



**Miconic BX, Rel.4 avec
entraînement Biodyn xx BR, HY ou AC2
(également utilisé sur Schindler 6200)**

Configuration et diagnostic

Aide rapide EU_K 604612_FR_05

Edition 06-2008



Schindler

Le présent document est une traduction de la version maître publiée en anglais K 604612_05. Le service mentionné ci-contre en est responsable.	KG :	
	Nom :	euroscript Switzerland AG
	Date :	31.10.2008

Modification :	03	05			
N° KA :	107251	107340			
Date KA :	13.07.2007	16.01.2009			

Copyright © 2009 INVENTIO AG

Tous droits réservés.

INVENTIO AG, Seestrasse 55, CH-6052 Hergiswil est propriétaire et détenteur de tous les droits d'auteurs et autres droits de propriété intellectuelle de ce manuel. Celui-ci doit être utilisé exclusivement par des membres du personnel de SCHINDLER ou des agents agréés par SCHINDLER à des fins servant les intérêts de SCHINDLER.

Toute reproduction, traduction, copie ou enregistrement dans des unités de traitement des données sous quelque forme ou de quelque façon que ce soit, sans autorisation préalable d'INVENTIO AG sera considéré comme une violation de ces droits et fera l'objet de poursuites.

Table des matières

1 Informations générales	6
1.1 Identification du système	6
1.2 Introduction	7
1.3 Version logiciel/matériel	7
1.4 Fonctions de service étendues	8
1.5 Télésurveillance (Servitel TM4/ETM)	8
1.6 Documentation et logiciel	8
1.7 Sécurité	12
2 Vue d'ensemble du système	13
2.1 Schéma fonctionnel	13
2.2 Bus CAN/BIO	14
2.3 Informations de gaine	16
2.4 Options de carte SIM (Chip Card)	20
3 Circuits imprimés et composants	26
3.1 Circuits imprimés ECUMR	26
3.1.1 SMIC31.Q - Interface principale	26
3.1.2 SCIC3.Q - Microprocesseur	30
3.1.3 ISCPU et SCPU (SCIC6)	31
3.1.4 MCCE1.Q / MCCE2.Q - Interface entraînement AC2	33
3.1.5 MCCE31.Q - Interface entraînement (Boucle fermée)	35
3.1.6 MCCE4.Q - Interface entraînement (Boucle ouverte)	37
3.1.7 MCCH1.Q/ MCCH2.Q - Interface hydraulique	39
3.1.8 MCCH3.Q - Interface hydraulique	41
3.1.9 SAIO1.Q - Entrées/sorties supplémentaires	43
3.1.10CANIO1.Q - Entrées/sorties supplémentaires	44
3.1.11 LVSC - Circuit de sécurité basse tension	46
3.2 C.I. ADDUM	47
3.2.1 SDIC41.Q - Interface cabine	47
3.2.2 DOD 1..6 - Interface porte	51

3.2.3	SUET3.Q - Pontage de porte	60
3.2.4	Circuit imprimé SDM236 (uniquement Italie)	61
3.3	C.I. boîtes à boutons palière	62
3.3.1	LOP5	62
3.3.2	LCU(1/2)/LCUM(1/2).Q - Interface LOP	63
3.3.3	SLCUX1.Q - Entrée/sortie palier	65
3.3.4	SBBD24.Q - Bus Duplex BIO	67
3.4	Circuits imprimés commande en cabine	68
3.4.1	SCOP H/HM/HMH/MHL 3.Q	68
3.4.2	SCOPMXB3.Q/SCOPMXS3.Q	71
3.4.3	COP5 - SCOPC/SCOPK/SCOPBM 5.Q	73
3.4.4	COP5 - SCOPD 5.Q/SCOPDC 5.Q	74
3.4.5	COP5 - SCOPM 51.Q	75
3.4.6	VCA 1/11.Q Annonceur vocal	77
3.5	PEBO - Circuit imprimé SNGLM2.Q	79
3.6	Module d'évacuation SEM	81
3.7	Haut de gaine et cuvette réduits (SPH)	84
3.7.1	Procédures de réinitialisation SPH (codes MSPH)	88
3.8	Quelques numéros ID	90
4	Interfaces utilisateur	94
4.1	PC de poche SPECI	94
4.2	Interface utilisateur IHM	97
4.3	Configuration de la manœuvre d'ascenseur avec POP98	
5	Configuration 99	
5.1	Configurations obligatoires et ordre	99
5.2	Paramètres de commande (menu 40)	101
5.2.1	Étapes de configuration de base (avec IHM)	101
5.2.2	Liste des paramètres - Vue d'ensemble	103
5.2.3	Liste des paramètres - Description détaillée	105
5.3	Codes de fonctions BMK	147
5.3.1	Codes de fonctions d'entrée	147
5.3.2	Codes de fonctions de sortie	151

5.4	Configurations spéciales	153
5.4.1	Calibrage de la cellule de charge de cabine CLC (CF=96.. 99)	153
5.4.2	Reconfiguration de la cellule de charge de cabine (CF=96..98)	157
5.4.3	Configuration du clavier COP5B-N (CF=15)	159
5.4.4	LOP Configuration adresse [CF00][LE--]	160
5.4.5	Configuration des LOP avec COP MX-Basic	161
5.4.6	Configuration des LOP avec COP5	164
5.4.7	Comptage des LOP [LE 00]	167
5.4.8	Duplex avec carte SBBD	168
5.4.9	Duplex avec MNU	172
5.4.10	JBF/KBF - Interrupteur service incendie sur LOP	173
5.4.11	JAB - Interrupteur à clé de mise hors service sur LOP	174
5.4.12	JDE - Interrupteur à clé d'appel d'étage sur LOP	176
5.4.13	LCUX, entrées et sorties supplémentaires	177
5.4.14	Désignation de l'étage (CF=01)	179
5.4.15	ZB1 - Ordres cabine sécurisés par code PIN	180
5.4.16	ZB3 - Ordre cabine avec interrupteur à clé	181
5.4.17	GS - Manœuvre visiteurs	184
5.4.18	ZBC1 - Verrouillage d'ordre cabine	185
5.4.19	ZBC2 - Lecteur de cartes parallèle	186
5.4.20	ZBCE - Verrouillage ordre cabine et appel d'étage	187
5.4.21	LIFD, longue distance entre étages (CF=26)	188
5.4.22	Configuration télésurveillance embarquée ETM	189
5.4.23	SAS Schindler Access System (LiftKey)	193
5.5	Essais de réception automatique	196
6	Diagnostic et élimination des défauts	197
6.1	Procédure d'élimination des défauts	198

6.2	Alimentations électriques	200
6.3	Diagnostics d'état par LED	203
6.3.1	Choix des LED pour l'identification des pannes	203
6.3.2	Diagnostic d'état par LED sur SCIC	203
6.4	Circuit de sécurité	208
6.4.1	Circuit de sécurité simplifié, systèmes FA ou ACVF	208
6.4.2	Circuit de sécurité simplifié, systèmes hydrauliques	209
6.4.3	LED sur SMIC indiquant l'état du circuit de sécurité	210
6.5	Infos système et statistiques	211
6.5.1	Infos système (menu 30)	211
6.5.2	Statistiques (menu 60)	213
6.6	Erreurs spéciales	214
6.7	Codes d'erreur (menu 50)	215
6.8	Résolution des erreurs	294
6.8.1	Réinitialisation normale de la manœuvre de l'ascenseur	294
6.8.2	Réinitialisation d'une erreur fatale permanente système	294
6.8.3	Réinitialisation d'erreur fatale du convertisseur de fréquence	295
6.9	Commandes et modes de course spéciaux	296
6.9.1	Course de synchronisation	298
6.9.2	Course d'apprentissage	299
6.9.3	Course d'inspection et de rappel	301
6.9.4	KFM - Mode course de contrôle (IHM menu 104)	302
6.9.5	Mode course en boucle ouverte (IHM menu 102)	302
6.9.6	Réinitialisation du parachute	303
6.9.7	Accéder au toit de la cabine avec la course de montage	304

6.9.8	Calibrage du pré-couple (IHM menu 123)	306
6.10	Communication avec l'ordinateur de service	307
6.11	Mise à jour logiciel (avec MMC)	309
7	ACVF Biodyn 12/25/42 C/P BR	312
7.1	Schéma fonctionnel ACVF	313
7.2	ACVF - Clavier Vacon	315
7.2.1	Clavier Vacon - Navigation	316
7.3	Données de surveillance ACVF (menu 70)	319
7.4	Abrégé de mise en service ACVF	328
7.5	Messages d'avertissement et d'erreur ACVF	343
7.6	Communication ACVF - PC de service	344
7.7	Actualisation du logiciel ACVF Biodyn xx C/P BR	345
8	Portes (VD20, Sematic C-MOD)	350
8.1	Varidor 20	350
8.1.1	VD20 - Configuration	350
8.1.2	VD20 - Paramètres	353
8.1.3	Diagnostic VD20 - Contrôles visuels ACVF	356
8.1.4	Diagnostic VD20 - Contrôles visuels IBV20	357
8.1.5	Diagnostic VD20 - Symptômes d'erreur	358
8.1.6	Diagnostic VD20 - Journal d'erreurs (clavier)	360
8.2	Sematic C MOD	361
8.2.1	Sematic C MOD - Configuration	361
8.2.2	Sematic C MOD - Paramètres	363
8.2.3	Sematic C MOD - Diagnostic	365
A.1	Abréviations	366
A.2	Historique des révisions	375
A.3	Souvent utilisé	376

1 Informations générales

1.1 Identification du système

Remplacement MOD ou transformation MOD avec CO BX

	Remplacement MOD	Transformation MOD
Système d'ascenseur	Schindler 6200	--
Manœuvre	CO BX	CO BX
Machine	SGB142	Machine existante SGB142 Entraînement hydraulique Entraînement à deux vitesses
Convertisseurs	Biodyn 12/25/42 C BR	Biodyn 12/25/42 C BR Biodyn 12/25/42 P BR
Boîte à boutons palières	FI MX-Basic FI GL (Bionic 5)	FI MX-Basic FI GL (Bionic 5) Interface parallèle
Cabines	P30K	
Portes	Sematic C-MOD Varidor 20	environ 80 types de portes pris en charge
Tableau de commande en cabine	MX-Basic FI GL (Bionic 5)	MX-Basic FI GL (Bionic 5) Interface parallèle
Sécurité SPH	Cuvette réduite uniquement Haut de gaine et cuvette réduits	Cuvette réduite uniquement Haut de gaine et cuvette réduits
Limiteur de vitesse	GBP	GBP

Pour couvrir le système Schindler 6200, ce manuel contient un chapitre sur les portes Sematic C-MOD et Varidor 20.

1.2 Introduction

Ce fascicule permet au **technicien de service (qui a participé préalablement à une formation)** d'effectuer un travail de configuration et de diagnostic.

Cette aide rapide ne prétend pas aborder tous les cas de figure.

Autres informations sur la manœuvre Miconic BX (CO BX)

Intranet :

- Sur <http://intranet.eu.schindler.com>, cliquer à droite sur « Products » > « Elevators Europe » > « Modernization of Elevators »
- Intranet Product Navigation Center PNC (pour les catalogues techniques, les spécifications, etc.) :
Sur <http://intranet.eu.schindler.com>, cliquer à gauche sur « Group Services » > « Corporate R&D » > « Products&Projects » > « Product Navigation Center »

Hotline Hotline Locarno, Schindler Electronics Ltd.
Via della pace 22, 6600 Locarno, Switzerland
Tél. : +41 91/756 97 85; Fax : +41 91/756 97 54
E-mail : Hotline_locarno@ch.schindler.com

1.3 Version logiciel/matériel

La rédaction de ce manuel est basée sur :

Version log. : SCIC V9.37 (V9.22, V8.7) | SDIC V3.2 (V3.1)
Biodyn xx P BR V145 | Biodyn xx C BR V339
(versions antérieures prises en charge)

La version logicielle est visible avec l'interface utilisateur IHM :

- menu 40, CF=12, PA=1 pour SCIC (voir chapitre 5.2)
- menu 30 « OK », 301 « OK », 30 10 1 « OK » (voir chapitre 6.5)

Version matériel : Miconic BX Rel. 4
(composants principaux, voir le chapitre 2.1)

1.4 Fonctions de service étendues

La plupart des LED, des fonctions d'interface utilisateur (IHM), des possibilités de configuration et d'élimination des défauts qui sont décrites dans cette aide rapide font partie des fonctions de service étendues (ESF). Les ESF donnent au technicien de maintenance des informations supplémentaires et une aide sur la configuration et le diagnostic.

Si l'option « P-CARE » est activée sur la carte SIM, les ESF ne sont disponibles que pendant les 10 000 premières courses normales ou lorsque l'outil SPECI est raccordé (SPECI = Schindler Personal Elevator Communication Interface = Interface de communication ascenseur personnel Schindler). Après 10 000 courses, les ESF peuvent être activées avec l'interface utilisateur (commande 109) pour 2 000 courses de plus (possible une seule fois).

Description de SPECI : Voir chapitre 4.1

1.5 Télésurveillance (Servitel TM4/ETM)

Les installations Miconic BX peuvent être équipées d'un système de télésurveillance (Servitel TM4 ou ETM). Pour éviter l'envoi de données aberrantes au centre de commande de télésurveillance (TACC/RMCC), activer ou désactiver la manœuvre d'inspection ou de rappel avant d'effectuer toute intervention de maintenance sur le système. Ceci désactive la fonction de surveillance pendant une heure. Ou utiliser la commande spéciale 10 > 117 pour désactiver la télésurveillance (disponible seulement avec log. \geq V9.37). Voir également chapitre 6.9.

1.6 Documentation et logiciel

Ce chapitre devrait permettre de localiser les informations supplémentaires relatives aux systèmes électriques de Miconic BX.

Il faut garder à l'esprit que certains de ces documents sont des documents de R&D à usage interne seulement. Le groupe cible est constitué de **spécialistes de terrain**. C'est la raison pour laquelle la plupart de ces documents ne sont **disponibles qu'en anglais**.

Documentation Miconic BX Rel. 4

K 608290_xx	Aide rapide installation et mise en service
F/C121_xx	Manuel de terrain/de cours Miconic BX Rel.4, (xx=langue) disponible sur l'Intranet du centre de formation : http://sch-hr-tc.ebi.schindler.com

EJ 604608	Informations techniques et configuration
EJ 604609	Montage
EJ 604611	Mise en service
EJ 604610	Maintenance
EJ 604621	Essais de réception Miconic BX Rel.4

Documentation Schindler 6200 (Rel.02)

K 608220_xx	Manuel de montage (xx=langue)
F/C110_xx	Manuel de terrain/de cours 6200 disponible sur l'Intranet du centre de formation : http://sch-hr-tc.ebi.schindler.com
EJ 604719	Généralités
EJ 604720	Informations techniques et configuration
J 41140148	Guide de l'inspecteur Schindler 6200
Q 691809	Acquisition Data Form (Formulaire de saisie de données) Schindler 6200

Documentation

J 237416	User Manual (Manuel de l'utilisateur) Smart, Miconic BX, S001Rel3
J 274000	Rules for Schematics (Règles pour les schémas électriques) (Schémas BX Master)
J 42101500	Product Structure & Rules (Structure produit et règles)
J 42101121	Compatibility and Interchangeability (Compatibilité et interchangeabilité)
J 42101028	Spare Parts List (Liste des pièces de rechange)
K xxxxxx	CT des composants : voir l'Intranet (Product Navigation Center)

Convertisseur de fréquence Biodyn 12/25/42 C/P BR
- voir chapitre 7

Circuits imprimés et logiciel

Q 42105931	SMIC31.Q, Technical description
Q 42105584	SCIC3.Q, Technical description
Q 42106116	SCIC3.Q, MMC Software files
J 42106116	SCIC3.Q, Software Release note
Q 42107167	ISCPU1.Q, Technical description
Q 42107357	SCPU.Q, Technical description
Q 42106494	SCPU.Q, MMC Software files
J 42106494	SCPU.Q, Software Release note
Q 42105304	MCCE1/2.Q, Technical description
Q 42107139	MCCE31.Q, Technical description
Q 42107109	MCCE4.Q, Technical description
Q 42107334	MCCE5.Q, Technical description (LA)
Q 42105952	MCCH1/2.Q, Technical description
Q 42105959	MCCH3.Q, Technical description
Q 42106720	SNGLM1.Q, Technical description
Q 42107400	SNGLM2.Q, Technical description
Q 42105750	SDIC41.Q, Technical description
Q/J 42106127	SW SDIC4A., for SDIC41 (Car processor board)
Q 42105235	DOD1.Q, Technical description
Q 42105242	DOD2.Q, Technical description
Q 42105921	DOD31.Q, Technical description
Q 42106875	DOD41.Q, Technical description
Q 42105914	DOD5.Q, Technical description
Q 42106848	DOD6.Q, Technical description
Q 42106535	SUET3.Q, Technical description
Q 231607	SEMP108.Q, Technical description
Q/J 231906	SW SEMA for SEMP108

J 42106167	SW SEMA, Download description
Q 42106824	SCOPMXB/S3.Q, Technical description
Q 42106804	SCOPH(MHL).Q, Technical description
Q/J 42106290	SW COPH3, for COPH(MHL)3 and COPMXB/S3
Q 42106727	SCOP K/PC/BM5.Q, Technical description
Q/J 42106258	SW for SCOP5.Q
Q 42107083	SCOPB4.Q, Technical description
Q/J 42106397	SW for SCOPB4.Q
Q 42105989	VCA1/11.Q, Technical description
J 42102314	VCA1/11.Q, Commissioning instruction
X 42102314	SW and mp3 files for VCA1/11
Q 42102348	SW VCA1/11, SW description
J 42103073	SAS, General description and user guide
Q 42106590	SLCU(M)2.Q, Technical description
Q 42106516	SLCUX1.Q, Technical description

Composants supplémentaires

X 252541	CADI GC, SW and code generation
EJ 604703	SPECI, Operation
K 603338	GMV, Dynahyd-S1, Montage et mise en service
K 603338	Beringer LRV-1-S1/S2 Montage
K 603346	Servitel 10 (TAM2), Montage et maintenance
K 603345	Servitel 10 (TAM2), Fonctionnement
K 604464	Servitel TM4 (Monitoring), Montage
K 604465	Servitel TM4 (Monitoring), Mise en service
K 604466	Servitel TM4 (Monitoring), Diagnostic
K 608202	Servitel TM4 Aide Rapide

1.7 Sécurité

Tout intervenant doit connaître et respecter toutes les règles de sécurité spécifiques à l'entreprise ou locales. En plus des vêtements de sécurité, il convient d'utiliser les équipements de sécurité indiqués.

Équipement de sécurité

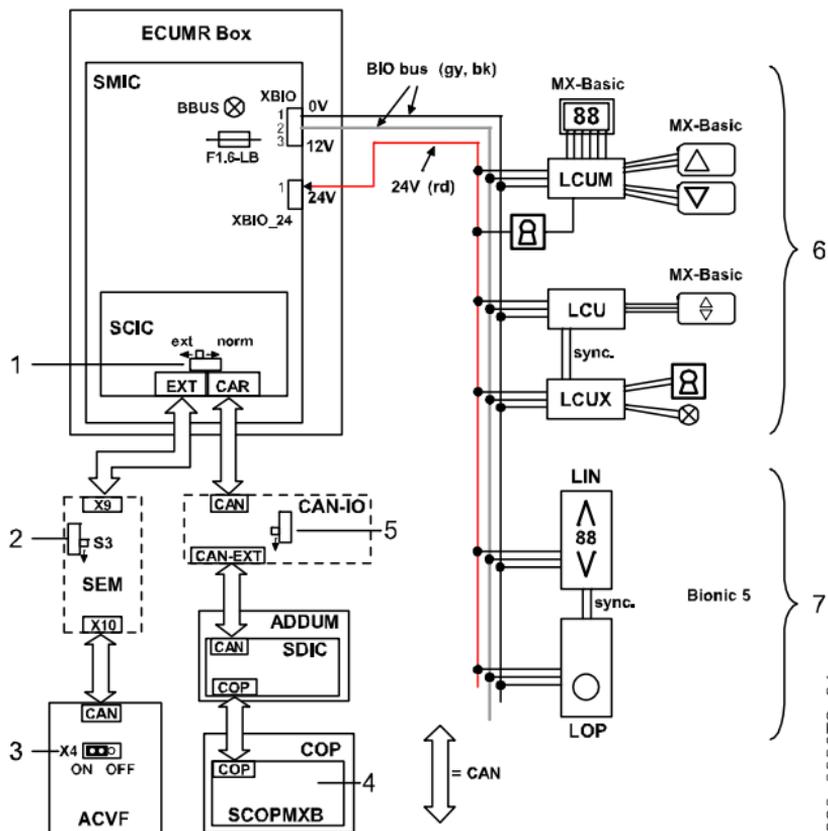
 Casque 00014422	 Lunettes de protection 00014423	 Harnais de sécurité complet 00014424
 Chaussures de sécurité 00014425	 Gants de protection 00014426	 Protection anti-bruit 00014427



Danger

- S'assurer de ne pas travailler sur des unités sous tension (dont le courant n'est pas coupé) ! Toujours consulter le schéma de câblage de l'installation.
- S'assurer qu'aucune tension > 50 V CA ne peut être touchée.
- Course de rappel : Veiller à être très prudent avec ce mode de course car les interrupteurs de fin de course de la gaine sont court-circuités.
- Il est interdit de ponter le circuit de sécurité sans en avoir reçu l'instruction explicite.

2.2 Bus CAN/BIO



Terminaison du bus CAN

Le bus doit être terminé (seulement) sur le dernier composant.

- 1) En cas d'absence de connexion à XCAN-EXT, →, placer le commutateur sur « Norm »
- 2) Module d'évacuation optionnelle (SEM), placer le commutateur vers la fiche X10
- 3) Cavalier X4 sur EMPLACEMENT E : ON (uniquement ancien ACVF avec cartes d'options)
- 4) Terminaison automatique du bus CAN
- 5) En cas d'absence de connexion à XCAN-EXT, →, placer le commutateur sur « Norm »

Bus BIO, variantes de tableaux de commande

6) MX Basic : raccordé aux CCI d'interface

7) Tableaux de commande Bionic 5 : raccordés directement au bus BIO

2.3 Informations de gaine

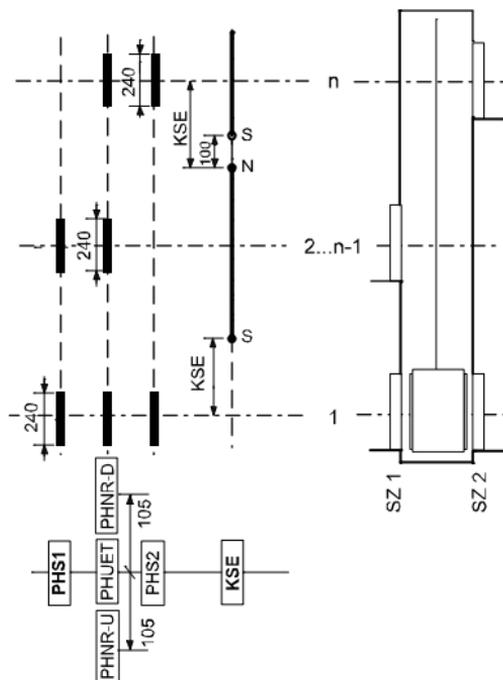


Remarque !

Pour le bon positionnement des aimants et fanions, il faut toujours se référer aux schémas spécifiques du site.

Pour Biodyn xx C BR (capteurs optiques et magnétiques) :

Configuration	1 côté d'accès	2e côté
Basic	PHS1 + KSE	+ PHS2
Pré-ouverture	PHS1 + KSE + PHUET	+ PHS2
Isonivelage	PHS1 + KSE + PHUET + PHNR-D/U	+ PHS2



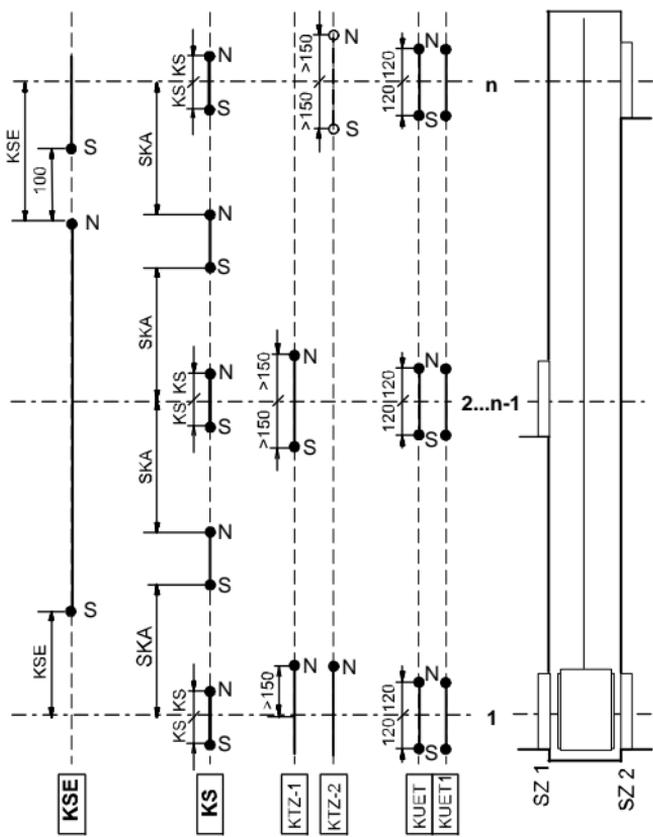
220_000538_05

- KSE = 1 250 mm : S'applique à toutes les vitesses nominales.
- Capteur supplémentaire KSIC si LIFD et PEBO voir chapitre 5.4.21

Pour FA ou Biodyn xx P BR (boucle ouverte) (capteurs magnétiques)

Configuration	1 côté d'accès	2e côté
Basic	KS + KSE	+ KTZ1 +KTZ2
Pré-ouverture	KS + KSE + KUET + KUET1	+ KTZ1 +KTZ2

2

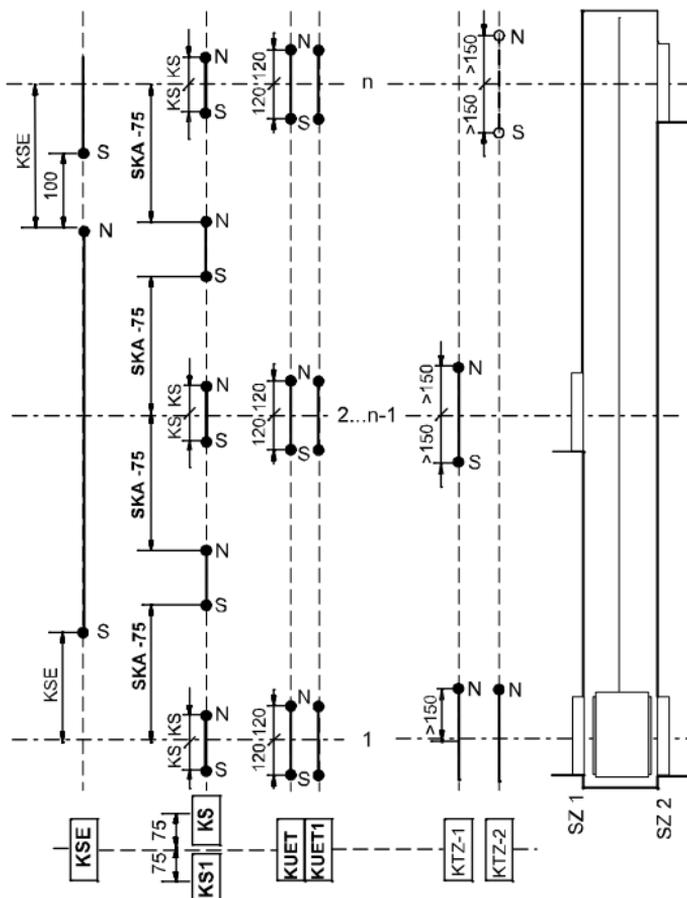


FA	KS [mm]	VKN [m/s]	0,5	0,6	0,63	0,7	0,8	0,9	1,0	
			SKA [mm]	580		740		940		1175
	KSE [mm]		430		590		790		1025	
ACVF OL	50		SKA [mm]		800		900	1000	1150	1250
			KSE [mm]		725		825	925	1075	1175

220_000539_01

Pour hydraulique (Behringer, GMV) (capteurs magnétiques)

- KTZ-1 et KTZ-2 uniquement si le deuxième côté d'accès est disponible



	VKN	KS	SKA	SKA-75	KSE
	[m/s]	[mm]	[mm]	[mm]	[mm]
Behringer	0,4	90	480	405	460
	0,63	90	760	685	740
	0,8	90	960	885	940
	1	90	1200	1125	1180
GMV	0,4	90	560	485	540
	0,63	90	900	825	880

220_000540_00

2.4 Options de carte SIM (Chip Card)

Remarques :

Pour contrôler quelles options sont disponibles dans le système (activées sur la carte SIM) : se reporter à la page de garde du schéma de câblage.

La description fonctionnelle peut être trouvée sur intranet: PNC (Product Navigation Center), ESS (Elevator System Standards).

Source : J 42101500Ae10, « Miconic BX Rel.4 Structure & Rules »

Toutes les options possibles ne sont pas nécessairement en vente !

[std] : standard → fonction activée par défaut

Fonctions de base

Algorithme	0 = DE, 1 = KA, 2 = PI, 3 = KS
-------------------	--------------------------------

Fonctions du service incendie

BR1	Service incendie type 1 standard
BR1-ALT1	Service incendie type 1 Luxembourg (CF2 PA6)
BR1(CH)	Service incendie type 1 Suisse (JBF et JBF-A)
BR1(NO)	Service incendie type 1 Norvège
BR1(GB)	Service incendie type 1 Royaume-Uni
BR1 Marine	Service incendie type 1 Marine
BR1(CN)	Service incendie type 1 Chine
BR1(KR)	Service incendie type 1 Corée
BR1(TW)	Service incendie type 1 Taiwan
BR1 EN8173A	Service incendie type 1 EN8173A (JBF et JBF-A)
BR1 EN8173B	Service incendie type 1 EN8173B (KBF)
BR1 EN8173C	Service incendie type 1 EN8173C (KBF, KBFH1, KBFH2)
BR1(HK)	Service incendie type 1 Hong-Kong
BR1(SG)	Service incendie type 1 Singapour
BR1(MY)	Service incendie type 1 Malaisie
BR1(AU)	Service incendie type 1 Australie

BR1(NZ)	Service incendie type 1 Nouvelle-Zélande
BR2	Service incendie type 2 standard
BR2(FR)	Service incendie type 2 France
BR2(NL)	Service incendie type 2 Pays-bas
BR2(CN)	Service incendie type 2 Chine
BR2(HK)	Service incendie type 2 Hong-Kong
BR2(SG)	Service incendie type 2 Singapour
BR3	Service incendie type 3 standard
BR3(BE)	Service incendie type 3 Belgique
BR3(IN)	Service incendie type 3 Inde
BR3(KR)	Service incendie type 3 Corée
BR3(TW)	Service incendie type 3 Taiwan
BR3(AU)	Service incendie type 3 Australie
BR4(HK)	Service incendie type 4 Hong-Kong
BR4(MY)	Service incendie type 4 Malaisie
BR4(NZ)	Service incendie type 4 Nouvelle-Zélande
EBR1	Incendie à l'étage (LCUX requis)

Signalisation

CPIF (ASE)	Indicateur de position de cabine à l'étage principal Mat. : LIN ou LOPM ou LCUM, décodeur de code Gray (si indicateur 1..N)	CF2 PA2 CF1 PAn (CF7 PA1)
CPIAF (ASE) [std]	Indicateur de position de cabine à tous les étages Si manœuvre PI : CPIAF et TDIF ne peuvent pas être ensemble	CF1 PAn (CF7 PA1)
TDIF [std] (LW, LA)	KS/KA : Indicateur de course suivante LW et gong d'arrivée à l'étage PI/DE : Indicateur d'arrivée de cabine LA (active les deux flèches directionnelles) et gong.	

LW_A	Indicateur de direction de course à tous les étages (TDIF et LW_A ne peuvent pas être ensemble)	
VAN [std]	Annonceur vocal d'étage (nécessite le « Kit annonceur vocal »)	
VS_D	Annonceur vocal de porte (requiert un kit d'annonceur vocal)	
DM236	Équipement pour les handicapés, Italie, (signaux acoustiques et optiques) C.I. SDM236, seulement pour portes auto avec KET-S et KET-O connectés au DOD, CF03PA1,2,3 tous ≥ 8 s	
GA C	Gong d'arrivée en cabine (desserte d'un appel d'étage ; 1 s après que la porte commence à s'ouvrir) Mat. : Module gong en cabine raccordé à une sortie du SAIO dans ADDUM. Si PI/DE : GA (BMK=190) ; si KA/KS GA-D (BMK=251), GA-U (BMK=252)	
GSC	Carillon de passage de porte	
LUB	Indicateur de maintenance, Corée	

Sécurité

ZB1 [std]	Code PIN pour accès restreint (COP5 avec clavier téléphonique)	CF41 (CF10) CF06 PA3
ZB3	Accès réservé par clé JDC (BMK=02) (COP5 : utiliser ZB1 ou GS pour désactiver l'ordre cabine)	CF41 (CF83)
ZBC1	Verrouillage d'ordre cabine avec JSPC-G (BMK=179)	CF41 (CF81)
ZBC2	Interface de lecteur de carte parallèle ; JKLBL (BMK=52)	CF41 (CF81)

ZBCE	Verrouillage d'étage, refuse l'accès à l'étage via les ordres cabine standard et l'accès à la cabine depuis les étages spécifiés via les appels d'étage standard. Cette fonction est activée lorsque la clé JSPS (BMK=264) est tournée sur le palier.	CF41 (CF82)
ZB_LA	Sortie restreinte	CF6 PA17
GS	Manœuvre visiteurs (uniquement simplex DE ou PI, pas ensemble avec ZB1 au même étage)	CF17 CF8 PA5

Capacité

KL-V [std]	Manœuvre de pleine charge (KA ou KS uniquement)	
RL1 (PA1)	Retour à l'étage principal depuis n'importe quel étage	CF2 PA3,4
RL2 (PA2)	Retour à l'étage principal depuis les étages inférieurs	CF2 PA3,5
RL4 (PA4)	idem RL1 mais cabine stationnée les portes ouvertes	CF2 PA3,5
RL5 (PA5)	idem RL2 mais cabine stationnée les portes ouvertes	CF2 PA3,5
VCF (PA6)	Distribution des cabines libres (duplex)	CF3 PA25

Confort

Duplex	Duplex	CF86
RLC [std]	Eclairage automatique en cabine (relais RLC-A)	CF8 PA2 CF8 PA11
BEA [std]	FLC - Commande de l'éclairage d'étage RFBE (BMK=213) Lorsque la cabine arrive à l'étage de destination, le contrôleur envoie un signal au temporisateur d'éclairage d'étage externe. (LCUX requis)	
VEC E	Ventilateur en cabine (VEC type E)	

Cas d'urgence

DH [std]	Arrêt en cabine	
NF1	Service de secours JDNF-k (BMK=10) JDNF-k sur un palier, rappelle la cabine à cet étage. La cabine attendra là avec les portes ouvertes pour une utilisation dédiée. Un avertissement dans la cabine avertit les passagers du changement de service. LNFC (BMK=154) Indicateur sur COP	CF2 PA10 CF6 PA14
NS21	Fonctionnement en alimentation de secours ; actionner pour une course.	CF14

Transport spécial

RV1	Service indépendant (réservation) (pas pour les entraînements hydrauliques)	JRVC (59)
RV2	Service indépendant avec stationnement (pas pour les entraînements hydrauliques)	JRVCP (61)
TT	Porte de séparation cabine (RV1 requis)	
LI	Service liftier	
DDC	Annuler ordre cabine	CF6 PA1
BF	Service handicapés course unique (Taiwan, Corée) Activation temporaire des fonctions d'accessibilité telles que signaux vocaux et acoustiques ou durée d'ouverture porte rallongée avec un bouton de palier spécial.	CF7 PA6

Abus

AN1	Anti-nuisance ; annulation de l'ordre cabine si cabine vide (détecté via fonction KL-M). Impossible avec AN3.	CF8 PA4,5,6
AN3	Anti-nuisance ; annulation de l'ordre cabine si personne ne quitte la cabine après une course demandée par un ordre cabine (contrôle RPHT). Impossible avec AN1.	

FT	Fermeture par à-coups, final timer (impossible avec DOD1)	CF3 PA21
-----------	--	----------

Divers

JAB [std]	Hors service JAB(49)	CF2 PA3
PCARE	Désactivation ESF	
LIFD	Longue distance entre étages (boucle fermée seulement)	CF26
ROPELC	Compensation de charge de câble	
ASMTL	Contrôle de vitesse d'approche sur palier terminal (EMIA ou SG)	CF19 PA4,5
E-RE	Service d'inspection étendu	
Cxx	Code de pays pour ETM (circuit imprimé CLSD)	

Paramètres ACVF

ACVF	Uniquement Biodyn xx C BR (C = Interface CAN)	CF16
-------------	---	------

3 Circuits imprimés et composants

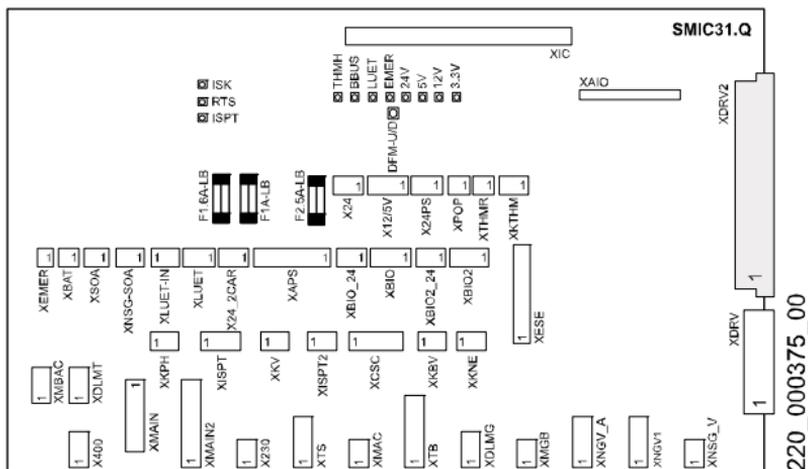
3.1 Circuits imprimés ECUMR

3.1.1 SMIC31.Q - Interface principale

S Main Interface Connections

Fonction principale :

- Distribution de l'alimentation secondaire
- Driver bus BIO (tableau de commande de palier)
- Surveillance du circuit de sécurité
- Raccordement de la manœuvre de rappel (XESE)



Fusibles sur C.I. SMIC31

Fusibles sur SMIC31.Q	
F 2.5A-LB 250V	Alimentation 24 V _{CC} vers SDIC, cabine (X24)
F 1.6A-LB 250V	Alimentation 12 V _{CC} bus BIO, LOP (XBIO)
F 1.0A-LB 250V	Alimentation de secours 12 V _{CC} , cabine (XNSG)

LED sur C.I. SMIC31

LED	Affichage normal	Description
24V	ON	ON = P01 24 V _{CC} de NGL disponible sur SMIC (le fusible pour 24 V _{CC} pour la cabine est derrière la LED)
12V	ON	ON = VDD 12 V _{CC} disponible (alim. bus Bio) Convertie de 24 V _{CC} sur SMIC31 (Fusible 1,6 A pour alim. bus BIO derrière la LED)
5V	ON	ON = VCC 5 V _{CC} disponible (alim. logique) Convertie de 24 V _{CC} sur SMIC31
3,3V	ON	ON = 3,3 V _{CC} disponible (alim. logique) Convertie de 5 V _{CC} sur SMIC31
THMH	OFF	ON = Surchauffe moteur ; entrée capteur PTC XKTHM ou entrée contact XTHMR
BBUS	Clignotant rapidement	Clignotant rapidement = Activité du bus BIO Toujours ON ou OFF = Problème de bus BIO (soit avec LOP/LIN/LCUX ou avec SMIC)
LUET	ON/OFF	ON = La cabine se situe dans la zone de porte (indication de PHS ou KUET)
EMER	ON	ON = Alimentation de secours 12 V _{CC} disponible. Convertie depuis 24 V _{CC} sur SMIC31 ou depuis batterie externe ou depuis batterie du PEBO ou depuis NSG.
ISPT	ON	ON = Circuit de sécurité de la cuvette de gaine fermé
IRTS	ON	ON = « ISPT » = ON et portes palières fermées
ISK	ON	ON = Circuit de sécurité entièrement fermé voir chapitre 6.4.3

3

Commutateur sur C.I. SMIC31

DFM-U/D	Mode Course de maintenance (KFM)
---------	----------------------------------

Affectation des fiches

Connecteur	Description	Remarque
XDLMG ^{TC}	Alimentation CC de l'électro-aimant de verrouillage de porte	Option, le câble est désigné par « XDLMG/XDLMT » et doit être raccordé correctement !
XDLMT ^{TC}	400 VCA pour moteur de verrouillage de porte	
XNSG_V	A NSG ou SNSG	230 V _{CA}
XMBAC	400 VCA pour frein moteur	Si disponible
XNGV_A	Alimentation CA NGL1 / NG12BB	230 V _{CA}
X400 ^{TC} ou	Alimentation 400 VCA pour portes	(Directe ou via SEM, si accès à porte d'un seul côté)
X230 ^{TC}	Alimentation pour portes 230 V	(Si SEM disponible ou en application avec des portes 400 V, pour accès des 2 côtés)
XMAIN	Alimentation en provenance de JTHS	
XMAIN2	Pont ou JFIS ou TAS	Conversion de 400 à 230 V
XTS	Alimentation du circuit de sécurité	<ul style="list-style-type: none"> • Broche1/2 230 VAC/N • Broche3/4 110 VAC/N
XNGV1	Alimentation CA pour NGL (24 V)	230 VCA
XTB	Transformateur du frein	Option, pour frein d'entraînement électromagnétique ou verrouillage de porte ou frein de maintien de porte
XMGB	Alimentation pour frein électromagnétique MGB	Soit XMGB soit XMAC est raccordé
XMAC	Contacteurs de frein moteur alimentation 230 V (SB,SB1)	
XKPH	Relais de contrôle de phase	ou cavalier
XISPT ^{SC}	Circuit de sécurité de la gaine	
XKV ^{SC}	Circuit de sécurité de la gaine	
XISPT2 ^{SC}	Circuit de sécurité de la gaine	(Option, si deux côtés)

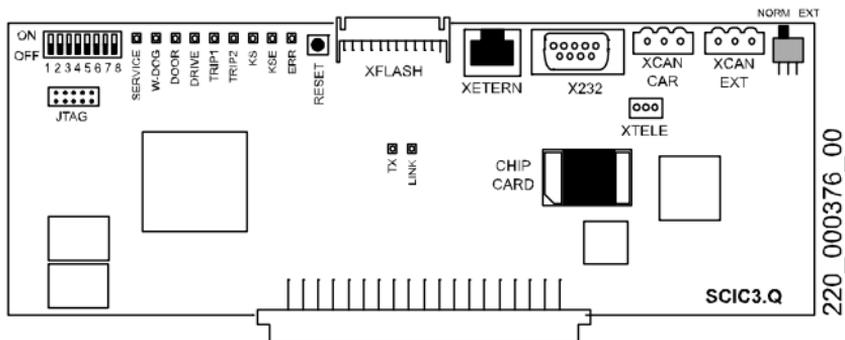
Connecteur	Description	Remarque
XCSC ^{TC}	Circuit de sécurité de portes de cabine	
XKBV	Limiteur de vitesse	
XKNE	Contact de sécurité de fin de course	KNE-U/D ou cavalier
XESE	Cavalier approprié ou ESE	
XEMER	De l'alimentation de secours NSG, SNSG ou SNGLM	
XBAT		Non utilisé
XSOA	Alarme	Option
XNSG-SOA ^{TC}	Alimentation de secours de la cabine et alarme	
XLUET-IN ^{TC}	Commande LUET	
XLUET	LUET externe	Option
X24_2CAR ^{TC}	Alimentation électr. supplém. de 24 V pour la cabine	Option. Si non utilisé, ne pas raccorder ! (Connecteur mâle Wago de l'autre côté de TC)
XAPS	Pont (normalement) ou NG12BB 12 V ou 2NGV de 24 V	Alimentation bus BIO
XBIO_24 ^{SC}	Bus BIO tableaux de cde 24 V	En fonction du système
XBIO ^{SC}	Bus BIO tableaux de cde 12 V	En fonction du système
XBIO2_24 ^{SC}	Alimentation supplém.bus BIO, tableaux de cde 24 V	Si 2 ^{ième} côté d'accès
XBIO2 ^{SC}	BIO bus tableaux de cde 12 V, alimentation supplém. (SC)	Si 2 ^{ième} côté d'accès
X24 ^{TC}	Alimentation 24 V cabine	
X24PS	De l'alimentation 24 V NGL	
XPOP	Alimentation électrique POP	Option
XTHMR	Contact Température	Ou pont (pas de pont si utilisé avec MCCE4)
XKTHM	Sonde de température PTC	Ou pont (pas de pont si utilisé avec MCCH1 ou 2)

SC = Câble de gaine

TC = Câble pendentif

3.1.2 SCIC3.Q - Microprocesseur

S Cabinet Interface Controller



Commutateur SCIC.DIP S1

Voir SCIC6 au chapitre suivant.

