le temps de la durée programmée et ensuite se referment. Note : Seulement en Hydraulique avec les modules OTS/PLS1/MCLS/MPD/CLR/SKL.	
48	DXT-T	0	0-255	0.1s	<b>Extension de la durée portes ouvertes sur un appel l'appareil étant au repos.</b>	



## POS.REF

Tableau

Voir ci-dessous :

N°	Paramètre	Défaut	Limite	Unité	Description	Validité
0	LV-MOD	2	0-4		<p><b>Type d'arrêt de la cabine au niveau.</b></p> <p><b>0 : DZ-STP :</b> Arrêt avec : DZ Temporisation : DZ-DLY.</p> <p><b>1 : LV-STP:</b> Arrêt avec : LVU &amp; LVD. Temporisation (AAA à BAE) : dépend de CA-MOD (voir sous-système Cargo). → CA-MOD = 0 (RLEV-2) : régler : LV-U-D = 0 LV-U-D = 0 → CA-MOD = 1 (RLEV-3) : régler : LVU-5D LVU-5D</p> <p><b>1 : LV-STP Pour CARGO 2000 :</b> Arrêt avec LVU &amp; LVD → Pour CA-MOD = 1, DZ sur P1 : 6 et LV sur P1 : 11 Pas de temporisation.</p> <p><b>2 : DZ-STP :</b> Arrêt avec : DZ = 1LV &amp; 2LV. Temporisation : LV-U-D, LV-D-D (unité/4ms)</p> <p><b>3 : IP-STP Pour 1 vitesse :</b> Arrêt avec IPU &amp; IPD Temporisation : IPU &amp; IPD, IPU-D et IPD-D (unité / 4ms)</p> <p><b>4 : UIS/DIS Pour hydraulique :</b> Arrêt avec : UIS et DIS Temporisation : LV-U-D pour DIS, LV-D-D pour UIS (unité/4ms).</p> <p>Ce paramètre n'est pas pris en compte pour les gamma S / gamma D , Delta VF, Dynalift, LSVF-W et OVF20 (DRIVE=2, 6, 7, 16, 17)</p>	<p>&gt;BAE</p> <p>BAF&gt;</p>
1	DZ-TYP	1	1-2		<p><b>Signal utilisé pour générer l'information DZ.</b></p> <p>0 : 1LV 1 : 1LV et 2LV 2 : système POSY, sans RLV ni ADO : → Avec 1LV et 2LV → Après l'arrêt, 1LV ou 2LV Ce paramètre n'est pas utilisé pour : - l'OVF10 (DRIVE = 18) : DZ est sur P1 : 6 - Cargo 2000 (CA-MOD = 1) : DZ est sur P1 : 6, LV sur P1 : 11</p>	<p>BAF&gt;</p> <p>BAF&gt;</p>
2	PRS-TYP	0	0-1		<p><b>Type de PRS (dispositif de détection en gaine).</b></p> <p>0 : OTIS 2000 type (PRS1-PRS2). 1 : PRS4</p>	<p>CAA&gt;</p>

Ce sujet continue page suivante

## POS.REF, Suite

Tableau (suite)