Autres commutateurs

Voir SCIC6 au chapitre suivant.

LED sur C.I. SCIC3

Voir SCIC6 au chapitre suivant et chapitre 6.3.2

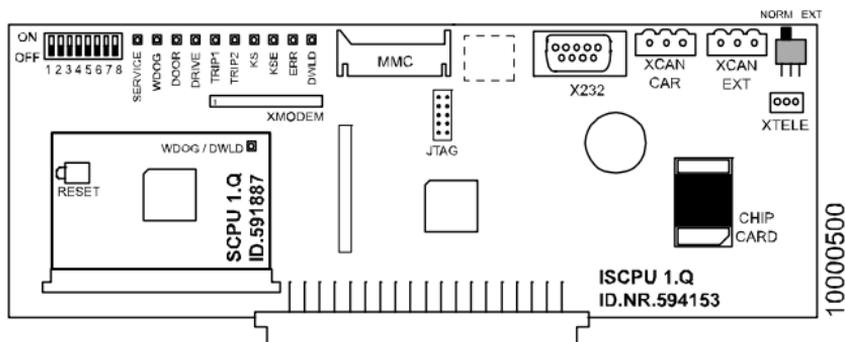
Affectation des fiches

Connecteur	Fonction	Connexion vers
XCAN CAR	Bus CAN (cabine)	SDIC (via TC) ou CANIO
XCAN EXT	Bus CAN (extension)	SEM ou ACVF, (POP)
X232	Interface série RS232	Duplex, CADI GC
XTELE	RS232 au Servitel TM3 ou au PC de service	Servitel TM4 ou PC de service (si système duplex)
XETHERN	Ethernet	(non utilisé)
XFLASH	Mise à jour logiciel avec MMC	Adaptateur spécial requis.
XMMC	Mise à jour logiciel avec MMC	MMC (M ulti M edia C ard)
XMODEM	Interface ETM	C.I. CLSD (SCIC6 uniquement)
JTAG	Interface d'étude	Ne pas utiliser

3.1.3 ISCPU et SCPU (SCIC6)

Interface SCPU (S Cabinet Interface Controller)

L'ISCPU permet d'utiliser la nouvelle carte SCPU sur les cartes mères SMIC3/31



3

Commutateur SCIC.DIP S1

1	ON = Mesure de la charge désactivée
2	Non utilisé
3	ON = XTELE peut être utilisé pour le PC de service
4	ON = Affichage du code d'erreur à quatre chiffres sur COP ou POP
5	Non utilisé
6	ON = Mode de configuration activé (utiliser maintenant IHM menu 40)
7	ON = Mode de maintenance KFM (mode course de contrôle)
8	ON = Mode de course de montage

Autres commutateurs

RESET	Erreur fatale : Remise à zéro possible via interr. RESET
	Course d'apprentissage et erreur fatale permanente (voir chapitre 6.9)
CAN	Terminaison du bus CAN Norm : La fiche CAN EXT n'est pas utilisée EXT : La fiche CAN EXT est utilisée

Affectation des fiches

Voir SCIC3 au chapitre suivant.

LED sur C.I. SCIC3 et SCIC6

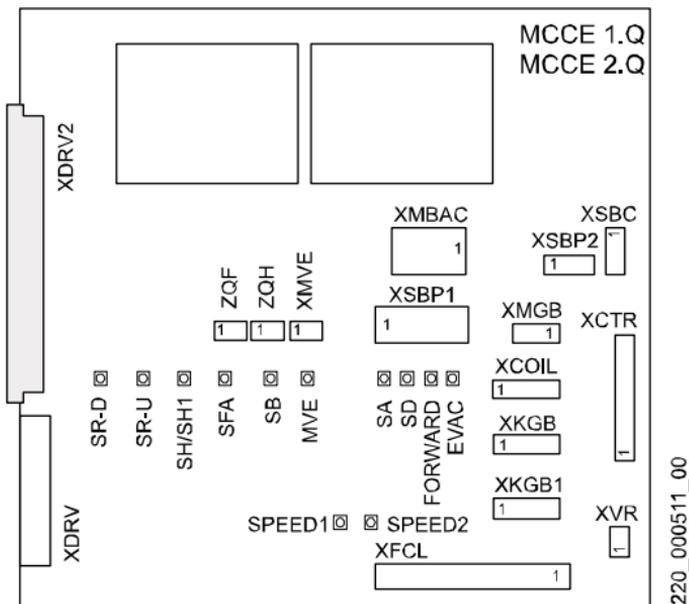
LED	Affichage normal	Description
SERVICE	OFF	ON : La course de montage est activée. (comm. DIP 8 = ON ou IHM mode 105)
WDOG	Clignotant	Clignote toutes les 2 s si logiciel OK
DOOR	OFF	LED clignote : Erreur au niveau du système de porte
DRIVE	OFF	Clignotant : Erreur dans le système d'entraînement Essayer de réinitialiser erreur fatale ACVF (IHM mode 101)
TRIP1	OFF	ON : Mesure de la charge désactivée (comm. DIP 1 = ON ou IHM mode 107) Clignotant : Erreur du système de mesure de charge
TRIP2	OFF	ON : KFM activé (comm. DIP 7 = ON ou IHM mode 104)
KS	ON/OFF	Etat KS ou PHS (ON = dans zone KS) Hydraulique : KS doit être activé
KSE	ON/OFF	Etat de KSE (OFF : bas ou écart KSE)
ERROR	OFF	ON = Erreur fatale, Clignotant = Avertissement Réinitialisation manuelle requise
TX	OFF	Ethernet (non utilisé) ; SCIC3 seulement
LINK	OFF	Ethernet (non utilisé) ; SCIC3 seulement
DWNLD	OFF	ISCPU uniquement : état du téléchargement du logiciel avec MMC
WDG/ DWLD	Clignotant	SCPU seulement : Intervalle de clignotement 2 s = Microprocesseur en mode de travail normal

Pour plus d'informations voir chapitre 6.3.2

3.1.4 MCCE1.Q / MCCE2.Q - Interface entraînement AC2

Main Contactor Connections Electrical

- Interface complète FA (AC2 - entr. deux vitesses)
- MCCE1 pour frein électromagnétique (redresseur intégré)
- MCCE2 pour frein moteur (SB et SB1 intégrés)
- dans Rel. 1/2/3 utilisé également comme interface pour Vacon CXS OL ou CL



3

LED sur circuits imprimés MCCE1 et MCCE2 :

LED	Affichage normal	Signification (ON = relais activé)
SR-D	OFF/ON	Relais pour contacteur direction DESCENTE
SR-U	OFF/ON	Relais pour contacteur direction MONTEE
SH/SH1	OFF/ON	Relais pour contacteur vitesse accélérée
SFA	OFF/ON	Relais pour contacteur vitesse ralentie
SB	OFF/ON	Relais commande du frein
MVE	OFF/ON	Etat sortie pour ventilateur moteur

LED	Affichage normal	Signification (ON = relais activé)
SPEED1	OFF	Rel.1/2/3 → ACVF DIB4, vitesse accélérée
SPEED2	OFF	Rel.1/2/3 → ACVF DIB5, vitesse ralentie
KSA	OFF	Rel. 1/2/3 → ACVF DIB6, zone de palier
SD	OFF	Rel.1/2/3 ← ACVF D01, décélération
FORWARD	OFF	Rel.1/2/3 → ACVF DIA1, marche avant
EVAC	OFF	Rel.1/2/3 → ACVF DIA2, marche évac.

Affectation des fiches

Connecteur	Description	Remarque
XCTR	Contacteurs principaux (SFA, SH1,SR-U/D)	
XVR	Contrôle vitesse pour pré-ouverture de porte (contact NC de SH1)	
XKGB1	Logique de commande de frein (SR-U ou SR-D et SH1 ou SFA)	
XMGB	Alimentation d'entrée pour frein électromagnétique ou commande des contacteurs du frein moteur	
XSBP2	Frein électromagnétique Contrôler la bonne polarité du frein électromagnétique afin d'éviter que la diode de protection ne grille.	MCCE1
XSBP1	Frein moteur	MCCE2
XMBAC	SMIC alimentation frein moteur	MCCE2
XSBC	Surveillance contacteurs de frein	MCCE2
XMVE	Relais pour ventilateur moteur	Option
XZQF	Compteur de courses	Option
XZQH	Compteur d'heures de service	Option
XKGB XFCL XCOIL	Utilisé dans Rel.1/2/3 pour interface ACVF	

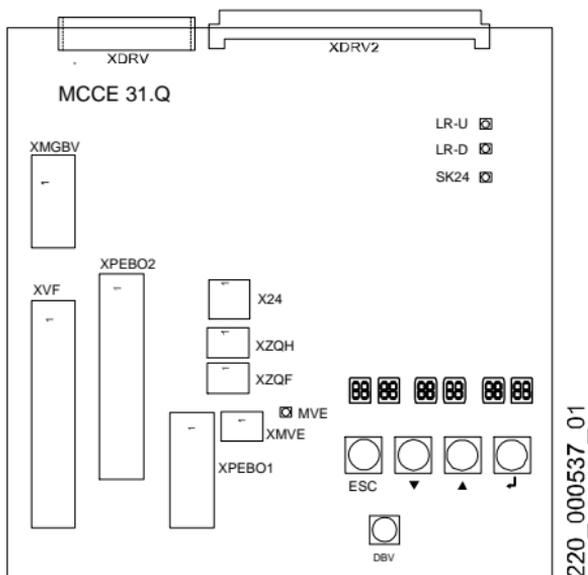
3.1.5 MCCE31.Q - Interface entraînement (Boucle fermée)

Main Contactor Connections Electrical

Fonction principale :

- Interface ACVF Biodyn xx C BR (Vacon NXP avec interface CAN)
- Alimentation du frein machine (le contrôle est effectué par VF)
- Circuit de sécurité 110 V_{CA} → 24 V_{CC} (RSK, RSK1, RRSK)
- Interface au dispositif manuel de secours (XPEBO1+2)
- Limiteur de vitesse à distance (DBV, XMGBV)
- Interface utilisateur IHM (6 chiffres - afficheur LED à 7 segments - et 4 boutons)
- Interface pour compteur de courses, heures de service et ventilateur moteur

3



LED sur C.I. MCCE31

LED	Affichage normal	Description
LR-U	OFF/ON	Signal logique, direction Montée
LR-D	OFF/ON	Signal logique, direction Descente

LED	Affichage normal	Description
SK 24	ON/OFF	ON = Circuit de sécurité (côté 24 VCC) OK
MVE	OFF/ON	Etat sortie pour ventilateur moteur

Bouton-poussoir

Bouton	Description	Remarque
DBV	Déclencheur pour actionner le limiteur de vitesse	Possible seulement en mode Essai de réception

Interface utilisateur IHM

Description, voir le chapitre 4.2

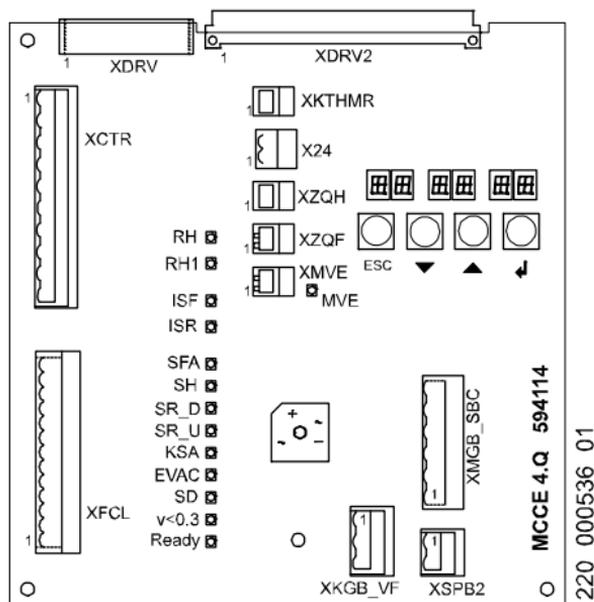
Affectations des connecteurs

Connecteur	Description	Remarque
XMGBV	Interface KBV et MGBV	Option
XVF	Interface Convertisseur de fréquence	
XPEBO1	SNGLM, Fiche d'essai test « demi-frein »	Option
XPEBO2	SNGLM ou cavalier broche 1-2	Option/Cavalier
X24	Alimentation 24 V (P0) pour SNGLM	Option
XZQF	Compteur de courses	Option
XZQH	Compteur d'heures de service	Option
XMVE	Relais ou contacteur pour ventilateur moteur (pas sur MCCE3.Q)	Option

3.1.6 MCCE4.Q - Interface entraînement (Boucle ouverte)

Main Contactor Connections Electrical

- Interface ACVF Biodyn xx P BR (Vacon NXP avec interface parallèle)
- Contacteurs principaux de commande SH et SH1
- Interface vers frein machine
 - à actionnement magnétique (redresseur sur carte MCCE4, alim. côté CA commandée par AVCF, côté CC par SH, SH1)
 - actionnée par moteur (avec contacteurs supplémentaires SB et SB1)
- Interface utilisateur IHM (6 chiffres - afficheur LED à 7 segments - et 4 boutons)
- Interface pour compteur de courses, heures de service et ventilateur moteur



LED sur C.I. MCCE4

LED	Affichage normal	Description
RH	OFF/ON	ON = Relais pour contacteur SH activé
RH1	OFF/ON	ON = Relais pour contacteur SH1 activé
ISF	ON/OFF	OFF lorsque SH est actif (MB : SH, SB, SB1)

LED	Affichage normal	Description
ISR	ON/OFF	OFF lorsque SH1 est actif
SFA	OFF/ON	ON = VF_entrée vitesse ralentie activée
SH	OFF/ON	ON = VF_entrée vitesse accélérée activée
SR_D	OFF/ON	ON = VF_entrée direction descente activée
SR_U	OFF/ON	ON = VF_entrée direction montée activée
KSA	OFF/ON	ON = VF_entrée zone palier activée
EVAC	OFF/ON	ON = VF_entrée évacuation activée
SD	OFF/ON	ON lorsque VF_sortie décélération activée
v<0.3	ON/OFF	ON lorsque VF_sortie contrôle de vitesse activé
Ready	ON/OFF	ON lorsque VF_sortie prêt activé
MVE	OFF/ON	Etat sortie pour ventilateur moteur

Interface utilisateur IHM

Description, voir le chapitre 4.2

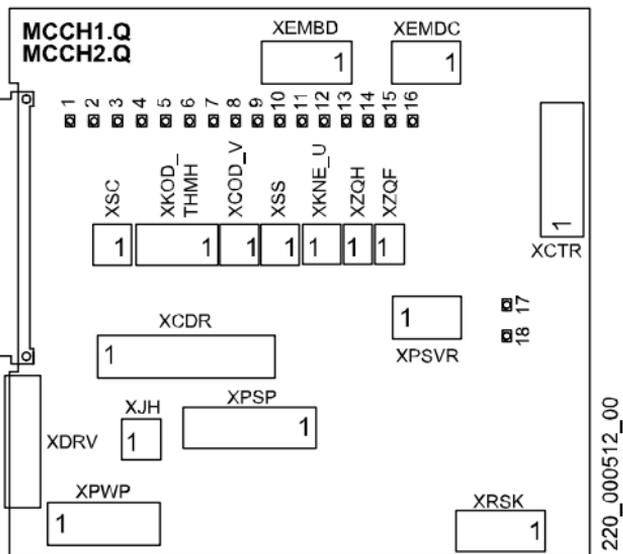
Affectations des connecteurs

Connecteur	Description	Remarque
XCTR	Contacteurs principaux et commande de frein	SH et SH1
XFCL	Convertisseur de fréquence de connexion	Signaux logiques
XKTHMR	Contact de surveillance température	Option
X24	Sortie 24 V (alimentation)	
XZQH	Compteur d'heures de service	Option
XZQF	Compteur de courses	Option
XMVE	Relais pour ventilateur moteur	Option
XKGB_VF	Commande frein de VF	
XMGB_SBC	Alimentation frein et surveillance	Option
XSBP2	Sortie frein	MGB ou SB/SB1

3.1.7 MCCH1.Q/ MCCH2.Q - Interface hydraulique

Main Contactor Connections Hydraulic

MCCH1 = GMV, MCCH2 = GMV, Behringer (Bucher), Behringer avec Delcon, Omar, Morris



3

LED sur circuits imprimés MCCH1.Q et MCCH2.Q

LED	Signification
1 KOD_M	Contact pour pression minimum de l'huile
2 KOD_V	Contact pour pression complète de l'huile
3 KOD_X	Contact pour pression maximum de l'huile
4 Soft start	Soft start READY
5 KNE_U	Contact fin de course d'urgence MONTEE
6 RMG_V1	Relais électrovanne vitesse1
7 RMG_D	Relais électrovanne DESCENTE
8 RMG_U	Relais électrovanne MONTEE
9 RMGV1_D	Relais électrovanne vitesse1 DESCENTE ¹⁾
10 RMGV1_U	Relais électrovanne vitesse1 MONTEE ¹⁾

LED		Signification
11	RVR	Relais vitesse d'inspection ¹⁾
12	RTHMH_X	Surchauffe entraînement
13	RF	Contacteur principal manœuvre SF
14	RF1	Contacteur principal manœuvre SF1
15	RF_A	Contacteur principal manœuvre SF-A
16	REF	Relais évacuation automatique
17	RSK-E	Relais de circuit de sécurité activé par SMIC
18	RSK/RSK1	Relais du circuit de sécurité activé (RSK/RSK1)

¹⁾ MCCH2.Q uniquement

Affectation des fiches

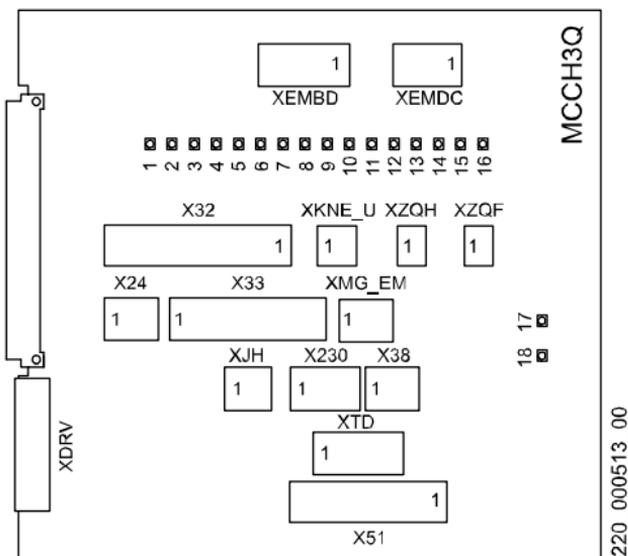
Connecteur	Fonction	Remarques
XJH	JH pour évacuation automatique (option)	Si disponible
XCDR	Commande de soupape	
XKOD_TH MH	Connecteur température et pont	
XKOD_V	Manœuvre de pleine charge ou cavalier	
XKNE_U	Interrupteur de fin de course de gaine	
XZQH	Compteur d'heures de service (option)	
XZQF	Compteur de courses (option)	
XEMBD	Evacuation automatique PEDES (option)	
XEMDC	Evacuation automatique PEDES (option)	
XPWP	Alimentation	
XSS	Soft start	Si disponible
XRSK	Electrovannes MG-U et MG-D	¹⁾
XPSP	Alimentation pour contacteurs sur XCTR et XCDR	¹⁾
XCTR	Contacteurs	
XSC	Cavalier (contrôle de vitesse $v < 0,3$)	¹⁾
XPSVR	Cavalier (alimentation pour vitesse d'inspection)	¹⁾

¹⁾ MCCH2.Q uniquement

3.1.8 MCCH3.Q - Interface hydraulique

Main Contactor Connections Hydraulic

MCCH3.Q = Dynahyd-S1



3

LED sur C.I. MCCH3.Q

LED	Signification
1 KOD_V	Contact pour pression complète de l'huile
2 KOD_X	Contact pour pression maximum de l'huile
3 KNE_U	Contact fin de course d'urgence MONTEE
4 KUET	Zone de porte
5 KSE	Informations de gaine KSE
6 READY	Dynahyd prêt
7 DOWN	Direction DESCENTE
8 NO STOP NEXT DOWN	Ne s'arrête pas au prochain étage du dessous
9 UP	Direction MONTEE

LED		Signification
10	NO STOP NEXT UP	Ne s'arrête pas au prochain étage du dessus
11	RECALL	Course de rappel
12	INSPECTION	Course d'inspection
13	V < 0.3	Relais contrôle de vitesse $v < 0,3$ m/s
14	KS	Infos gaine (KS) de Dynahyd
15	KS1	Infos gaine (KS1) de Dynahyd
16	REF	Relais évacuation automatique
17	RSK-E	Relais de circuit de sécurité activé par SMIC
18	RSK	Relais du circuit de sécurité activé (RSK/RSK1)

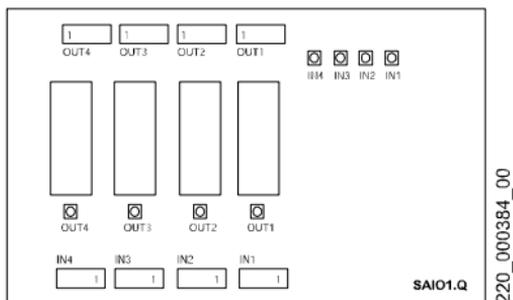
Affectation des fiches

Connecteur	Fonction
XEMBD	Evacuation automatique PEDES.Q (option)
XEMDC	Evacuation automatique PEDES.Q (option)
X32	Interface vers Dynahyd MB
XKNE_U	Interrupteur de fin de course de gaine
XZQH	Compteur d'heures de service (option)
XZQF	Compteur de courses (option)
X24	Commande (RFR) de la tension d'alimentation 24 V pour Dynahyd
X33	Interface vers Dynahyd MB
XMG_EM	Valve d'évacuation automatique VSMA
XJH	Contact auxiliaire JH pour armoire d'alimentation murale local machines (option)
X230	Alimentation 230 V pour Dynahyd
X38	Alimentation 24 V pour Dynahyd
XTD	Transformateur TS1 Alimentation pour Dynahyd
X51	Interface vers Dynahyd SB (circuit de sécurité, entrées)

3.1.9 SAI01.Q - Entrées/sorties supplémentaires

S Additional Input Output

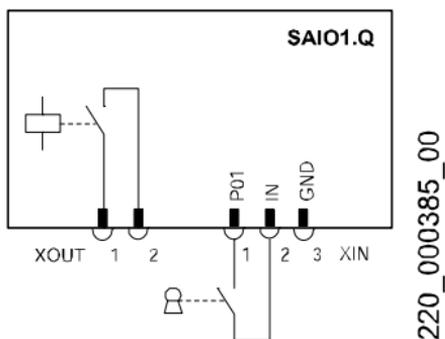
Configuration avec CF50 si installé sur SMIC dans ECUMR.
Configuration avec CF51 si installé sur SDIC dans ADDUM.



3

LED

LED	Signification
IN1..4	ON = Entrée haute ($\geq 8,7$ V)
OUT1..4	ON = Relais activé



Connexions SAI01.Q (Sorties, Entrées)

Affectation des fiches

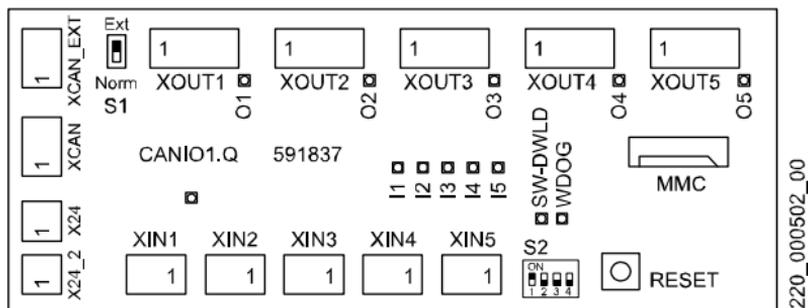
Connecteur	Fonction	Remarques
IN1..4	Entrée1, 2, 3 et 4	
OUT1..4	Sortie1, 2, 3 et 4	Contact de relais NO

3.1.10 CANIO1.Q - Entrées/sorties supplémentaires

CAN Input Output

Fonction principale :

- Entrées et sorties supplémentaires (lorsque le bus CAN est disponible)
- Configuration E/S avec CF90 (Carte1) ou CF91 (Carte2)



LED

LED	Signification
O1..O5	ON = Relais de sortie activé
I1..I5	ON = Entrée haute (> 8,6 V)
24V	ON = Alimentation 24 V disponible
SW_DWNLD	Clignote pendant mise à jour du logiciel avec MMC
WDOG	Clignote = Exécution normale du logiciel

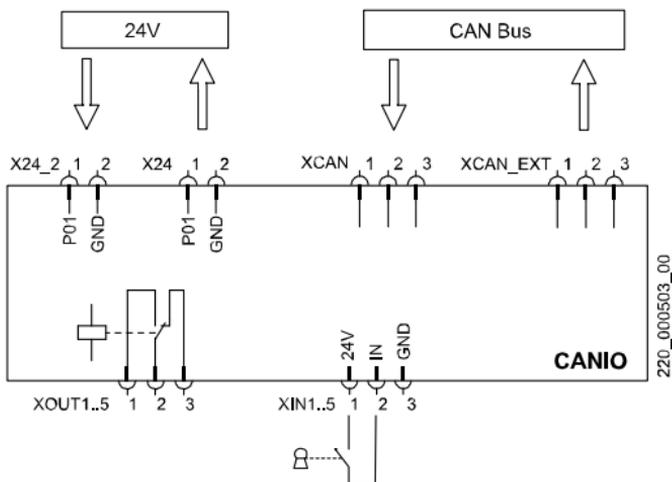
Microswitch S1 : Terminaison du bus CAN

- Norm : CANIO est le dernier C.I. dans le bus CAN (XCAN_EXT non utilisé)
- Ext : C.I. supplém. raccordés à XCAN_EXT

Microswitch S2 : Identification C.I.

C.I.	DIP1	DIP2	DIP3	DIP4	Paramètre CF
1	ON	OFF	OFF	OFF	CF 90
2	OFF	ON	OFF	OFF	CF 91

Connexions



Connexions CANIO (sorties, entrées)

3

Affectation des fiches

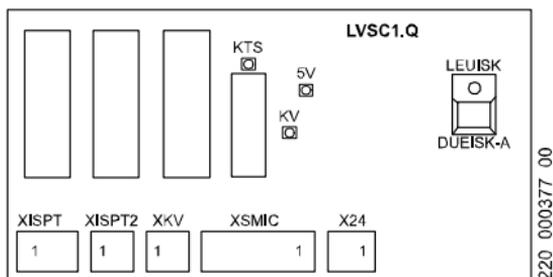
Connecteur	Fonction	Remarques
XIN1..5	Entrées supplémentaires	
OUT1..4	Sorties supplémentaires	Relais 230 V, 1 A
X24	Sortie 24 V	par exemple vers SDIC
X24_2	Entrée 24 V	par exemple en provenance de SMIC
XCAN	Entrée bus CAN	par exemple de SCIC
XCAN_EXT	Sortie bus CAN	par exemple vers SDIC

3.1.11 LVSC - Circuit de sécurité basse tension

Low Voltage Safety Circuit

Fonction principale :

- Transformation du circuit de sécurité de $110 V_{CA}$ en $25..52 V_{CC}$ (pour portes palières avec contacts électriques tangibles)



LED

LED	Fonctionnement normal	Signification
KTS	ON	Circuit de sécurité en aval de KTS
KV	ON	Circuit de sécurité en aval de KTS et KV
5V	ON	Alimentation électrique 5 V (Vcc)
LUEISK	OFF	Surintensité

Bouton-poussoir

DUEISK-A	Réinitialiser circuit de sécurité après surintensité de courant
----------	---

Affectation des fiches

Connecteur	Fonction
XISPT	Circuit de sécurité gaine (110 VCA) et KV1..n (25..52 V)
XISPT2	Circuit de sécurité KV1..n, KTS1..n (porte 2ème côté) (25..52 V)
XKV	Circuit de sécurité KTS1..n (25..52 V)
XSMIC	Circuit de sécurité depuis/vers SMIC (110 V) et alimentation 24 V
X24	Alimentation 24 V vers SDIC

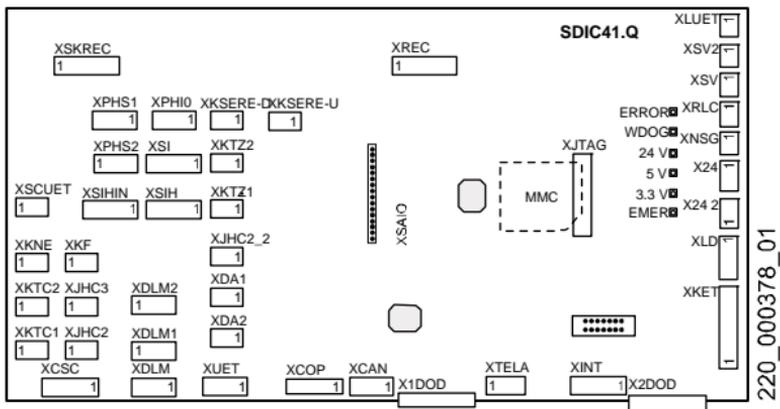
3.2 C.I. ADDUM

3.2.1 SDIC41.Q - Interface cabine

S Door Interface Controller

Fonction principale :

- Distribution de l'alimentation en cabine
- Interface circuit de sécurité
- Interface informations de gaine
- Eléments de la commande de porte



LED sur SDIC41.Q :

LED	Fonctionnement normal	Signification
ERROR	OFF	Différentes causes d'erreur
WDOG	Clignotant	Clignote 1/s, logiciel OK
24 V	ON	Alimentation depuis SMIC via câble pendentif
5 V	ON	Alimentation interne 5 V
3,3 V	ON	Alimentation interne 3,3 V
EMER	ON	Alimentation de secours 12 V depuis boîtier ECU
SW_Download	OFF	Clignote pendant téléchargement de logiciel avec carte MMC

Affectation des fiches

Connecteur	Fonction	Remarques
XSCUET	Circuit imprimé SUET (circuit de sécurité)	Option
XKNE	Contact de sécurité, fin de course d'urgence dans la cabine	Cavalier, si KNE-U ou KNE-D dans la gaine
XKF	Contact de sécurité parachute	
XKTC1	Contact de sécurité porte de cabine 1	
XKTC2	Contact de sécurité porte de cabine 2	Ou cavalier (option)
XJHC2	Contact de sécurité JHCT2 (2 ^{ème} porte)	Ou cavalier (option)
XJHC3	Contact de sécurité JHCT ou KSSC	Ou cavalier (option)
XCSC	Circuit de sécurité (en provenance de TC)	
XDLM	Entrée Aimant verrouillage de porte/moteur en provenance de SMIC (TC)	Option
XDLM1	Sortie Aimant verrouillage de porte/moteur - directement au moteur - via redresseur vers aimant	Option, si disponible
XPHS1	Cellule photoélectr. PHS1	ACVF-CL
XPHS2	Cellule photoélectr. PHS2	ACVF-CL
XPHIO	C.I. SUET, pontage de porte (préouverture avec ACVF-CL), entrée isonivelage	Option, ne pas raccorder si non affecté !
XSI	Interrupteur magnétique KS et KSE	
XSIH	Interrupteur magnétique KUET	Option Pré-ouverture
XSIHIN	Câble vers SUET	

Connecteur	Fonction	Remarques
XKSERE_U	Interrupteur fin de course de gaine pendant course d'inspection (signal)	Ou cavalier (option)
XKSERE_D		
XKTZ1	Interrupteur magn. zone porte 1 ^{er} côté	Option (si accès des deux côtés)
XKTZ2	Interrupteur magn. zone porte 2 ^{ème} côté	
XJHC2_2	Commutateur d'arrêt sur toit de cabine, côté 2ème porte (signal logique)	Ou cavalier (option)
XDA1	Bouton d'alarme sur ADDUM	
XDA2	Bouton d'alarme dans cabine	Ou cavalier
XUET	Circuit imprimé SUET, pontage de porte	Option Pré-ouverture
XCOP	SCOP ou SCOPH(MH)	
XCAN	Bus CAN vers SCIC	
XTELA	Téléalarme	Option
XINT	Cavalier et sirène d'alarme SOA (depuis SMIC [TC]) ou SDM236	
XLUET	Commande LUET sur SMIC (TC)	
XSV XSV2	Relais de contrôle de l'aimant pour verrouillage porte/moteur. Contrôler, le cas échéant, la polarité du frein électromagnétique afin d'éviter que la diode de protection ne grille.	Option
XRLC	Relais RLC-A (éclairage de cabine autom.)	Option
XNSG	12 V en provenance de SMIC (TC)	
X24	24 V en provenance de SMIC (TC)	
X24_2	Sortie 24 V	Option (par exemple pour SCOPHM(H))

Connecteur	Fonction	Remarques
XLD	Entrée fréquence de cellule de charge de cabine 10..20 kHz ou contact normalement fermé pour détection surcharge.	Ou cavalier (broche 1-2) CF8 PA 8 pour type de CLC, KL-X est reconnu automatiquement.
XKET	Informations contact de porte pour SDM236 ou pour filtre d'alarme	Option (Ne pas confondre avec XKET sur C.I. DOD)
XSAIO	C.I. d'E/S	Option
XJTAG	Téléchargement de logiciel (MMC)	

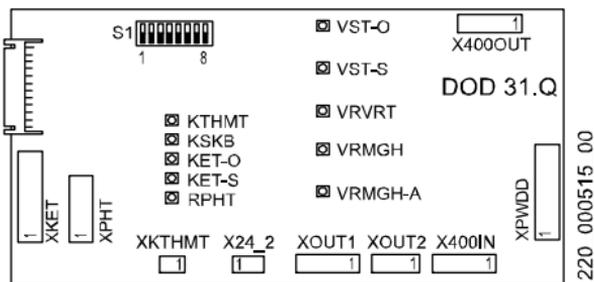
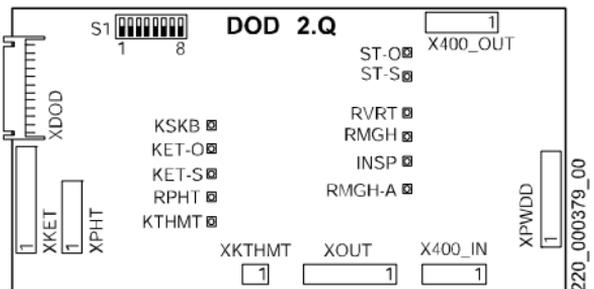
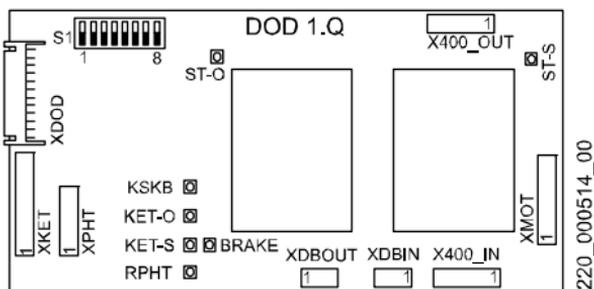
TC: Câble pendentif

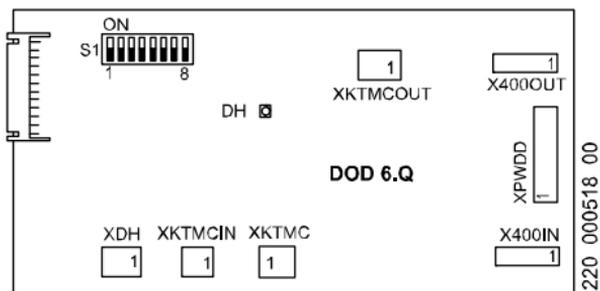
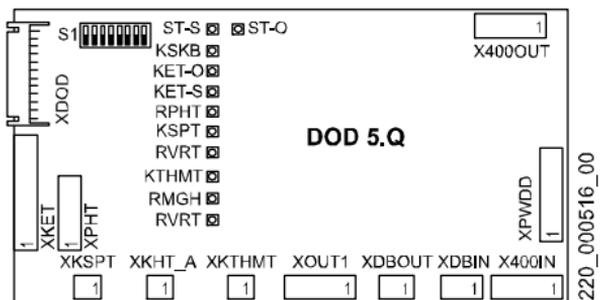
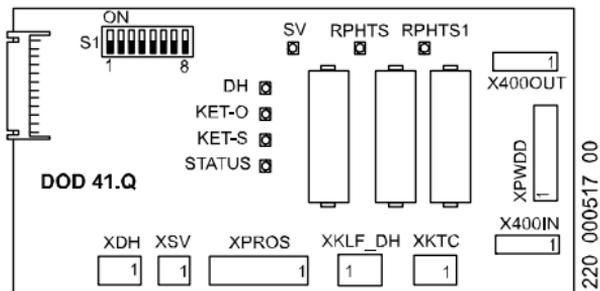
3.2.2 DOD 1..6 - Interface porte

Door Operating Drive

Fonction principale :

- DOD1.Q, DOD2.Q, DOD31.Q, DOD5.Q : Interface vers différents types de porte (alimentation, signaux)
- DOD41.Q : Interface Progard S
- DOD6.Q : Interface pour les portes manuelles, protection





LED de sortie DOD

LED	Signification	DOD
ST-O	ON = Commande ouverture porte	1, 2, 31
ST-S	ON = Commande fermeture porte	1, 2, 31
BRAKE	ON = Frein de maintien	1
RVRT	ON = Décélération	2, 31,

LED	Signification	DOD
RMGH	ON = Aimant de verrouillage de porte activé	2, 31,
RMGH-A	ON = Aimant de verrouillage de porte désactivé	2, 31
INSP	ON = Mode d'inspection	2
SV	ON = Relais de sortie activé	41