N°	Paramètre	Défaut	Limite	Unité	Description	Validité
3	DZ-DLY	0	0-250	0.004s	Temporisation d'arrêt pour LV-MOD = 0.	
4	LV-U-D	12	0-250	0.004s	Temporisation montée pour 1LV/2LV si LV-MOD = 2 ou 4	
5	LV-D-D	12	0-250	0.004s	Temporisation descente pour 1LV/2LV si LV-MOD = 2 ou 4	
6	T-BASE	0	0-1		Unité pour les temporisations IPU-D, IPD-D, 1LS-D et 2LS-D. 0 : 0.1s 1 : 0.004s	
7	IPU-D	0	0-255 0-250	0.1s 0.004s	Temporisation de l'information IPU. Permet d'ajuster l'arrêt montée en 1 vitesse et la plage de ralentissement pour les autres contrôle : Si T-BASE = 0 Si T-BASE = 1	
8	IPD-D	0	0-255 0-250	0.1s 0.004s	Temporisation de l'information IPU. Comme IPU-D mais dans le sens descente. Si T-BASE = 0 Si T-BASE = 1	
9	1LS-D	0	0-255 0-250	0.1s 0.004s	Temporisation de l'information 1LS. Si T-BASE = 0 Si T-BASE = 1	
10	2LS-D	0	0-255 0-250	0.1s 0.004s	Temporisation de l'information 2LS. Si T-BASE = 0 Si T-BASE = 1	
11	EN-RLV	0	0-1		Module Renivelage RLEV. 0 : Hors service 1 : En service.	
12	RLV-TY	0	0-1		Type de Renivelage. 0 : RLV : renivelage immédiat. 1 : DRLV : renivelage après temporisation , utilisant le détecteur DIS1.	
13	RL-CNT	3	0-255		Nombre de pas de renivelage autorisés. Dans les versions >AAE, la valeur par défaut est 5.	
14	RL-DIS	255	0-255	0.1s	Durée d'un pas de renivelage en montée (sortie de DIS).	
15	RL-UIS	255	0-255 0-250	0.1s 0.004s	Durée d'un pas de renivelage en descente (sortie de UIS). Pour drive électrique Pour drive hydraulique	
16	RL-U-D	0	0-250	0.004s	Temporisation avant renivelage en montée.	
17	RL-D-D	0	0-250	0.004s	Temporisation avant renivelage en descente.	



## CARGO

Tableau

Voir ci-dessous :

N°	Paramètre	Défaut	Limite	Unité	Description	Validité
0	CA-MOD	0	0-2		<b>Type de renivelage pour Cargo.</b> 0 : RLEV et RLEV-2 1 : RLEV-3 2 : Classe C2 : au contrat 0 : Pas de Cargo 1 : Cargo 2000 (MCS120 et 220): DZ sur P1:6 et LV sur P1:11 2 : Classe C2 : au contrat Note : voir aussi LV-MOD	>BAE  BAF>  >CAB
	LVUD-6D	0	0-250	0.004s	<b>Temporisation d'arrêt en montée utilisée par RLEV-3 (en ayant 50% de la pleine charge en cabine).</b> Utiliser si CA-MOD = 1 et LV-MOD (Sous-système Pos.Ref) = 1	>BAE
	LVUD-5D	0	0-250	0.004s	<b>Temporisation d'arrêt en descente utilisée par RLEV-3 (en ayant 50% de la pleine charge en cabine).</b> Utiliser si CA-MOD = 1 et LV-MOD (Sous-système Pos.Ref) = 1	>BAE
	BI-T	0	0-250	0.004s	<b>Classe-C2 : Tempo de mise en place des taquets de blocage.</b>	>CAB
	BO-T	0	0-250	0.004s	<b>Classe-C2 : Temporisation de levée des taquets de blocage.</b>	>CAB
	MVU-T	0	0-250	0.004s	<b>Classe-C2 : Temporisation avant un départ en montée.</b>	>CAB
	MVD-T	0	0-250	0.004s	<b>Classe-C2 : Temporisation avant un départ en descente.</b>	>CAB
	PLS4-T	0	0-250	0.004s	<b>Classe-C2 : Temporisation pour PLS-4.</b>	>CAB

## EMERGENCY

Tableau

Voir ci-dessous :