LED entrée DOD

LED	Signification	DOD
KET-O	ON = La porte est ouverte	1,2,31,41,5
KET-S	ON = La porte est fermée.	1,2,31
KSKB	ON = Limiteur de force activé	1,2,31
RPHT	ON = Cellule photoélectrique interrompue	1,2,31,41,5
KTHMT	ON = Thermocontact moteur de porte activé (ouvert)	2, 31,
KMT_A	ON = Contact moteur de porte coupé activé	5
KSPT	ON = Contact verrouillage de porte activé	5
DH	ON = Bouton d'arrêt cabine et/ou bord sensible activé (ouvert)	41, 6
RPHTS /1	ON = Barrière lumineuse de sécurité 1/2 non interrompue (relais de sortie alimenté)	41
STATUS	ON = Barrière lumineuse interrompue	41

Affectation des fiches

Connecteur	Fonction	Remarques	DOD
X400IN	Alimentation électrique 400 V / 230 V de SMIC3.Q ou du 1 ^{er} DOD		1, 2, 31, 41, 5, 6
XPHT	Cellule photoélectr. ou cavalier	Option	1, 2, 31, 5
XMOT	Alimentation électrique du moteur de porte		1, 5
XKET	Interrupteur fin de course de porte Ne pas confondre avec XKET sur le circuit imprimé SDIC4.Q		1, 2, 31, 5

Connecteur	Fonction	Remarques	DOD
XDBOUT	Frein de maintien/ électromagnétique. Contrôler la polarité du frein électromagnétique afin d'éviter que la diode de protection ne grille !	Option	1, 5
X400OUT	Alimentation du 2ème C.I. DOD	Option	1, 2, 31, 41, 5, 6
XDBIN	Entrée alimentation 24 V pour frein de maintien/ électromagnétique directement de SDIC (ou borne) ou 48 V/80 V du redresseur (ou borne)	Option	1, 5
XKMT_A	Contact moteur porte désactivé	QKS9/10	5
XKSPT	Contact verrouillage de porte		5
X24_2	Alimentation de sortie	Option	3
XPWDD	Alim. entraînement de porte		2, 31,41,6
XOUT	Sortie signaux de commande entraînement de porte		2
XKTHMT	Entrée thermocontact moteur		31, 5, 2,
XOUT1	Sortie signaux de commande entraînement de porte		31, 5
XOUT2	Sortie signaux de commande frein	1:vrngh 2:vrngh-a	31
XKFL_DH	Boutons d'arrêt et plinthe pour circuit de sécurité		41
XPROS	Progard S ou cellule photo ou cavalier		41
XDH	Boutons d'arrêt et plinthe		41, 6
XKTC	Contact de sécurité de porte pour SDIC4.Q		41
XSV	Commande aimant de porte/moteur		41
XKTMC	Contact de sécurité de porte		6

Connecteur	Fonction	Remarques	DOD
XKTCIN	Contact de sécurité de porte, depuis et vers le circuit de sécurité		6
XKTCOUT	Contact de sécurité de porte, vers 2ème DOD6.Q		6

Réglage commutateur DIP, définition du type de porte

3

Exemple :

QKS6 avec LUST FC et frein de maintien de porte (MGH) : DOD31 est utilisé avec Type porte 2 --> DIP2 = ON, tous les autres DIP = OFF

AD : à définir (voir la valeur sur le schéma)

Type de porte		1	2	3	4	5	6	7	8	DOD
		Comm. DIP = ON								
0	Porte automatique adaptée, définie avec CF=52 / CF=53									
1	Porte palière manuelle adaptée, définie avec CF=52 / CF=53	1								
	Portes automatiques et semi-automatiques									
20	Fermator VVVF-3/4			3		5				31
21	Fermator VVVF-3/4 HD	1		3		5				31
45	Fermator, porte accordéon	1		3	4		6			1
58	Fermator avec porte accordéon C2T		2		4	5	6			31
67	Fermator avec porte accordéon C3T	1	2					7		31
61	Haushahn (HD)	1		3	4	5	6			1
50	Haushahn TS72, TS80		2			5	6			1
51	Haushahn TS70, TS54	1	2			5	6			1

Type de porte		1	2	3	4	5	6	7	8	DOD
		Comm. DIP = ON								
52	Haushahn TS54/70 -AT25			3		5	6			31
9	Kiekert AC HD	1			4					1
47	Kiekert TMS-2 HD	1	2	3	4		6			31
84	Mogiliov AC			3		5		7		1
80	Otis 7300 AC avec Altivar 31					5		7		31
81	Otis 6970A DC IPC Encore	1				5		7		31
82	Otis OVL DC IPC D3000		2			5		7		31
83	Otis RMDS DC IPC D3000	1	2			5		7		31
53	Peignen 3VOL/4VOC HD	1		3		5	6			31
54	Peignen VBOC CA.VP HD		2	3		5	6			31
46	Peignen 4VBOC CA.VP porte accordéon avec HD		2	3	4		6			31
65	QKSM2 avec MGH	1						7		1
66	QKSM2 sans MGH		2					7		1
87	QKS6B	1	2	3		5		7		5
2	QKS6 avec LUST FC et MGH		2							31
3	QKS8/QKS11 avec LUST FC et MGH	1	2							31
4	QKS8/QKS11 avec LUST FC, sans MGH			3						31
5	QKS8 /QKS11 avec MGH	1		3						1
6	QKS8 /QKS11 sans MGH		2	3						1
91	QKS8 et QK 8 (mélangées)	1	2		4	5		7		AD
57	QK8 HD LUST sans MGH	1			4	5	6			AD
49	QK8 HD LUST sans MGH sans KET-S	1				5	6			31
56	QK8 HD LUST avec MGH				4	5	6			31

Type de porte		1	2	3	4	5	6	7	8	DOD
		Comm. DIP = ON								
7	QK11 HD avec MGH	1	2	3						1
8	QK11/QK8/QK8F HD				4					1
34	QKS9/QKS10		2				6			5
10	QKS9-1		2		4					2
35	QKS9 avec LUST ACVF	1	2				6			5
36	QKS9 VF (ACVF)			3			6			2
43	Schlieren TAT2/TAF2 (inspection des portes non compatible !)	1	2		4		6			1
85	Sematic C-MOD (Schindler 6200 rel.2)	1		3		5		7		31
86	Sematic C-MOD HD (Schindler 6200 rel.2)		2	3		5		7		31
68	Entraînement de porte Sematic 3.0			3				7		31
89	Entraînement de porte Sematic 3.0 HD	1			4	5		7		31
44	Encodeur Sematic			3	4		6			31
88	Encodeur Sematic HD				4	5		7		31
25	Sematic F28, F29	1			4	5				31
23	Siemens AT20	1	2	3		5				31
27	Siemens AT20 HD	1	2		4	5				31
24	Siemens AT15/AT25				4	5				31
28	Siemens AT15/AT25 HD			3	4	5				31
41	SLYCMA AC	1			4		6			5
42	SLYCMA VF 3G3EV		2		4		6			31
48	SLYCMA PLYCAB2 HD					5	6			31
62	SLYCMA Ariane		2	3	4	5	6			31

Type de porte		1	2	3	4	5	6	7	8	DOD
		Comm. DIP = ON								
63	SLYMA Ariane HD	1	2	3	4	5	6			31
90	SÜR		2		4	5		7		AD
11	Varidor 10E	1	2		4					1
12	Varidor 10F			3	4					2
30	Varidor 20 M automatique sans KET-x		2	3	4	5				31
13	Varidor 20 M HD sans KET-x	1		3	4					31
31	Varidor 20 P automatique avec KET-x (Schindler 6200)	1	2	3	4	5				2
26	Varidor 20 P HD avec KET-x		2		4	5				2
14	Varidor 30		2	3	4					2
15	Wittur AC	1	2	3	4					1
18	Wittur AC HD		2			5				1
55	Wittur Bus (SELCOM)	1	2	3		5	6			31
16	Wittur DC (RC48, RCRE24)					5				31
19	Wittur DC (RC48, RCRE24) HD	1	2			5				31
39	Wittur Flash	1	2	3			6			31
37	Wittur Mosquito	1		3			6			31
38	Wittur Mosquito HD		2	3			6			31
17	Wittur RCF1 avec DIB	1				5				2
17	Wittur RCF1	1				5				31
40	Wittur TVLD				4		6			31
	Cabine sans porte (porte manuelle)									
22	HD Progard S		2	3		5				41
29	HD Progard S (CH) ¹	1		3	4	5				41

Type de porte		1	2	3	4	5	6	7	8	DOD
		Comm. DIP = ON								
59	HD Progard S, sans SV pré-ouverture	1	2		4	5	6			41
29	HD photoélectrique	1		3	4	5				41
32	Plinthe HD						6			6
33	Plinthe HD (CH) ²	1					6			6
59	Plinthe HD sans SV pré-ouverture	1	2		4	5	6			6
60	Porte cabine manuelle			3	4	5	6			6

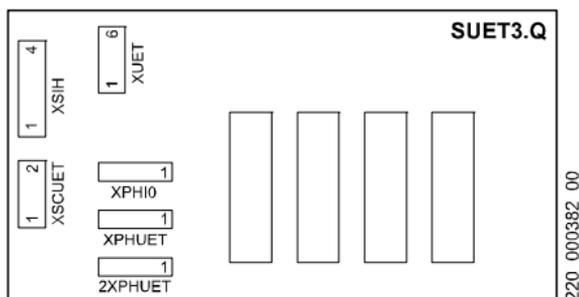
3

- ¹⁾ (29) PHTS, JHC1/DH, KFL (plinthe) sont pontés par SUET si présent.
Attention au câblage du circuit de sécurité, il est différente pour le type 29 par rapport au type 22.
- ²⁾ (33) JHC1/DH, KFL (plinthe) sont pontés par SUET si présent.

3.2.3 SUET3.Q - Pontage de porte

S Überbrückung Tür (Pontage de porte)

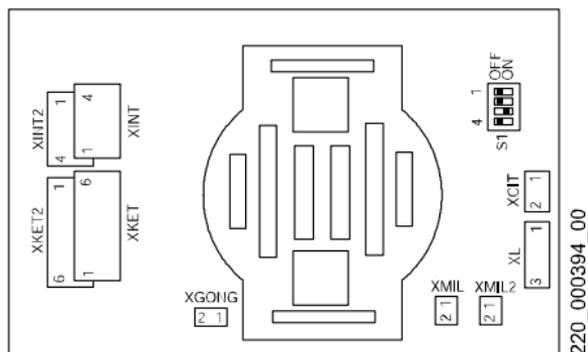
- Option de pré-ouverture des portes
- Interface pour capteur de zone de porte (magnétique ou optique)
- Interface de contrôle pour activer/désactiver le circuit de pontage
- Supervise le détail de commutation entre les signaux redondants (KUET, KUET1/PHUET, PHS)
- Paramètre de configuration connexe : CF8 PA7 et CF3 PA6



Affectation des fiches

Connecteur	Description	Remarque
XUET	Connexion manœuvre	vers C.I. SDIC
XSIH	Contact zone de porte	Contacteur magn. KUET + KUET1
XSCUET	Circuit de sécurité	Pontage de porte
XPHIO	Connexion manœuvre	C.I. SDIC
XPHUET 2XPHUET	Zone de porte et capteur d'isonivelage optique	Cellule photo PHUET, 2PHUET, PHNR-D/U

3.2.4 Circuit imprimé SDM236 (uniquement Italie)



Affectation des fiches

Connecteur	Fonction	Connexion vers
XINT	Sirène d'alarme	Sirène d'alarme
XINT2	Interface alarme	C.I. SDIC
XKET	Surveillance de porte	KET-O, KET-S, KSKB
XKET2	Surveillance de porte	C.I. SDIC
XGONG	Gong d'arrivée	Haut-parleur sur C.I.
XMIL	LAFC, LAGC	C.I. SCOPDIS ou SCOPH(MH)
XMIL2	LAFC, LAGC	2 ^{ème} tableau de cde en cabine
XCIL	Acquittement d'alarme	Interphone
XL	Signal d'alarme (LAS)	LOP et LIN ou indicateur

Réglages commutateur DIP pour volume du gong

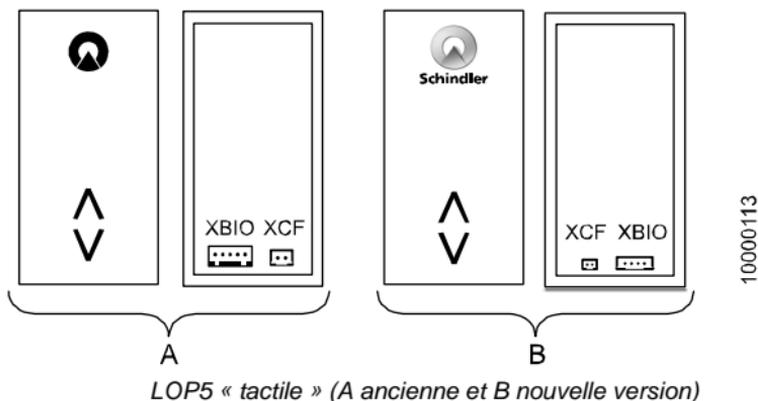
Volume	DIP1	DIP2	DIP3	DIP4
max.	OFF	OFF	OFF	OFF
$\frac{3}{4}$	ON	OFF	OFF	OFF
$\frac{1}{2}$	OFF	ON	OFF	OFF
$\frac{1}{4}$	OFF	OFF	ON	OFF
OFF	OFF	OFF	OFF	ON

3.3 C.I. boîtes à boutons palière

3.3.1 LOP5

Landing Operating Panel

Le LOP5 peut être de type soit « tactile », soit « bouton-poussoir ».



Remarque

La version livrée (désignée par A sur l'image ci-dessus) jusqu'à fin 2005 avec l'ancien logo Schindler est munie d'un connecteur XBIO Wago 5 broches et d'un connecteur JST XCF 2 broches. La configuration avec SCIC.SW < V9.37 dépend de la version matérielle et de la version logicielle. Voir chapitre 5.4.11 / 12.

Affectation des fiches

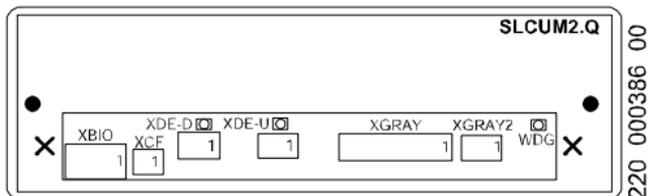
Connecteur	Fonction	Remarques
XBIO	Bus BIO	Connecteur JST 4 broches
		XBIO broche 4 est automatiquement reconnue comme JBF (interrupteur service incendie) si elle est connectée au 24 V (12V) pendant la configuration d'adresse LOP (apprentissage). Sinon elle peut être affectée comme JDE [019/020] ou JAB [049], voir configuration BIOBUS groupe CF40.
XCF	Synchronisation pendant la configuration avec LIN, LCUX ...	Connecteur JST micro 2 broches

3.3.2 LCU(1/2)/LCUM(1/2).Q - Interface LOP

S Landing Call Unit (Main)

Fonction principale :

- Interface parallèle sur le BUS BIO
- LCU - un bouton d'appel d'étage et 1 entrée configurable
- LCUM - deux boutons d'appel d'étage, 1 entrée configurable et indicateurs
- Contrôle et alimente l'indicateur d'acquiescement d'appel



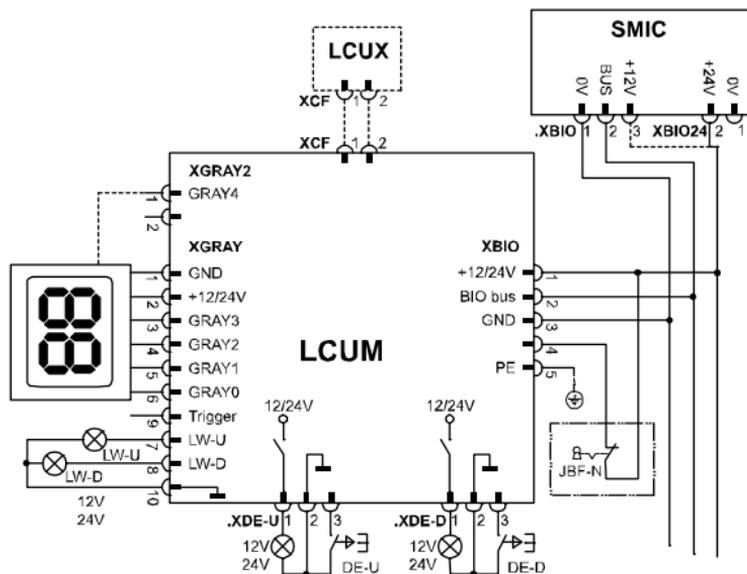
Affectation des fiches

Connecteur	Fonction	Remarques
XBIO ^{1),2)}	Bus BIO	Broche1- Alim. 12 ou 24 V (rouge) Broche2- Ligne données (gris) Broche3- GND-0 V (noir) Broche4- Entrée (orange) Broche5- Terre (jaune/vert)
		XBIO broche 4 est automatiquement reconnue comme JBF (interrupteur service incendie) si elle est connectée au 24 V (12V) pendant la configuration d'adresse LOP (apprentissage). Sinon elle peut être affectée comme JDE [019/020] ou JAB [049], voir configuration BIOBUS groupe CF40.
XCF	Synchronisation	Connexion à LCUX/LIN
XDE-U ³⁾ XDE-D	Appel d'étage (MONTEE/DESCENTE)	Broche1- Acquiescement (sortie) Broche2- GND-0V Broche3- Appel étage (entrée)
XGRAY	Indicateur LW-U/D	Code Gray, indicateur préavis direction (SLCUM/SLCUM2 seulement)
XGRAY2	Indicateur	Code Gray bit 4 (SLCUM2 seulement)

- 1) l'alimentation voyant d'acquiescement (XBIO Broche1) peut être de 12 V ou de 24 V. Vérifier la fiche XBIO par rapport à XBIO24 sur SMIC
- 2) SLCU1/SLCUM1 : XBIO Broche2 (ligne données) 12 V uniquement !
SLCU2/SLCUM2 : XBIO Broche 2 (ligne données) 12 V ou 24 V (Miconic BX se sert du bus BIO avec 12 V, pour toutes les versions).
- 3) Lors de la configuration de l'adresse LOP, le bouton raccordé à XDE-U est utilisé !

LED

LED	Signification
XDE-D	DE-D actionné
XDE-U	DE-U actionné (seulement sur SLCUM2)
WDG	Watch-dog (uniquement sur SLCU2 et sur SLCUM2)



Raccordements de SLCUM2.Q

200_000277_01

Configuration

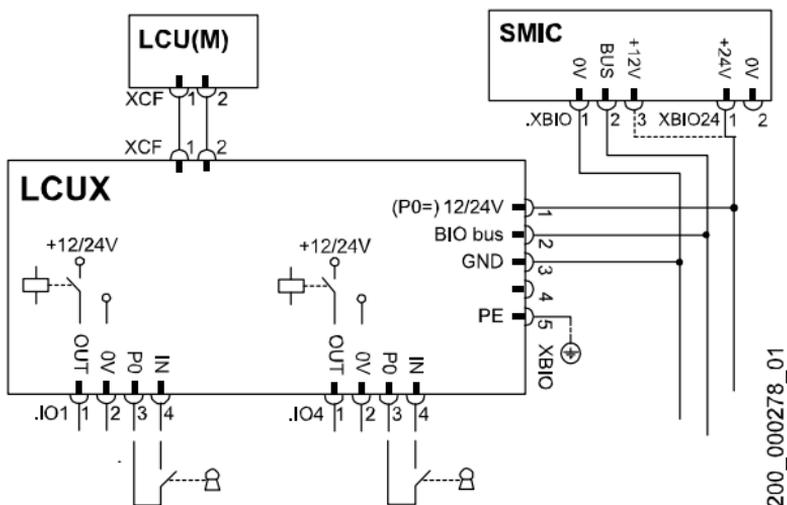
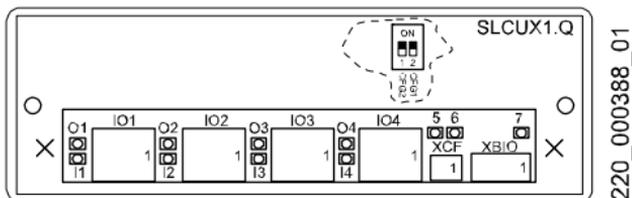
- pour la configuration d'adresse LOP voir chapitre 5.4.4
- pour l'entrée XBIO Broche 4 : voir chapitre 5.4.10/11/12

3.3.3 SLCUX1.Q - Entrée/sortie palier

S Landing Call Unit Extension

Fonction principale :

- Raccordement d'entrées et de sorties supplémentaires sur le bus Bio



Connexions SLCUX1.Q

Affectation des fiches

Connecteur	Fonction	Remarques
XBIO	Bus BIO	
XCF	Synchronisation	Connexion vers LCU(M) ou LOP
IO1..IO4	Entrées/sorties	Entrée : Broche 3-4 Sortie : Broches 1-2 (max. 0,4 A)

Réglage des commutateurs DIP

Utilisé pour les adresses prédéfinies de LCUX. → **Le réglage du commutateur DIP n'a aucun impact sur le fonctionnement normal.**

DIP1 CFG2	DIP2 CFG1	Définition des nœuds et menu Configuration	
X	X	Nœud de gaine LCUX (appris)	CF40 L=n / CF61..
ON	ON	Adresse fixe LCUX 1.	CF40 L91 / CF87
ON	OFF	Adresse fixe LCUX 2.	CF40 L92 / CF88
OFF	ON	Adresse fixe LCUX 3.	CF40 L93 / CF89

Remarque 1 : si le LCUX est connecté à un LOP à un étage, l'adresse fixe sera réécrite par une nouvelle adresse pendant la configuration du LOP. (indépendamment du réglage du commutateur DIP actuel).

Remarque 2 : Si un LCUX a été adressé au cours de la configuration du LOP, il peut être réinitialisé sur l'adresse fixe avec CF=40 L=n PA=99 ou avec CF=94 (if Log.=9.22)

LED sur circuit imprimé SLCUX1.Q

LED	Affichage normal	Signification
O1..O4	ON/OFF	ON = Sortie active
I1..I4	ON/OFF	ON = entrée activée (contact fermé)
5	Clignotant	Watchdog
6	OFF	ON = Surcharge de courant en sortie
7	ON	P0, aliment. électr. depuis bus BIO

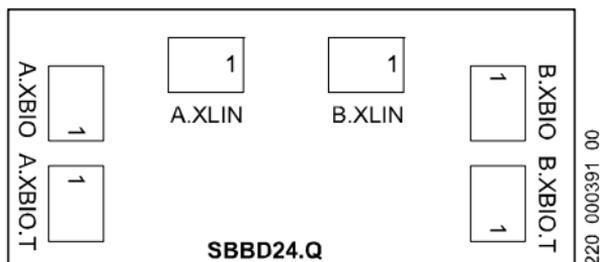
Configuration

- pour la configuration d'adresse LOP voir chapitre 5.4.4
- pour la configuration d'entrée, utiliser CF40 / CF61 ou voir chapitre 5.4.13

3.3.4 SBBD24.Q - Bus Duplex BIO

S BIO Bus Duplex 24V

- Option pour systèmes Duplex avec LOP sur une seule colonne palière
- Il permet de désactiver un ascenseur sans empêcher les appels d'étages
- Désactive les LIN de l'ascenseur désactivé
- Commute le bus BIO du LOP sur l'ascenseur activé (si les deux sont activés, sur l'ascenseur A)
- Installé dans la gaine à un étage à proximité de la manœuvre.
- S'assurer de l'absence de problème de câblage et de raccordements à l'aide des schémas.



Affectation des fiches

Connecteur	Description	Remarques
A.XBIO	Depuis SMIC.XBIO (bus BIO)	Ascenseur A
B.XBIO	Depuis SMIC.XBIO (bus BIO)	Ascenseur B
A.XLIN¹	Vers LIN (bus BIO)	Ascenseur A
B.XLIN¹	Vers LIN (bus BIO)	Ascenseur B
A.XBIO.T	Vers LOP (bus BIO)	LOP sur une seule colonne palière
B.XBIO.T	Non utilisé normalement	

¹⁾ (si des LCU(M) sont utilisés, XLIN n'est pas connecté)

Configuration

- voir chapitre 5.4.8

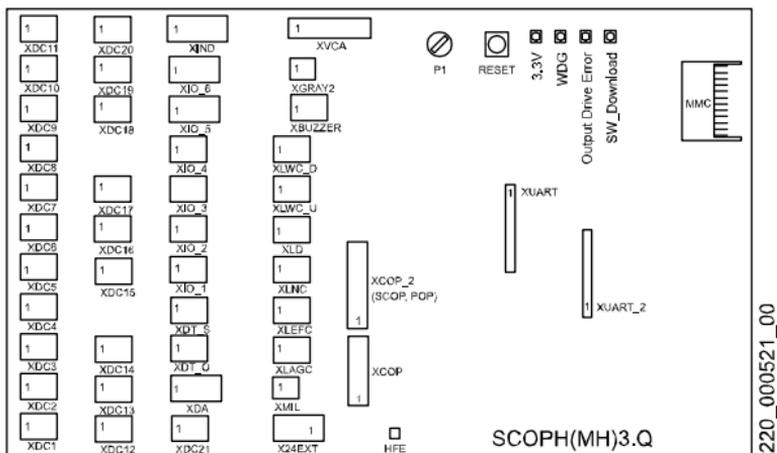
3.4 Circuits imprimés commande en cabine

3.4.1 SCOP H/HM/HMH/MHL 3.Q

S Car Operating Panel Handicapped / Modernization

Fonction principale :

- Connexion de tableau de commande de cabine (appels, indicateurs, flèches)
- Entrées et sorties supplémentaires
- SCOPH3, SCOPHM3 et SCOPMHL avec connecteurs **JST**, SCOPMH3 avec connecteurs **WAGO** 2,5 mm



Affectation des fiches

Connecteur	Fonction	Remarques
XDC1..21	Bouton d'appel	Bouton-poussoir : Broches 2-3 Acquittement : Broche 1-2 SCOPH(M) sortie pour LED seulement, max. 24 V, 80 mA SCOPMHM sorties pour voyants, max. 24 V, 700 mA
XDA	Alarme	Broches 3-5 (normalement fermées)
XDT-O	DT-O	Entrée : broches 2-3
XDT-S	DT-S	Entrée : broches 2-3

Connecteur	Fonction	Remarques
XIO1..4	Entrées, sorties	Entrée : Broche 2-3 ; Sortie : Broche 1-2 SCOPH(M) sortie max. 24 V, 80 mA SCOPMH sortie max. 24 V, 700 mA
XIO5..6	Entrées, sorties	Entrée : Broche 3-4 ; Sortie : Broche 1-2 SCOPH(M) sortie max. 24 V, 80 mA SCOPMH sortie max. 24 V, 700 mA
XIND	Indicateur de code Gray	Bit 0..3 Connexion voir schémas
XGRAY2	Indicateur de code Gray	Bit 4 Broche 1 = Code Gray bit 4
X24EXT	Alimentation électrique 24 V	Depuis le SDIC alimentation supplémentaire requise pour SCOPMH3 (plus de puissance)
XMIL	SDIC.MIL	Connexion à SDIC broche 1 : entrée LEFC (retour à l'étage) broche 2 : entrée LARC (alarme reçue)
XLARC	LARC	Sortie LARC broche 1-2, max. 14 V, 1,6 A
XLEFC	LEFC	Sortie LEFC broche 1-2, max. 14 V, 1,6 A
XLNC	Lampe de secours	Sortie LNC broche 1-2, broche 1 : 12 V, 1,6 A
XLD	Entrée Lampe de secours	Connexion voir schémas, max. 14 V, 1,6 A
XLWC_U/D	Direction de course	Flèche de direction de course montée/descente SCOPH(M) sortie max. 28 V, 80 mA SCOPMH sortie max. 29 V, 700 mA
XBUZZER	Ronfleur externe	Sortie broche 1-2, max. 14 V, 1,6 A Volume : Condensateur variable P1
XVCA	VCA	Annoncesur vocal, ancienne version
XUART XUART_2	VCA1.Q	Annoncesur vocal interface UART, nouvelle version
XCOP	SDIC.COP	Connexion au SDIC
XCOP2	2 ^{ème} COP	Connexion au 2 ^{ème} COP

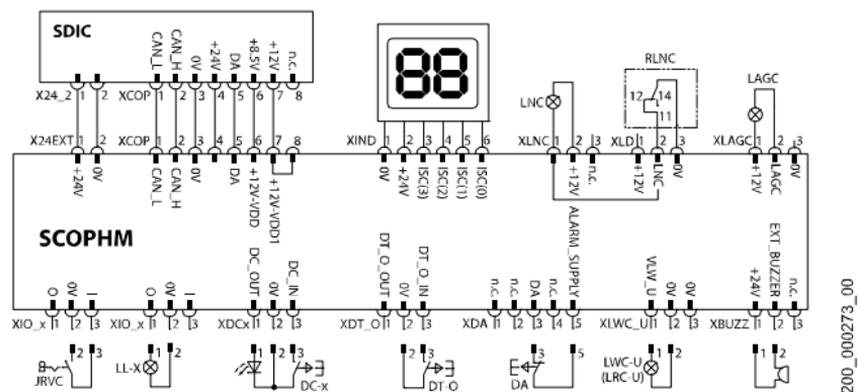
LED

LED	Fonctionnement normal	Signification
3V3	ON	ON = 3,3 V alimentation interne OK
WDOG	Clignotant	Clignotant = Logiciel ok
ERROR	OFF	ON = courant trop élevé sur les sorties XDC1..21, XIO1..6 ou XLWC_U/D
SW_Download	OFF	Clignote pendant le téléchargement du logiciel avec MMC

Boutons-poussoirs et potentiomètre

	Fonction	Remarques
Reset	Reset	
P1	Volume	Réglage du volume du ronfleur COP

Connexions



Pour une connexion correcte, consulter toujours les schémas.

Configuration

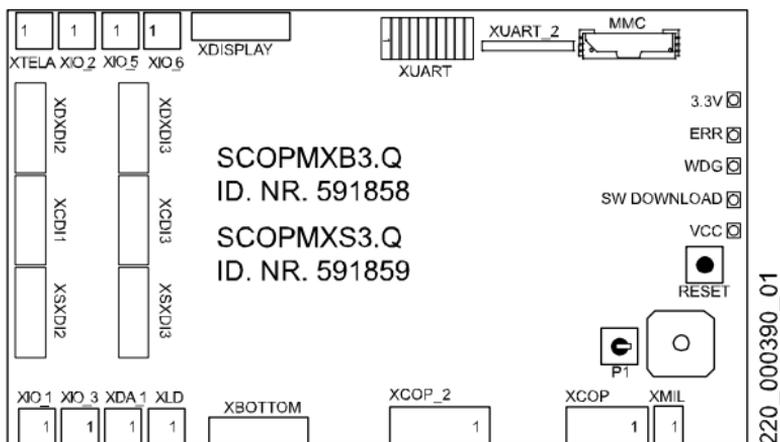
- E/S auxiliaire avec CF55 / CF56
- Réglage du volume ronfleur avec potentiomètre P1

3.4.2 SCOPMXB3.Q/SCOPMXS3.Q

S Car Operating Panel MX-Basic

Fonction principale :

- Interface tableaux de commande MX-Basic en cabine
- Interface annonceur vocal VCA
- Raccordement d'entrées/sorties supplémentaires
- SCOPMXB3 jusqu'à 21 étages, SCOPMXS3 jusqu'à 15 étages



3

LED sur circuit imprimé SCOPMXB3.Q

LED	Fonctionnement normal	Signification
3,3 V	ON	Alimentation (3,3 V)
ERR, OVLD	OFF	Erreur sortie d'entraînement (Out 1..6)
WDG	Clignotant	Clignotant = Logiciel ok
Téléchargement de logiciel	OFF	Clignote lors de la mise à jour du logiciel
VCC	ON	Alimentation (5 V)

Affectation des fiches

Connecteur	Fonction
XCOP	Bus CAN, alimentation en provenance de SDIC

Connecteur	Fonction
XCOP_2	2ème COP
XMIL	Indicateurs LEFC et LARC (de SDIC)
XDISPLAY	Code Gray (ICS0...ICS4), lampe de secours (12 V max. 1,2 W), LEFC (voyant retour à l'étage), LAGC (voyant alarme envoyée), LARC (voyant alarme reçue), VLW-U, VLW-D
X..DI1/2/3	Boutons équipés de voyants d'acquiescement
XBOTTOM	Signaux (DTO, DTS, DA,...)
XDA_1	Alarme
XLD	Alimentation de secours, détecteur d'éclairage - (Panneau type D)
XTELA	Téléalarme LARC, LAGC
XUART	Interface annonceur vocal (série) - pour boîte VCA externe
XUART_2	Interface annonceur vocal (série) - C.I. VCA sur C.I. SCOPMXB
XIO_1.. XIO_6	Entrées (broche 2-3) et sorties (broche 1-2) supplémentaires Sortie (protégée contre les courts-circuits) 24 V max. 350 mA Entrée max. 15 mA XIO4 n'est pas disponible.
XDBG08	Interface débogage (utilisé uniquement pour les travaux d'étude)

Boutons-poussoirs et potentiomètre

	Fonction	Remarques
Reset	Reset	
P1	Volume	Réglage du volume du ronfleur COP

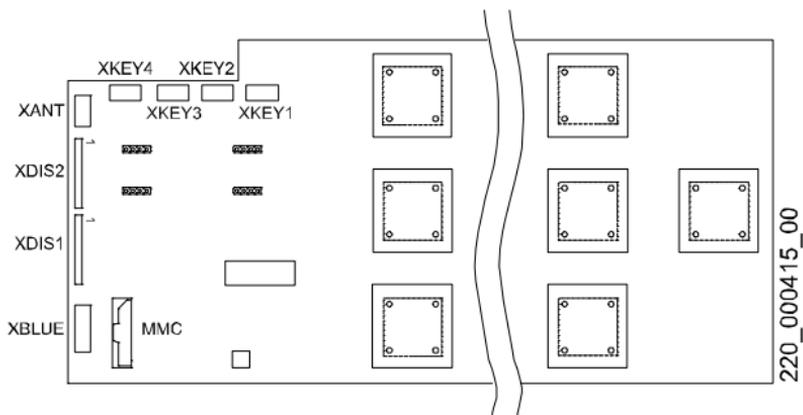
Configuration

- E/S auxiliaire avec CF55 / CF56
- Réglage du volume ronfleur avec potentiomètre P1

3.4.3 COP5 - SCOPC/SCOPK/SCOPBM 5.Q

S Car Operating Panel Configurable/Keys/Button Mechanical

- Module principal du COP5
- Microprocesseur, mise à jour logiciel, interrupteurs à clé
- SCOPC : clavier capacitif à auto-configuration (bleu, rouge)
- SCOPK : clavier capacitif à 10 caractères
- SCOPBM : clavier à boutons mécaniques



LED

LED	Affichage	Description
WDG	Clignotant	Clignote toutes les 2 s si logiciel OK
SW DOWN-LOAD	OFF/clignote	Clignotant = Téléchargement logiciel

Bouton-poussoir

Bouton-poussoir	Description
Reset	Réinitialise le circuit imprimé SCOP

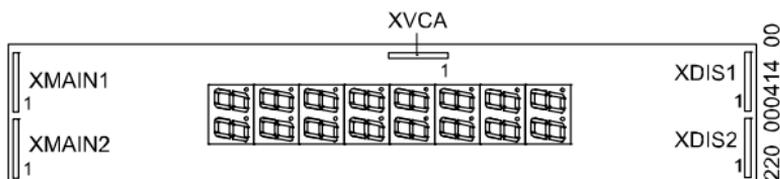
Affectation des fiches

Connecteur	Description
XBLUE	Interface Bluetooth (non utilisée)
XDIS1/2	SCOPD(C)
XANT	Antenne Schindler Access System SAS
MMCARD	Multi Media Card MMC (mise à jour logiciel)
XKEY1..4	Entrées clé externe
XMONO8	Interface débogage (travaux d'étude uniquement)
XBUT1..3	SCOP5B.Q PCB, SCOPBM5.Q uniquement

3.4.4 COP5 - SCOPD 5.Q/SCOPDC 5.Q

S Car Operating Panel Destination (and) Call Indicator

- SCOPD : affichage 8 x 2 chiffres
- SCOPDC : affichage 1 x 2 chiffres

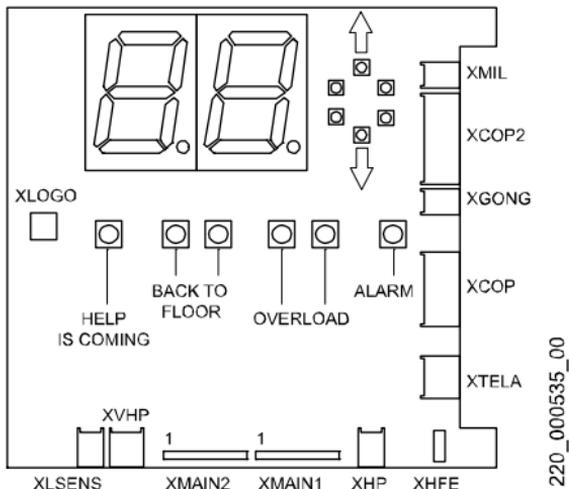


Affectation des fiches

Connecteur	Description
XMAIN1/2	SCOPM
XVCA	Circuit imprimé annonceur vocal
XDIS1/2	SCOP C/PK/BM

3.4.5 COP5 - SCOPM 51.Q

S Car Operating Panel Main Indicator



3

LED (éclairage des affichages)

LED	Affichage normal	Description
Flèches	ON/OFF	Direction de course HAUT/BAS
« Help is coming »	OFF	ON = LARC
« Back to Floor »	OFF	ON = course d'évacuation
« Overload »	OFF	ON = indication de surcharge
« Alarm »	OFF	ON = Alarme ou LAGC

Affectation des fiches

Connecteur	Description	Remarque
XMIL	Témoin course d'évacuation cabine	
XCOP2	Connexion au 2 ^{ème} COP	
XGONG	Circuit imprimé GONG1.Q	Option
XCOP	Connexion SDIC	

Connecteur	Description	Remarque
XTELA	Dispositif d'alarme GNT	LARC, LAGC
XHFE	Mise à la terre	
XHP	Haut-parleur externe	Contrôlé par le RE2 (relais) contrôlé par bus SPI
XVHP	Haut-parleur externe	
XMAIN1/2	SCOPD(C)	
XLSENS	Phototransistor	Eclairage de secours
XLOGO	Rétroéclairage du logo	

3.4.6 VCA 1/11.Q Annonceur vocal

Voice Announcement PCB

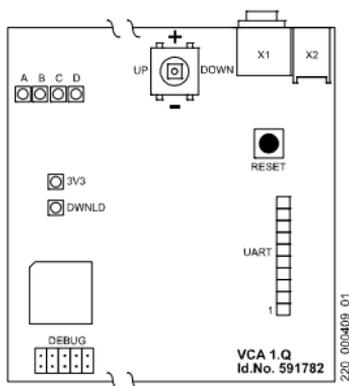
- Nom des étages, messages de service et d'alarme
- Raccordé au COP



Remarque

Livré préconfiguré selon la commande d'origine. Pour les modifications ultérieures, se reporter au document J42102314 « VCA commissioning ». (fichier X42102314)

3



LED

LED	Affichage normal	Description
DWNLD	OFF	Clignote pendant le téléchargement du logiciel (avec MMC)
3V3	ON	24 V, 5 V, 3,3 V disponibles
A	OFF	ON = réglage du volume (joystick +/-) Clignote = annonce sur HP principal
B	OFF	ON = réglage de la balance (joystick +/-) Clignote = annonce sur HP secondaire
C	OFF	ON = réglage des aigus (joystick +/-)
D	Clignotant	ON = réglage des graves (joystick +/-) Clignote = VCA prêt (Watchdog)

Affectation des fiches

Connecteur	Description	Remarque
X1	Hauts-parleurs externes actifs avec amplificateur d'entrée	Option, impédance > 4,7 kOhm
X2	Sortie vers le haut-parleur	Haut-parleur 8 ohms, 1 W
UART	Interface UART	Connexion SCOP
MMCARD	Multi Media Card avec fichiers audio mp3	Les fichiers mp3 ne peuvent pas être téléchargés sur le C.I.

Etats spéciaux des LED :

A→B→C→D→A→....	Initialisation VCA
AB	Réglage HP principal
CA	Réglage HP secondaire
AD	Réglage général

Joystick et bouton-poussoir

	Description	Remarque
Set	Activation du menu / « ENTER »	Appui sur le joystick
UP/DOWN	Changer fonction/menu	Volume, graves, etc.
+/-	Augmenter/réduire valeur	Réglage du volume, des graves, etc.
RESET	Réinitialisation du circuit imprimé VCA	Bouton-poussoir

Réglage du volume

1)	Condition préalable : LED « 3V3 » = ON, LED « D » = clignotante
2)	Appui sur le joystick → le VCA joue de la musique, LED « A » = ON
3)	Utiliser +/- pour changer le volume
4)	Lorsque le volume convient, arrêter de modifier la valeur et attendre que la musique s'arrête automatiquement. Le système est automatiquement réinitialisé.

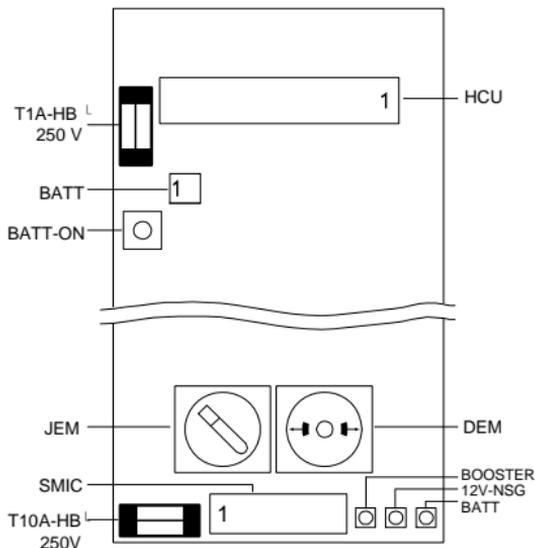
MMC en fonction de la langue

Le numéro de commande de la MMC pour une langue particulière se trouve dans le document J41322160.

3.5 PEBO - Circuit imprimé SNGLM2.Q

S Netz-Gerät Lift (Power Supply)

- Evacuation manuelle (PEBO = Pulsed electronic brake opening)
- Chargeur de batterie d'alimentation de secours et surveillance
- Pour machine à traction (semi-)directe avec frein électromagnétique seulement



Affectation des fiches

Connecteur	Description	Remarque
SMIC	Connexion à MCCE et RKBV et à LUET	Alimentation électrique, circuit de sécurité et KBV, fusibles
HCU	Connexion des MGB via MCCE	
BATT	De/vers la batterie 12 V _{CC} (pour ouvrir MGB)	S'utilise également pour le système d'alimentation de secours (alarme, informations de gaine, éclairage de secours). Fusible 1 AT

Interface d'évacuation manuelle

	Description
JEM	Interrupteur d'évacuation manuelle Position antihoraire → évacuation manuelle ON (empêche les autres types de course - circuit de sécurité interrompu)
DEM	Bouton-poussoir d'évacuation manuelle <ul style="list-style-type: none">• Desserre les freins pendant une durée prédéfinie (impulsion)• Reconnexion électronique de la batterie (après remplacement). Si première version du C.I. SNGLM1.Q, utiliser le bouton-poussoir séparé BATT-ON.

Fusibles

Fusibles	Description
T 10A-HB 250V	Protection interne de PEBO
T 1A-HB 250V	Protection de la sortie NSG 12 V _{CC}

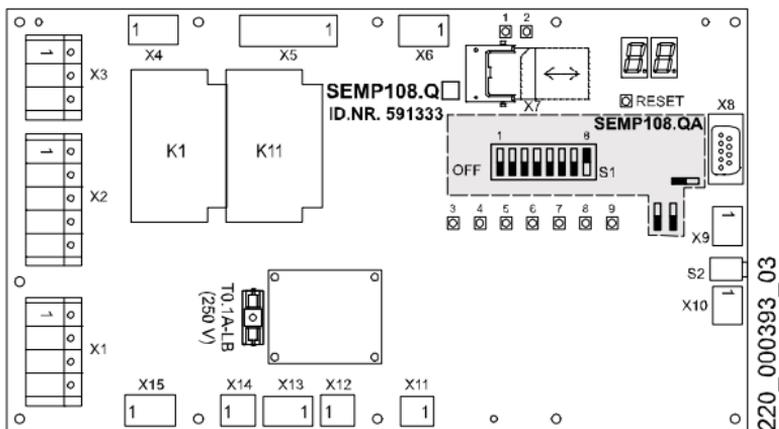
LED

LED	Affichage normal	Description
BATT	OFF	ON = Tension batterie < 11,4 V
NSG 12V	OFF/ON	ON = Mode normal ON = La batterie est OK ou elle est en mode charge. OFF = La batterie n'est pas OK ou n'est pas connectée (essayer d'appuyer sur le bouton BATT-ON) (attention au fusible T1A directement après la LED)
BOOSTER	OFF/ON	OFF = Mode normal Uniquement en mode « Evacuation manuelle » quand DEM est enfoncé : ON = Tension survolteur 120 V _{CC} disponible

3.6 Module d'évacuation SEM

SEM108.Q PCB - S Evacuation Module Power

- SEM = C.I. SEMP + Alimentation électrique sans coupure (UPS) + bloc batterie (BAT)
- Evacuation automatique (déplace la cabine et ouvre les portes) en cas de panne de l'alimentation réseau (avec frein électromagnétique de moteur uniquement).
- Contrôleur et alimentation chaîne de sécurité (UPS)
- Disponible avec entraînement de porte Varidor10E, Varidor20, Varidor20 HT, Sematic C-Mod, Sematic C-Mod HT ou QKS11



Affectation des fiches

Connecteur	Description	Remarque
X1	Réseau électrique vers contrôleur	X1 → JTHSÆSMIC.XMAIN X1.1 (L1) - sur NC de R3
X2	Entrée réseau	JH → SIA(optionnel)ÆX2
X3	Réseau vers entraînement	K1 ou si évac K11 vers VF.X1
X4	Entrée alimentation de porte	de SMIC.X400
X5	Transformateur 230/400 V	TAT et CMT dans SEM

Connecteur	Description	Remarque
X6	Sortie alimentation de porte	vers DOD.X400
X7	Téléchargement logiciel	Multi media card MMC
X8	RS232 UPS	UPS
X9	Entrée bus CAN	SEM est esclave d'EC
X10	Sortie bus CAN	Interrupteur S2 pour terminer
X11	Alimentation entraînement évacuation (DC)	4 batteries dans SEM sur K11
X12	Alimentation batterie (230 VCA)	4 modules de batterie avec chargeur propre
X13	Alimentation de l'UPS	Sortie UPS monophasé
X14	JH	Contacteur alimentation contrôleur X1.1
X15	Alimentation vers UPS	

Signification des LED

	LED	Signification
3	NORMAL MODE	Indication immédiate de l'état du contacteur K1 (normal) ou K11 (évacuation)
9	EVAC. MODE	
8	STAND-BY MODE	Piloté par logiciel En fonction de l'état actuel de SEM
7	EVAC. TRIP	
6	WATCHDOG (ye)	Clignote si logiciel et CPU OK
5	MAINS OK	Alimentation par le réseau OK, dépend de : <ul style="list-style-type: none"> • Surveillance interne tension SEMP • Signal UPS « Mains_Failure »
4	ERROR (rd)	Indique une ou plusieurs des erreurs suivantes : <ul style="list-style-type: none"> • Erreur batterie • Panne à l'aliment. électr. interne SEMP • Batterie UPS faible

	LED	Signification
11	VCC 5V	Ces LED sont directement pilotées par le matériel et ne donnent qu'une indication approximative quant à la disponibilité de l'alimentation interne en 24 V, 5 V et 3,3 V
10	VKK 24V	
1	3V3	
2	SW Download	Clignote pendant le téléchargement du logiciel avec MMC

Indicateur LED à 7 segments

Affichage	ETAT SEM
S0	Non initialisé
S1	Initialisation
S2	Préparation du mode normal
S3	Mode normal
S4	Préparation du mode d'évacuation
S5	Mode d'évacuation
S6	Préparation de la course d'évacuation
S7	Course d'évacuation
S8	Préparation du mode veille
S9	Veille
Sd	Temps mort
E0..E9	Indication d'erreur, état au cours duquel l'erreur s'est produite

Commutateur et cavalier

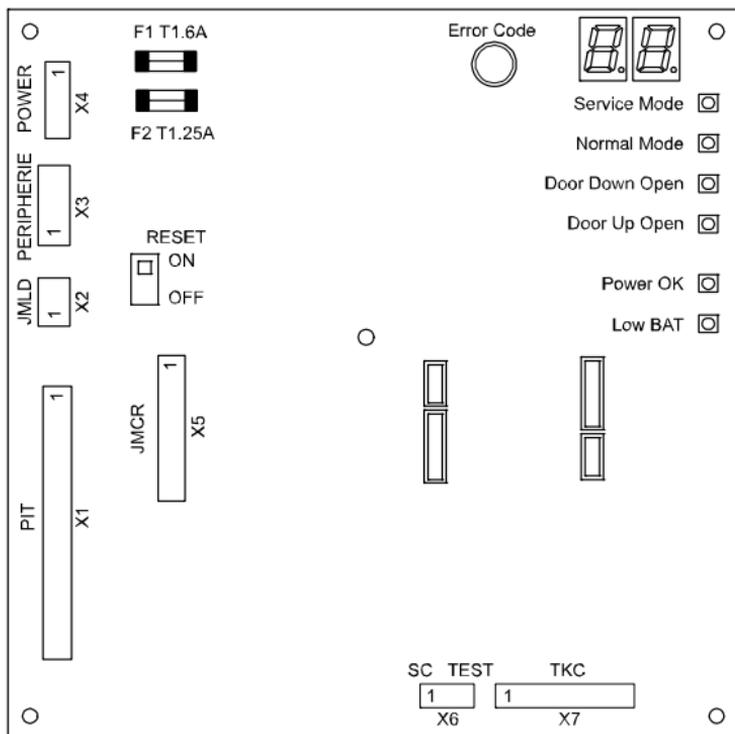
	Description	Remarque
S1 DIP1..8	Commutateur DIP 1..8	Uniquement sur C.I. Version QA S1-1..S1-7 : OFF S1-8 : ON
S2	Terminaison CAN	Si X10 est libre, S2 doit être placé vers la fiche X9.
Cavalier	Régler selon la figure ci-dessus	Uniquement sur C.I. Version QA

3.7 Haut de gaine et cuvette réduits (SPH)

Maintenance Short Pit and Headroom

Fonction principale :

- Protéger le technicien de maintenance contre le risque de blessures en cas de cuvette et/ou haut de gaine réduits
- Surveillance de porte (qui permet l'accès à la cuvette ou au toit de cabine)



Affectation des fiches

Connecteur	Fonction	Remarques
PIT	JMSP, KPM, KPN	Vers cuvette de gaine
JMLD	Connexion JMLD	Porte palière la plus basse
PERIPHERIE	Contacts KTC	Alimentation 12 V

Connecteur	Fonction	Remarques
POWER	Alimentation 24 V et batterie	en provenance de NGL
JMCR	JMCR, RECPCBM	Vers le toit de la cabine
SCTEST		
TKC	Signaux d'entrée TKC	Surveillance de porte

LED

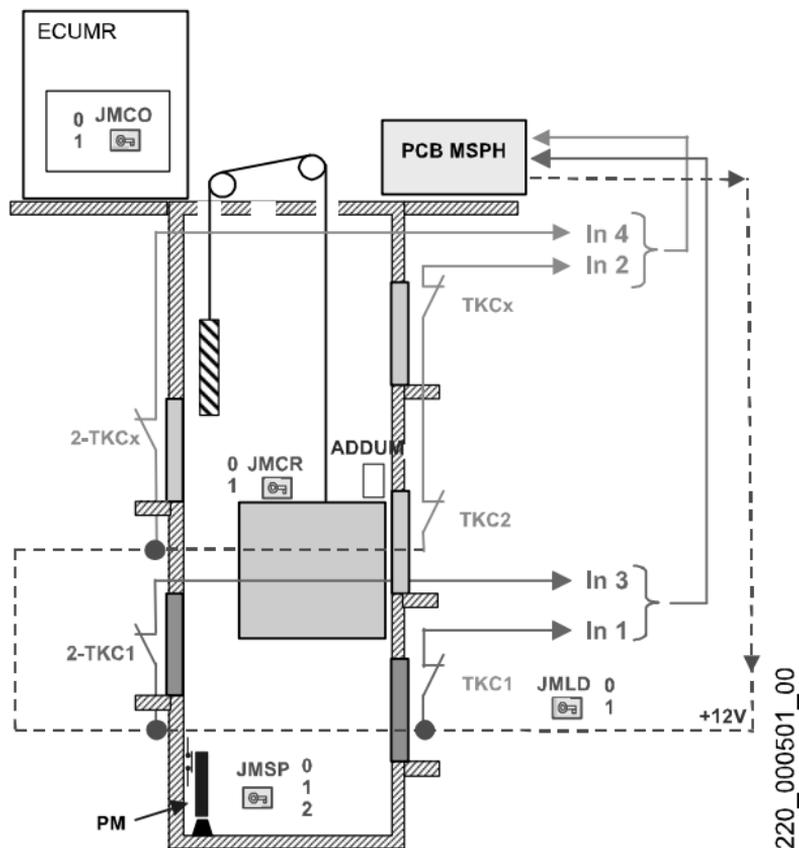
LED	Signification
Service Mode	Mode maintenance activé
Normal Mode	Mode normal
Door Down Open	Porte palière inférieure ouverte en fonctionnement normal (TKC1)
Door Up Open	Porte palière supérieure ouverte en fonctionnement normal (TKC2..TKCn)
Power OK	Système prêt
Low BAT	Batterie faible

3

Boutons-poussoirs

LED	Signification
Reset	Pour l'instant non utilisé Pour les procédures de réinitialisation normale : voir « Procédures de réinitialisation SPH » à la fin de ce chapitre
Code d'erreur	Pour réinitialiser l'erreur fatale (sur les anciens C.I. : test de relais. Pour réinitialiser l'erreur fatale sur les anciens C.I. : Remplacer le C.I.)

Contacts et commutateurs



Commutateurs

Commutateur	Position	Fonction
JMCO	Normal	Rappel non utilisable
	Recall	Rappel peut être activé
JMCR	Normal	Inspection DESACT, clé peut être retirée
	Service	Inspection peut être activée
JMLD	I	Clé peut être retirée
	R	Remettre circuit de sécurité en mode normal

Commutateur	Position	Fonction
JMSP	Normal	Fonctionnement normal
	Service	Mode Maintenance, clé amovible, (broche contact 1-2 ouverte)
	Reset	Reset (la clé repasse automatiquement sur Service), (Broche de contact 1-3 ouverte)

Contacts

Contact	Fonction
TKC1	Surveillance porte(s) inférieure(s) donnant accès à la cuvette de gaine
TKC2..n	Surveillance porte(s) supérieure(s) donnant accès au toit de la cabine
PM	Poteau Maintenance avec contact KPM (position maintenance), KPN (position normale)

3

Procédure de maintenance, vérification cuvette de gaine

Étape	Contrôle cuvette de gaine
1	Ouvrir la porte inférieure à l'aide de la clé triangulaire. Appuyer sur le bouton « STOP ». Entrer dans cuvette de gaine pour effectuer les opérations de maintenance.
2	Avant de sortir de la cuvette, régler JMSP sur « Reset » et ensuite sur « Normal »
3	Quitter la cuvette de gaine, relâcher le bouton « STOP », fermer la porte et faire un reset sur le commutateur JMLD (maintenance).

Procédure de maintenance, course d'inspection

Étape	Course d'inspection
1	Ouvrir la porte inférieure à l'aide de la clé triangulaire. Appuyer sur le bouton « STOP ». Entrer dans la cuvette.
2	Régler JMSP sur « Reset » et ensuite sur « Service ». Prendre la clé avec soi.

Étape	Course d'inspection
3	Débrancher KPN (normal), mettre le poteau du contrepoids en place et raccorder le connecteur KPM (maintenance)
4	Quitter la cuvette de gaine (relâcher le bouton STOP, fermer la porte). Accéder au toit de la cabine.
5	Régler JREC sur « Inspection ». Introduire la clé (depuis JMSP) dans JMCR et la tourner sur « Service ».
	Utiliser le boîtier d'inspection pour effectuer les courses.
6	Après la course d'inspection, tourner JMCR sur « Normal ». Prendre la clé avec soi. Remettre JREC sur « Normal ». Quitter le toit de la cabine.
7	Entrer dans la cuvette de gaine. Appuyer sur le bouton « STOP ». Débrancher KPM, retirer le poteau de contrepoids et brancher KPN.
8	Introduire la clé dans JMSP et la tourner sur « Reset » et revenir ensuite sur « Normal ».
9	Quitter la cuvette de gaine, relâcher le bouton « STOP », fermer la porte et faire un reset sur le commutateur JMLD (maintenance).

3.7.1 Procédures de réinitialisation SPH (codes MSPH)

Affichage	Signification
00	Mode normal
01	La porte supérieure a été ouverte manuellement en mode de fonctionnement normal ou la porte d'accès à la cuvette a été ouverte en mode maintenance (également après une panne d'alimentation et de batterie).

Affichage	Signification
	Procédure de réinitialisation : 1) Ouvrir la porte d'accès à la cuvette (porte la plus basse) 2) Régler JMSP sur « Reset » et ensuite sur « Service » 3) Prendre la clé avec soi et aller sur le toit de la cabine 4) Tourner JMSP sur « Service » et revenir sur « Normal » 5) Prendre la clé avec soi et retourner dans la cuvette 6) Ouvrir la porte d'accès à la cuvette (porte la plus basse) 7) Tourner JMSP sur « Reset » et ensuite sur « Normal » 8) Fermer la porte et mettre JMLD sur « Reset »
02	Tourner JMSP sur « Reset » et ensuite sur « Normal ».
03	Mettre JMCR sur « Maintenance »
04	Mettre JMCR sur « Normal »
05	La porte d'accès à la cuvette a été ouverte. Procédure de réinitialisation : 1) Ouvrir la porte d'accès à la cuvette 2) Tourner JMSP sur « Reset » et ensuite sur « Normal » 3) Fermer la porte et tourner JMLD sur « Reset »
06	JMSP « Reset » → « Normal »
FA	Erreur fatale Procédure de réinitialisation : <ul style="list-style-type: none"> • Appuyer sur le bouton rouge Reset • Ou remplacer le C.I. MSPH (s'applique à l'ancien C.I.)

Si une porte a été ouverte et si la cabine se trouve au niveau de la porte la plus basse (pas d'accès à la cuvette) :

- 1) JMCO = « Recall »
- 2) Manœuvre de rappel = « Recall »
- 3) Amener la cabine vers le haut pour avoir accès à la cuvette et suivre les instructions ci-dessus en fonction du code affiché

3.8 Quelques numéros ID

- Consulter également J 42101028 « Spare Part List Miconic BX for EU and AP »
- Consulter également J 42101121 « Compatibility and Interchangeability »

C.I., Objet	Remarques	ID
	ECUMR, PEBO et Options	
SMIC31		591728
SCIC3		591620
SCIC6	ISCPU (594153) et SCPU1 (591887)	55505147
SCPU1	SCPU1 avec log. pour BX EU	594672
CLSD11	CLSD11	594118
SHMI	Interface homme/machine (autonome)	594122
MCCE1		591526
MCCE2		591528
MCCE3	Peut être remplacé par MCCE31	591835
MCCE31	Avec connecteur MVE	594112
MCCE4		594114
MCCH1		591800
MCCH2		591804
MCCH3		591802
SAIO1		591504
CANIO		591837
LVSC		591788
NGL	Alimentation commutation 24 V	431609
NSG12600	Alimentation de secours Rosaverde 12 V	418175
SNGLM2	PEBO	591848

C.I., Objet	Remarques	ID
BATT	Batterie pour PEBO (SNGLM) 12 V 3,5 Ah	419214
Unité d'évacuation automatique SEM		
SEMP108	C.I. SEM (sans capot)	591382
BATT	Alimentation de secours 230 VCA, 48 V 0,7 Ah (peut être remplacée par le nouveau type 53 V même si seulement 1 sur les 4 est remplacée)	432493
BATT	Alimentation de secours 230 VCA, 53 VCC (ne pas remplacer par d'anciens types 48 V)	432807
BATT UPS	Batterie 12 V, 7 Ah pour UPS 1000VA (3 batteries requises)	432543
BATT UPS	Batterie 12 V, 12 Ah pour UPS 1500VA (3 batteries requises)	432790
ADDUM et Options cabine		
SDIC41		591700
RECPCBM31	(sans interface vers SPH)	594150
RECPCBM32	(avec interface vers SPH)	594156
DOD1		591454
DOD2		591456
DOD31		591724
DOD41		591868
DOD5		591756
DOD6		591867
SUET3		591811
Tableaux de commande de cabine		
SCOPMXS3		591859

C.I., Objet	Remarques	ID
SCOPMXB3		591858
VCA11		591838
VCA11 MMC	MMC avec fichier vocal en fonction de la langue : Voir J 41101028	
Boîtes à boutons palières et options		
LCU	Unité complète (C.I. et couvercle en plastique)	55503285
SLCU2	C.I. uniquement	591821
LCUM	Unité complète (C.I. et couvercle en plastique), peut être remplacée par LCUM2	55503286
LCUM2	Unité complète (C.I. et couvercle en plastique)	55502748
SLCUM2	C.I. uniquement	591822
LCUX	Unité complète (C.I. et couvercle en plastique)	55501609
SLCUX	C.I. uniquement	591806
LOP5_1	LOP tactile à 1 bouton, JST 4 broches	55503678
LOPM5_1	LOP tactile à 1 bouton + affichage, JST 4 broches	55503679
LOP5_2	LOP tactile à 2 boutons, JST 4 broches	55503680
LOPM5_2	LOP tactile à 2 boutons + affichage, JST 4 broches	55503681
LIN5V	Indicateur d'étage vertical	59321626
SBBD24	Circuit imprimé commutateur duplex 24 V	591796
SMNU	Unité de découplage Duplex	55502789
Divers		
ESE	Boîte de rappel	434031
RS232	Câble RS232 pour connexion PC de service ↔ Manœuvre (SCIC.RS232) (« câble CADI »)	59700078

C.I., Objet	Remarques	ID
RS232 (5 m)	Câble RS232 pour connexion PC de service ↔ Manœuvre (SCIC.XTELE) (connecteur JST)	59700152
RS232	Câble de connexion RS232 jaune (1,5 m) PC de service ↔ ACVF	55502100
Câble Synchronisme Y bus Bio	Câble spécial en Y si LIN et LCUX doivent être connectés sur un seul LOP	55504120
	Convertisseur de fréquence ACVF	
	Voir chapitre 7	

3

4 Interfaces utilisateur

4.1 PC de poche SPECI

SPECI (=Schindler Personal Elevator Communication Interface) peut être connecté à tous les systèmes avec version de logiciel SCIC \geq V9.22.

En fonction de la date de livraison du système (dépend de la carte SIM), le SPECI sera la seule possibilité pour utiliser les fonctions de service étendues ESF (voir chapitre 1.4).



00002350

SPECI est une application qui tourne sur un PC de poche. (Par exemple HP iPAQ). Le logiciel SPECI doit être téléchargé depuis un serveur spécial. Chaque pays possède son propre serveur.

SPECI doit être régulièrement mis à jour pour pouvoir accéder aux différentes manœuvres Schindler.

Pour de plus amples informations, voir le document « Fonctionnement de l'outil SPECI » **EJ604703** ou contacter l'administrateur SPECI local.

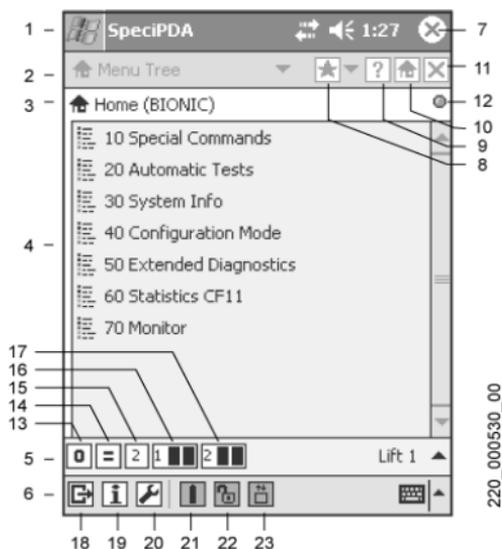
Approche de SPECI

Le gros avantage de SPECI est d'avoir une seule interface utilisateur pour toutes les types de manœuvre (Bionic, Miconic BX, MX-GC, etc.)

Connexion de SPECI vers CO BX

SPECI doit être connecté à la fiche du C.I. **SCIC RS232** avec un câble d'interface RS232 ou avec un adaptateur Bluetooth n° ID 55503890.

Description de l'écran principal

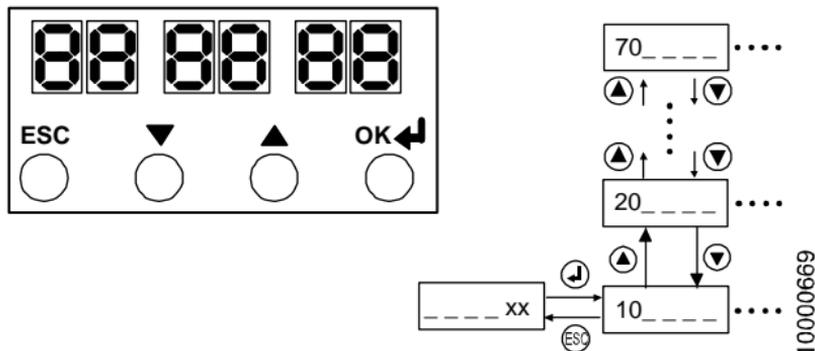


Ecran principal SPECI

1	Barre de titre	
2	Barre de fonctions	
3	Barre de saisie de menu. Cliquer sur la barre d'entrée du menu pour revenir au menu de niveau supérieur (racine d'arborescence)	
4	Zone d'affichage principal. Cliquer sur le menu à utiliser.	
5	Barre d'état de l'ascenseur. Cliquer sur « Lift 1 » ou « Lift 2 » pour passer à l'autre ascenseur du groupe	
6	Barre système	
7	Bouton Quitter. Cliquer pour mettre l'application SPECI en arrière-plan	
8	Liste des favoris. Non disponible pour Bionic/Miconic BX	
9	Aide contextuelle dans une boîte de dialogue active	
10	Menu de premier niveau. Non disponible pour Bionic/Miconic BX	
11	Ferme la boîte de dialogue active	
12	Affiche l'état du menu	

13	 10000234	<p>Entraînement arrêté</p> <p>Entraînement en train d'accélérer</p> <p>Entraînement à vitesse constante</p> <p>Entraînement en train de décélérer</p> <p>Entraînement non disponible</p> <p>Etat de l'entraînement inconnu</p>	
14	 10000235	<p>Cabine à l'arrêt</p> <p>Cabine hors de la zone de porte</p> <p>Cabine en montée</p> <p>Cabine en descente</p> <p>Etat de cabine inconnu</p>	
15	Indique la position actuelle de la cabine		
16	 10000236	<p>Porte ouverte</p> <p>Porte se fermant</p> <p>Porte s'ouvrant</p> <p>Porte fermée</p> <p>Porte verrouillée</p> <p>Porte arrêtée</p> <p>Etat de porte inconnu</p>	
17	Etat de porte - porte 2		
18	Cliquer pour fermer l'application SPECI		
19	Cliquer pour afficher l'information de version SPECI		
20	Cliquer pour accéder à la boîte de dialogue Configuration générale		
21	Etat de la batterie		
22	Etat de verrouillage de l'application. Cliquer pour verrouiller SPECI.		
23	Etat de la connexion à la manœuvre de l'ascenseur		

4.2 Interface utilisateur IHM



Navigation dans l'IHM

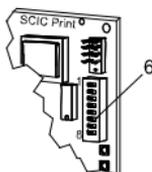
Bouton	Fonction
ESC	Quitter menu/rubrique (sans aucune modification)
HAUT/BAS	Se déplacer dans le menu (changer de menu) Changer la valeur
OK (« Enter »)	Passer au niveau inférieur du menu ; Valider la valeur saisie. Lorsque le mode de maintenance est activé (SCIC.DIP7), le bouton OK fonctionne comme le bouton « DFM-U » et « DMF-D ».

Structure du menu principal de l'IHM

	Fonction du menu	chapitre	page
[___ xx]	Position de la cabine (xx = niveau d'étage)	--	--
[10 ___]	Commandes spéciales (réinitialisation, course d'apprentissage, ordres cabine, etc.)	6.9	
[20 ___]	Essais de réception (assistée) automatiques	5.5	
[30 ___]	Infos système (logiciel requis ≥ V9.22)	6.5	
[40 ___]	Mode de configuration	5	
[50 ___]	Diagnostic, historique des erreurs	6.7	
[60 ___]	Statistiques	6.5.2	
[70 ___]	Surveillance ACVF (Biodyn xx C BR)	7.3	

4.3 Configuration de la manœuvre d'ascenseur avec POP

Activation du mode de configuration



Sur le C.I. SCIC : commutateur DIP 6 ON

La cabine se déplace jusqu'à l'étage configuré et y reste avec les portes ouvertes (attention dans le cas d'appartements en attique !) POP indique « CF »

Affichages et fonctionnement

A) CPID - Affichage d'état pendant la configuration :

CF = Mode de configuration

PA = Paramètre

UL = Valeur (valeur saisie)

LE = Niveau (étage)

Cd = Compte à rebours

LC = Comptage LOP

Ac = LOP sans JBF (KBF) détecté

Br = LOP avec JBF (KBF) détecté

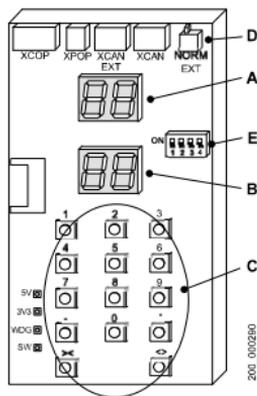
Er = Erreur

FL = Etage

rL = Charge de référence

LD = Charge (charge réelle)

CL = Etalonnage



B) ACID - Valeur de l'état actif. Par exemple pour rL : 32 = 320 kg

C) Clavier (« <> » = touche « Enter »)

D) Terminaison du bus CAN (« Norm » si rien n'est connecté à XCAN_EXT)

E) Commutateur DIP 1, 2, 3 non utilisés; commutateur DIP 4 OFF = Affichage ON

Grâce à la séquence de touches « - », « <> », le mode de configuration peut être activé et désactivé à tout moment, tant que le commutateur DIP 6 (sur SCIC) est activé (temporisation de 15 minutes).

5 Configuration

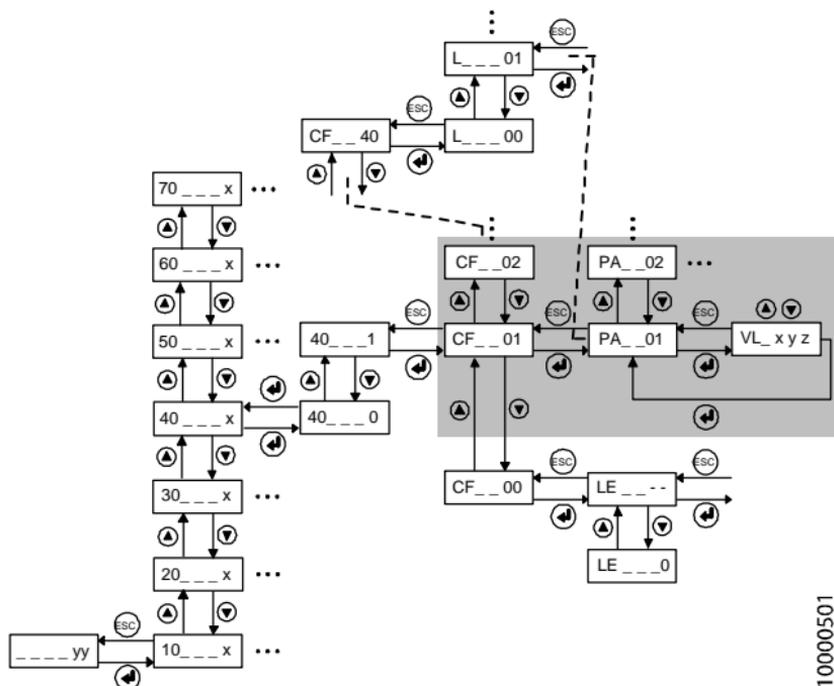
5.1 Configurations obligatoires et ordre

			Chapitre
0	Type d'unité de puissance hydraulique (HY seulement)	CF=20, PA=06	5.2.3
1	Etage où se trouve le local des machines : Local des machines disponible ? (0=MRL)	CF=02, PA=07 CF=02, PA=08	5.2.3
2	Biodyn xx C BR avec SGB142 (PA50 = 0, ACVF est mis en service)	CF=16 PA=14,15 CF=16 PA=50	(7.4)
	Biodyn xx C BR (CL)	CF=16	7.4
	Biodyn xx P BR (OL)	Clavier Vacon	7.4
3	Course d'apprentissage	[10].. [116 1]	6.9.2
4	Seulement si des fanions d'étage fictif sont posés	CF= 26	5.4.21
5	Seulement si portes palières mixtes	CF= 25	5.2.3
6	Calibrage de la cellule de charge de cabine - Définition de GQ - Définition du type de CLC - Recalibrage 0 kg - Calibrage avec charge de référence - Sauvegarde du calibrage	- CF=08, PA=01 - CF=08, PA=08 - CF=98 - CF=99 - CF=96	5.4.1
7	COP5B-N seulement : définition du clavier	CF=15	5.4.3
8	COP5 seulement : Désignation des étages	CF=01	5.4.14
9	Configuration LOP	CF=00, LE= --	5.4.4
	Si nécessaire : comptage LOP manuel	- CF=00, LE=00	5.4.7
	Dans le cas de systèmes duplex, voir	- CF=04, PA=1	5.4.8 / 9

			Chapitre
10	Etages « principaux » (étage principal pour appels collectifs, étage principal BR, étage de stationnement...)	CF=02 PA1,2,3,6	5.2.3
11	Toutes les autres configurations dépendent des options système supplémentaires (options de carte SIM). Aucun ordre spécial n'est requis pour la configuration.		2.4

5.2 Paramètres de commande (menu 40)

5.2.1 Etapes de configuration de base (avec IHM)



5

10000501

Structure de menu de l'interface utilisateur IHM, configuration

Pour ouvrir le mode de configuration		Affichage
	L'IHM indique l'étage actuel de la cabine	___ _ y y
1	Appuyer sur « OK » sur l'IHM	10 _ _ _ _
2	Passer à 40 avec les boutons HAUT/BAS	40 _ _ _ _
3	Appuyer sur « OK »	40 _ _ _ 0
4	Passer de « 0 » à « 1 » avec les boutons HAUT/BAS.	40 _ _ _ 1
5	Appuyer sur « OK » La cabine se déplace vers l'étage de configuration et la porte s'ouvre. Le système est prêt à être configuré.	CF __ 01

Pour changer un paramètre		Affichage
	Le système est prêt à être configuré.	CF __ 01
6	Choisir le menu principal CF que vous voulez configurer à l'aide des boutons HAUT/BAS. Appuyer sur « OK » → L'IHM affiche le premier sous-menu PA (Remarque : Dans CF=40 et CF=41, le niveau L doit être choisi avant l'affichage du sous-menu PA).	CF __ xx PA __ 01
7	Choisir le sous-menu PA que vous voulez configurer à l'aide des boutons HAUT/BAS. Appuyer sur « OK » → L'IHM affiche le premier sous-menu VL	VL _ x y z
8	Appuyer sur OK pour modifier le premier caractère de la valeur. → Le caractère modifiable se met à clignoter.	VL _ x y z
9	Appuyer sur OK pour confirmer le caractère modifié et passer au caractère suivant. Répéter les étapes 8 et 9 jusqu'à revenir au sous-menu PA.	PA __ y y

Pour quitter le mode de configuration		Affichage
10	Appuyer sur le bouton « ESC » jusqu'à ce que l'IHM affiche 40 ___ 1	40 ___ 1
11	Passer à 40 ___ 0 avec les boutons HAUT/BAS.	40 ___ 0
12	Appuyer sur « OK ». → Le menu du premier niveau est affiché à nouveau.	40 _____
13	Appuyer sur le bouton ESC. L'IHM affiche à nouveau l'étage actuel	_____ x y
14	Une fois la configuration terminée, appuyer sur RESET sur SCIC ou SCPU. (certains paramètres ne deviendront actifs qu'après un reset).	

5.2.2 Liste des paramètres - Vue d'ensemble

CF	Détails	≤ V9.22	> V9.37
00	Configuration dispositif bus BIO (apprentissage)	x	x
01	Désignation d'étage	x	x
02	Paramètres de service (étage principal, etc.)	x	x
03	Temporisateurs de porte	x	x
04	Configuration Duplex, Date et Heure	(x)	x
05	COP avec interrupteurs à clé (COP5, COP5-10, COP5B, COP5B-N, COP4B)	x	x
06	Réglages COP	x	x
07	Réglages LOP/LIN	x	x
08	Paramètres de cabine (charge, éclairage, etc.)	x	x
09	Discriminateur d'alarme	x	x
10	Code PIN ZB1 pour appels de cabine sécurisés	x	→CF41
11	Statistiques (compteur de courses, heures de service)	x	x
12	Versions de logiciel	x	x
13	Versions de matériel	x	x
14	Paramètres NS21 (temporisateurs ZNO et JNO)	x	x
15	Configuration COP5B-N et COP4B	x	x
16	Paramètres d'entraînement ACVF	x	x
17	Manœuvre visiteurs GS	x	x
19	Paramètre entraînement AC2 (ZLA) et ASMTL	--	x
20	Paramètres entraînement hydraulique	x	x
21	Télésurveillance embarquée (ETM)	--	x
25	Portes mixtes	x	x

CF	Détails	≤	>
		V9.22	V9.37
26	Longue distance entre étages LIFD	x	x
40	Entrées et sorties des nœuds de bus BIO	--	x
41	Fonctions d'accès réservé	--	x
50	E/S auxiliaire ECUMR-SAIO	x	x
51	E/S auxiliaire ADDUM-SAIO	x	x
52	Configuration DOD PORTE 1	x	x
53	Configuration DOD PORTE 2	x	x
54	Paramètre frein pour MCCE (ZLA)	x	x
55	E/S premier CAPH..., MX-B/S	x	x
56	E/S deuxième CAPH..., MX-B/S	x	x
60	Configuration entrée LOP (JDE, JAB)	x	→CF40
61..80	Entrées et sorties auxiliaires SLCUX étage1 (CF61)... étage20 (CF80)	x	→CF40
81	ZBC1 Verrouillage d'ordre cabine	x	→CF41
82	ZBCE Verrouillage d'appel d'étage	x	→CF41
83	ZB3 Affectation des niveaux	x	→CF41
84	Mappage CAPH entrée sur CF83 (ZB3)	x	→CF41
86	Groupe asymétrique niveau de base	x	x
87..89	SLCUX Local des machines 1..3	x	→CF40
90..91	CAN carte d'E/S auxiliaires 1..2	x	x
94	Effacement des adresses dispositif biobus	x	→CF40
95	Charge actuelle de la cabine (lecture seule)	x	x
96	Valeurs de calibrage CLC (lecture seule)	x	x
97	Reconfiguration CLC	x	x
98	Calibrage fréquence charge nulle en cabine	x	x
99	Calibrage fréquence charge de référence en cabine	x	x

5.2.3 Liste des paramètres - Description détaillée

Cette liste est valable pour la version de logiciel SCIC V9.37 (sauf spécification contraire)

Pour connaître le paramètre le plus récent, se reporter au TK Commissioning EJ 604611.



Attention

Ne modifier les valeurs par défaut qu'en cas de nécessité !



Remarque

Attendre 30 s pour appuyer sur le bouton Reset (SCIC) une fois que vous avez terminé la configuration. Certaines modifications ne seront activées qu'après le Reset.



Remarque

La visibilité des paramètres dépend de : la version logicielle, le matériel installé et les options disponibles sur la carte SIM.