N°	Paramètre	Défaut	Limite	Unité	Description	Validité
0	ES-TYP	0	0-3		<b>Définition de l'entrée ES : arrêt d'urgence.</b> 0 : ESS raccordée à un switch d'arrêt d'urgence (seuil), l'appareil reste arrêté tant que l'entrée est active. Otis 2000 opérateur hors tension, MCS220M réouverture des portes si elles ne sont pas fermées. 1 : ESB / RSS réouverture des portes si elles ne sont pas fermées, l'appareil reste arrêté tant qu'un envoi n'est pas demandé. 2 : ESB / RSS la porte cabine sera réouverte dans tous les cas, l'appareil reste arrêté tant qu'un envoi n'est pas demandé. 3 : ES input est désactivée : pour LCB II version GCA 21240 D3 sans CI 95-118. Note : pour MCS220M dans le cas de ESB/RSS on utilise une seconde entrée (P7-9=AES). Mais il faut programmer MD/AES =2 dans System.	
	EN-ESB	0	0-1		<b>Bouton d'arrêt d'urgence.</b> 0 : En service. 1 : Hors service.	>AAE
1	ES-LRCU	0	0-255		<b>Durée de l'autotest de la cellule pour déclenchement de ES (I/Os=964 ; 965 ; 966).</b> 0-4 pas de self test. >4 temporisation pour le self test de la cellule.	BAF>
2	ES-SLOW	0	0-1		<b>Autorisation de redémarrage en vitesse lente après arrêt d'urgence (ES) pendant la décélération.</b> 0 : Redémarre toujours en grande vitesse mais le niveau demandé ne sera pas desservi. 1 : Redémarrage en petite vitesse et arrêt au niveau demandé. Note : Uniquement en OVF10, 20 et LSVF-W.	BAF>
3	EFO-P	255	0-31		<b>Niveau de rappel en manœuvre d'urgence pompier EFO.</b> >31 : Pas de niveau incendie ou pompier Note : ce paramètre est ignoré si EFO-NC =1.	
4	EFO-NC	0	0-1		<b>Autorise le prochain niveau desservi comme niveau EFO.</b> 0 : Retour au niveau EFO-P. 1 : Arrêt au prochain niveau, EFO-P ignoré.	BAE>

Ce sujet continue page suivante



## EMERGENCY, Suite

Tableau (suite)

N°	Paramètre	Défaut	Limite	Unité	Description	Validité
5	EFO-DC	0	0-255	1s	<b>Durée de portes ouvertes après arrivée au niveau EFO.</b> 0 : L'appareil stationne portes ouvertes au niveau EFO-P. >1 : Durée pendant laquelle les portes restent ouvertes avant fermeture au niveau EFO-P.	
6	EFO-DO	0	0-2		<b>Face de service ouverte au niveau EFO.</b> 0 : Ouverture des deux faces. 1 : Ouverture de la face avant. 2 : Ouverture de la face arrière.	
7	EFO-OP	0	0-3		<b>Autorisation d'ignorer la manœuvre incendie EFO.</b> 0 : Non autorisé. 1 : L'entrée XEFO supprime la manœuvre EFO quand la cabine a rejoint le niveau pompier. 2 : Après le service pompier (EFS), la manœuvre incendie EFO est ignorée si EFO ou AEFO sont encore actives. 3 : Fonctions 1 et 2 en même temps Note : Si une entrée EFO (exemple : détecteur de fumée) est en défaut cette option permet d'ignorer la manœuvre EFO jusqu'au rétablissement de l'entrée en cause.	
8	EFONDG	0	0-1		<b>Vitesse de fermeture des portes en manœuvre incendie.</b> 0 : Fermeture en vitesse normale. 1 : Fermeture en vitesse de fermeture forcée.	
9	EFO-REV	0	0-2		<b>Autorisation de la réouverture de portes en manœuvres EFO.</b> 0 : Non autorisé. 1 : Réouverture autorisée sur SGS/DOS 2 : Réouverture autorisée sur DOB/SGS/DOS.	BAG>
10	EFO-MP	0	0-7		<b>Manœuvres prioritaires sur la manœuvre incendie EFO.</b> 1 : ISC 2 : ATT 4 : EHS Pour avoir plusieurs options, additionner les valeurs programmées. (exemple : 1+4=5)	BAE>
11	EFO-MP-T	0	0-60	1s	<b>Temporisation pendant laquelle les manœuvres prioritaires programmées en EFO-MP gardent leur priorité.</b>	BAE>

*Ce sujet continue page suivante*

## EMERGENCY, Suite

Tableau (suite)