5

Légende :

Signification des abréviations

CF	Configuration Group (main menu)
L	L = floor level (CF=40 et CF=41 seulement)
PA	Parameter (si PA = 1..n, alors VL est défini pour chaque étage où PA1=Etage1, PA2=Etage2..., PAn=étage le plus haut disponible)
VL	Value (l'IHM affiche UL)

Structure des tableaux de paramètres

CF	<i>Nom du groupe de paramètres</i>	
PA	<i>Nom (par défaut = valeur)</i> <i>[VLmin.. VLmax, étape=unité] Description</i>	

1) = non disponible avec log. 9.37

2) = non disponible avec log. 9.22

SIM = option carte SIM

CF	PA	VL : Valeurs et description	SW
0 Configuration LOP (apprentissage) (voir les explications supplémentaires au chapitre 5.4.4)			
	--	[LE --] : Configuration adresse LOP. Configure chaque LOP au cours du compte à rebours de 12 s en appuyant sur le bouton raccordé à DE-U	-
	00	[LE 00] : Comptage LOP (indiqué par « LC » et le clignotement « - - - - ») Enregistre les adresses de tous les nœuds dans l'EEPROM du SCIC.	-

CF	PA	VL : Valeurs et description	SW
1 Désignation de l'étage (position)			
	1..n	Floor_Name (défaut = étage; 1=0, 2=1...) [-9..99, 1] La désignation est affichée sur les indicateurs de position. Sélection d'ordres cabine disponibles sur COP5. Aide pour la configuration : Affectation incrémentielle automatique pour les étages au-dessus du PA1 modifié (niveau 1). (Voir également les informations au chapitre 5.4.14)	

CF	PA	VL : Valeurs et description	SW
2 Etages principaux et étages de service			
	1	Evacuation_Floor (défaut = 1) [1..n, 1=1] (Premier incendie) Etage de rappel utilisé pour tous les services BR et NS. La valeur est donnée par la configuration du LOP où un JBF est détectée, mais elle peut être modifiée par la suite. En cas de duplex, les deux ascenseurs doivent être configurés de manière identique. Pour hydraulique sans dispositif à taquet, recommandé à l'étage 1.	SIM
	2	KA_Main_Floor (défaut = 1) [1..n, 1=1] Etage principal pour manœuvre collective (KA : deux boutons différents pour la montée et la descente seulement à cet étage). Il reçoit la même valeur que Main_Floor_BR, mais peut être modifié.	SIM

CF	PA	VL : Valeurs et description	SW
2 Etages principaux et étages de service			
3		Parking_Floor and JAB_Floor (défaut = 1) [1..n, 1=1] a) Etage de destination utilisé pour les deux options « Retour à l'étage principal » (CF2, PA4 et PA5). b) Etage de rappel pour service JAB. Il reçoit la même valeur que « Evacuation_Floor » mais peut être modifié.	SIM
4		Return_to_Main_Floor_Timer_1 (déf. = 12↔120 s) [0..90, 1=10 s] Temporisateur pour l'option (RL1) « Retour à l'étage principal depuis n'importe quel étage » (« 0 » = désactive RL1)	SIM
5		Return_to_Main_Floor_Timer_2 (déf. = 5) [0..90, 1 = 1 s] Durée utilisée dans l'option (RL2) « retour à l'étage principal de n'importe quel étage au-dessous de l'étage principal ». Si RL1 et RL2 sont activés : la durée la plus courte est utilisée. (« 0 » = désactive RL2)	SIM
6		Alternative_Evacuation_Floor (défaut = 1) [1..n, 1] Deuxième étage rappel/évacuation, utilisé pour tous les services BR avec étage de rappel alterné. Si non utilisé, définir la même valeur que pour CF2 PA1. En cas de duplex, les deux ascenseurs doivent être configurés de manière identique.	SIM
7		Configuration_Floor (défaut = étage le plus haut) [1..n, 1] (HYD : défaut = étage le plus bas) Etage où la cabine est envoyée en mode configuration.	
8		Machine_Room_Available (défaut = 0) [0..1, 1] « 0 » = MRL (sans local des machines) - KFM ouvre la porte à l'étage le plus haut ; « 1 » = MR (avec local des machines) - KFM n'ouvre aucune porte.	
9		Door_Hold_Open_Timer_Fire (défaut = 0) [0..99, 1=1 s] Temporisation d'ouverture de porte après évacuation incendie.	
10		NF1_Timer (défaut = 60) [30..6000, 1=1 s] Si aucun ordre cabine n'est donné dans cette période, la cabine revient en fonctionnement normal.	SIM

CF	PA	VL : Valeurs et description	SW
2 Etages principaux et étages de service			
	14	Landing_Call_Execution_Delay_Timer (défaut = 2 s) [0..9, 1=1 s] Retarde l'exécution de l'appel d'étage, utilisé si des portes palières manuelles sont utilisées avec type KS ou KA.	1)

CF	PA	VL : Valeurs et description	SW
3 Temporisation de porte			
	1	Hold_Open_Board (défaut = 40↔4 s) [10..255, 1 = 0,1 s] Durée de maintien de la porte ouverte après un appel d'étage.	
	2	Hold_Open_Exit (défaut = 30↔3 s) [10..255, 1 = 0,1 s] Durée de maintien de la porte ouverte après un ordre cabine.	
	3	Minimum_Door_Open (défaut = 20↔2 s) [10..255, 1 = 0,1 s] Doit être identique à CF3 PA9.	
	4	Minimum_DT-O_Time (défaut = 10↔1 s) [10..255, 1 = 0,1 s] Temps de maintien de la porte ouverte après DT-O.	
	5	Extra_door_open_time (défaut = 20↔2 s) [10..255, 1 = 0,1 s] Coïncidence d'ordre cabine et d'appel d'étage : CF3, PA5 est ajouté à CF3, PA1	
	6	Door_Pre-opening_Delay (défaut = 0) [0..99, 1 = 0,1 s] Temporisation entre l'activation de PHUET et le début de la préouverture de porte.	
	7	Evacuation_Max_Lock_Time (déf. = 50↔500 s) [6..60, 1 = 10 s] Durée maximale de verrouillage de porte pendant une course d'évacuation ou d'apprentissage. Normal Max_Lock_Time est 500 s (figé dans le code).	

CF	PA	VL : Valeurs et description	SW
3 Temporisation de porte			
8		<p>Safety_Circuit_Debounce (défaut = 3↔0,3 s) [1..30, 1 = 0,1 s] Une fois la porte verrouillée (message door_locked - CF3 PA13), le contrôleur (SCIC) attends cette durée avant de contrôler le circuit de sécurité.</p> <p>Porte palière manuelle : KTS → (PA22) → (PA13) → (PA8) Porte automatique : KET-S → (PA13) → (PA8)</p>	
9		<p>Hold_Open_Reversing (défaut = 20↔2 s) [0..255, 1 = 0,1 s] Durée de maintien de la porte ouverte après activation des éléments de réouverture (définit en une seule action la durée KSKB et RPHT). Doit être identique à CF3 PA3.</p>	
10		<p>KSKB_Time (défaut = 20↔2 s) [0..255, 1 = 0,1 s] Durée de maintien de la porte ouverte après la réouverture par KSKB (uniquement visible si CF3 PA9 = 0)</p>	5
11		<p>RPHT_Time (défaut = 20↔2 s) [0..255, 1 = 0,1 s] Durée de maintien de la porte ouverte après la réouverture par barrière lumineuse (uniquement visible si CF3 PA9 = 0)</p>	
12		<p>Special_Reversing_Time (défaut = 20↔2 s) [0..255, 1 = 0,1 s] : Non utilisée pour le moment.</p>	
13		<p>Locking_Time (défaut = 5↔0,5 s) [0..255, 1 = 0,1 s] Après l'activation de KET-S, le SDIC attend cette durée avant d'envoyer le message d'état porte_verrouillée au SCIC. Pour les portes automatiques, c'est à ce moment-là que le verrouillage de porte (SV) est activé. Pour les portes palières manuelles, le SV est activé plus tôt, voir CF3 PA22.</p>	
14		<p>Door_Opening_Timeout (défaut = 120↔12 s) [0..255, 1 = 0,1 s] Si la porte n'est pas complètement ouverte après ce délai, le moteur de porte est arrêté et un message d'erreur est journalisé.</p>	

CF	PA	VL : Valeurs et description	SW
3 Temporisation de porte			
15		Door_Closing_Timeout (défaut = 120↔12 s) [0..255, 1 = 0,1 s] Si la porte n'est pas complètement fermée après ce délai, le moteur de porte est arrêté et un message d'erreur est journalisé.	
16		Close_Time_Without_KET-S (défaut = 50↔5 s) [0..255, 1 = 0,1 s] Pour les portes sans KET-S, ce paramètre définit la durée d'activation du moteur de porte pour la fermeture.	
17		Open_Time_Without_KET-O (défaut = 40↔4 s) [0..255, 1 = 0,1 s] Pour les portes sans KET-O, ce paramètre définit la durée d'activation du moteur de porte pour l'ouverture.	
18		First_Open_Time (défaut = 250↔25 s) [0..255, 1 = 0,1 s] Pour les portes où le premier mouvement d'ouverture après la mise sous tension est un lent mouvement d'apprentissage.	
19		First_Close_Time (défaut = 250↔25 s) [0..255, 1 = 0,1 s] Pour les portes où le premier mouvement de fermeture après la mise sous tension est un lent mouvement d'apprentissage.	
20		Min_Opening_Time (défaut = 10↔1 s) [0..255, 1 = 0,1 s] Si le commutateur KET-O est activé en permanence (défectueux) et que la porte doit passer de la position fermée à l'ouverture, la porte se déplace dans le sens de l'ouverture pendant ce temps minimum.	
21		Final_Timer (défaut = 30↔30 s) [0..100, 1=1 s] Délai écoulé jusqu'à ce que la porte se ferme à une vitesse ralentie et désactive les systèmes de réouverture.	SIM

CF	PA	VL : Valeurs et description	SW
3 Temporisation de porte			
	22	Door_Cmd_Delay_After_Rts (défaut = 7↔0,7 s) [1..50, 1=0,1 s] Une fois le KTS fermé, délai avant d'initier le verrouillage de porte (SV → mouvement du boulon) pour les portes palières manuelles uniquement. Voir CF3 PA8 pour la durée d'attente de KV.	
	23	Door_unlocking_time (défaut = 0) [0..20, 1 = 0,1 s] Durée entre une commande de déverrouillage (VSV) et une commande d'ouverture de porte (VST-O).	
	24	Extendet_Dwell_Time_Handicapped (défaut = 10) [0..120, 1 = 1 s] Utilisé avec tous les services BF et ZB-ZLA.	SIM
	25	Parking Type 6 (VCF) (défaut = 12↔2 minutes) [0..90, 1 = 10 s] Ce paramètre est utilisé pour la fonction type de stationnement 6 (VCF = distribution des cabines libres).	SIM

5

CF	PA	VL : Valeurs et description	SW
4 Duplex et Horloge Temps Réel sur SCPU			
	1	Identification Duplex (défaut = 1) lecture seule [1..2, 1] Réglage basé sur le numéro de mise en service, 1 = premier ascenseur, 2 = deuxième ascenseur	SIM
	2	Heure locale (SCPU seulement) [00.00.00 .. 23.59.59] hh.mm.ss	
	3	Fuseau horaire (par défaut = 0) [-720..720, 1=1 min] fuseau horaire en minutes,	1)
	4	Heure d'été (défaut = 0) [0..1, 1] 0 = 0 h de décalage, 1 = 1 h de décalage	1)
	5	Date Locale (défaut = 1) (SCPU seulement) [01.01.00 .. 31.12.99] dd.mm.yy où l'année est 20yy	

CF	PA	VL : Valeurs et description	SW
5 Touches de saisie COP5			
1..4		Key1 .. Key4 sur COP n°1	
11..14		Key1 .. Key4 sur COP n°2 (déf. = 0↔pas de fonction) [0..255, 1] Fonctions d'entrée : BMK voir le chapitre 5.3 (séquence de câblage : SDIC → COP2 → COP1) Ne pas utiliser le même BMK sur COP1 et COP2.	2)

CF	PA	VL : Valeurs et description	SW
6 Paramètres COP			
1		Inter_Key_Timing (défaut = 20↔2 s) [1..50, 1 = 0,1 s] Durée maximale pour saisir un ordre à 2 chiffres Avec Service DDC : l'ordre cabine est annulé si l'on appuie deux fois sur le même bouton pendant cette durée.	
2		Acknowledge_Time (défaut = 20↔2 s) [1..50, 1 = 0,1 s] Durée d'affichage de la confirmation d'ordre cabine (pour système collectif)	
3		Time_to_enter_PIN (défaut = 50↔5 s) [1..99, 1 = 0,1 s] Délai maximal pour saisir le code PIN pour un appel protégé (COP5x avec clavier à 10 chiffres seulement). Avec SAS : Durée de saisie de l'ordre.	
4		COP5x_Sensitivity (défaut = 5) [0..7, 1] Sensibilité du clavier à effleurement COP5x (0 = sensibilité minimale). Régler la valeur à 4 pour un résultat optimal. Pour éviter un appel d'alarme involontaire, débrancher la téléalarme et la sirène d'alarme si présentes. Attendre au moins 3 minutes avant de les rebrancher. Remarque : un mauvais raccord à la masse (COP et C.I. SCOP) peut affecter le bon fonctionnement du COP.	

CF	PA	VL : Valeurs et description	SW
6 Paramètres COP			
6		COP_Beep_Volume (défaut = 3) [0..10, 1] 0 = minimum...10 maximum (certains types de COP - MX-Basic, COPHx - utilisent un potentiomètre à la place)	
7		COP_Position_Code (défaut = 1) [1..2, 1] Pour indicateur de position d'un autre fabricant : « 1 » = code Gray, « 2 » = code binaire.	
8		First_Language (défaut = 1) [0..99, 1] Code de langue, voir tableau séparé (« 0 » = message désactivé).	1)
9		Second_Language (défaut = 1) [0..99, 1] Code de langue, voir tableau séparé (« 0 » = message désactivé).	1)
10		First_Language_Volume (défaut = 50) [0..99, 1] Volume de la première langue	1)
11		Second_Language_Volume (défaut = 50) [0..99, 1] Volume de la deuxième langue	1)
12		Trip_Start_Action_Attendant (LI) (défaut = 0) [0..1, 1] « 0 » = DLI, « 1 » = DTS (départ de course par liftier)	1) SIM
13		Independent_Control_Multi_Call (défaut = 0) [0..1, 1] « 0 » = RV1, « 1 » = RV1(M) (ordre multiple manœuvre indépendante)	1) SIM
14		Type NF1 (défaut = 1) [1..2, 1] « 1 » : Service de secours type 1 (effacer tous les appels) (JDNF-k), « 2 » : Service de secours type 2 (exécuter les ordres cabine en cours, la cabine vide arrive) (JDNF-k et KL-M)	SIM
15		Voice_Announcement_Door (défaut = 3) [0..3, 1] 0 = pas d'annonce, 1 = fermeture de porte, 2 = ouverture de porte, 3 = ouverture et fermeture de porte	SIM

CF	PA	VL : Valeurs et description	SW
6 Paramètres COP			
	16	Timer_Voice_Announcement_Door (défaut = 0) [1..255, 1 = 0,1 s] Durée entre l'annonce vocale et le début du mouvement de porte.	SIM
	17	Time_to_CC (défaut = 60 ↔ 6 s) [30..6000, 1 = 0,1 s] Délai maximal alloué pour saisir un ordre cabine pour le service ZB_LA (ZLA)	SIM

CF	PA	VL : Valeurs et description	SW
7 LOP et LIN			
	1	LOP_Position_Code (défaut =1) [1..2] Pour indicateur de position d'un autre fabricant : 1 = code Gray, 2 = code binaire.	
	2	LOP_Sensitivity (défaut = 4) [1..7] Sensibilité des LOP Bionic 5 (touches à effleurement) (7 = sensibilité minimale)	
	3	LOP_Volume (défaut = 3) [0..5] Réglage du volume LOP5	
	4	LIN_Volume (défaut = 3) [0..5] Réglage du volume LIN5	
	5	Indicateur de déplacement (défaut = 0) [0..1] Indicateur de déplacement sur LOPM5, LIN5-HAPK ... « 0 » = désactive le symbole de déplacement, « 1 » = active le symbole de déplacement si LRV (service indépendant) actif.	1)
	6	Aménagements pour handicapés (défaut = 0) [0..2] 0 = comportement normal, « 1 » = cet ascenseur offre des aménagements pour les handicapés et le LOP marqué est connecté, « 2 » = les deux ascenseurs offrent des aménagements pour handicapés, le rang avec le LOP marqué est connecté à l'autre ascenseur.	SIM 1)

CF	PA	VL : Valeurs et description	SW
7 LOP et LIN			
	7	Durée pour saisie d'un ordre (défaut = 50 ms) [1..99, 1 ms] Avec la fonction ATFSL (accepter course depuis un seul palier) activée, la durée pour saisir un ordre est limitée. (ATFSL est associé à BMK 257 JDE-E)	1)
	8	Ascenseur préférentiel pour CW (défaut = 0) [0..1] Définit cette cabine comme cabine pour service préférentiel (CW), « 0 » = ascenseur non CW, « 1 » = ascenseur CW Un contact par clé ou un bouton (DCW-U(07), DCW-D(08)) enregistre un appel d'étage exclusivement desservi par la cabine définie comme ascenseur CW (Duplex).	

CF	PA	VL : Valeurs et description	SW
8 Paramètres de cabine			
	1	Charge nominale cabine (défaut = 0 ↔ 0 kg) [0..113, 1 = 10 kg]	
	2	Durée d'éclairage de cabine automatique (défaut = 10 min) [1..40, 1 = 1 min] Durée pendant laquelle la cabine doit rester vide avant que l'éclairage de cabine (et le ventilateur) soit coupé par le relais RLC-A. Remarque : un délai de 30 minutes est optimal. Une durée trop courte réduit la durée de vie du tube à néon.	SIM
	3	Car_Enable_for_Handicapped (BF) (défaut = 0) [0..1, 1] 0 = la cabine ne répond pas aux appels BF ; 1 = la cabine répond aux appels BF	SIM
	4	Charge minimale (défaut = 3 ↔ 30 kg) [0..59, 1 = 10 kg] Utilisé pour la charge minimale de fonctionnement	
	5	Activation charge minimale (défaut = 0 ↔ Désactivé) [0..1] 1 = Activé (uniquement avec les systèmes DE et PI).	
	6	Door_Open_Time_Min_load (défaut = 5 ↔ 5 min) [0..99, 1 = 1 min] Durée pendant laquelle la porte reste ouverte et l'ascenseur ignore les appels d'étage si la fonction Charge minimale est activée	

5

CF	PA	VL : Valeurs et description	SW
8 Paramètres de cabine			
	7	Door_Pre_Opening (défaut = 1 ↔ Activé) [0..1, 1] Commande logicielle de l'élément de pré-ouverture de porte avec le C.I. SUET. 1 = activation, 0 = désactivation	
	8	Capteur de charge de cabine (défaut = 1) [0..1] Type de capteur de charge de cabine 0 = Digisens KL250 (rouge) 1 = X-Sensor (par défaut pour MOD), Digisens KL66 (blanc)	
	9	Full_Load_Threshold (défaut = 90 %) [50..90, 1 %] Seuil pour l'activation pleine charge en pourcentage de la charge nominale.	
	10	Door_Reversing_Car_Call_Canceling (déf. = 1) [0..1, 1] Comportement à la réouverture des portes : 1 = ordre cabine annulé 0 = ordre cabine non annulé (visible uniquement dans les systèmes DE et PI).	
	11	Type d'éclairage cabine JLC (défaut = 1) [0..1, 1] Comportement du JLC (interrupteur d'éclairage de cabine manuel) par rapport au RLC (service d'éclairage automatique de cabine - CF8 PA2) « 0 » = Type B - JLC désactivé éteint la lumière en permanence, JLC activé : service d'éclairage automatique de cabine (RLC) « 1 » = Type A - JLC activé allume la lumière en permanence, JLC désactivé : service d'éclairage automatique de cabine (RLC)	SIM
	13	Temporisateur d'éclairage de cabine/ventilateur en service incendie (défaut = 1) [0..300, 1=1 s] Délai d'extinction du ventilateur et de l'éclairage après l'ouverture des portes.	
	14	Charge typique (défaut = 0↔)moitié de la charge nominale) [0..125, 1=10 Kg] Indique une charge attendue pour améliorer la performance de marche en l'absence d'un système de mesure précis de la charge (carte SIM : « no clc » ou menu 101 actif ou DIP1 =ON).	SIM

CF	PA	VL : Valeurs et description	SW
9 Paramètres d'alarme			
	1	Alarm_Filter (défaut = 1) [0..1, 1] Filtrage au bouton d'alarme (quand la cabine se déplace ou la porte est ouverte). 0 = désactivé, 1 = activé.	

CF	PA	VL : Valeurs et description	SW
10 COP5_10 code PIN pour ordres cabine [ZB1] (SW ≤ V9.22 seulement) Pour SW ≥ V9.37 : voir CF41			
	1..n	PIN_code (défaut = 0000 = PAS DE CODE PIN) [0000..9999, 1] Un code PIN à quatre chiffres pour l'accès réservé désactive le bouton d'ordre cabine à cet étage. Pour les codes à 3 chiffres, utiliser « - » comme premier caractère. (par ex. « -123 ») « 9999 » bloque les appels de cabine sur cet étage (utiliser uniquement avec la clé ou SAS), si ZB3 voir également CF83 ; « 9998 » bloque les appels de cabine si JSDC est activé ; dans le cas d'une installation duplex : les deux ascenseurs doivent être configurés de manière identique.	SIM

CF	PA	VL : Valeurs et description	SW
11 Statistiques (lecture seule)			
	1	Trip_Counter [0..999999, 1 = 100] Exemple : 26 = 2600 courses	
	2	Cumulated trip_time [0..9999, 1 = 1 h] Total des heures de course	

CF	PA	VL : Valeurs et description	SW
12 Version de logiciel (lecture seule)			
	1	Version de logiciel SCIC (exemple : 932 ↔ V9.32)	
	2	Version de logiciel SDIC (exemple : 31 ↔ V3.1) (visible uniquement après une course d'apprentissage)	
	3	Version de logiciel ACVF (boucle fermée uniquement)	

CF	PA	VL : Valeurs et description	SW
12 Version de logiciel (lecture seule)			
	4	Version de logiciel SEM (si disponible)	
	5	Version de logiciel COP n°1 (si n°2 disponible)	
	6	Version de logiciel COP n°1 ou n°2 (si n°2 disponible)	
	8	Version de logiciel CLSD (exemple : 1205 ↔ V1.2.05)	
	9	Version de logiciel SMIC CPLD (exemple : 18 ↔ V1.8)	

CF	PA	VL : Valeurs et description	SW
13 Version de matériel (lecture uniquement). Voir le tableau dans le manuel de l'utilisateur J 237416			
	1	Version de matériel SCIC	
	2	Version de matériel SDIC (41↔SDIC4.QA ; 42↔SDIC41.QA)	
	3	Version de matériel ACVF (boucle fermée uniquement)	
	4	Version de matériel SEM (41↔SEMP108.QA, 49↔...QB)	
	5	Version de matériel COP n°1 (si n°2 disponible) [voir tableau suivant]	
	6	Version de matériel COP n°1 ou n°2 (si n°2 disponible)	
	7	Version de matériel MCCxx (6↔MCCE3 ; 7↔MCCE4)	
	8	Version de matériel CLSD (65↔CLSD11.QA ; 66↔...QB ...)	
	9	Version de matériel SMIC (2↔SMIC3 ; 3↔SMIC31.QA)	

0	matériel inconnu	59	matériel COP5 inconnu
51	COP5_N	80	SCOPH3
52	COP5_10	81	SCOPHM3
53	COP5 B_10 ou B_N	82	SCOPHMH3
54	COP4_B	83	SCOPMXB3
55	COP5 AP (tous)	84	SCOPHML3
56	COP5_N ZLA	85	SCOPMAT
57	COP5_10 ZLA	99	POP

Valeurs pour CF=13 PA=5 et 6 version de matériel COP

CF	PA	VL : Valeurs et description	SW
14 Paramètres NS21 (NS21 présent sur carte SIM)			
	1	ZNO_Timer (défaut = 0 ↔ 0 s) [0..99, 1 = 10 s] Durée entre l'activation RNO et le début de l'évacuation (pour commencer l'évacuation, le signal RFEF est nécessaire).	SIM
	2	JNO_Timeout (défaut = 0 ↔ 0 s) [0..99, 10 s] Décompte à la fin de l'évacuation avant que la surveillance du JNO (autorisation pour service normal) ne débute. (0 = pas d'autorisation pour cette cabine).	SIM
	3	Door_Open_Timer_Evacuation (défaut = 0) [0..99, 1 = 1] Durée de maintien de la porte ouverte à l'étage d'évacuation après l'évacuation (NS21 Marine)	SIM

CF	PA	VL : Valeurs et description	SW
15 Configuration COP5B_N et COP4B			
	1..n	COP_Teach_In [-3..8, 1] L'apprentissage du COP commence avec l'étage le plus bas COP5B_N : le COP avec boutons mécaniques a besoin de l'affectation d'étage avant l'utilisation. Pour quitter presser DTO pendant 3 s.	

5

CF	PA	VL : Valeurs et description	VACON	SW
16 Paramètres ACVF				
CF16 n'est visible qu'avec Biodyn xx C BR. Trouver les étapes de mise en service au chapitre 7.4. (ce tableau est basé sur le document J 42101238).				
	01	Vitesse de nivelage (défaut = 20↔0,20 m/s) [5..30, 1 = 0,01 m/s] Vitesse C BR Synchtrip après KSE-D	2.2.1.1 [m/s]	
	02	Vitesse d'inspection (défaut = 25↔0,25 m/s) [10..30, 1 = 0,01 m/s]	2.2.1.3 [m/s]	

CF	PA	VL : Valeurs et description	VACON	SW
16 Paramètres ACVF				
	03	Vitesse lente nominale (défaut = 50↔0,50 m/s) [10..80, 1 = 0,01 m/s] Vitesse C BR Synchtrip avant KSE-D	2.2.1.4 [m/s]	
	04	Vitesse d'évacuation (défaut = 10↔0,10 m/s) [10..30, 1 = 0,01 m/s]	2.6.1 [m/s]	
	05	DeltaSpeedLimit (défaut = 12↔0,12 m/s) [0..30, 1 = 0.01 m/s] Défaut 1533 surveillance de vitesse si (vitesse réelle - vitesse calculée) > DeltaSpeedLimit pendant une durée > PA18. (si IW > 10 alors défaut = 30↔0,30 m/s)	2.5.2 [m/s]	IW)
	06	Surveillance de vitesse (déf. = 80↔0,80 m/s) [0..80, 1 = 0,01 m/s] Limite de déclenchement pour l'information d'activation du pontage de porte.	2.8.5 [m/s]	
	07	Accélération1 (défaut = 50↔0,50 m/s ²) [10..90, 1 = 0,01 m/s ²]	2.2.2.1 [m/s ²]	
	08	Décélération1 (défaut = 50↔0,50 m/s ²) [10..90, 1 = 0,01 m/s ²]	2.2.2.2 [m/s ²]	
	09	Distance d'arrêt évacuation (défaut = 100 mm) [5..250, 1 mm] Distance de course après le signal « Cabine à l'étage ».	2.6.5 [mm]	
	10	Distance finale (défaut = 120 mm) [5..250, 1 mm] Demi-longueur du fanion d'étage	2.8.4 [mm]	
	11	PosCorrectLim (défaut = 60 mm) [0..PA10, 1 mm] Correction de position défaut 1559 si EC requiert une correction supérieure.	2.8.7 [mm]	
	12	Erreur moyenne d'arrêt (défaut = 0) [-20..20, 1 mm] Pour études seulement.	2.8.9 [mm]	
	13	Facteur d'équilibrage KG (défaut = 50 %) [0..50, 1 %] $G_{cp} = G_{cab} + KG * G_{QN}$	2.8.13 [%]	SIM

CF	PA	VL : Valeurs et description	VACON	SW
16 Paramètres ACVF				
	14	Direction de l'encodeur (défaut = 1) [0..1, 1]	2.8.15 [-]	
	15	Séquence de phase (défaut = 1) [0..1, 1]: 0 = U-V-W, 1 = U-W-V	2.1.6 [-]	
	16	Couple haut (défaut = 0 %) [-50..50 %] Couple de départ appris avec la cabine vide en haut de la gaine. Mesuré automatiquement pendant la course d'apprentissage ou par le test de couple IHM 123, voir chapitre 7.4 (boucle fermée uniquement).	2.8.17.2 [%]	
	17	Couple bas (défaut = 0 %) [-50..50 %] Couple de départ cabine vide. Voir également PA16 (boucle fermée uniquement).	2.8.17.3 [%]	
	18	SpeedLimitTime (défaut = 2↔0,02 s) [0..100, 1 = 0,01 s] voir PA5 (si IW > 10 alors défaut = 4↔0,04 s)	2.5.1 [s]	IW)
	19	SpeedLimitTime Insp (défaut = 20↔0,20 s) [0..500, 1 = 0,01 s] voir PA20	2.5.3 [s]	
	20	DeltaSpeedLimit Insp (défaut = 8↔0,08 m/s) [0..30, 1 = 0,01 m/s] Surveillance vitesse défaut 15 33 si vitesse réelle par rapport à vitesse calculée dépasse la limite au cours du délai PA19 en mode inspection ou rappel.	2.5.4 [m/s]	

CF	PA	VL : Valeurs et description	VACON	SW
16 Paramètres ACVF				
	21	<p>Surveillance KB/KB1 CL (défaut = 1↔ activation) [0..5] :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 0 : désactivé (pas de surveillance) • 1 : activé KB = contactNC, KB1 =contact NO • 2 : activé KB = contactNC, KB1 = ignoré • 3 : activé KB = ignoré, KB1 =contact NO • 4 : activé KB = contactNC, KB1 =contact NC • 5 : activé KB = ignoré, KB1 =contact NC <p>NE PAS DESACTIVER si les contacts KBx sont intégrés sur la machine.</p> <p>L'ACVF ignore KB/KB1 en mode « boucle ouverte » et en mode évacuation.</p> <p>(si IW > 10 alors défaut = 0 / désactivé)</p>	2.8.16 [-]	IW)
	22	<p>Test d'identification [0..1] : (Courbe U/f) et impédance du stator (voir chapitre 7.4)</p> <p>Définit la valeur pour cour. magn. si 2.7.1 est réglé sur « 0 ».</p>	2.4.11	
	23	<p>Test d'identification RPM [0..2] : (voir chapitre 7.4)</p>	2.4.12	
	24	<p>Temporisation fermeture du frein (défaut = 125↔1,25 s) [35..200, 1 = 0,01 s] Utilisé si aucun retour KB/KB1 n'est disponible (voir chapitre 7.4 étape 11).</p>	2.3.2.2 [s]	
	25	<p>Temporisation ouverture du frein (défaut = 90↔0,9 s) [35..18, 1 = 0,01 s] Utilisé si aucun retour KB/KB1 n'est disponible (voir chapitre 7.4 étape 11).</p>	2.3.2.3 [s]	

CF PA	VL : Valeurs et description	VACON	SW
16 Paramètres ACVF			
26	Type de thermistance moteur CL (défaut = 1↔KTY) [0..1,1] : 1 = type KTY, 0 = désactivé Limite de défaut : CF16 PA 48 ; valeur de surveillance : 708. En mode de commande boucle ouverte, la surveillance de température est désactivée (si IW > 10 alors défaut = 0)	2.7.11 [-]	IW)
27	Distance isonivelage (défaut = 15 mm) [0..120, 1 = 1 mm] Distance de course minimale	2.8.20.1 [mm]	
28	Distance isonivelage max. (défaut = 60 mm) [PA27..250, 1 = 1 mm] L'ACVF utilise cette valeur comme déclenchement d'erreur.	2.8.20.2 [mm]	
29	Pré-couple manuel (défaut = 0) [-1000..1000, 1 = 1] Source d'information CLC 0: L'ACVF reprend l'information de charge de EC <>0: information de charge fixe où +1000 correspond à la pleine charge et -1000 à la charge vide	2.8.11 [-]	
30	Vitesse durée test isonivelage (défaut = 20↔0,20 s) [0..100, 1 = 0,01 s] voir PA32	2.5.8 [s]	
31	Vitesse isonivelage (défaut = 20↔0,02 m/s) [1..30, 1 = 0,01 m/s]	2.8.20.3 [m/s]	
32	Vitesse delta isonivelage (défaut = 8↔0,08 m/s) [0..30, 1 = 0,01 m/s] Surveillance vitesse défaut 15 33 si vitesse réelle par rapport à vitesse calculée dépasse la limite au cours du délai PA30 en isonivelage.	2.5.9 [m/s]	

CF	PA	VL : Valeurs et description	VACON	SW
16 Paramètres ACVF				
	34	Nombre d'impulsion par tour encodeur (défaut = 4096) [500..9999, 1] incréments par tour (si IW > 10 alors défaut = 2000)	2.8.14 [-]	SIM (* IW)
	35	Vitesse nominale ascenseur (défaut = 100↔1 m/s) [10..VKN, 1 = 0,01 m/s] VKN doit être réglé sur une valeur inférieure à VKS (voir surveillance acvf 702) VKN est lié à PA37, 44, 45 et 47.	2.2.1.2 [m/s]	SIM
	36	Tension nominale moteur (défaut = 340 V) [180..420, 1 = 1 V] Valeur définie sur la plaque signalétique du moteur.	2.1.1 [V]	SIM
	37	Fréquence moteur nominale (5000↔50 Hz) [1000..7000, 1 = 0,01 Hz]	2.1.2 [Hz]	SIM (*
	38	Régime moteur nominal (défaut = 1440 tr/min) [100..3000, 1 tr/min]	2.1.3 [rpm]	SIM (*
	39	Courant moteur nominal (défaut = 12↔1,2 A) [12..x, 1=0,1 A], la plage dépend du type d'ACVF.	2.1.4 [A]	SIM
	40	Cos phi moteur (défaut = 85 %) [70..90, 1=1 %]	2.1.5 [%]	SIM
	41	Courant magnétisant (défaut = 68↔6,8 A) [0..x, 1 = 0,1 A], la plage x dépend de PA39. Si réglé sur « 0 », l'ACVF fait une estimation de la valeur.	2.7.1 [A]	SIM (*
	42	Puissance nominale moteur (défaut = 75↔7,5 kW) [0..300, 1 = 0,1 kW]	2.1.7 [kW]	SIM

CF	PA	VL : Valeurs et description	VACON	SW
16 Paramètres ACVF				
43		Résistance stator (défaut = 1000↔1 Ohm) [0..20000, 1 = 0,001 Ohm] Résistance entre 2 phases du moteur (U-V, U-W ou V-W). Pour les moteurs à connexion en « Y », résistance du stator = 2*RS (RS = résistance d'un enroulement de stator)	2.1.8 [Ohm]	SIM
44		IW - rapport de réduction (défaut = 100↔1) [100..7000, 1 = 0,01] Changement ou validation de IW modifier les paramètres marqués par IW) dans la dernière colonne. Exemples de valeurs : 43:1=43↔4300 ; 52:3=17,33↔1733	2.8.1 [-]	SIM)
45		KZU - Facteur de mouflage (défaut = 2↔2:1) [1..2, 1] : 1 = 1:1, 2 = 2:1	2.8.3 [-]	SIM)
46		GQN - Charge utile (défaut = 400 kg), [0..1300, 1 kg] Charge nominale de cabine	2.8.12 [kg]	SIM
47		DD (défaut = 870↔87 mm) [600..30000, 1 = 0,1 mm] Diamètre de la poulie d'adhérence. C BR : calcul automatique et mise à jour après course d'apprentissage.	2.8.2 [mm]	SIM)
48		Limite de température défaillance moteur (défaut = 90°C) [5..140, 1°C] La valeur dépend du type de moteur. Surveillance de température, voir PA26	2.8.18.2 [°C]	SIM
49		Version des paramètres AVCF (lecture seule) 1 - Si version log. 269, 2 - si 290/303/327/339	-	SIM
50		Numéro de mise en service AVCF (lecture seule) 0: ACVF pas mis en service	2.1.9,10	SIM
51		Contrôle vitesse KP1 (défaut = 200↔20) [0..10000, 1 = 0,1] P Gain accélération (si IW > 10 alors défaut = 1000↔100)	2.7.4 [-]	IW)

CF	PA	VL : Valeurs et description	VACON	SW
16 Paramètres ACVF				
	52	Contrôle vitesse KP2 (défaut = 300↔30) [0..10000, 1 = 0,1] P Gain vitesse constante	2.7.5 [-]	
	53	Contrôle vitesse KP3 (défaut = 200↔20) [0..10000, 1 = 0,1] P Gain décélération (si IW > 10 alors défaut = 1000↔100)	2.7.16 [-]	IW)
	54	Contrôle vitesse Ti1 (défaut = 150↔15 ms) [1..5000, 1 = 0,1 ms] Durée intégration accélération (si IW > 10 alors défaut = 100↔10 ms)	2.7.6 [ms]	IW)
	55	Contrôle vitesse Ti2 (défaut = 450↔45 ms) [1..5000, 1 = 0,1 ms] Durée intégration vitesse constante (si IW > 10 alors défaut = 200↔20 ms)	2.7.7 [ms]	IW)
	56	Contrôle vitesse Ti3 (défaut = 150↔15 ms) [1..5000, 1 = 0,1 ms] Durée intégration décélération (si IW > 10 alors défaut = 100↔10 ms)	2.7.17 [ms]	IW)
	--	Contrôle vitesse limite 1 (défaut CL =2, OL =5) [0..P2.7.3] Fin de l'utilisation Contrôle vitesse KP1 (si IW > 10 alors défaut =0)	2.7.2 [Hz]	IW)
	--	Contrôle vitesse limite 2 (défaut CL =9, OL =40) [P2.7.2..P2.1.2(FMN)] Début de Contrôle vitesse KP2 (si IW > 10 alors défaut =0,8*FMN)	2.7.3 [Hz]	IW)
		Commandes		
	95	Restauration (EEPROM → carte SIM) Ne pas utiliser avant d'avoir fait une sauvegarde « Backup PA=96 ».	-	
	96	Sauvegarde (Carte SIM → EEPROM)	-	

CF	PA	VL : Valeurs et description	VACON	SW
16 Paramètres ACVF				
	97	Comparaison ACVF contre carte SIM Exemple : [34_ __ 0] PA34 est pareil sur ACVF et SIM [35_ __ 1] PA35 diffère sur SIM et ACVF.	-	
	98	Chargement des paramètres FC (ACVF → carte SIM)	-	
	99	Chargement des paramètres FC (carte SIM → ACVF)	-	

SIM = Paramètre de carte SIM

*) une modification de ce paramètre force une course d'apprentissage avec Biodyn x C BR

IW) la valeur par défaut du paramètre dépend de IW (PA44 - P2.8.1) et elle est ramenée à la valeur par défaut à chaque fois que IW est modifié ou confirmé

5

CF	PA	VL : Valeurs et description	SW
17 Manœuvre visiteurs GS			
	1..n	Visitor_Enable (défaut = 0 = GS désactivé) [0..12, 1 = 10 s] : Définit la durée de signalisation de présentation du visiteur et la durée d'activation du bouton d'autorisation d'accès. Pour GS, régler sur 3↔30 s comme valeur standard. GS est limitée aux ascenseurs simplex, avec DE ou PI. Voir chapitre 5.4.17	SIM

CF	PA	VL : Valeurs et description	SW
19 Paramètres AC2(ZLA) et ASMTL (contrôle de vitesse d'approche sur palier terminal)			
	1	T_SWAH_Delay (défaut = 12↔1,2 s) [0..30, 1 = 0,1 s] Durée de départ à vitesse rapide	
	2	T_SWAFA_2Speed_Delay (défaut = 11↔1,1 s) [5..30, 1 = 0,1 s] Durée de départ décélérant à vitesse lente	

CF	PA	VL : Valeurs et description	SW
19 Paramètres AC2(ZLA) et ASMTL (contrôle de vitesse d'approche sur palier terminal)			
3		T_SWAFA_1Speed_Delay (défaut = 15↔1,5 s) [0..30, 1 = 0,1 s] Durée de départ à vitesse lente	
4		KSE_Distance(ASMTL seulement) (défaut = 1250 mm) [350..2500, 1=1 mm] En lecture seule après la course d'apprentissage.	SIM
5		Limite vitesse KSE (ASMTL seulement) (défaut = 985 mm/s) [10..2000, 1 = 1 mm/s]	SIM

CF	PA	VL : Valeurs et description	SW
20 Paramètres pour système hydraulique			
1		T1, durée désactivation pour contacteur SF1 (défaut = 12↔1,2 s) [0..60, 1 = 0,1 s] Après le contacteur T1, SF1 s'active.	
2		T2, durée activation pour contacteur SF-A (défaut = 11↔1,1 s) [0..60, 1 = 0,1 s] Après le contacteur T2, SF-A se désactive.	
3		T3, valve de délai de démarrage (défaut = 15↔1,5 s) [0..70, 1 = 0,1 s] Après T3 la pompe démarre pour que les vannes reçoivent la commande d'ouverture. Règle : $T3 \geq T1$, $T3 > T2$	
4		T4, désactivation délai pompe (défaut = 0↔0 s) [0..40, 0,1 s] Si la pompe tourne avec la vanne qui se ferme, configurer $T4$ =délai, $T5=0$	
5		T5, désactivation délai vannes (défaut = 0↔0 s) [0..40, 1 = 0,1 s] Si la vanne se ferme après la désactivation de la pompe, configurer $T4=0$, $T5$ =délai	
6		Hydraulic_Power_Unit_Type (défaut = 2) [1..17, 1] Temporisateurs prédéfinis pour types d'unités hydrauliques spécifiques. Voir tableau suivant pour VL.	
7		TU (défaut = 30↔0,3 s) [0..99, 1 = 0,01 s] Temporisation d'arrêt isonivelage en montée	

CF	PA	VL : Valeurs et description	SW
20 Paramètres pour système hydraulique			
	8	TD (défaut = 30↔0,3 s) [0..99, 1 = 0,01 s] Temporisation d'arrêt isonivelage en descente	

VL	Nom	T1	T2	T3	T4	T5
1	GMV 38500 démarrage direct	0	0	3	0	10
2	GMV 3010 démarrage Y/D	12	11	15	0	0
3	GMV 3010 bobine/résistance	9	12	15	0	0
4	GMV 3010 démarrage progressif	0	0	20	0	0
5	Beringer démarrage direct	0	0	3	7	0
6	Beringer démarrage Y/D	12	11	15	7	0
7	Behringer résistance	9	12	15	7	0
8	Behringer démarrage progressif	0	0	15	7	0
9	Dynahyd	0	0	0	10	0
10	Hydronic démarrage direct	0	0	0	0	0
11	Hydronic démarrage Y/D	12	11	0	0	0
12	GMV 3100 démarrage Y/D	16	15	16	0	0
13	Omar démarrage direct	0	0	3	0	0
14	Omar démarrage Y/D	16	15	16	0	10
15	Moris démarrage direct	0	0	3	0	0
16	Moris démarrage Y/D	16	15	16	0	10
17	ALGI démarrage progressif	0	0	0	0	0

Valeurs pour CF20 PA6

Règles pour les temporisateurs hydrauliques

- Démarrage direct : T1 = 0, T2 = 0, T3 = valeur comme requis
- Démarrage progressif : T1 = 0, T2 = 0, T3 = valeur ou entrée N_Soft
- Démarrage Y/D : T1 doit être supérieur à T2, écart !
- Démarrage résistance, bobine : T1 inférieur à T2, chevauchement !

T1,T2,T3 : commence à compter quand la course commence (SF activé).

T4, T5 : commence à compter avec la commande d'arrêt de course.

CF	PA	VL : Valeurs et description	SW
21	ETM	Télesurveillance embarquée TM4	(C.I. CLSD)
		Suggestion : chapitre 5.4.22 « ETM Configuration »	
1		ID Installation (partie haute) (défaut =000000)	SIM
2		ID Installation (partie basse) (défaut =000000) Egalement appelée « Box ID ». Ce paramètre fait partie de l'identification du système de télesurveillance auprès du Control Center TACC.	
3		Numéro de module (défaut = 10), [1 ... 254, typiquement 10, 20, 30, ...] Ce paramètre désigne un module TM4 au sein d'une installation de télesurveillance qui peut contenir plusieurs modules TM4.	
4		ID de gaine (défaut = 1), [1 ... 254, 1] [0..5, 1] Ce paramètre identifie la gaine, ce qui permet la distinction entre plusieurs gaines (ou manœuvres d'ascenseur) associées avec un module TM4.	
5		Numéro de téléphone TACC (partie haute)	
6		(défaut = aucun)	
7		Numéro de téléphone TACC (partie médiane) (défaut = aucun) Numéro de téléphone TACC (partie basse) (défaut = aucun), [18 chiffres] Numéro de téléphone TACC.	
8		Type de modem (défaut = 0), [0,1,2,3] type de modem. (0 = Pas de modem, 1 = CLSD_UART, 2 = CLSD_USB, 3 = GSM_Audiotel) Détecté automatiquement. Ne pas éditer ce paramètre !	
9		Réglages du modem : Contrôle de flux (défaut = 0), [0, 1, 2, 3] Type de contrôle de flux du modem. (0 = Aucun, 1 = RTS/CTS), 2 = XON/XOFF, 3 = GSM_Audiotel Ne pas éditer ce paramètre !	

CF	PA	VL : Valeurs et description	SW
21		ETM Télésurveillance embarquée TM4	(C.I. CLSD)
10		Réglages du modem : Vitesse de transmission (défaut = 1), [0 ... 9], vitesse de transmission du modem. (0=2400, 1=4800, 2=9600, 3=19200, 4=57600, 5=115200, 9=115200) Ne pas éditer ce paramètre !	
11		Réglages du modem : Bits de données (défaut = 8), [7 ou 8 bits] Ne pas éditer ce paramètre !	
12		Réglages du modem : Bit de parité (défaut = 0) • 0 = pas de bit de parité • 1 = bit de parité activé Ne pas éditer ce paramètre !	
13		Réglages du modem : Bits d'arrêt (défaut = 1) [0,1,..., 8 bits] Ne pas éditer ce paramètre !	
14		Réglages du modem : Octets par chaîne (défaut = 48) [1, 2,..., 99 octets] Détermine la longueur du télégramme. Ne pas éditer ce paramètre !	
15		Chaîne d'initialisation relative au pays (car. 33..40)	
16		Chaîne d'initialisation relative au pays (car. 25..32)	
17		Chaîne d'initialisation relative au pays (car. 17..24)	
18		Chaîne d'initialisation relative au pays (car. 9..16)	
19		Chaîne d'initialisation relative au pays (car. 1..8) [8 caractères] Chaîne d'initialisation (« ASCI ») Ne pas éditer ce paramètre !	
20		Nombre maximal de recomposition du n° (par défaut = 5) [1, 2,..., 15] Renumérotations après la perte de connexion.	

CF	PA	VL : Valeurs et description	SW
21	ETM Télésurveillance embarquée TM4	(C.I. CLSD)	
21	Temps d'attente entre les reconstitutions du n° (par défaut = 36) [1..255,1=10 s] Temps d'attente entre la perte de connexion et la première reconstitution du numéro et entre les suivantes.		
22	Durée maximale de connexion (TACC vers TM4) (déf. = 1800) [100..1800,1=1 s]		
23	Durée max. d'inactivité (TACC vers TM4) (déf. = 1800) [1..1800,1=1 s] Durée maximale d'inactivité pendant un appel de TACC vers TM4.		
24	Durée max. de connexion (TM4 vers TACC) (défaut = 600) [100..1800,1=1s]		
25	Durée max. d'inactivité (TM4 vers TACC) (défaut = 300) [1..1800,1=1s] Durée maximale d'inactivité pendant un appel de TM4 vers TACC.		
26	Temps d'attente avant l'appel suivant (défaut = 60) [1..1800,1=1s] Durée d'attente avant un appel test au TACC.		
27	Intervalle des appels périodiques (défaut = 1440) [1..65535,1=1 min] Intervalle entre les appels périodiques au TACC.		
28	Temps d'attente pour renumérotation après appel d'alarme avorté (défaut = 0 ↔ pas de tentative de rappel = l'appel suivant sera un appel périodique au TACC), [0..65535,1=1 min] Temps d'attente avant une tentative de rappel après un appel d'alarme avorté.		
29	Temps d'attente après visite de service (défaut = 30), [1..720,1=1 min] Temps d'attente jusqu'à ce que l'ETM soit activé à nouveau après une visite de service.		

CF	PA	VL : Valeurs et description	SW
21	ETM	Télesurveillance embarquée TM4	(C.I. CLSD)
30		<p>Nombre de courses jusqu'à « trafic normal » (défaut = 1) [1..99,1=1 course] Nombre de courses sans « ALARME FATALE » avant que le fanion « TRAFIC NORMAL » s'active. Ne pas éditer ce paramètre !</p>	
31		<p>Compte à rebours du watchdog (défaut = 10) [1..255,1=1 min] Compte à rebours du signal de watchdog par la manœuvre d'ascenseur.</p>	
33		<p>Code de pays du modem (défaut = 0 ↔ « pas de pays ») [0, 1, ..., 999] Détermine dans quel pays l'installation est située. (consulter l'annexe au document Manuel de l'utilisateur J237416) (par ex. « 40 » = Suisse)</p>	
34		<p>Volume de la sonnerie (défaut = 2), [0, 1, 2, 3] Volume de la sonnerie.</p>	
35		<p>Numérotation par ligne externe (défaut = _ _ _ ↔ pas de préfixe) Ce paramètre détermine le préfixe qui doit être composé avant le numéro de téléphone pour appeler une ligne externe si le modem se trouve derrière un commutateur téléphonique.</p> <ul style="list-style-type: none"> - 0_ _ (accéder à la ligne téléphonique externe avec « 0 », numérotation immédiate) - 0 _ _ (accéder à la ligne téléphonique externe avec « 0 », attendre un peu avant la numérotation) - 0 - - (accéder à la ligne téléphonique externe avec « 0 », attendre un peu plus avant la numérotation) 	

CF	PA	VL : Valeurs et description	SW
25 Portes palières mixtes			
1..n		<p>Landing_Door_Type (défaut = 0)</p> <ul style="list-style-type: none"> « 0 » = porte palière (automatique ou manuelle) définie par le réglage du commutateur DIP du DOD. « 1 » = porte palière automatique « 2 » = porte palière manuelle <p>Si l'accès est possible des deux côtés à un étage, les deux doivent être du même type.</p> <p>Exemple : Bâtiment avec 4 étages ; le premier étage a une porte palière manuelle, du deuxième au quatrième étage il y a des portes palières automatiques sur le deuxième côté d'accès. → PA1 VL=2, PA2,3,4 VL=1 ou (0).</p>	

CF	PA	VL : Valeurs et description	SW
26 Longue distance entre étages (LIFD)			
2 ... n-1		<p>Définition d'étage fictif (défaut = 0),</p> <ul style="list-style-type: none"> 0 = niveau avec portes (« étage normal ») 1 = niveau sans portes (« étage fictif ») <p>Voir l'exemple au chapitre 5.4.21</p>	SIM

CF	L	PA	VL : Valeurs et description	!
40 Configuration des dispositifs BIOBUS (SW ≥ 9.37)				
(un sous-menu de plus : CF, L=niveau, PA, VL)				
Suggestion : Exemples au chapitre 5.4 « Configurations spéciales »				
BMK : voir chapitre 5.3 « Codes de fonction BMK ».				
Pour SW ≤ V9.22 : Voir CF=60..80, CF=87..89, CF=94				
0			Affecte tous les étages	
	99		Effacement des nœuds bus Bio à tous les étages [0..1] 1= commande d'effacement (ramène la configuration aux valeurs prédéfinies en usine)	
1..n			Etage 1 à 25 (cette action n'affecte que les étages définis)	

CF	L	PA	VL : Valeurs et description	!
40 Configuration des dispositifs BIOBUS			(SW ≥ 9.37)	
	1	Fonction nœud esclave entrée 1 (défaut = 0) [0..999] par exemple SLCUX.IO1 (broches3+4)		
	2	Fonction nœud esclave entrée 2 (défaut = 0) [0..999] par exemple SLCUX.IO2 (broches3+4)		
	3	Fonction nœud esclave entrée 3 (défaut = 0) [0..999] par exemple SLCUX.IO3 (broches3+4)		
	4	Fonction nœud esclave entrée 4 (défaut = 0) [0..999] par exemple SLCUX.IO4 (broches3+4)		
	9	LOP bouton MONTEE (valeur définie par le type de système actif)	3)	
	10	LOP bouton DESCENTE (valeur définie par le type de système actif)	3)	
	11	Fonction nœud esclave sortie 1 (défaut = 0) [0..999] par exemple SLCUX.IO1 (broches1+2)		
	12	Fonction nœud esclave sortie 2 (défaut = 0) [0..999] par exemple SLCUX.IO2 (broches1+2)		
	13	Fonction nœud esclave sortie 3 (défaut = 0) [0..999] par exemple SLCUX.IO3 (broches1+2)		
	14	Fonction nœud esclave sortie 4 (défaut = 0) [0..999] par exemple SLCUX.IO4 (broches1+2)		
	19	LOP indicateur MONTEE (valeur définie par le type de système actif)	3)	
	20	LOP indicateur DESCENTE (valeur définie par le type de système actif)	3)	

CF	L	PA	VL : Valeurs et description	!
40			Configuration des dispositifs BIOBUS	(SW ≥ 9.37)
	21		Fonction d'entrée LOP (broche4) (défaut = 0) [0..999] Fonction de l'entrée normale ouverte (broche 4) sur le nœud maître LOP/LCU/LCUM. (avec l'ancien logiciel : CF=60, PA=n ou CF=61..80, PA=17)	
	22..28		Ne pas utiliser ! (Non utilisé dans la version UE)	
	31..38		Ne pas utiliser ! (Non utilisé dans la version UE)	
	99		Effacement des nœuds bus Bio à ce niveau [0..1, 1] 1= commande d'effacement (ramène la configuration aux valeurs prédéfinies en usine)	
	91		Cette action affecte le nœud 1 au local des machines (LCUX avec CFG1=ON, CFG2=ON)	
	92		Cette action affecte le nœud 2 au local des machines (LCUX avec CFG1=OFF, CFG2=ON)	
	93		Cette action affecte le nœud 3 au local des machines (LCUX avec CFG1=ON, CFG2=OFF et aucune configuration d'adresse LOP effectuée sur cette carte) Avant d'effectuer la configuration : régler les commutateurs DIP, connecter le LCUX au bus BIO et lancer un comptage LOP manuellement.	
	1..4		Fonction d'entrée local des machines (défaut = 0) [0..999] PA1=LCUX.IO1, PA2=LCUX.IO2 ... (broches 3-4)	
	5..10		Non utilisé	
	11..14		Fonction de sortie local des machines (défaut = 0) [0..999] PA11=LCUX.IO1, PA12=LCUX.IO2.. (Broche 1-2)	

CF	L	PA	VL : Valeurs et description	!
41		Fonctions d'accès réservé (ZB)		(SW ≥ 9.37)
(un sous-menu de plus : CF, L, PA, VL)				
Suggestion : Exemples au chapitre 5.4 « Configurations spéciales »				
Pour SW ≤ V9.22 : Voir CF=10, CF=81..84				
0	Affecte tous les niveaux et toutes les restrictions			3)
1	Comportement du service indépendant (JRVC) (défaut = 0) [0, 1] 0=JRVC peut accéder aux étages réservés 1=JRVC ne peut pas accéder aux étages réservés Restrictions voir CF41, L=n, PA=99			3)
1..n	Etage 1 à 25 (cette action n'affecte que les étages définis)			
1	ZB1- Code PIN sur COP (déf. = 0↔pas de code) [-999..9999] Code PIN pour accès réservé, désactive le bouton d'ordre cabine normal à cet étage.			
2	ZB3 - Interrupteur à clé en cabine (défaut = 0) [0..4] Entrée utilisée sur le COP (CF5 ou CF55) Exemple : JDC est connecté à l'entrée COP 3, puis VL=3. 0 : défaut , 1 : entrée 1, 2 : entrée 2, 3 : entrée 3, 4 : entrée 4			
99	Limitations d'étage (défaut = 0) [0, 1, 2, 3] VL=0: pas de limitation, accès libre VL=1: sortie de la cabine restreinte (ordre cabine désactivé - ZB3/ZBC1) VL=2: accès à la cabine restreint VL=3: accès et sortie restreints (ordre cabine et appel d'étage désactivés - ZBCE)			3)

CF	PA	VL : Valeurs et description	
50	Entrée/sortie auxiliaires ECUMR (C.I. SAIO sur ECUMR)		
51	Entrée/sortie auxiliaires ADDUM (C.I. SAIO sur ADDUM)		
1..4	SAIO_Entrées (défaut = 0↔pas de fonction) [0..255, 1], BMK voir chapitre 5.3. PA1 = XIN1, PA2 = XIN2, PA3 = XIN3, PA4 = XIN4		
9..12	SAIO_Sorties (défaut = 0↔pas de fonction) [0..255, 1], BMK voir chapitre 5.3. PA9 = XOUT1, PA10 = XOUT2, PA11 = XOUT3 PA12 = XOUT4		

CF	PA	VL : Valeurs et description	SW
52	Porte 1, caractéristiques de porte		
53	Porte 2, caractéristiques de porte		
<p>Chaque type de porte (réglage DOD.DIP - voir PA1) active un jeu prédéfini de caractéristiques.</p> <p>Si aucun type de porte prédéfini ne correspond, les caractéristiques de porte peuvent être définis manuellement avec PA2..26 (VL=1 signifie que la fonction est activée).</p> <p>Type de porte = 0 ↔ pour une porte automatique définie avec PA2..26</p> <p>Type de porte = 1 ↔ pour une porte manuelle définie avec PA2..26</p> <p>Type de porte : voir chapitre 3.2.2</p> <p>Dans le cas de 2 portes : les PA2..26 doivent être configurés de manière exactement identique pour les deux.</p>			
1	Type de porte (image du commutateur DOD.DIP, en lecture seule)		
2	1 = la porte a un KET-S, 0 = KET-S simulé par un minuteur		
3	1 = la porte a un KET-O, 0 = KET-O simulé par un minuteur		
4	SDIC suppose une situation JHCT si KET-S, KET-O et KSKB sont actifs en même temps		

CF	PA	VL : Valeurs et description	SW
52 Porte 1, caractéristiques de porte			
53 Porte 2, caractéristiques de porte			
	5	VST-O reste actif même si la porte est totalement ouverte. (maintenir la porte ouverte avec le couple du moteur)	
	6	VST-S n'est pas arrêté en position fermée (maintenir la porte fermée avec le couple du moteur)	
	7	VST-S est réglé sur actif et le signal du freinage VRMGH est inactif pendant une course (si PA 7 non réglé : VST-S est inactif et VRMGH est actif pendant une course)	
	8	Porte ouverte, attendre la désactivation de KET-S (uniquement utilisé pour QKS-6. Lors de la procédure d'ouverture, le frein VRMGH doit être d'abord désactivé pour que la porte puisse, au début, s'ouvrir sous l'effet du ressort. Le moteur peut être ensuite alimenté)	
	9	Ignorer KSKB lorsque KET-O est actif (exemple : QKS8)	
	10	Surveillance du moteur. Après cinq minutes de moteur activé, il y aura un message d'erreur.	
	11	(Uniquement si accès des deux côtés). Réouverture simultanée des portes (doit être défini en cas de portes manuelles).	
	12	La position fermée (sans commande de course) est maintenue par le frein (VRMGH).	
	13	La position ouverte est maintenue par le frein (VRMGH).	
	14	La porte n'a pas de KET-S et obtient cette information via le message de changement d'état du circuit de sécurité du SCIC. La séquence pour le message d'état du SDIC est comme suit : CLOSED (fermé) (attendre 500 ms) LOCKED (verrouillé)	

CF	PA	VL : Valeurs et description	SW
52 Porte 1, caractéristiques de porte			
53 Porte 2, caractéristiques de porte			
15		Le KET-S de porte déclenche uniquement le message d'état CLOSED. Le message d'état LOCKED (verrouillé) est basé sur l'information du circuit de sécurité SCIC – les 500 ms mentionnés au point précédent sont donc gagnées (QKS6,8,9,10,11 avec MGH)	
16		Le moteur n'est pas arrêté au moment d'atteindre KET-S, mais 500 ms plus tard. Ceci permet au frein de produire ses effets mécaniquement	
17		Pour les portes Wittur, il est nécessaire que les entrées DOD KET-S, KET-O et KSKB disposent d'une intensité électrique plus élevée (sous 24 V, elle passe de 5 mA à 20 mA)	
18		[0, 1]: 1 = VSV est activé pendant la fermeture de la porte de cabine	
19		[0, 1]: 1 = VSV est activé pendant l'ouverture de la porte de cabine	
20		[0, 1]: 1 = Fonction de sécurité pour barrière photoélectrique de sécurité activée (uniquement pour portes manuelles sans porte de cabine ni élément de sécurité comme Progard-S)	
21		[0, 1]: 1 = VRMGH-A est alimenté. Doit être sur « 1 » si l'entraînement de porte n'a qu'un signal de commande (fermeture de porte). Si ce paramètre est « 1 » PA 5, 6 et 7 doivent également être « 1 » (par exemple Varidor 20M)	
22		[0, 1]: 1 = temps de surveillance long (25 s) au cours du premier cycle ouverture et fermeture (pour les portes à auto-apprentissage). (défaut : 0 = temps de surveillance 12 s).	
23		[0, 1]: 1 = Door_Open_Before_Close (par ex. Haushahn TS)	
24		[0, 1]: 1 = Door_Open_Wait_for_Lock_Opened (par ex. Haushahn TS), surveille l'entrée KKE	

CF	PA	VL : Valeurs et description	SW
52 Porte 1, caractéristiques de porte			
53 Porte 2, caractéristiques de porte			
	25	[0, 1]: 1 = Door_no_VRVRT_while_Opening, VST-O et VRVRT jamais activés ensemble	1)
	26	[0, 1]: 1 = Door_no_VSTS_while_Slow_Closing VST-S et VRVRT jamais activés ensemble	1)

CF	PA	VL : Valeurs et description	SW
54 Paramètre de frein (MCCExy FA,FA6 pour ZLA seulement)			
	1	Departure_Delay pour FA,FA6 (défaut = 0) [0..99, 1 = 10 ms] Entre début de course et activation RSB	
	2	Arrival_Delay pour FA,FA6 (défaut = 0) [0..50, 1 = 10 ms] Durée entre l'arrivée de la course et la désactivation RSB	
	3	Follow_up_time_MVE (défaut =0) [0..99, 1=10 s] Durée de suivi du ventilateur de moteur	
	4	Moniteur KB/KB1 pour FA, FA6 (défaut =1↔ON) [0..1, 1]: 0=OFF, 1=ON	
	5	T_Brake_Time pour FA, FA6 (défaut = 10↔1 s) [5..30, 1=100 ms] Durée pour desserrer ou serrer le frein	

CF	PA	VL : Valeurs et description	SW
55 E/S auxiliaires premier SCOPH(MH), SCOPMXB			
56 E/S auxiliaires deuxième SCOPH(MH), SCOPMXB			
	1..6	COP_Inputs (défaut = 0↔pas de fonction) [0..255, 1] Entrée (broche2 et 3) BMK voir chapitre 5.3. PA1 =XIO1 (défaut =59 ↔JRVC), PA2=XIO2, ...	
	7..12	COP_Outputs (défaut = 0 = pas de fonction) [0..255, 1] Sortie (broche1 et 2) BMK voir chapitre 5.3. PA7 =XIO1,... ,PA10=XIO4 (défaut =167↔LL_X), ...	

CF	PA	VL : Valeurs et description	SW
60		Entrée sur broche 4 sur LOP (SW ≤ 9.22 seulement) Pour SW ≥ V9.37 : voir CF40	
1..n		LOP_Input_Function (défaut = 0 ↔ pas de fonction) [0..255, 1] Fonction de la broche normalement ouverte (NO) (broche 4) sur le LOP/LCU(M). La configuration d'entrée LOP est faite avec CF=60 ou avec CF=61..80, PA=17. Voir le chapitre 5.4.11.	

CF	PA	VL : Valeurs et description	SW
61		E/S auxiliaires LCUX, LOP/LCU(M) à l'étage 1 (SW ≤ 9.22 seulement)	
62		E/S auxiliaires LCUX, LOP/LCU(M) sur étage 2	
...		...	
80		E/S auxiliaires LCUX, LOP/LCU(M) sur étage 2 Pour SW ≥ V.9.37 : voir CF40	
1..4		LCUX_Input_Function (défaut = 0 ↔ pas de fonction) [0..255, 1], BMK voir chapitre 5.3. PA1 = LCUX.I1, PA2 = LCUX.I2, ... (broches 3-4) ; si duplex : les deux LCUX doivent être configurés de manière identique.	
9..12		LCUX_Output_Function (défaut = 0 ↔ pas de fonction) [0..255, 1], BMK voir chapitre 5.3. PA9 = LCUX.O1, PA10 = LCUX.O2, ... (broches 1-2) ; si duplex : les deux LCUX doivent être configurés de manière identique.	
17		LOP_Input_Function (défaut = 00 ↔ pas de fonction) [0..255, 1] Fonction de la broche normalement ouverte (NO) (broche 4) sur le LOP/LCU(M). Utilisé pour logiciel ≤ 8.7x, voir information dans CF=60	

CF	PA	VL : Valeurs et description	SW
81 Verrouillage d'ordre cabine (ZBC1 / ZBC2) (SW ≤ 9.22 seulement) Pour SW ≥ V9.37 : voir CF41			
1..20		ZBC1/2_Floor_Assignment (défaut = 0) [0..1, 1] 1 = activé = cet étage est verrouillé pour les ordres cabine normaux si ZBC1 (entrée LCUX JSPC-G (179)) ou ZBC2 est actif. Le verrouillage peut être outrepassé par un code PIN activé (ZB1), par touche JDC (ZB3) ou par un SAS activé. Au moins un étage doit être réglé sur « 0 ». Ne pas combiner avec GS ou ZBCE sur le même étage. Voir l'exemple au chapitre 5.4.18.	SIM
21..40		ZBCE_Floor_Assignment (défaut = 0) [0..1, 1] 1 = activé = cet étage est verrouillé pour les ordres cabine et les appels d'étage normaux si ZBCE (entrée LCUX JSPS (264)) est actif. (PA21 = étage1, PA22 = étage2 ..)	SIM

CF	PA	VL : Valeurs et description	SW
82 Verrouillage d'appel d'étage (ZBCE) (SW ≤ 9.22 seulement) Pour SW ≥ V9.37 : voir CF41			
1..n		ZBCE_Floor_Assignment Le log. 9.22 utilise CF81 PA21..PA40 à la place.	SIM 1)

CF	PA	VL : Valeurs et description	SW
83 Touche COP 1-4 d'affectation de niveau pour ZB3 (SW ≤ 9.22 seulement) Pour SW ≥ V9.37 : voir CF41			
1..4		Etage (défaut = 0 = pas de niveau affecté) [0..n, 1] Affectation d'étage pour touche ZB3. COP5 : CF05 + CF83 (+ CF10 ou CF17 ou CF81) COPH, COPMXB : CF55 + CF84 + CF83 (+ CF17 ou CF81) Voir l'exemple au chapitre 5.4.16	SIM

CF	PA	VL : Valeurs et description	SW
84 Copenhague (xx) Mappage E/S auxiliaires pour ZB3 (SW ≤ 9.22 seulement) Pour SW ≥ V9.37 : voir CF41			
1.6		Key_Number (défaut = 0 = aucune touche affectée) [0..4, 1] Copenhague (xx) dispose de 6 entrées, l'affectation d'étage est définie sur CF83 PA1 à PA4. PA1 à 6 : entrées Copenhague. (pour chacune des 6 entrées Copenhague) l'une des 4 entrées virtuelles peut être mappée). Voir l'exemple au chapitre 5.4.16	SIM

CF	PA	VL : Valeurs et description	SW
86 Duplex asymétrique, niveau de démarrage des ascenseurs			
1		Niveau de base (défaut = 0) [0.. nbre total de niveaux, 1] Niveau de démarrage de cet ascenseur. 0 = duplex symétrique, 1 = cet ascenseur dessert le groupe d'étage inférieur, 2 = cet ascenseur démarre au deuxième groupe d'étage ... Le niveau le plus bas du système duplex est toujours « 1 ». En cas de duplex asymétrique, CF86 PA01 doit être configuré sur les deux ascenseurs (même si l'asymétrique est sur les étages supérieurs). Faire la configuration quand la communication duplex RS232 est établie. Effectuer l'apprentissage du LOP ensuite. Voir l'exemple au chapitre 5.4.9	

CF	PA	VL : Valeurs et description	SW
87 LCUX avec adresse prédéfinie 1 (CFG1=ON,CFG2=ON et aucune configuration d'adresse LOP effectuée sur cette carte). Avant d'effectuer la configuration : régler les commutateurs DIP, connecter le LCUX au bus BIO et lancer un comptage LOP manuellement. (SW ≤ 9.22 seulement) Pour SW ≥ V9.37 : voir CF40			
88 LCUX avec adresse prédéfinie 2 (CFG1=OFF, CFG2=ON)			
89 LCUX avec adresse prédéfinie 3 (CFG1=ON, CFG2=OFF)			

CF	PA	VL : Valeurs et description	SW
	1..4	LCUX_Input_Function (défaut = 0↔pas de fonction) [0..255, 1], BMK voir chapitre 5.3. PA1 = LCUX.I1, PA2 = LCUX.I2, ... (Broche 3-4) ;	
	9..12	LCUX_Output_Function (défaut = 0↔pas de fonction) [0..255, 1], BMK voir chapitre 5.3. PA9 = LCUX.O1, PA10 =LCUX.O2,... (Broche 1-2)	

CF	PA	VL : Valeurs et description	SW
90	E/S auxiliaires CAN_IO, C.I. 1 La carte CAN_IO est détectée seulement pendant la course d'apprentissage. Réglage des commutateurs DIP : Voir chapitre 3.1.10 BMK voir le chapitre 5.3		
91	Entrée/sortie auxiliaires CAN_IO, C.I. 2		
	1..5	Entrée (défaut = 0↔pas de fonction) [0..255, 1] PA1 = XIO1, PA2 = XIO2,... (Broche 1-2)	
	9..13	Sortie (défaut = 0↔pas de fonction) [0..255, 1] PA9 = XIO1, PA10 = XIO2,... (Broche 1-2 : NC, Broche 2-3 : NO)	

5

CF	PA	VL : Valeurs et description	SW
94	Effacement des dispositifs de bus Bio (ramène la configuration aux valeurs définies en usine) (SW ≤ 9.22 seulement) Pour SW ≥ V9.37 : voir CF40		
	0	Commande à tous les étages (défaut = 0) [0..1, 1] 1= commande d'effacement	
	1..n	Commande à un étage en particulier (défaut = 0) [0..1, 1] 1= commande d'effacement	

CF	PA	VL : Valeurs et description	SW
95	Charge actuelle de la cabine [kg] (lecture seule)		
	-	Poids actuel (1 = 10 kg)	

CF	PA	VL : Valeurs et description	SW
96 Valeurs CLC (lecture seulement) (voir chapitre 5.4.1)			
	1	Zero_Carload_Frequency (fréquence charge cabine nulle) (1 = 10 Hz)	
	2	Reference_Carload_Frequency (fréquence charge cabine référence) (1 = 10 Hz)	
	3	Reference_Carload_Weight (poids cabine référence) (1 = 10 kg)	

CF	PA	VL : Valeurs et description	SW
97 Configuration CLC (voir chapitre 5.4.2)			
	1	Zero_Carload_Frequency_Configuration (config. fréq. charge cab. nulle) [10000..18000 Hz, 10 Hz]	
	2	Reference_Carload_Frequency_Configuration (config. fréq. charge cab. réf.) [8000..20000 Hz, 10 Hz]	
	3	Reference_Carload_Weight_Configuration (configuration poids charge cab. réf.), [20..113, 10 kg]	

CF	PA	VL : Valeurs et description	SW
98 Recalibrage fréquence zéro charge de cabine			
	-	Vérifier que la cabine est vide (charge 0 kg) à un étage. Ouvrir le mode calibrage CF=98 et appuyer sur « OK ». L'IHM indique la charge actuelle. Appuyer à nouveau sur OK pour démarrer le recalibrage entièrement automatique (un compte à rebours commence et cinq mesures sont effectuées). [CF 98] indique que le recalibrage est terminé. (visible seulement si le système pèse-charge est activé)	-

CF	PA	VL : Valeurs et description	SW
99 Calibrage de mesure de charge de cabine			
	-	voir l'explication au chapitre 5.4.1	-

1) = non disponible avec SW 9.37 2) = non disponible avec SW 9.22

SIM = option carte SIM

5.3 Codes de fonctions BMK

5.3.1 Codes de fonctions d'entrée

Utilisés dans CF 05, 40, 55, 56, 60, 61-80, 90, 91

Remarque : LCUX et CAN-IO acceptent tous les codes BMK émis par le logiciel.

Code BMK	Description des fonctions d'entrée	Type	Emplacement	SW ≥
02	JDC (Interrupteur à clé ordre cabine, utilisé pour [ZB3])	NO	C5, Cxx	
03	JNFF (interrupteur service d'urgence pompiers), utilisé avec les anciens logiciels sur le COP, nouveau BMK : 56	NO	C5	
04	DFDC (« accepte ordre cabine », utilisé pour [GS])	NO		1)
07	DCW-U sélection cabine [CW] (voir CF7 PA8)	NO		
08	DCW-D ou DCW [CW] voir (CF7 PA8)	NO		
	JDE si SW ≤ 9.22 sinon utiliser 19 !	NO	LOP	
10	JDNF-k (interrupteur service de secours [NF1])	NO	LOP	
11	KL-V (contact pleine charge)	NC	C5, SE, SA, Cxx	
12	KL-X (contact surcharge)	NC	C5, SE, SA, Cxx	
13	KL-M (contact charge minimale)	NO	C5, SE, SA, Cxx	
17	DE-U (bouton-poussoir appel d'étage montée)	NO	LOP	
18	DE-D (bouton-poussoir appel d'étage descente)	NO	LOP	
19	JDE / JDE-U (interrupteur à clé appel d'étage)	NO	LOP	

Code BMK	Description des fonctions d'entrée	Type	Emplacement	SW ≥
20	JDE-D (interrupteur à clé appel d'étage descente)	NO	LOP	
22	KTTC (contact porte de séparation cabine)	NO	C5, SE, SA, Cxx	
23	JBFFG (service incendie - pompiers)	NC	C5, SE, SA, Cxx	
26	JBFH1 (service incendie, premier étage de rappel)	NC		
27	JBFH2 (service incendie, deuxième étage de rappel)	NC		
34	KL-H (contact demi-charge) évacuation	NO	C5, SE, SA, Cxx	
36	KKE (surveillance de verrouillage porte côté 1, utilisé pour les systèmes de porte Haushahn, voir aussi 256)	NO		
39	DDFLI (contournement des appels d'étage, bouton-poussoir de service liftier course directe [LI])	NO	COP	
40	DLI (course de départ, service liftier [LI], voir CF06 PA12)	NO	COP	
41	DLI-U (changement de préavis de direction MONTEE [LI])	NO	COP	
42	DLI-D (changement de préavis de direction DESCENTE [LI])	NO		
45	DT-O (bouton d'ouverture porte [LI])	NO	COP	
49	JAB/RAB interrupteur/relais hors service [JAB]	NO	LOP	
52	JKLBL (interrupteur blocage d'ordre cabine, lecteur de carte parallèle, [ZBC2])	NO	COP	
53	JLC (interrupteur lampe de cabine)	NO	COP	
54	JLI (interrupteur ON/OFF service liftier [LI])	NO	COP	

Code BMK	Description des fonctions d'entrée	Type	Emplacement	SW ≥
56	JNFF (interrupteur service pompiers) Remarque : Dans le SW ≤ V8.7 JNFF était traité comme un contact NO avec le code 56.	NC	C5, Cxx, LOP	
57	JNFF-S (interrupteur service pompiers course de départ)	NC		
58	JNO (interrupteur service sur courant de secours. Libération de la cabine pour la course) [NS21]	NO		
59	JRVC (Interrupteur service indépendant (réservation) [RV1])	NO	C5, SA, Cxx	
61	JRVCP (interrupteur service indépendant avec stationnement [RV2])	NO		
66	JVEC (interrupteur ventilateur en cabine)	NO		
69	KGEB (contact contrepoids déplacé [EB])	NC		
77	RFEF (relais libération de la course d'évacuation) [NS21]	NO		1)
87	JHC1 (interrupteur d'arrêt)	NC		
91	DH (bouton-poussoir d'arrêt)	NC	C5, SA, Cxx	
97	DEB-A (bouton-poussoir réinitialisation tremblement de terre contrepoids)	NO		
99	JBF (interrupteur service incendie)	NC	LOP	
100	JBF-A (interrupteur service incendie OFF)	NO		
106	JSDC (interrupteur à clé verrouillage d'ordre cabine)	NO		1)
112	KBF (contact activation service incendie)	NC		
113	KBFH1 (contact activation service incendie, premier étage de rappel)	NC		
114	KBFH2 (contact activation service incendie, deuxième étage de rappel)	NC		
116	KEB (contact tremblement de terre [EB])	NC		

Code BMK	Description des fonctions d'entrée	Type	Emplacement	SW ≥
120	RNO (relais service alimentation de secours) [NS21]	NC	SE	
121	RSPE-k/KSPE relais/contact [EBR1] <i>Entrée sécurisée</i>	NC		
179	JSPC_G (interrupteur à clé verrouillage d'ordre cabine) [ZBC1], CF81	NO		
184	JHCC (arrêt d'urgence, utilisé aussi pour alimentation JHCC1, KR)	NO		
256	KKE2 (surveillance de verrouillage porte côté 2, utilisé pour les systèmes de porte Haushahn, voir aussi 36)	NO		
257	JDE-E (interrupteur à clé autorisation d'appel d'étage)	NO		
260	KUESG (contact pontage des contacts en cuvette de gaine - premier (retour))	NC		
261	KUESG1 (contact pontage des contacts en cuvette de gaine - deuxième (retour))	NC		
263	KSG-A (contact contacts désactivés en cuvette de gaine (retour))	NO		
264	JSPS (interrupteur à clé verrouillage d'étage) [ZBCE], CF82	NO		
265	KTL (contact lisse de sécurité de porte, [BR2/4-HK])	NC		
266	KSR (contact rappel extincteur automatique)	NC		

BMK pour ENTREES

Légende :

NO : contact normalement ouvert NC : contact normalement fermé

SE : SAIO dans ECUMR

SA : SAIO dans ADDUM

C5 : FI GL (COP5x)

Cxx : SCOPH(MH), SCOPMXB

1) pas encore utilisé

5.3.2 Codes de fonctions de sortie

Utilisés dans CF 40, 55, 56, 61-80, 90, 91

Code BMK	Description des fonctions de sortie	Emplacement
17	LDE-U (voyant appel d'étage MONTEE)	
18	LDE-D (voyant appel d'étage DESCENTE)	
37	LUB (voyant maintenance et erreurs, Corée)	
38	LRV (voyant manœuvre indépendante « réservation »)	
49	LAB (voyant hors service) (ancien code. Nouveau code : 131)	SE
56	LFF (voyant incendie)	
131	RLAB-A (relais voyant hors service) (La sortie est désactivée si « Hors service »)	
134	LAB-E (voyant hors service actif, acquittement JAB)	SE
136	LBFC (voyant service incendie activé, en cabine)	
140	LHC (lampe de présence cabine)	
145	LEF (voyant course d'évacuation [BR4-NZ])	
146	LGEB (voyant contrepoids déplacé [EB])	
147	LGS (voyant manœuvre visiteurs [GS])	
151	LLI-U (voyant de préavis de direction MONTEE, service liftier [LI])	
152	LLI-D (voyant de préavis de direction DESCENTE, service liftier [LI])	
154	LNFC (voyant service de secours, en cabine [NF1])	
156	LNOC (voyant service alimentation de secours, en cabine [NS21])	
157	LRC-U (voyant de direction de cabine MONTEE)	
158	LRC-D (voyant de direction de cabine DESCENTE)	
163	LW-U (voyant préavis de direction MONTEE)	
164	LW-D (voyant préavis de direction DESCENTE)	

Code BMK	Description des fonctions de sortie	Emplacement
167	LL-X (voyant surcharge) (s'il ne fonctionne pas avec le logiciel actuel, utiliser le code BMK 12)	SE, SA
170	RBF (service incendie pompiers (JBF), dans le local des machines)	
172	RE-A (service appels d'étage suspendu) (par ex. réservation)	
173	REFE1 (relais fin de course d'évacuation)	SE
174	REFEH1 (relais fin de course d'évacuation étage de rappel 1)	
175	REFEH2 (relais fin de course d'évacuation étage de rappel 2)	
177	RIB (ascenseur mode normal)	
183	RSM (ascenseur erreur fatale ou erreur fatale permanente)	
186	SUMC (ronfleur en cabine)	
190	GA-k (gong d'arrivée)	SA
205	LBF (voyant service incendie activé (KBF), sur palier)	
207	LEB (voyant service tremblement de terre activé [EB])	
213	RFBE-k (relais éclairage d'étage)	
225	LL-V (voyant pleine charge)	
251	GA-D-k (gong d'arrivée DESCENTE)	SA
252	GA-U-k (gong d'arrivée MONTEE)	SA
258	RUESG (relais pontage des contacts en cuvette de gaine - premier)	
259	RUESG1 (relais pontage des contacts en cuvette de gaine - deuxième)	
262	RSG-A (relais contacts désactivés en cuvette de gaine)	

BMK pour Sorties

Légende : SE : SAIO dans ECUMR SA : SAIO dans ADDUM

5.4 Configurations spéciales

5.4.1 Calibrage de la cellule de charge de cabine CLC (CF=96.. 99)



Remarque
<ul style="list-style-type: none"> - Pour la charge de référence, un minimum de 75 % de la charge nominale (charge nominale GQ) est recommandé. - Toute erreur affichée pendant le calibrage appartient au groupe d'erreur 11. (Exemple : Er 4 = Erreur 1104) Voir chapitre 6.7 Codes d'erreur



Remarque
<p>Conditions préalables :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Contrepoids entièrement lesté - Cabine entièrement montée, y compris toute la décoration, la balustrade, etc. - La course d'apprentissage avec la CLC activée a été effectuée

5

Le calibrage de la cellule de charge de cabine s'articule en 3 étapes :

- 1) Préparation avec les valeurs pertinentes au système (charge nominale, type de CLC)
- 2) Calibrage 0 kg (cabine vide)
- 3) Calibrage avec charge de référence

1	2	3		
<ul style="list-style-type: none"> - GQ - CLC type 				CF=99
1=OFF 4 0 1 CF=08 PA=01 VL= GQ [10kg] PA=08 VL= x	CF=98 	1=ON 	1=OFF 4 0 1 CF=99 rL= xy [10kg] 	4 0 1 CF=99 rL= xy [10kg]

10000144

(x : « 0 » = Digisens KL250, « 1 » = capteur X ou Digisens KL66)

Exemple : charge nominale 450 kg ; poids de référence : 380 kg.

Séquence 1 : Préparation	
1	Contrôler que les conditions préalables sont remplies.
2	S'assurer que le système pèse-charge (LMS) est activé. (Comm. SCIC.DIP 1 = OFF ; menu 10, sous-menu 107 = 0)
3	Activer le mode de configuration menu 40. Configurer la charge de cabine nominale (GQ) CF=08, PA=01 , VL=GQ/10. (dans notre exemple : charge nominale 450 kg : VL=045)
4	Configurer le type de capteur avec CF=08, PA=08 . - VL=0: Digisens KL250 (rouge) (Schindler 3100/3300/5300) - VL=1: capteur X (Miconic BX) - VL=1: Digisens KL66 (blanc) (Schindler 3100/3300/5300)

Séquence 2 : Calibrage du point 0 kg (cabine vide)	
5	S'assurer que la cabine est vide. (charge 0 kg)
6	Choisir CF=98 et appuyer sur « OK ». → L'IHM indique la charge actuelle. [Ld xx] (cette valeur peut être erronée car le système n'est pas encore calibré).
7	Presser « OK » sur l'IHM pour lancer le calibrage 0 kg. → Après un compte à rebours de 10 secondes, 5 mesures sont effectuées. → L'IHM doit indiquer [Ld 0] (= 0 kg) Si une erreur se produit pendant ce calibrage : - Contrôler la définition correcte du type (CF=08, PA=08) - Renouveler la course d'apprentissage (avec le LMS activé).
8	Pour l'étape suivante : « Calibrage », le poids est nécessaire.

(au lieu de régler le calibrage avec CF=98, il est aussi possible de régler le point 0 kg par une course d'apprentissage avec la cabine vide).