N°	Paramètre	Défaut	Limite	Unité	Description	Validité
12	EFO-SD	0	0-3		<b>Signalisation de passage en manœuvre incendie EFO.</b> 0 : Pas de Buzzer de signalisation 1 : Signalisation constamment allumée 2 : Signalisation clignotante 3 : Constante sans EPO, clignotante en EPO	BAE>
13	ASL-P	255	0-31		<b>Deuxième niveau de rappel en manœuvre incendie EFO.</b> >31 Non autorisé. Note : Si l'entrée ASL est active la cabine se rend au niveau programmé au lieu de EFO-P.	
14	EFS-TY	0	0-10		<b>Type de manœuvre prioritaire pompier EFS, après action sur EFK ou ASL.</b> 0 : Manœuvre incendie EFO la cabine se rend au niveau EFO et stationne portes ouvertes. 1 : Manœuvre pompier EFS type 1 : passage automatique en indépendant ISC (France). 2 : Manœuvre pompier EFS type 2 : passage manuel en indépendant par l'entrée ISS. 3 : Norme ANSI (SES I /II). 4 : Norme Anglaise 5533. 5 : Norme Suisse. 6 : Norme Australienne : Idem EFS 2 mais passage en ISC par l'entrée ESK. 7 : Norme néo-zélandaise. 8 : Manœuvre pompier EFS 2, passage manuel avec ESK. 9 : Norme néo-zélandaise avec DCB. 10 : GENERIC, définie par les paramètres qui suivent.	BAC> BAE> BAE>
15	EFS-DO	0	0-2		<b>Face de service ouverte au niveau pompier.</b> 0 : Ouverture des deux faces. 1 : Ouverture de la face avant. 2 : Ouverture de la face arrière.	

*Ce sujet continue page suivante*



## EMERGENCY, Suite

Tableau (suite)

N°	Paramètre	Défaut	Limite	Unité	Description	Validité
16	EFSINI	0	0-31		<b>Passage en manœuvre pompier EFS après retour au niveau EFO (phase II).</b> 1 : Automatiquement. 2 : Sur contact ISS : contact à clef en cabine pour manœuvre indépendant. 4 : Sur contact ESK : contact à clef sur palier pour service pompier. 8 : Sur contact CFS : contact à clef en cabine pour service pompier et départ du niveau en service pompier. 16 : Sur contact IEFS (contact pompier en cabine) Pour avoir plusieurs options, additionner les valeurs programmées. Ce paramètre est pris en compte uniquement si EFS-TY = 10.	BAE>
17	EFSCLD	0	0-63		<b>Type de fermeture de portes en manœuvre pompier EFS.</b> 1 : Lors du maintien d'un bouton d'envoi cabine. 2 : Lors du maintien d'un bouton DCB de fermeture des portes. 4 : Avec les boutons départ montée ou descente. 8 : Avec le contact CS à clef en cabine : départ en service pompier. 16 : ANSY comme ISC. 32 : Sur un enregistrement cabine. Pour avoir plusieurs options, additionner les chiffres de programmation. Ce paramètre est pris en compte uniquement si EFS-TY = 10.	BAE>       BAG>
18	EFSOPD	0	0-15		<b>Type d'ouverture de portes en manœuvre pompier.</b> 1 : Ouverture automatique. 2 : Quand le bouton DOB est maintenu appuyé. 4 : Ouverture uniquement lors du premier arrêt. 8 : Maintien des portes par les I/Os (DDM, RDDM) Pour avoir plusieurs options, additionner les chiffres de programmation. Seules les valeurs 1,2,4,6 sont admises dans ce cas. Ce paramètre est pris en compte uniquement si EFS-TY = 10	BAE>     BAG>

*Ce sujet continue page suivante*

## EMERGENCY, Suite

Tableau (suite)