	Séquence 3 : Calibrage avec charge de référence	IHM
9	Désactiver la cellule de charge de cabine. (SCIC.DIP1 = ON). Ceci permet de se déplacer avec la cabine tant que la cellule de charge de cabine n'est pas calibrée.	
10	Charger la cabine avec la charge de référence. (Au moins 75 % de la charge nominale GQ. Dans notre exemple, 380 kg)	
11	Envoyer la cabine à l'étage de configuration.	
12	Activer la cellule de charge de cabine. (SCIC.DIP1 = OFF).	
13	Activer le mode de configuration menu 40.	CF __ 0 0
14	Sélectionner CF=99	CF __ 9 9
15	Appuyer sur « OK » → L'écran indique la charge de référence par défaut [rL]	r L _ x x x
16	Saisir la charge de référence actuellement présente dans la cabine. (1=10 kg. Dans notre exemple, 38=380 kg)	r L _ _ 3 8
17	Appuyer sur « OK » → L'écran indique la charge actuellement mesurée dans la cabine. (cette valeur peut être erronée ou 0, car la cellule de mesure de charge n'est pas encore calibrée).	Ld _ x x x
18	Appuyer sur « OK » sur l'IHM → Un compte à rebours de 10 secondes est lancé.	Cd __ 1 0 Cd ___ 0
19	Au bout de ces 10 secondes, il y a 5 mesures.	C l ___ 5 C l ___ 1
20	Ces 5 mesures étant effectuées, le système est calibré et indique la charge effective. (dans notre exemple 380 kg)	Ld _ _ 3 8
21	Si la valeur est correcte (correspondant au poids dans la cabine), valider le calibrage en appuyant sur OK sur l'IHM. L'écran revient sur CF=99 Si la valeur affichée est erronée ou si une erreur s'est produite, recommencer avec l'étape 9 et refaire le calibrage.	CF __ 9 9

22	Lire les données de calibrage et les noter. (par exemple sur la page de garde du schéma de câblage avec un feutre résistant à l'eau, à l'intérieur du capot de l'ECUMR). - Lire CF=96, PA=1 - Lire CF=96, PA=2 - Lire CF=96, PA=3	
23	Quitter le mode configuration en appuyant sur « ESC » et modifier [40 1] en [40 0].	

Remarque sur le système de configuration :

KL-M conjointement avec CLC est possible

KL-V ou KL-X ensemble avec CLC n'est pas possible.

Détermination de la source de surcharge (obligatoire)

La CLC est-elle disponible ?

OUI : la CLC est utilisée pour la surcharge

NON : KL-X est-il configuré ?

OUI : KL-X est utilisé pour la surcharge

NON : S'agit-il d'un entraînement hydraulique ?

OUI : KOD-X est utilisé pour la surcharge

NON : XLD sur SDIC est utilisé pour la surcharge

Détermination de la source de pleine charge (option SIM)

La CLC est-elle disponible ?

OUI : La CLC est utilisée pour la pleine charge

NON : KL-V est-il configuré ?

OUI : KL-V est utilisé pour la pleine charge

NON : S'agit-il d'un entraînement hydraulique ?

OUI : KOD-V est utilisé pour la pleine charge

NON : La fonction Pleine charge n'est pas disponible

Détermination de la source de charge minimale

La charge minimale est activée (CF8 PA5) ?

NO : La fonction Charge minimale n'est pas disponible.

OUI : KL-M est-il configuré ?

OUI : KL-M est utilisé pour la charge minimale

NON : la CLC est utilisée pour la charge minimale.

5.4.2 Reconfiguration de la cellule de charge de cabine (CF=96..98)

Reconfiguration de CLC sans poids

Cette procédure peut être utilisée si la carte microprocesseur (SCIC ou SCPU) doit être remplacée.

Préparatifs

Pour pouvoir reconfigurer la CLC plus tard, les valeurs de CLC du calibrage initial doivent être notées. Avec l'ancienne carte microprocesseur insérée, lire les valeurs CLC :

- 1) Saisir le mode de configuration 96
- 2) Lire et relever les données actuelles (par exemple sur la page de garde du schéma de câblage ou à l'intérieur du capot de l'ECUMR avec un feutre résistant à l'eau). Exemple : 1450 = 14500 Hz

CF	PA	Signification VL (lecture seule)	Valeur actuelle
96	1	Fréquence charge de cabine 0 kg	
	2	Fréquence charge de cabine référence	
	3	Poids de référence charge de cabine	

5

Procédure de reconfiguration

Avec le C.I. SCIC ou SCPU inséré, configurer le système avec les anciennes valeurs :

1	Choisir CF=08, PA=01 et saisir la charge nominale de la cabine (GQ)
2	Choisir CF=08, PA=08 et entrer le type de Digisens (VL=0: Digisens rouge, VL=1: Digisens blanc, capteur X)
3	Choisir CF=97 et saisir les valeurs qui ont été lue avec CF=96 auparavant. <ul style="list-style-type: none">- CF=97, PA=1 : fréquence charge de cabine 0 kg [1=10 Hz]- CF=97, PA=2 : fréquence charge de cabine de référence [1=10 Hz]- CF=97, PA=3 : Poids de référence charge de cabine [1 = 10 kg] (exemple : 500 kg = 50)

4	Choisir CF=98 et refaire le calibrage 0 kg (parce que le point de déclenchement de la CLC peut avoir changé).
5	S'assurer que la cabine est vide. (charge 0 kg)
6	Choisir CF=98 et appuyer sur « OK ». → L'IHM indique la charge actuelle. [Ld xx] (cette valeur peut être erronée car le système n'est pas encore calibré).
7	Presser « OK » sur l'IHM pour lancer le calibrage 0 kg. → Après un compte à rebours de 10 secondes, 5 mesures sont effectuées. → L'IHM doit indiquer [Ld 0] (= 0 kg)
8	Quitter le mode configuration en appuyant sur « ESC » et modifier [40 1] en [40 0].



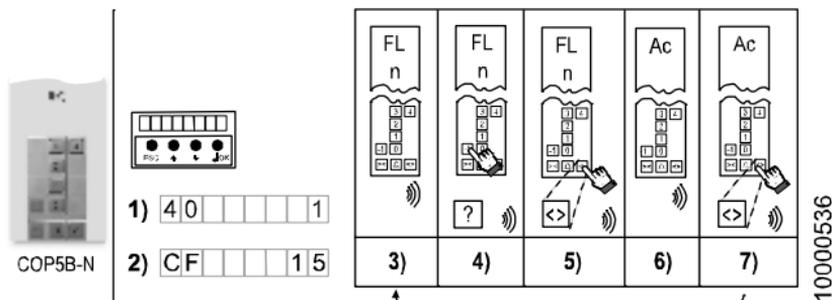
Remarque : Description d'erreur

Toute erreur affichée pendant le calibrage appartient au groupe d'erreur 11. Par exemple Er 9 = erreur 1109.

Confirmer l'erreur avec « OK » et continuer.

5.4.3 Configuration du clavier COP5B-N (CF=15)

Les touches du COP5B-N doivent être affectées aux étages correspondants.



Étape	Description et remarques
1)	Ouvrir le mode de configuration menu 40.
2)	Choisir CF=15 puis valider avec « OK ». → L'IHM affiche [CF _ _ 15] pendant toute la procédure.
3)	Le COP émet un seul bip et affiche « FL » et « n ». (« n » représente l'étage prêt à être configuré) La configuration du clavier commence toujours par l'étage le plus bas .
4)	Appuyer (dans la minute qui suit) sur le bouton-poussoir correspondant à l'étage affiché sur le COP.
5)	Appuyer sur « DT-O » pour valider votre choix.
6)	Le COP affiche « Ac ». Le bouton-poussoir est configuré.
7)	Appuyer sur « DT-O » pour atteindre l'étage supérieur suivant.
	Répéter les étapes 3) à 7) pour tous les étages supérieurs suivant (1 → 2 → 3).
8)	Lorsque la dernière touche a été définie, le COP et l'IHM affichent CF16 (menu de configuration suivant).

5



Remarque

Contrôler si les inscriptions sur les boutons correspondent avec les étages affichés sur le COP. Si elles diffèrent, la configuration « Désignation des étages » CF=01 doit être effectuée.

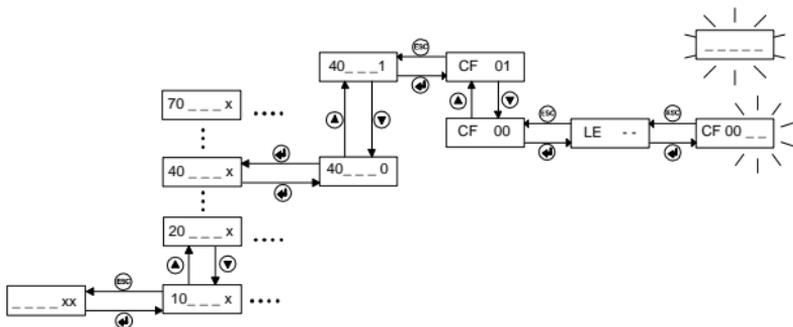
5.4.4 LOP Configuration adresse [CF00][LE--]

Les dispositifs bus Bio (LOP, LIN, LCU, LCUM...) doivent être configurés pour connaître leur emplacement d'étage.

Les noeuds esclaves (sans bouton d'appel d'étage) tels que LIN ou LCUX doivent être connectés via un câble XCF à un noeud maître avec la fonctionnalité DE-U sur le même étage.

En présence de deux noeuds esclaves (exemple : LCUX et LIN) sont sur le même étage, il peut être nécessaire de connecter les deux avec un câble XCF de synchronisation en Y spécial pendant la configuration.

En utilisant la commande bus Bio d'effacement CF=40 L=x PA=99 (CF94), il est possible de ramener un noeud sur la valeur par défaut.



220_000499

Saisir le mode de configuration des adresses LOP.

Voir au chapitre suivant : Adressage des LOP avec MX-BASIC COP

Voir au chapitre d'après : Adressage des LOP avec COP5

5.4.5 Configuration des LOP avec COP MX-Basic

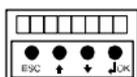
Configuration des adresses LOP avec COP MX-Basic

- En présence de 2 côtés d'accès, la configuration des LOP doit être effectuée deux fois. Une fois pour le côté d'accès 1 et une deuxième fois pour le côté d'accès 2.
- En cas de système Duplex, consulter le chapitre 5.4.8/9

La configuration des LOP consiste en deux étapes :

- Etape 1 : Adressage des LOP
- Etape 2 : Comptage des LOP

Etape 1 : Adressage des LOP [LE - -]

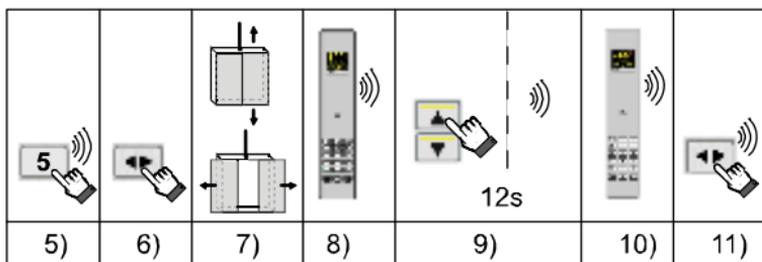


1) 4 0 [] [] [] [] []

2) C F [] [] [] [] 0 0

3) L E [] [] [] [] - - 

10000530



220_000498_01

5

Étape	Apprentissage des LOP avec COP MX-Basic
1)	Activer le mode de configuration menu 40.
2)	Choisir CF=00 et appuyer sur « OK ». → L'IHM indique [LE - -]
3)	Presser « OK » pour ouvrir la configuration du LOP. → L'IHM indique [_ _ _ _ _]
4)	Les étapes suivantes sont effectuées dans la cabine ou aux étages.

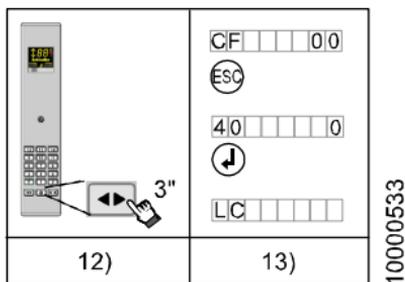
Remarque : L'adressage des LOP démarre automatiquement à l'étage le plus haut.

Étape	Description et remarques
5)	Sur le COP, appuyer sur le numéro d'étage sur lequel le LOP doit être configuré. Un « bip » d'acquiescement est émis par le COP.
6)	Appuyer sur DTO pour valider votre choix
7)	La cabine se déplace vers l'étage choisi et la porte s'ouvre.
8)	Attendre jusqu'à l'émission d'un court « bip » sonore par le COP. Ce bip sonore indique que le compte à rebours de 12 secondes a commencé. A partir du SW V9.37 : le voyant d'acquiescement du bouton-poussoir clignote pendant le compte à rebours de 12 s.
9)	Lors du compte à rebours de 12 secondes, appuyer sur le bouton DE(-U). ¹ sur le LOP jusqu'à entendre un « bip » court. ²
10)	Relâcher le bouton et attendre la fin du compte à rebours. Un bip court confirme que l'adressage du LOP est réussi avec une entrée prête pour JDE/JAB. L'absence de bip confirme que l'adressage du LOP est réussi avec une entrée définie comme JBF (interrupteur service incendie).
11)	Confirmer l'adressage réussi du LOP en appuyant une nouvelle fois sur DTO. Vous entendrez un bref « bip » sonore à titre d'acquiescement.
	Répéter les étapes 5) à 11) pour chaque étage.

¹⁾ Toujours utiliser le bouton raccordé au DE-U

²⁾ Un bip long indique une erreur. Si cela se produit, presser DTO pour acquiescer l'erreur et répéter la procédure à partir de l'étape 5).

Étape 2 : Comptage des LOP [LC _ _ _ _]



Étape	COP MX-Basic (SCOPMXB)
12)	La dernière action avant de pouvoir lancer le comptage LOP doit être l'étape 11. Après l'étape 11, appuyer sur « DTO » pendant 3 secondes jusqu'à un bip ¹
13)	<ul style="list-style-type: none"> - L'IHM indique CF=00 à nouveau - Sur l'IHM, appuyer sur ESC et quitter le mode de configuration. ([40 _ _ _] et appuyer sur « OK ») - Le comptage LOP est signalé par le clignotement [LC _ _ _ _] sur l'IHM. Attendre que le comptage LOP soit terminé

¹⁾ S'il n'est pas possible de quitter le mode d'adressage LOP de cette manière, appuyer sur « RESET » sur la carte microprocesseur (SCIC ou SCPU) et opérer un comptage des LOP par procédure manuelle.

Si le comptage LOP ne démarre pas automatiquement, il doit être lancé manuellement. → Lancement manuel du comptage LOP : Voir chapitre 5.4.7 « Comptage des LOP [LE 00] »

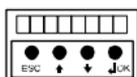
5.4.6 Configuration des LOP avec COP5

- Chaque LOP doit avoir une adresse unique.
- En présence de 2 côtés d'accès, la configuration des LOP doit être effectuée deux fois. Une fois pour le côté d'accès 1 et une deuxième fois pour le côté d'accès 2.
- En cas de système Duplex, consulter le chapitre 5.4.8/9

La configuration des LOP consiste en deux étapes :

- Etape 1 : Adressage des LOP
- Etape 2 : Comptage des LOP

Etape 1 : Adressage des LOP [LE - -]

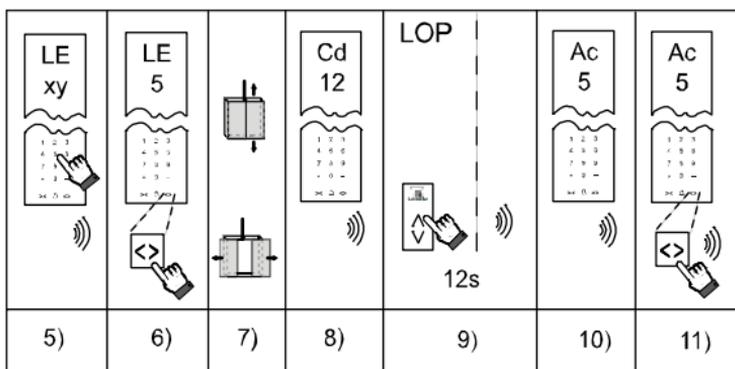


1) 40 [] [] [] [] [] []

2) CF [] [] [] [] 0 0

3) LE [] [] [] [] - - 

10000530



220_000530_01

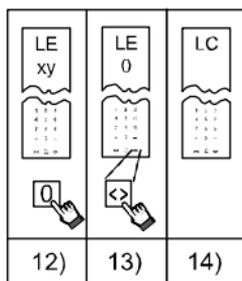
Étape	Apprentissage des LOP avec COP5x
1)	Activer le mode de configuration menu 40.
2)	Choisir CF=00 et appuyer sur « OK ». → L'IHM indique [LE - -]
3)	Presser « OK » pour ouvrir la configuration du LOP. → L'IHM indique [_ _ _ _ _]

Étape	Apprentissage des LOP avec COP5x
4)	Les étapes suivantes sont effectuées dans la cabine ou aux étages.
5)	Le COP affiche « LE ». Choisir l'étage à configurer. Appuyer sur le bouton correspondant sur le COP.

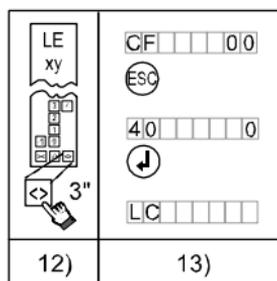
	<p>Remarque : la disposition du COP5 (chiffres bleus) est la même que sur le COP10 bien que l'affichage soit différent.</p>
--	---

6)	Le COP montre l'étage que vous voulez configurer. Appuyer sur « DT-O » pour valider votre choix.
7)	La cabine se déplace vers l'étage choisi et la porte s'ouvre.
8)	Une fois la porte ouverte, le COP émet un bip et affiche « Cd » « 12 ». Ce bip sonore indique que le compte à rebours de 12 secondes a commencé.
9)	Pendant ces 12 secondes, presser le bouton (montée) sur le LOP et le maintenir jusqu'à émission d'un bip bref. Deux bips brefs indiquent une erreur « Er ». Dans ce cas, appuyer deux fois sur DT-O (la première fois pour confirmer l'erreur et la deuxième fois pour relancer le compte à rebours) et poursuivre à l'étape 9).
10)	Attendre que le compte à rebours se soit écoulé. Ceci sera signalé par un autre bip bref. Le COP affiche « Ac » ou « Br » si un JBF a été détecté. (JBF connecté à l'entrée 4 du LOP).
11)	Appuyer sur DT-O pour valider la configuration correcte du LOP qui vient d'être configuré. Le système répond par un bip bref et le COP indique le niveau « LE » de l'étage suivant.
	Répéter les étapes de 5) à 11) pour chaque étage.

Étape 2 : Comptage des LOP [LC _ _ _ _]



COP5, COP5-10, COP5B-10



COP5B-N

10000531

Étape	Apprentissage des COP avec COP5, COP5-10, COP5B-10
12)	Quand « LE » s'affiche sur le COP, choisir le niveau d'étage « 0 »
13)	Appuyer sur « DTO » pour valider.
14)	Le comptage LOP est indiqué par « Lc » sur le COP et l'IHM. Attendre que le comptage LOP soit terminé

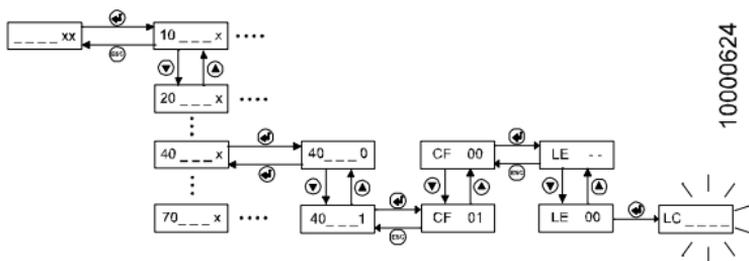
Étape	Apprentissage des LOP avec COP5B-N
12)	Si « LE » est affiché sur le COP, appuyer sur « DTO » pendant 3 secondes jusqu'à un bip.
13)	<ul style="list-style-type: none"> - L'IHM indique CF=00 à nouveau - Appuyer sur ESC et quitter le mode de configuration. ([40 0] et appuyer sur « OK ») - Le comptage des LOP est indiqué par « Lc » sur le COP et l'IHM. Attendre que le comptage des LOP soit terminé

Si le comptage LOP ne démarre pas automatiquement, il doit être lancé manuellement. → Lancement manuel du comptage des LOP : Voir chapitre 5.4.7 « Comptage des LOP [LE 00] »

5.4.7 Comptage des LOP [LE 00]

- Au cours du comptage des LOP, la manœuvre d'ascenseur lit et enregistre tous les dispositifs connectés.
- Le comptage des LOP doit démarrer automatiquement après chaque adressage de LOP ou après certaines modifications de configuration sur un nœud de bus BIO. S'il ne démarre pas automatiquement, il doit être lancé manuellement.
- Le comptage manuel des LOP doit également être effectué après le remplacement du circuit imprimé SCIC.

Le lancement manuel de « Comptage des LOP » doit être démarré avec l'interface utilisateur IHM.



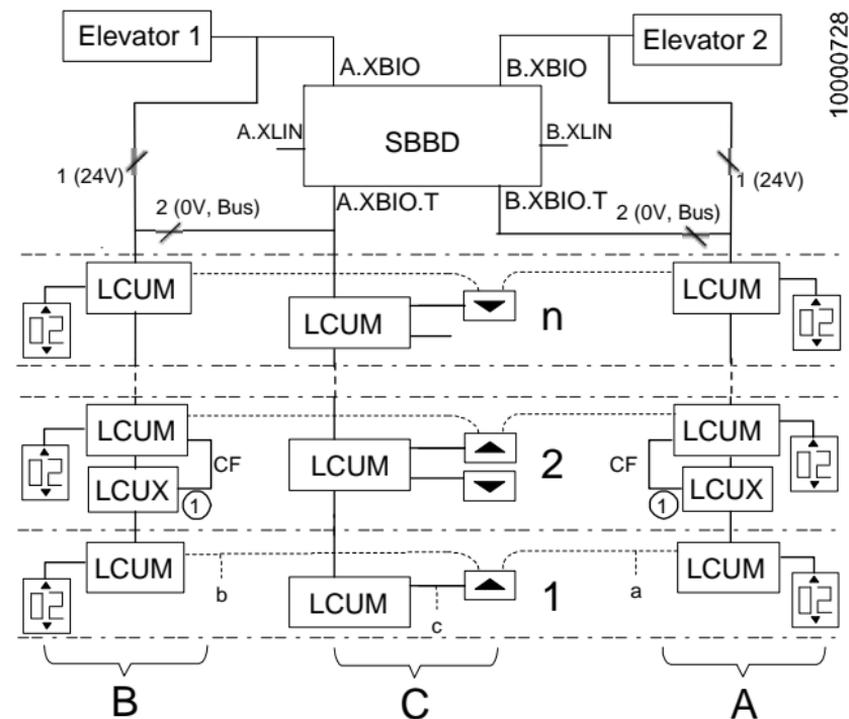
5

	Interaction utilisateur	Affichage
1	Ouvrir le mode de configuration menu 40	
2	Choisir CF=00 puis valider avec « OK ».	LE --
3	Passer à [LE 00] avec les boutons HAUT/BAS	LE 00
4	Appuyer sur « OK ». Le comptage des LOP est signalé par le clignotement [LC ____]. Ceci peut durer plusieurs minutes.	LC ____
5	Une fois le comptage des LOP terminé, quitter le mode configuration en appuyant sur ESC et en désactivant le menu 40. (Passer de [40 1] à [40 0] et appuyer sur OK)	40 1 40 0 40

5.4.8 Duplex avec carte SBBD

Configuration des LOP pour système duplex avec LCUM

SBBD garde les appels d'étage disponible en commutant les appels d'étage vers l'ascenseur 2 (A.XBIO.T vers B.XBIO) en cas de panne de l'ascenseur 1



Chaque LCUM doit être configuré avec son ascenseur. Le bouton d'appel d'étage doit être connecté au LCUM adéquat pour la configuration.

Étape	Description
1	Les deux ascenseurs restent sous tension pendant toute la procédure. Les LCUM pour les appels d'étage sont connectés au bus Bio depuis l'ascenseur 1 (A.XBIO_T).

Étape	Description
	Les LCUM pour les indicateurs de l'ascenseur 1 sont connectés au bus Bio depuis l'ascenseur 1 (A.XBIO_T, alimentation par A.XBIO). Les LCUM pour les indicateurs de l'ascenseur 2 sont connectés au bus Bio depuis l'ascenseur 2 (B.XBIO_T, alimentation par B.XBIO).
A) Apprentissage des dispositifs d'indicateurs LCUM sur l'ascenseur 2	
2	Utiliser les boutons d'appel d'étage pour l'apprentissage des LCUM pour les indicateurs de l'ascenseur 2. Connecter tous les LCUM pour les indicateurs de l'ascenseur 2 sur le bouton d'appel d'étage ¹ (marqués a dans l'image) au même étage.
3	Effectuer la configuration des adresses LOP (tous les étages) sur l'ascenseur 2.
4	Effectuer le comptage des LOP (CF=0, PA=0) sur l'ascenseur 2
B) Apprentissage des dispositifs d'indicateurs LCUM sur l'ascenseur 1	
5	Utiliser les boutons d'appel d'étage pour l'apprentissage des LCUM pour les indicateurs de l'ascenseur 1. Connecter tous les LCUM pour les indicateurs de l'ascenseur 1 au bouton d'appel d'étage ¹ (marqués b dans l'image) au même étage.
6	Effectuer la configuration des adresses LOP (tous les étages) sur l'ascenseur 1. (le comptage des LOP n'est pas requis pour l'instant, il sera fait à l'étape 9).
C) Apprentissage des LCUM d'appel d'étage sur l'ascenseur 1	
7	Connecter tous les boutons d'appel d'étage aux LCUM dédiés pour les appels d'étage (marqués c dans l'image).
8	Effectuer la configuration des adresses LOP (tous les étages) sur l'ascenseur 1.
9	Effectuer le comptage des LOP (CF=0, PA=0) sur l'ascenseur 1

5

¹⁾ Pour lancer le processus de configuration des adresses LOP, le bouton doit être connecté à l'entrée DE-U du LCUM.



Remarque

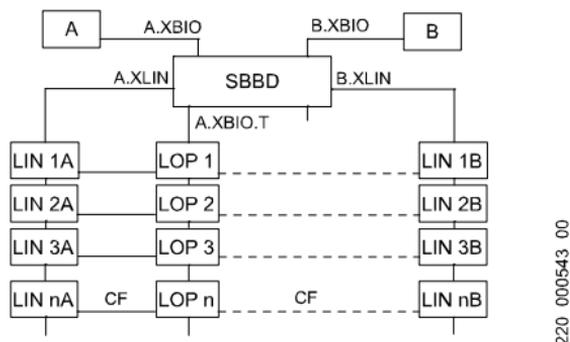
Sur les étages avec LCUX, connecter les LCUX de la même manière aux LCUM pour les indicateurs et en plus avec un câble CF aux LCUM pour les indicateurs au même étage.

Configuration des LOP pour système duplex avec LOP FI GL (Bionic 5)

Le SBBD commute le bus Bio sur l'ascenseur où l'alimentation du bus Bio est présente (si les deux sont disponible, sur l'ascenseur A).

Les LIN sont toujours connectés à l'ascenseur correspondant.

Chaque LIN doit être configuré avec son ascenseur, en utilisant le même LOP. Le signal de synchro du LIN doit être connecté au LOP adéquat pendant la configuration.



Duplex avec LOP sur une colonne palière

Étape	Description
1	Connecter tous les LIN de l'ascenseur B aux LOP avec un câble XCF.
2	Couper l'alimentation de l'ascenseur A. (les LOP sont alors connectés au bus BIO de l'ascenseur B)
3	Effectuer la configuration des adresses LOP (tous les étages) sur l'ascenseur B. (le comptage LOP n'est pas requis puisqu'il doit être fait à l'étape 5).
4	Remettre l'ascenseur A sous tension (les LOP sont alors connectés au bus BIO de l'ascenseur A)

Étape	Description
5	Effectuer le comptage des LOP (CF=0, PA=0) sur l'ascenseur B. Seuls les dispositifs connectés à l'ascenseur B sont enregistrés dans le tableau de la manœuvre d'ascenseur B.
6	Connecter tous les LIN de l'ascenseur A aux LOP avec le câble XCF.
7	Effectuer la configuration des adresses LOP (tous les étages) sur l'ascenseur A. (l'ascenseur B peut rester sous alimentation)
8	Effectuer le comptage des LOP (CF=0, PA=0) sur l'ascenseur A



Remarque

Sur les étages avec LCUX et LIN, il sera peut-être nécessaire de connecter les LCUX et LIN au LOP avec un « câble de synchronisation XCF en Y » fait spécialement. (LCUX et LIN sont connectés en parallèle au LOP). Sinon des problèmes peuvent se poser pour configurer les entrées et sorties de clé.

5.4.9 Duplex avec MNU

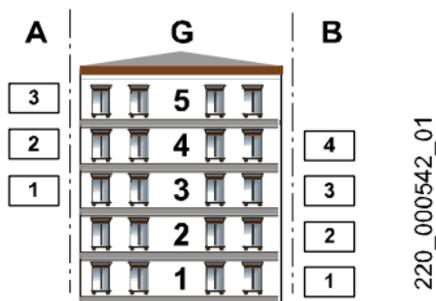
Nombre impair d'étages au niveau des fins de course de gaine (MNU)

Nombre impair d'étage au niveau des fins de course de gaine MNU : l'étage le plus haut et l'étage le plus bas ne sont pas desservis par tous les ascenseurs d'un groupe. Un passager qui souhaite se rendre aux étages extrêmes peut être obligé de changer de cabine.

Les appels d'étage sont distribués sur les deux ascenseurs à l'aide du C.I. SMNU de découplage.

Le paramètre asymétrique CF=86, PA=1 définit le premier étage desservi pour un ascenseur selon le niveau de groupe. Il doit être différent de 0 pour les deux ascenseurs.

Exemple : l'ascenseur A commence au niveau 3 du bâtiment, donc CF=86, PA=1, VL doit être réglé sur 3. L'ascenseur B a CF= 86, PA= 1, VL= 1.

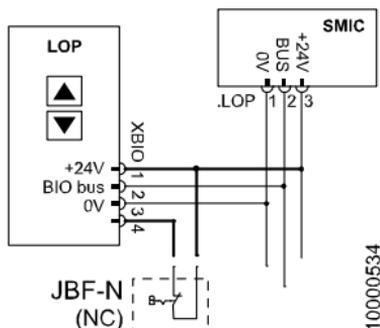


A = Ascenseur A, B = Ascenseur B, G = Niveau Groupe (bâtiment)

Ordre de configuration

- 1) Câblage selon le schéma électrique S274030
- 2) Etablir une communication duplex via câble RS232 (les deux ascenseurs sous tension)
- 3) Configurer CF=86 sur les deux ascenseurs (le faire quand les deux ascenseurs fonctionnent et sont reliés ensemble)
- 4) Effectuer l'apprentissage des LOP (adressage et comptage) sur l'ascenseur A
- 5) Effectuer l'apprentissage des LOP (adressage et comptage) sur l'ascenseur B

5.4.10 JBF/KBF - Interrupteur service incendie sur LOP



Connexion de JBF au LOP en cas de systèmes Simplex

Conditions préalables

- Sur la carte SIM, un service incendie BRx doit être défini.
- Un contact normalement fermé (NC) doit être connecté au LOP conformément au schéma entre XBIO.1 et XBIO.4.
- Le contact (interrupteur à clé) était en position normale (contact fermé) pendant la configuration d'adresse des LOP.

Configuration

Après la configuration des adresses LOP, elle-même suivie du comptage des LOP, le JBF/KBF est détecté et configuré automatiquement par le système. Au cours de la même étape, l'étage d'évacuation CF2 PA1 est défini.

Une reconnaissance correcte de JBF/KBF est indiquée par « Br » (au lieu de « Ac ») pendant l'adressage des LOP. (sur les systèmes sans témoins visuels (SCOPMH, SCOPMXB), la reconnaissance correcte est indiquée par l'absence de bip d'acquiescement).



Remarque

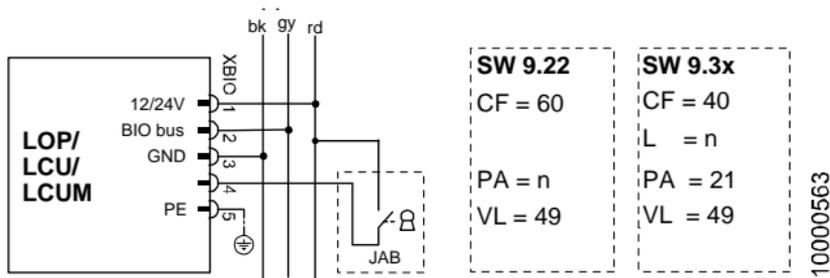
Dans un système **Duplex**, l'interrupteur incendie doit être câblé et configuré sur les deux manœuvres d'ascenseurs. Par exemple, un système duplex avec 1 seul LOP par étage et un C.I. SBBD, l'interrupteur à clé JBF (avec 2 contacts synchrones) doit être connecté à 2 LCUX. (contrôler sur les schémas)

Extras

Si KBF et JBF sont utilisés conjointement, ils doivent être connectés en série (deux NC).

5.4.11 JAB - Interrupteur à clé de mise hors service sur LOP

Sert à bloquer la cabine à l'étage « JAB » (CF02, PA03) une fois qu'elle a desservi les ordres cabines enregistrés.



Conditions préalables

- Option « JAB - Hors service » sur la carte SIM
- Un interrupteur à clé normalement ouvert (NO) entre XBIO.1 et XBIO.4
- L'interrupteur à clé est en position normale (contact ouvert) pendant la configuration d'adresse LOP sur cet étage spécifique.

Configuration

	Définition des entrées LOP, LCU, LCUM	SCIC SW = V9.22		SCIC SW ≥ V9.37 :	
1	Activer le mode de configuration	40	1	40	1
2	Ouvrir le menu des nœuds bus BIO	CF	60	CF	40
3	n= étage où le nœud est connecté	PA	n	L	n
4	Numéro d'entrée pour entrée LOP, LCU, LCUM	--		PA	21
5	Affecter code fonction BMK pour JAB	VL	049	VL	049

Pour SCIC SW ≤ V8.7 la configuration dépend aussi du matériel !

	LOP5 (Wago 5 broches) ¹ LCU1, LCUM1	LOP5 (JST à 4 broches), LCU2, LCUM2
SCIC SW ≤ V8.7	CF=60 PA=n ² VL=049	CF=61..80 ³ PA=17 VL=049

¹) Pour la description et l'identification du matériel, voir chapitre 3.3

²) n = étage où JAB est connecté (1 ... 25)

³) Etage 1 = CF61, ... Etage n = CF(60+n)... , étage 20 = CF 80

Extras JAB

L'étage de stationnement JAB CF02 PA03 peut être modifié indépendamment de l'étage sur lequel le JAB est monté.

Il est également possible de définir l'interrupteur à clé JAB sur une entrée LCUX.

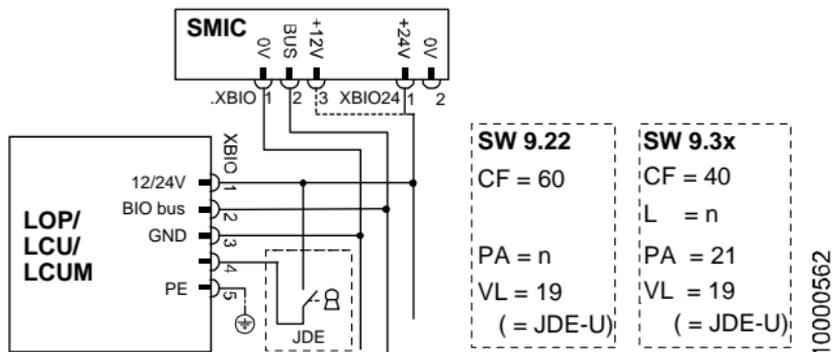
Indicateurs d'acquiescement :

BMK LAB-E = 134: Acquiescement de l'interrupteur à clé JAB.

BMK LAB-A = 131: Indication de mise hors service (l'ascenseur est hors service pour une raison quelconque, pas seulement à cause du JAB). Le relais qui commute l'alimentation des indicateurs LAB est actif lorsque les indicateurs sont éteints (voir aussi les schémas).

Utiliser le contact NC sur un CANIO ou le SAIO avec un relais supplémentaire RLAB-A.

5.4.12 JDE - Interrupteur à clé d'appel d'étage sur LOP



Conditions préalables

- Un interrupteur à clé normalement ouvert (NO) entre X.BIO.1 et X.BIO.4
- L'interrupteur à clé est en position normale (contact ouvert) pendant la configuration d'adresse LOP sur cet étage spécifique.
- Avec LCU/LCUM, il suffit de remplacer le bouton par une clé, et aucune configuration n'est requise.

Configuration

	Définition des entrées LOP, LCU, LCUM	SCIC SW = V9.22	SCIC SW ≤ V9.37 :
1	Activer le mode de configuration	40 1	40 1
2	Ouvrir le menu des nœuds bus BIO	CF 60	CF 40
3	n= étage où le nœud est connecté	PA n	L n
4	Numéro d'entrée pour entrée LOP, LCU, LCUM	--	PA 21
5	Affecter code fonction BMK BMK JDE/JDE-U = 19 ; BMK JDE-D = 20	VL 019	VL 019

Pour SCIC SW ≤ V8.7 la configuration dépend aussi du matériel !

	LOP5 (Wago à 5 broches), LCU1, LCUM1	LOP5 (JST à 4 broches), LCU2, LCUM2
SCIC SW ≤ V8.7¹⁾	CF=60 PA=n VL= 08	CF=61..80 PA=17 VL= 08

¹⁾ La première utilisation de l'interrupteur à clé désactive le bouton LOP.

5.4.13 LCUX, entrées et sorties supplémentaires

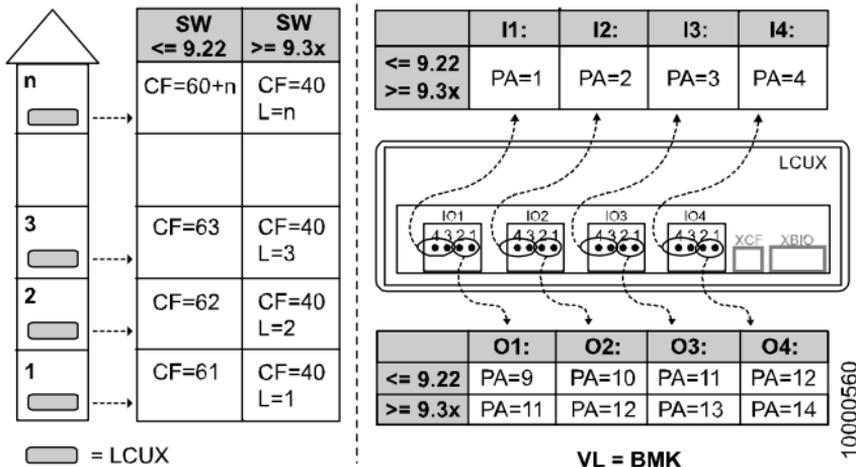
Conditions préalables

- L'option sur la carte SIM doit être disponible (selon l'option)
- Le logiciel doit prendre en charge le code de fonction BMK configuré.
- Entrées et sorties connectées conformément aux schémas.
- La configuration LOP et le comptage LOP ont été effectués avec le LCUX connecté conformément aux schémas (bus BIO et XCF)

Configuration

	Définition des entrées/sorties LCUX	SCIC SW	
		≤ V9.22	≥ V9.37
1	Activer le mode de configuration	40	40
2	Ouvrir le menu des nœuds bus BIO	61	40
3	n= étage où le nœud est connecté	80	n
4	SLCUX - entrée1 , entrée2, entrée3, entrée4	1..4	1..4
	SLCUX - sortie1 , sortie2, sortie3, sortie4	9..12	11..14
5	Affecter code fonction BMK	xxx	xxx

1) Etage 1 = CF61, ... Etage n = CF(60+n)... , étage 20 = CF 80





Remarque

LCUX avec adresse prédéfinie (pas de câble XCF vers un LOP)

- La définition de l'adresse doit être effectuée avec les commutateurs DIP sur le LCUX. Voir chapitre 3.3.3.

- La configuration doit être effectuée avec :

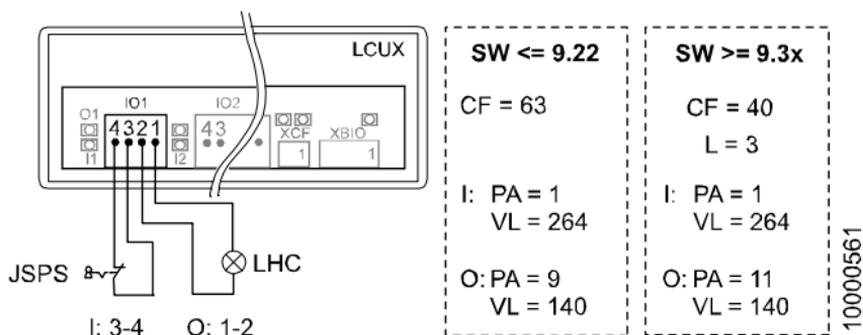
- jusqu'à logiciel V9.22 : CF=87, CF=88, CF=89
- à partir du logiciel V9.37 : CF=40, L=91, L=92, L=93



Remarque

Pour les fonctions groupe sur les systèmes Duplex : les deux LCUX doivent être configurés de manière identique.

Exemple : LCUX monté au niveau d'étage 3



5.4.14 Désignation de l'étage (CF=01)

Uniquement avec les COP Bionic 5

Exemple : Le troisième étage (3^{ème}) doit être désigné par 0.
(CF=01, PA=03, VL=01)



A = Niveau d'étage, B = Désignation d'étage

Le niveau d'étage commence toujours par 1 à l'étage le plus bas.