N°	Paramètre	Défaut	Limite	Unité	Description	Validité
19	EFS-EX	0	0-2		<b>Fin de manœuvre pompier.</b> 0 : Uniquement si l'appareil se trouve au niveau EFO. 1 : Si l'appareil ne bouge pas et que la porte est ouverte. 2 : A n'importe quel niveau quand la porte est fermée Ce paramètre est pris en compte uniquement si EFS-TY=10.	BAE>
20	EFS-RT	0	0-255	0.1s	<b>Durée pendant laquelle le contact EFK doit être off pour forcer la cabine à retourner au niveau EFO de retour incendie puis rétabli pour être en EFS.</b> 0 à 39: Fonction désactivée. 40 à 255 : Temps pendant lequel le contact EFK doit rester off.	
21	EFS-RC	0	0-63		<b>Rappel la cabine au niveau pompier en manœuvre pompier EFS, en utilisant le contact EFK.</b> 1 : Contact EFK désactivé depuis une durée supérieure à EFS-RT. 2 : Contact EFK désactivé et cabine en mouvement. 4 : Contact EFK désactivé et cabine à l'arrêt. 8 : Contact EFK désactivé, cabine à l'arrêt, portes fermées. 16 : Contact EFK désactivé, cabine à l'arrêt, portes ouvertes. 32 : Contact EFS1 désactivé. Pour avoir plusieurs options, additionner les chiffres de programmation. Ce paramètre est pris en compte uniquement si EFS-TY = 10.	BAE>
	EF-I-INV	0	0-15		<b>Inversion actif/inactif des entrées EFO/EFS.</b> 1 : Entrée EFO inversée. 2 : Entrée AEFO inversée. 4 : Entrée EFK inversée. 8 : Entrée ASL inversée. Pour avoir plusieurs options, additionner les chiffres de programmation. Ce paramètre est pris en compte uniquement si EFS-TY = 10.	>BAE

*Ce sujet continue page suivante*



## EMERGENCY, Suite

Tableau (suite)

N°	Paramètre	Défaut	Limite	Unité	Description	Validité
22	EF-I-LT	0	0-15		<b>Verrouillage des entrées EFO/EFS.</b> 1 : Entrée EFO verrouillée. 2 : Entrée AEFO verrouillée. 4 : Entrée EFK verrouillée. 8 : Entrée ASL verrouillée. Pour avoir plusieurs options, additionner les chiffres de programmation. Ce paramètre est pris en compte uniquement si EFS-TY = 10.	BAE>
23	EN-BAK	0	0-1		<b>Mémorisation du passage en manœuvre incendie et pompier dans l'EEPROM pour sauvegarde en cas de coupure de courant.</b> 0 : Pas de mémorisation. 1 : Mémorisation (pas de recalage après coupure secteur).	
24	HDWPOS	0	0-3		<b>Contacts permettant d'identifier la position de la cabine.</b> 0 : Pas de système installé. 1 : Un contact par niveau. 2 : Contacts avec codage binaire. 3 : Signal à chaque niveau impair.	
25	EPO-P	255	0-32		<b>Niveau de retour en manœuvre sur courant de secours EP.</b> 0-31 : EPO A/C retour au niveau donné Hydraulique EPO E retour au niveau bas. =32 : EPO B / D arrêt au prochain niveau Hydraulique EPO F arrêt au prochain niveau vers le bas. >32 : Pas de courant de secours.	
26	EPO-DC	0	0-2		<b>Durée de portes ouvertes après arrivée au niveau EPO.</b> 0 : Les portes restent ouvertes. Si > 0 les portes se referment par la durée programmée.	
27	EPO-DO	0	0-2		<b>Face de service ouverte au niveau EPO.</b> 0 : Ouverture des deux faces. 1 : Ouverture de la face avant. 2 : Ouverture de la face arrière.	
28	EPR-PR	0	0-1		<b>Priorité de la manœuvre EPO sur les manœuvres incendie EFO et pompier EFS.</b> 0 : EPO n'a pas priorité 1 : EPO a la priorité.	

*Ce sujet continue page suivante*

## EMERGENCY, Suite

Tableau (suite)

N°	Paramètre	Défaut	Limite	Unité	Description	Validité
29	EQO	0	0-1		<b>Type de manœuvre tremblement de terre.</b> 0 : Norme Californienne. 1 : Norme néo-zélandaise.	
30	EPS-TYP	0	0-132		<b>Type de manœuvre Service Express Prioritaire EPS.</b> Après l'arrivée au niveau où EHS a été actionnée : xx0 : Manœuvre ISC automatiquement. xx1 : Retour en normal. xx2 : Un voyage en CHCS (appels paliers désactivés). Juste avant de desservir le niveau où EHS a été actionnée. x0x : Retour immédiat. x1x : Arrêt au prochain niveau rencontré. X2X : Dessert les enregistrements cabine sur son chemin. x3x : Dessert tous les envois cabine. Général : 1xx : Eclairage des voyants lumineux des boutons d'envoi (EHS-2). Pour avoir plusieurs options, additionner les valeurs à programmer.	CAA> BAD>
31	EHS-T	0	0-255	1s	<b>Durée de maintien en manœuvre prioritaire hôpital EHS.</b> 0 : La cabine répond à l'appel prioritaire EHS et revient immédiatement en mode normal. 1 à 255 : Temps pendant lequel la manœuvre reste opérante.	



## SECURITY

Tableau

Voir ci-dessous :

N°	Paramètre	Défaut	Limite	Unité	Description	Validité
0	EN-FPD	0	0-1		<b>Portes coupe-feu.</b> 0 : Non. 1 : Oui.	
1	EN-IST	0	0-7		<b>Type de fonctionnement de la manœuvre IST : arrêt systématique à un niveau.</b> 0 : Hors service. 1 : Arrêt en montée seulement. 2 : Arrêt en descente seulement. 3 : Arrêt dans les deux directions. 5 : Arrêt en montée seulement si l'entrée ISTS est activée. 6 : Arrêt en descente seulement si l'entrée ISTS est activée. 7 : Arrêt dans les deux directions si l'entrée ISTS est activée	
2	IST-P	255	0-31		<b>Niveau d'arrêt systématique de la manœuvre IST.</b> >31 : Pas de niveau IST.	
3	EN-CRO	0	0-7		<b>Option lecteurs de badges en cabine.</b> 0 : Hors service. 1 : Lecteur à un seul contact, utilise le masque Card Rd Mask et le contact CRC, IO n°639. Si C bit=1 niveau autorisé; si 0 accessible par le badge. 2 : Lecteur de badge un contact par niveau, utilise les IOs CRS n°480 à 511 et le masque Card Rd Mask, si C bit=1 niveau autorisé; si 0 accessible par le badge. 3 : Combinaison des options 1 + 2. 4 : Non valide 5 : Comme l'option 1 mais ISC est prioritaire sur cette manœuvre. 6 : Comme l'option 2 mais ISC est prioritaire sur cette manœuvre. 7 : Comme l'option 3 mais ISC est prioritaire sur cette manœuvre.	CAA>

*Ce sujet continue page suivante*

## SECURITY, Suite

Tableau (suite)

N°	Paramètre	Défaut	Limite	Unité	Description	Validité
4	EN HCRO	0	0-7		<b>Option lecteurs de badges aux paliers.</b> 0 : Hors service. 1 : Un appel palier est autorisé si SEC du niveau est ON (I/Os n° 512 à 543), les EHC sont toujours autorisés. 2 : L'appel EHC est autorisé si SEC du niveau est ON (I/Os n° 512 à 543), les appels paliers sont toujours autorisés. 3 : Quelque soit le type d'appel il est autorisé par le SEC niveau. 4 : Non valide. 5 : Effacement de l'appel palier du niveau par le SEC. 6 : Effacement de l'appel EHC du niveau par le SEC. 7 : Effacement des appels du niveau quel qu'il soit par le SEC. Note : L'I/O HCRC (1022) autorise l'accès à tous les niveaux quand elle est activée.	CAA>
5	EMS-SEC	0	0-7		<b>OPTION de mise en sécurité d'un niveau par l'EMS-security.</b> 0 : Option par défaut Tant que l'EMS est en ligne les niveaux sécurisés sont inaccessibles même en ISC. 1 : L'ISC est prioritaire sur l'EMS security. 2 : Les appels enregistrés ne sont pas effacés par l'EMS security 3 : Option 1+ 2. 4 : Si l'EMS est déconnecté le masque EMS security est effacé. Note : On peut combiner plusieurs options en additionnant les valeurs à programmer.	CAA>
6	GCBTYB	0	0-2		<b>Suppression des envois et appels avec l'interrupteur GCB.</b> 0 : Hors service. 1 : GCB_1 : envois cabine supprimés par GCB parking de la cabine autorisé. 2 : GCB_2 : envois cabine et appels paliers supprimés par GCB.	

*Ce sujet continue page suivante*



## SECURITY, Suite

Tableau (suite)

N°	Paramètre	Défaut	Limite	Unit é	Description	Validité
7	RIOT-P	0	0-31		<b>Niveau de retour pour manœuvre anti-émeute RIOT.</b> La cabine rejoint le niveau programmé et reste portes ouvertes si le contact RIOT est activé. 255 : Hors service.	
8	SACTYP	0	0-7		<b>Type de fonctionnement du contrôle d'accès sécurité SAC.</b> 0 : Hors service. 1 : SAC fonctionne, la manœuvre indépendant ISC n'est pas prioritaire. 3 : SAC fonctionne, la manœuvre indépendant ISC est prioritaire 5 : SAC fonctionne, la manœuvre indépendant ISC n'est pas prioritaire, effacement du code possible seulement si l'accès code est activé. 7 : SAC fonctionne, la manœuvre indépendant ISC est prioritaire, effacement du code possible seulement si l'accès code est activé. <i>Note : les I/Os CAS1 à CAS6 ne peuvent être programmés que sur les envois de la face avant.</i>	
9	SAC-D1	255	0-6		<b>Premier chiffre du « Master code » permettant d'activer et de programmer les codes d'accès du SAC.</b> 0 : Hors service. 1-6 : le premier chiffre du « Master code » est le bouton cabine programmé sur l'entrée CSAx, où x est SAC-D1	
10	SAC-D2	255	0-6		<b>Deuxième chiffre du « Master code » permettant d'activer et de programmer les codes d'accès du SAC.</b> Idem ci-dessus pour le deuxième chiffre.	
11	SAC-D3	255	0-6		<b>Troisième chiffre du « Master code » permettant d'activer et de programmer les codes d'accès du SAC.</b> Idem SAC-D1 pour le troisième chiffre.	

## TEST

Tableau

Voir ci-dessous :

N°	Paramètre	Défaut	Limite	Unité	Description	Validité
0	TPOS 1	255	0-31		<b>Niveau bas pour test automatique.</b> >31 : pas de test automatique.	
1	TPOS 2	255	0-31		<b>Niveau haut pour test automatique.</b> >31 : pas de test automatique.	
2	TDELAY	255	0-255	1s	<b>Temporisation entre deux départs en test automatique.</b> Si TPOS1 # TPOS2 et TDELAY > 0 l'appareil ira d'un niveau à l'autre au bout de la temporisation programmée. Note : Attention à ne pas dépasser le nombre de démarrage heure de l'installation.	
3	NoAdrChk	0	0-1		<b>Vérification de la programmation des adresses de remotes des entrées TCI, 1LS et 2LS.</b> 0 : Test de l'adresse de TCI qui doit correspondre à l'IO Otis 2000 (691). 1 : Pas de vérification de l'adresse de TCI.	
4	NoDW_Chk	1	0-1		<b>Vérification de l'entrée DW.</b> 0 : L'entrée DW est vérifiée quand la porte est ouverte. 1 : Pas de vérification de DW en déplacement normal.	
5	DEBUG	0	0-255		<b>Paramètre Engineering.</b>	
6	DEBUG1	0	0-255		<b>Paramètre Engineering.</b>	
7	EN-ICL	0	0-1		<b>Test d'initialisation de vanne motorisée.</b> 0 : Hors service. 1 : En service.	
8	EN-EVT	0	0-1		<b>Sauvegarde des 10 derniers événements dans l'EEPROM sur coupure EDF.</b> 0 : Hors service. 1 : En service.	
9	EN-CRT	0	0-1		<b>Option contrat pour autoriser de 16 à 32 niveaux.</b> 0 : Hors service. 1 : En service RS adresses définis par le contrat.	
10	DISP-ALL	0	0-1		<b>Type d'affichage sur l'outil des Entrées (Inputs) dans le Menu M 1 1 2 System-Status-Inputs.</b> 0 : Seules les entrées utilisées pour les paramètres spécifiés sont affichées. 1 : Toutes les entrées sont affichées, mêmes celles qui ne sont pas utilisées pour le contrat.	BAF>

↳ pour obtenir les informations (IIC) concernant un quelconque appareil concerné



**VERY IMPORTANT**

→ GEN2 (CH)

↳ LCBII dépend de la version du progr.