	Description	IHM	
1	Ouvrir le mode de configuration menu 40.	40	1
2	Choisir « Configuration de la désignation des étages »	CF	01
3	Appuyer sur « OK ». → Le premier niveau d'étage s'affiche.	PA	1
4	Choisir le niveau d'étage que vous voulez désigner à l'aide des boutons HAUT/BAS. (n=niveau d'étage)	PA	n
5	Presser « OK » sur l'IHM pour valider votre choix. → La désignation actuelle de l'étage s'affiche.	VL	3
6	Remplacer la désignation de l'étage par le numéro souhaité. (dans notre exemple, la désignation « 0 »).	VL	0
7	Presser « OK » sur l'IHM pour confirmer la modification. Le niveau d'étage suivant s'affiche.	PA	n+1
	Répéter les étapes 4) à 7) pour tous les étages. Remarque : Les désignations des étages au-dessus du niveau d'étage le plus bas sont modifiées automatiquement en conséquence.		
	Quitter le mode configuration en appuyant sur « ESC » et modifier [40 1] en [40 0] et appuyer sur « OK »	40 40 40	1 0

5.4.15 ZB1 - Ordres cabine sécurisés par code PIN

Conditions préalables

- COP5 avec clavier à 10 chiffres (COP5_10/COP5B_10)
- Option « ZB1 - Code Pin » sur carte SIM
- Option GS pas sur le même étage

Configuration

Exemple : protéger l'accès à l'étage **5** avec le code Pin « **123** »

CF= 41, L= **05**, PA= 01, VL= **-123**



10000505

	Configuration ZB1 (code PIN)	SCIC SW ≤ V9.22	SCIC SW ≥ V9.37
1	Activer le mode de configuration (menu 40).	40 1	40 1
2	Choisir (Fonctions d'accès réservé (ZB))	CF 10	CF 41
3	Saisir l'étage auquel l'accès doit être restreint. (n=étage)	PA n	L n
4	Choisir le sous-menu « Code Pin » : PA=1 (ZB1)	--	PA 1
5	Saisir le code et confirmer chaque chiffre en appuyant sur « OK » (xxxx = code PIN) Après le dernier chiffre, l'IHM affiche le niveau d'étage suivant.	VL xxxx	VL xxxx
6	Quitter le mode configuration en appuyant sur « ESC », « ESC », etc. Passer de [40 1] à [40 0] et appuyer sur OK		

Remarques

- Le code Pin peut comporter 3 ou 4 caractères
- Les codes à 3 chiffres doivent commencer par un « - » pendant la configuration. Pour le fonctionnement, seuls les trois chiffres sont requis.
- Définir la durée pour saisir le code **CF= 06**, **PA= 03**
(Recommandation : VL=99: l'utilisateur dispose de 9,9 secondes pour saisir le code PIN après avoir appelé la cabine).
- Pour effacer le code : Saisir VL= 0000.

5.4.16 ZB3 - Ordre cabine avec interrupteur à clé

Conditions préalables

- Option « ZB3 - Accès réservé clé » sur la carte SIM
- Interrupteur à clé normalement ouvert connecté à l'une des entrées COP (COP5 : KEY1 à KEY4 ou COPH,COPMXB : XIO1 à XIO6)
- Avec COPH ou COPMXB, un simple remplacement du bouton COP par une clé est possible (aucune configuration requise).

Configuration

Action n°1 : Définition de l'entrée COP (JDC)		
1	Activer le mode configuration (menu 40) conformément à la description au début du chapitre 5	
2	Ouvrir le menu de définition d'entrée pour le COP installé : - CF=05 pour (première et deuxième) ¹ COP5 - CF=55 pour (premier) COPH/COPMXB : - CF=56 pour (deuxième) COPH/COPMXB :	- CF 05 - CF 55 - CF 56
3	Choisir le numéro d'entrée où la clé est connectée. PA = i (i=numéro d'entrée) - PA=01: KEY1 / XIO1 - PA=04: KEY4 - PA=02: KEY2 / XIO2 (- PA=05: XIO5) - PA=03: KEY3 / XIO3 (- PA=06: XIO6)	PA i
4	Affecter BMK pour fonction JDC à cette entrée :	VL 002

¹⁾ entrées COP5 : (première) PA1...4 ou (deuxième) PA=11..14

5

Action n°1** : Mappage d'entrée pour COPH et COPMXB seulement !		SCIC SW ≤ V9.22	SCIC SW ≥ V9.37
5	Choisir « ZB3 Mappage E/S » :	CF 84	--
6	Saisir le numéro d'entrée où l'interrupteur à clé est connecté. (i=numéro d'entrée) Choisir la même entrée qu'à l'étape 3.	PA i	--
7	Mapper cette entrée sur l'un des quatre paramètres depuis CF83. (voir images à la fin du chapitre)	VL xxx	--

	Action n°2 : Affectation de l'entrée à l'étage réservé	SCIC SW ≤ V9.22	SCIC SW ≥ V9.37
8	Choisir « Accès réservé » :	CF 83	CF 41
9	Saisir le niveau d'étage auquel l'accès doit être restreint. (n=niveau d'étage)	--	L n
10	Choisir le sous-menu « Clé en cabine »	--	PA 2
11	Saisir le numéro d'entrée où l'interrupteur à clé est connecté. (i=numéro d'entrée) - 01 : KEY1 / XIO1 - 03 : KEY3 / XIO3 - 02 : KEY2 / XIO2 - 04 : KEY4 Choisir la même entrée qu'à l'étape 3.	PA i	VL i
12	Saisir le niveau d'étage auquel l'accès doit être restreint. (n=niveau d'étage)	VL n	--
13	Choisir le sous-menu « Type de restriction »	--	PA 99
14	Choisir « Accès réservé à l'étage »	--	VL 01

	Action n°3 : Comportement JRVC (nouveau depuis V9.37)	SCIC SW ≥ V9.37
	- Définit si la manœuvre indépendante (RV1//RV2) peut accéder aux étages réservés ou non .	
15	Choisir « Accès réservé » : CF=41	CF 41
16	Choisir le niveau d'étage L=0. (0=affecte tous les niveaux)	L 00
17	Choisir PA=01	PA 01
18	Affecter un comportement JRVC : - VL=0: JRVC peut accéder aux étages réservés - VL=1: JRVC ne peut pas accéder aux étages réservés	VL xx

	Action n°4 : Désactiver le bouton d'appel d'étage (seulement pour SW ≤ 8.7)¹⁾
19	- utiliser ZB1 (CF10) et définir pour l'étage protégé VL=9999 - Dans le cas de la manœuvre de visiteurs (GS), le bouton-poussoir est déjà désactivé avec CF17.

¹⁾ sur les logiciels plus récent, c'est fait automatiquement

Exemples :

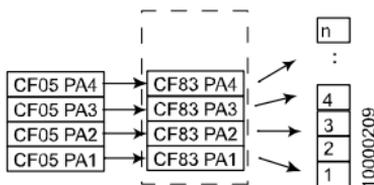
L'étage **niveau 04** ne doit être accessible qu'à l'aide d'un interrupteur à clé. L'interrupteur à clé est connecté au (premier) COPx **entrée 03**.

avec tous les COP et SCIC.SW \geq V9.37

- Action n°1 : CF= 55, PA= **03**, VL= 02 (JDC)
- Action n°2 : CF= 41, L= **04**, PA= 02, VL= **03**
- CF= 41, L= **04**, PA= 99, VL= 01 (sortie restreinte de la cabine)
- Action n°3 : CF= 41, L= 00, PA= 01, VL= 01 (JRVC - pas d'accès)

avec COP5 et SCIC.SW \leq V9.22

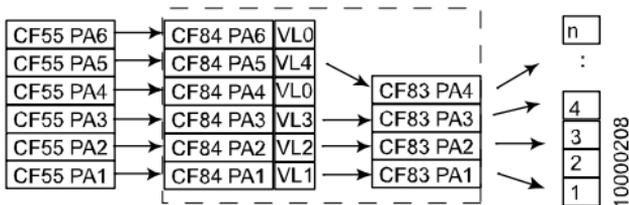
- Action n°1 : CF=05, PA=**03**, VL=02 (JDC)
- Action n°2 : CF=83, PA=**03**, VL=**04** (niveau d'étage)
- Action n°4 : seulement si SCIC.SW \leq V8.7 activer ZB1 (voir 5.4.16)



ZB3 avec COP5 tel qu'il était avec le log. < 9.37

avec COPH/COPMXB et SCIC.SW \leq V9.22

- Action n°1 : CF=05, PA=**03**, VL=02 (JDC)
- Action n°1** : CF=84, PA=**03**, VL=03 (mappage sur CF83)
- Action n°2 : CF=83, PA=**03**, VL=**04** (niveau d'étage)
- Action n°4 : seulement si SCIC.SW \leq V8.7 activer ZB1 (voir 5.4.16)



ZB3 avec COPH/MXB tel qu'il était avec le log. < 9.37

5.4.17 GS - Manœuvre visiteurs

Conditions préalables

- Manœuvre DE ou PI
- Option « GS - Manœuvre visiteurs » sur carte SIM
- Option « ZB3 - Accès réservé clé » sur la carte SIM
- Option « ZB1 - Code Pin » PAS au même étage que GS

Configuration

Action n°1 : Programmer la manœuvre Visiteurs		
1	Activer le mode configuration (menu 40).	
2	Aller au menu Manœuvre Visiteurs : CF 17	CF 17
3	Saisir le niveau d'étage auquel l'accès doit être restreint. PA= n (n=niveau d'étage)	PA n
4	Programmer la durée pendant laquelle le résident peut approuver la visite. VL= x (1 ↔ 10 s)	VL xxx
5	Quitter le menu de configuration avec le bouton ESC.	

Action n°2 : Interrupteur à clé d'ordre cabine pour client (ZB3)	
6	Pour permettre au client de se rendre à son appartement, un interrupteur à clé pour le niveau d'étage de l'appartement doit être programmé dans la cabine. Procéder comme décrit au chapitre 5.4.16

Remarques

Pour renforcer la sécurité du client, il est conseillé :

- de programmer une charge minimale (CF=08, PA=04, 05)
- d'utiliser une connexion interphone avec la cabine.

Exemple : L'ascenseur donne un accès direct à l'appartement au niveau d'étage **4**. Lorsqu'un visiteur donne un ordre cabine vers cet étage, un signal se déclenche dans l'appartement, mais l'ascenseur ne se déplace pas encore. Si le résident autorise la visite dans les **30** secondes avec le bouton « MONTEE », l'appel est exécuté.

CF= 17, PA= **04**, VL= **03** (3 x 10 secondes)

5.4.18 ZBC1 - Verrouillage d'ordre cabine

Conditions préalables

- Option « ZBC1 - Verrouillage d'ordre cabine » sur la carte SIM

Configuration

	Action n°1 : Définition de l'entrée LCUX	SCIC SW ≤ V9.22	SCIC SW ≥ V9.37
1	Menu configuration des nœuds de bus BIO	CF 61 ¹	CF 40
2	n = étage où la clé est connectée	... CF 80	L n
3	i = entrée où la clé est connectée i = 01, 02, 03, 04 ↔ SLCUX.in1, 2, 3, 4	PA i	PA i
4	Affecter la fonction JSPCG	VL 179	VL 179

¹⁾ Etage 1 = CF61, ... Etage n = CF(60+n)... , étage 20 = CF 80

	Action n°2 : Restriction d'accès d'étage	≤ V9.22	≥ V9.37
5	Menu Fonctions d'accès réservé	CF 81	CF 41
6	Choisir x = étage avec accès réservé	PA x	L x
7	Ouvrir le sous-menu « Type de restriction »	--	PA 99
8	Choisir « Accès réservé à l'étage » : VL= 01	--	VL 01
9	Activer la protection pour l'étage réservé	VL 01	--
10	Répéter les étapes 6 à 9 pour tous les étages avec restriction		

5

Exemple : Avec un interrupteur à clé connecté à LCUX.IO02 à l'étage le plus bas (niveau **01**), l'**ordre cabine** vers les niveaux **3** et **4** peut être désactivé.

avec SCIC.SW ≥ V9.37

- CF= 40, L= **01**, PA= **02**, VL= 179 (JSPCG sur Etage1.LCUX.IO2)
- CF= 41, L= **3**, PA= 99, VL= 01 (pas d'accès à l'étage 3)
- CF= 41, L= **4**, PA= 99, VL= 01 (pas d'accès à l'étage 4)

avec SCIC.SW ≤ V9.22

- CF= 61, PA= **02**, VL= 179 (JSPCG sur Etage1.LCUX.IO2)
- CF= 81, PA= **3**, VL= 01 (pas d'accès à l'étage 3)
- CF= 81, PA= **4**, VL= 01 (pas d'accès à l'étage 4)

5.4.19 ZBC2 - Lecteur de cartes parallèle

Quand JKLBL est actif, les ordres cabine vers les étages définis sont désactivés.

Conditions préalables

- Option « ZBC2 - Lecteur de cartes parallèle » sur carte SIM

Configuration

Action n°1 : Configurer une entrée COP avec JKLBL (BMK =52)
(interrupteur verrouillage ordre cabine, lecteur carte parallèle)

Action n°1 : Définition de l'entrée COP (JKLBL)		
1	- (première ou deuxième) ¹ COP5x - (premier) COPH/COPMXB - (deuxième) COPH/COPMXB	- CF 05 - CF 55 - CF 56
3	Choisir le numéro d'entrée : (i=numéro d'entrée) si COP5x : i = 1..4 / 11..14 ↔ COP.KEY 1, 2, 3, 4 sinon : i = 1, 2, 3, 4, 5, 6 ↔ COP.XIO 1, 2, 3, 4, 5, 6	PA i
2	Affecter la fonction JKLBL (interrupteur verrouillage ordre cabine, lecteur carte parallèle)	VL 052

¹⁾ entrées COP5 : (première) PA1...4 ou (deuxième) PA=11..14

Action n°2 : Restreindre un ou plusieurs étages « x »

	Action n°2 : Restriction d'accès d'étage	SCIC SW	SCIC SW
		≤ V9.22	≥ V9.37
5	Menu Fonctions d'accès réservé	CF 81	CF 41
6	Choisir x = étage avec accès réservé	PA x	L x
7	Ouvrir le sous-menu « Type de restriction »	--	PA 99
8	Choisir « Accès réservé à l'étage » : VL= 01	--	VL 01
9	Activer la protection pour l'étage réservé	VL 01	--
10	Répéter les étapes 6 à 9 pour tous les étages avec restriction		

5.4.20 ZBCE - Verrouillage ordre cabine et appel d'étage

Conditions préalables

- Option « ZBCE » sur la carte SIM

Configuration

	Action n°1 : Définition de l'entrée	SCIC SW ≤ V9.22	SCIC SW ≥ V9.37
1	Menu configuration des nœuds de bus BIO	CF 61 ¹	CF 40
2	n= étage où la clé est connectée	... CF 80	L n
3	i = entrée où la clé est connectée i = 01, 02, 03, 04 ↔ SLCUX.in1, 2, 3, 4	PA i	PA i
4	Affecter la fonction JSPS	VL 264	VL 264

¹⁾ Etage 1 = CF61, ... Etage n = CF(60+n)... , étage 20 = CF 80

	Action n°2 : Restriction d'accès d'étage	≤ V9.22	≥ V9.37
5	Menu Fonctions d'accès réservé	CF 81 ¹	CF 41
6	Choisir x = étage avec accès réservé	PA (x+20)	L x
7	Ouvrir le sous-menu « Type de restriction »	--	PA 99
8	Choisir « Accès réservé à l'étage » : VL= 03	--	VL 03
9	Activer la protection pour l'étage réservé	VL 01	--
10	Répéter les étapes 6 à 9 pour tous les étages avec restriction		

¹⁾ avec log. V9.22 CF81 PA 21..40 est utilisé pour ZBCE

Exemple : Avec un interrupteur à clé connecté à LCUX.IO2 à l'étage le plus bas (niveau **01**), les **ordres cabine vers et appels d'étage depuis** les niveaux **3** et **4** peuvent être désactivés.

avec SCIC.SW ≥ V9.37

- CF= 40, L= **01**, PA= **02**, VL= 264 (JSPS sur Etage1.LCUX.IO2)
- CF= 41, L= **03**, PA= 99, VL= 03 (pas de sortie pas d'accès à l'étage 3)
- CF= 41, L= **04**, PA= 99, VL= 03 (pas de sortie pas d'accès à l'étage 4)

avec SCIC.SW ≤ V9.22

- CF= 61, PA= **02**, VL= 264 (JSPS sur Etage1.LCUX.IO2)
- CF= 81, PA= **23**, VL= 01 (pas de sortie pas d'accès à l'étage 3)
- CF= 81, PA= **24**, VL= 01 (pas de sortie pas d'accès à l'étage 4)

5.4.21 LIFD, longue distance entre étages (CF=26)

Le kit longue distance entre étages (LIFD) est utilisé pour réduire les problèmes dus au glissement dans les systèmes avec de grandes distances entre les étages. Pour réduire ce problème, un fanion PHS supplémentaire est posé entre les étages (étage « fictif »).

Pendant la course d'apprentissage, le fanion supplémentaire est reconnu comme les fanions des étages normaux (bien qu'il n'y ait pas de porte palière). C'est pourquoi cet étage doit être défini comme étage « fictif » après la course d'apprentissage.

Conditions préalables :

- Seulement en association avec Biodyn xx C BR (boucle fermée)
- Option carte SIM « LIFD longue distance entre étages »
- Fanions supplémentaires (PHS/PHUET) posés à l'étage « fictif »
- Option « LUET désactivé » (si LIFD avec PEBO) : aimants d'informations de gaine supplémentaires avec contacteur KSIC et relais RSIC dans ADDUM.

Voir le schéma S194884 « Alarme ascenseur ».

- Course d'apprentissage effectuée

Configuration :

1	Choisir « LIFD » : CF=26
2	Choisir le niveau d'étage où il n'y a pas de porte palière. PA=n
3	Marquer cet étage comme étage « fictif » VL=1 (= étage fictif)

5.4.22 Configuration télésurveillance embarquée ETM



Remarque

Sur la carte SIM (Chip card) se trouvent toutes les données importantes pour la configuration automatique de l'ETM (par exemple les informations sur le numéro de téléphone du Remote Monitoring Control Center RMCC - centre de commande de télésurveillance). La configuration ETM doit être faite manuellement seulement si les données sur la carte SIM sont fausses ou absentes.

Ce chapitre décrit les configurations suivantes :

- **Configuration automatique de l'ETM (procédure par défaut)**
- Configuration manuelle de l'ETM sans PABX
- Configuration manuelle de l'ETM avec PABX

Configuration automatique de l'ETM

5

ETM - Configuration automatique	
	Pour la bonne connexion du CLSD, du TAM2 (système d'alarme GNT) et du PABX : voir les schémas de câblage.
1	Ne pas connecter le TAM2 (système d'alarme GNT) pour le moment. Vérifier qu'il n'y a pas d'alarme en cours.
2	Ne pas brancher la ligne téléphonique sur le CLSD pour le moment.
3	Sur le C.I. CLSD, placer le commutateur rotatif en position correcte : <ul style="list-style-type: none">- « 0 » : si le CLSD est connecté directement à la ligne téléphonique.- « F » : si le CLSD est connecté au PABX Schindler (le PABX est connecté au réseau téléphonique). Ceci peut être le cas pour les systèmes Duplex ou les systèmes à gaines multiples.
4	Brancher le connecteur RTC sur le CLSD.
5	Effectuer la « détection CLSD ». <ul style="list-style-type: none">- Sur l'IHM, choisir menu 10 et appuyer sur OK- Choisir le sous-menu 128 et appuyer sur OK- Changer [128 0] en [128 1] et appuyer sur OK

ETM - Configuration automatique	
6	→ Le CLSD est ensuite détecté par le système. - L'IHM affiche [1281] pendant la détection - L'IHM affiche [128 1] quand la détection est terminée
7	→ Après la détection CLSD, la configuration automatique de l'ETM commence.
8	Si la configuration de l'ETM n'aboutit pas correctement, continuer avec « Configuration manuelle sans/avec PABX » ci-après.



Remarque

L'état de la configuration de l'ETM peut être vérifié avec le menu 30, sous-menu 308 (voir chapitre 6.5.1).



Remarque

Après la configuration de l'ETM, connecter le TAM2 (système d'alarme GNT). Appeler le Telealarm Control Center et leur demander de configurer le TAM2 à distance.

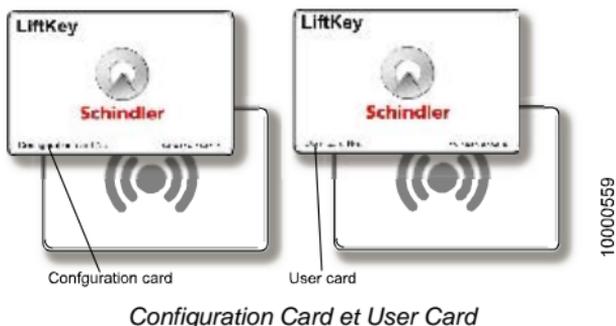
Configuration manuelle sans/avec PABX

ETM - Configuration manuelle sans/avec PABX	
	Cette configuration manuelle ne doit être faite que si la configuration automatique a échoué.
1	sans PABX : - Tourner le commutateur rotatif CLSD en position « 0 » (→ sans PABX) Avec PABX : - Tourner le commutateur rotatif CLSD en position « F » (→ avec PABX)
2	Contrôler sur l'IHM que menu 106 (activation XTELE) des commandes spéciales est réglé sur « 0 ».

ETM - Configuration manuelle sans/avec PABX	
3	<p>Dans CF21 PA33, saisir le code de pays approprié, par exemple VL40 pour la Suisse.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Voir l'annexe « List of Country Codes » dans J237416 (Manuel de l'utilisateur) pour les codes nationaux. • Un réglage ou une modification de PA33 déclenche la mise à jour de : <ul style="list-style-type: none"> – CF21 PA15 ... PA19 (chaîne d'initialisation du modem selon le pays) – CF21 PA05 (numéro de téléphone TACC). • Le paramètre de pays est réglé avec la valeur prise sur la carte SIM pendant la course d'apprentissage si PA33 est réglé sur le paramètre par défaut (« pas de pays défini ») et si la carte SIM contient cette option.
4	<p>Lancer une détection du modem sur l'IHM avec la commande spéciale 128. Contrôler CF21 PA08 pour voir le résultat de la détection du type de modem.</p>
5	<p>Dans CF21 PA01 et PA02, saisir l'ID de l'installation (Box ID). Exemple : si l'ID est « 88999111 », saisir :</p> <ul style="list-style-type: none"> • PA01 → VL000088 • PA02 → VL999111
6	<p>Dans CF21 PA03, saisir le numéro de module conformément à la configuration du câblage.</p> <p>sans PABX :</p> <ul style="list-style-type: none"> - CF21 PA03, VL=001 <p>Avec PABX :</p> <p>Exemple : Si la manœuvre de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'ascenseur A est connectée au dispositif TA sur la ligne téléphonique 1 sur le PABX et - l'ascenseur B est connectée au dispositif TM sur la ligne téléphonique 2 sur le PABX, saisir : • sur l'ascenseur A : PA03 → VL=010 • sur l'ascenseur B : PA03 → VL=020.

ETM - Configuration manuelle sans/avec PABX	
7	<p>Avec PABX seulement :</p> <p>Dans CF21 PA04, saisir le numéro de gaine conformément à la disposition de l'ascenseur.</p> <p>Exemple : Si :</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'ascenseur A est le premier ascenseur, et - l'ascenseur B est le deuxième ascenseur, saisir : • sur l'ascenseur A : PA04 → VL001 • sur l'ascenseur B : PA04 → VL002.
8	<p>Dans CF21 PA05, PA06 et PA07, saisir le numéro de téléphone TACC approprié.</p> <p>Exemple : si le numéro de téléphone est « 0917569785 », saisir :</p> <ul style="list-style-type: none"> • PA05 → VL091756 • PA06 → VL9785 - - • PA07 → VL - - - - -
9	<p>Si applicable, régler CF21 PA35 pour déterminer comment numérotter pour accéder à la ligne extérieure.</p>
10	<p>Dans CF04 PA02 et PA05, régler la date et l'heure locales.</p> <p>Exemple : l'heure est 9.38.10 AM, la date est 20.06.2007 (20 juin 2007), saisir :</p> <ul style="list-style-type: none"> • PA02 → VL093810 • PA05 → VL200607 (→ va automatiquement être convertit en 20.06.2007)
11	<p>Sortir du mode de configuration.</p>
12	<p>Vérifier que la commande spéciale 117, « Visite de service », est désactivée.</p>

5.4.23 SAS Schindler Access System (LiftKey)



Conditions préalables :

- Possible uniquement avec COP5, COP5-10 et COPB5-10 (pas possible avec COPB5-N ou COPB4)
- Pour restreindre l'accès à un étage particulier, l'option de carte SIM « ZB1 code PIN » doit être disponible
- Pour le lecteur de carte SAS, aucune option de carte SIM supplémentaire n'est requise
- COP SW \geq V1.5
- L'option SAS (module KDCore et antenne SASA) doit être montée dans le COP
- Configuration possible seulement avec la Configuration Card désignée
- Un jeu de User Cards doit être disponible
- CF=01 a été effectué

Le SAS offre les possibilités suivantes

a)	Ordre cabine vers un étage non protégé Le client place la User Card sur le COP. Un ordre cabine vers l'étage programmé est émis (sans actionner de bouton-poussoir). L'accès à cet étage est aussi possible en appuyant sur le bouton-poussoir du COP. (le SAS offre juste des ordres cabine sans contact).
b)	Ordre cabine vers un étage protégé par code PIN Le client place la User Card sur le COP. Un ordre cabine vers l'étage programmé est émis (sans actionner de bouton-poussoir et sans saisir le code PIN). (l'accès à cet étage particulier est aussi possible sans la carte SAS en tapant le code PIN).

c)	<p>Accès vers (plusieurs) étages protégé par code PIN.</p> <p>Le client place la User Card sur le COP. Le COP affiche « FL ». Le client peut alors choisir l'étage auquel il souhaite se rendre en appuyant sur le bouton du COP correspondant. Avec cette option, il est possible d'accéder à plus d'un étage avec la même User Card. (l'accès aux étages est aussi possible sans la carte SAS en tapant le code PIN).</p>
-----------	---

Programmation d'une User Card

	Description
	Avant de commencer la configuration, vérifier que « Désignation des étages » CF=01 a été effectué. Pendant la configuration SAS, les noms d'étage (désignés avec CF=01) sont utilisés (et non pas les niveaux d'étage).
	Pour la configuration d'une User Card, la Configuration Card spécifique de l'ascenseur doit être utilisée. (pour chaque système SAS, deux Configuration Cards sont fournies, qui fonctionnent exclusivement avec le COP monté). Tenir les Configuration Card et User Card à programmer prêtes.
1	Placer la Configuration Card près du sigle de récepteur sur le COP. → Le COP émet un bip et affiche « Cr » (carte reçue)
2	→ Le COP bip à nouveau et affiche « CF » (mode de configuration) (pour sortir de ce menu, presser DT-O pendant 3 secondes).
3	Saisie « 1 » sur le COP (1 = Activation de la User Card) → Le COP émet un bip et affiche « FL » (étage)
4	Saisir le nom de l'étage à configurer. (le COP émet un bip). Presser DT-O pour confirmer le niveau d'étage. → Le COP émet un bip
4a	Pour activer la User Card sur d'autres étages, répéter l'étape 4 pour tous les étages qui doivent être accessibles avec la User Card.

	Description
5	Pour activer la User Card pour cet (ces) étage(s), presser DT-O pendant 3 secondes. → Le COP émet un bip et affiche « CA » (attente de carte) (pour sortir de ce menu, presser DT-O pendant 3 secondes).
6	Placer la User Card près du sigle de récepteur sur le COP. → Le COP émet un bip et affiche « Cr » (carte reçue) → Le COP émet un autre bip et affiche « CA » (attente de carte)
6a	Pour activer d'autres User Cards avec les mêmes droits, répéter l'étape 6 pour chaque User Card.
7	Pour sortir de ce menu, presser DT-O pendant 3 secondes. → Le COP émet un bip et affiche « CF » à nouveau (mode de configuration) Pour sortir de la configuration, presser DT-O pendant 3 secondes.



Remarques

- Avant de transmettre les User Cards aux clients, noter les numéros de ces User Cards. (ces numéros permettront de désactiver les User Cards si nécessaire).
- Pour la désactivation d'une User Card ou d'une Configuration Card, se reporter au document J 42103073 « SAS General description and user guide » (en anglais).
- Les Configuration Cards doivent être conservées en lieu sûr. Il faut garder à l'esprit que les Configuration Cards sont « mariées » avec un COP.

Accès réservé

	Description
8	La User Card programmée fonctionne comme un « interrupteur à clé pour ordre cabine ». L'accès à un étage particulier n'est pas restreint automatiquement. → Pour limiter l'accès à un étage particulier, un code PIN doit être programmé à cet étage. Se reporter au chapitre 5.4.15 « ZB1 , code PIN pour ordres cabine sécurisés (CF=10 / CF=41) »

5.5 Essais de réception automatique

Essais de réception (assistée) automatiques

Les essais de réception (assistée) automatiques font partie de l'essai de réception complet et sont décrits dans les documents :

- EJ604621 Essais de réception pour Miconic BX Rel.4
- J41140148 Guide de l'inspecteur spécial pour Schindler 6200
– R41140148 Rapport d'inspection de réception pour Schindler 6200

20	Essai de réception (assistée) automatique Description voir EJ 604 621 et J 41 140 148	
	--	Course d'essai
	[_/_/14]	Capacité du frein en descente
	[_/_/15]	Capacité du frein en montée
	[_/_/26]	Détecteur de vitesse pour pré-ouverture des portes
	[_/_/32]	Impact de cabine sur amortisseur
	[_/_/35]	Parachute de cabine
	[_/_/37]	Limiteur de durée de fonctionnement
	[_/_/42]	Equilibrage du contrepoids
	[_/_/44]	Limiteur de vitesse de cabine en montée
	[_/_/62]	Impact de contrepoids sur amortisseur
	[_/_/64]	Demi-frein en descente
	[_/_/65]	Demi-frein en montée
	[_/_/75]	Parachute de cabine (cabine vide)
	[_/_/88]	KNE supérieur
	[_/_/89]	KNE inférieur

6 Diagnostic et élimination des défauts

Où trouver l'information dans cette aide rapide :

Points d'essai simples

- Procédure d'élimination des défauts voir chapitre 6.1
- Tensions et fusibles voir chapitre 6.2
- LED des C.I. voir chapitre 6.3
voir chapitre 3
- Circuit de sécurité voir chapitre 6.4

Messages d'erreur

- Erreurs spéciales voir chapitre 6.6
- Diagnostic d'erreur SCIC.LED voir chapitre 6.3.2
- Codes d'erreur (menu 50) voir chapitre 6.7
- Codes d'erreur SPH voir chapitre 3.7
- Biodyn xx C/P avertissement et erreurs voir chapitre 7.5

Détection de défauts

- Biodyn xx C/P données de surveillance voir chapitre 7.3
- Commandes et états spéciaux voir chapitre 6.9

Dépannage

- Réinitialisation sur C.I. SCIC voir chapitre 6.8.1
- Remettre à zéro une erreur fatale permanente voir chapitre 6.8.2
- Réinitialisation erreur fatale Biodyn xx C/P voir chapitre 6.8.3
- Forcer une course d'apprentissage voir chapitre 6.9.2
- Répéter la configuration voir chapitre 5 / 7.4

6.1 Procédure d'élimination des défauts



Remarque

Pour le diagnostic, l'ordre indiqué ci-dessous est recommandé.

Ne PAS commencer par une réinitialisation du système !

Avant d'effectuer une réinitialisation : Faire le plus de contrôles possible pour obtenir des informations sur la cause du problème.

Démarrage

- S'informer auprès du client sur le comportement de l'ascenseur
- Contrôler le système par vous-même (si possible : appels d'étage, ordres cabine, fonction interrupteur à clé, indicateurs, bruit, etc.)

Alimentation électrique et circuit de sécurité

Chapitre

Vérifier l'alimentation électrique

- Commutateurs
- Fusibles (SMIC, SEM)
- Indications LED pour l'alimentation

- 6.2

Circuit de sécurité

- LED sur SMIC, MCCE31, LVSC
- Commuter JEM sur PEBO (interrompt le circuit de sécurité)

- 6.4

Mode spécial actif ?

Chapitre

Contrôler si un mode spécial est activé (course de montage, évacuation manuelle (PEBO), bouton d'arrêt d'urgence actionné, etc)

- Vérifier les boutons-poussoirs d'arrêt et commutateurs
- Contrôler les commutateurs SCIC.DIP
- Modes spéciaux activés avec le menu 10 ?
- Contrôler les SCIC.LED (inspection ACTIVEE ? LED clignotantes ?)

-

- 3.1.2

- 6.9

- 6.3.2

Pour les spécialistes avec CADI : contrôler l'état du système avec la commande « 5 » (service actif).

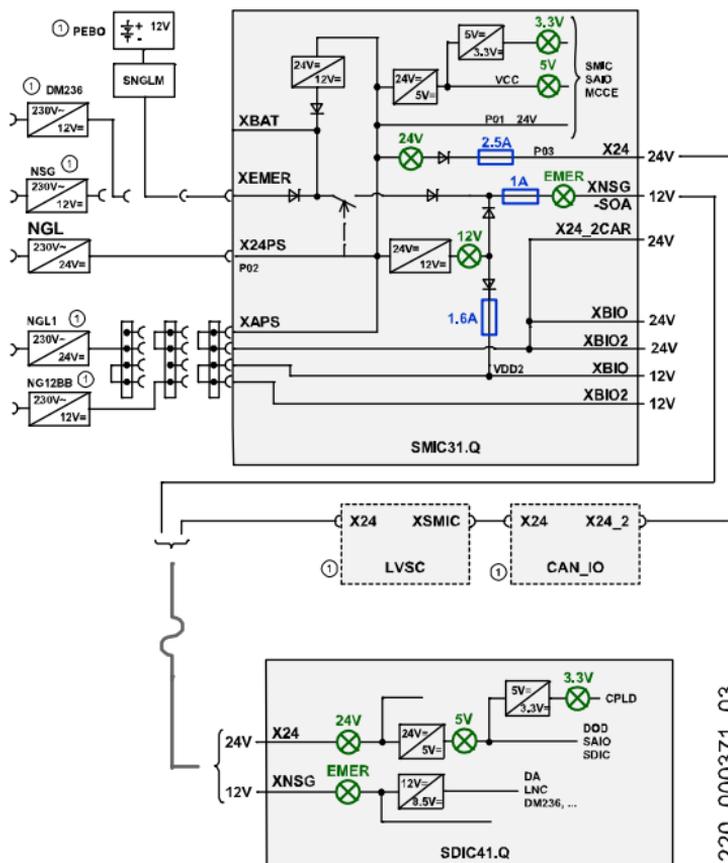
- 6.10

Indication des LED	Chapitre
Contrôler toutes les autres indications par LED. (Inspection ? BBUS clignotant rapidement ? WDOG clignotant ? LED d'alimentation de secours sur SNGL ou SEM ?)	- 6.3
Codes d'erreur	Chapitre
Indications d'erreur spéciale	- 6.6
Lire les codes d'erreur de la manœuvre (menu 50). Ne pas lire seulement la dernière erreur mais aussi les précédentes.	- 6.7
Outils de détection des défauts	Chapitre
Le Miconic BX offre des menus supplémentaires pour le diagnostic :	
Essayer de donner des commandes directement sur l'IHM (ordres cabine, DTO, etc)	- 6.9
Contrôler les signaux en provenance/vers l'ACVF (contacteurs, contacts de frein KB/KB1, LUET, etc) sur l'IHM menu 70 (723,724,725)	- 7.3
Ordinateur de service avec CADI	- 6.10
Restauration du système	Chapitre
Procédure de remise à zéro du logiciel (reset, reset en cas d'erreur fatale)	- 6.8
Le Miconic BX offre des modes de course spéciaux pour restaurer le système ou pour déplacer la cabine avec une seule partie de l'électronique. (course en boucle ouverte, course sans l'électronique de cabine, etc)	- 6.9
Dans certains cas, le système peut perdre des éléments de configuration (par exemple après une course d'apprentissage ou après le mode course de montage). Vérifier le système.	- 5
Dans des conditions normales, il n'y a pas besoin de faire la mise à jour du logiciel. Avant de faire la mise à jour du logiciel, contacter un spécialiste ou la Hotline à Locarno.	- 6.11

6.2 Alimentations électriques

Vérifier :

- Commutateurs
 - sur le module d'alimentation : JH (JFIH, SIA)
 - sur ECUMR : JTHS, JTHSK, SITAB
- Fusibles (SMIC, SNGLM, etc.)
- Indications LED pour l'alimentation



Alimentation basse tension

1 = option

220_000371_03

LED d'indication d'alimentation dans ECUMR sur SMIC31

EC-UMR SMIC	Affichage normal	Description
24V	ON	ON = P01 24 V _{CC} disponible de NGL (le fusible pour 24 V _{CC} pour la cabine est derrière la LED)
12V	ON	ON = VDD 12 V _{CC} disponible (alim. bus Bio) Convertie de 24 V _{CC} sur SMIC31 (fusible 1,6 A pour alim. bus BIO derrière la LED)
5V	ON	ON = VCC 5 V _{CC} disponible (produite sur SMIC)
3,3V	ON	ON = 3,3 V _{CC} disponible (produite sur SMIC)
EMER	ON	ON = Alimentation de secours 12 V _{CC} disponible. Convertie depuis 24 V _{CC} sur SMIC31 ou depuis batterie externe ou depuis batterie du PEBO ou depuis NSG.

LED d'indication d'alimentation dans ADDUM sur SDIC41.Q

LED	Affichage normal	Description
24 V	ON	ON = Alimentation 24 V _{CC} disponible de SMIC
5 V	ON	ON = 5 V _{CC} disponible (produite sur SDIC)
3,3 V	ON	ON = 3,3 V _{CC} disponible (produite sur SDIC)
EMER	ON	ON = 12 V _{DC} Alimentation de secours depuis le SMIC

6

Fusibles

Fusibles sur SMIC31.Q	
F 2.5A-LB 250V	Alimentation 24 V _{CC} vers SDIC, cabine (X24)
F 1.6A-LB 250V	Alimentation 12 V _{CC} bus BIO, LOP (XBIO)
F 1.0A-LB 250V	Alimentation de secours 12 V _{CC} , cabine (XNSG)

Fusibles sur PEBO (SNGLM2.Q)	
VPUF (T10A)	Protection interne, 24 V-NSG
12V-T1 (T1A)	Protection de l'alimentation de secours 12 V-NSG
Fusibles sur SPH (MSPH.Q)	
F1 (T1.6A)	Protection de surintensité
F2 (T1.25A)	Protection de surintensité
Fusibles sur SEM (SEM108.Q)	
T 0.1A-LB 250V	Protection de l'alimentation interne

6.3 Diagnostics d'état par LED

6.3.1 Choix des LED pour l'identification des pannes

La description complète des LED sur tous les C.I. se trouve au chapitre 3 « Circuits imprimés et composants ».

Vous y trouverez une sélection des LED dédiées au dépannage :

ECUMR

SMIC	Description
THMH	ON = Surchauffe moteur ou local des machine ; entrée capteur PTC XKTHM ou entrée contact XTHMR
BBUS	Clignotant rapidement = Activité normale du bus BIO Toujours ON ou OFF = Problème de bus BIO (soit avec LOP/LIN/LCUX ou avec SMIC)

MCCE31	Description
SK 24	ON = Circuit de sécurité fermé (côté 24 VCC)

MCCE4	Description
Ready	ON si ACVF Biodyn xx P BR prêt

6

ADDUM

SDIC	Description
ERROR	ON = ERREUR Clignotant = Peut indiquer une défaillance du bus CAN
WDOG	Clignote 1/s, logiciel OK

6.3.2 Diagnostic d'état par LED sur SCIC

LED sur SCIC3 et SCIC6 (ISCPU +SCPU)

LED	Affichage normal	Description
SERVICE	OFF	ON : La course de montage est activée. (comm. DIP 8 = ON ou IHM mode 105)

LED	Affichage normal	Description
WDOG	Clignotant	Clignote toutes les 2 s si logiciel OK
DOOR	OFF	LED clignote : Erreur au niveau du système de porte
DRIVE	OFF	Clignotant : Erreur dans le système d'entraînement Essayer de réinitialiser erreur fatale ACVF (IHM mode 101)
TRIP1	OFF	ON : Mesure de la charge désactivée (comm. DIP 1 = ON ou IHM mode 107) Clignotant : Erreur du système pèse-charge
TRIP2	OFF	ON : Course de test KFM activée (comm. DIP 7 = ON ou IHM mode 104)
KS	ON/OFF	Etat KS ou PHS (ON = dans zone KS) Hydraulique : KS doit être activé
KSE	ON/OFF	Etat de KSE (OFF : bas ou « trou » KSE)
ERROR	OFF	ON = Erreur fatale, Clignotant = Avertissement Réinitialisation manuelle requise
TX	OFF	Ethernet (non utilisé) ; SCIC3 seulement
LINK	OFF	Ethernet (non utilisé) ; SCIC3 seulement
DWNLD	OFF	ISCPU uniquement : état du téléchargement du logiciel avec MMC
WDG/ DWLD	Clignotant	SCPU seulement : Intervalle de clignotement 2 s = Microprocesseur en mode de travail normal

- Une combinaison de LED clignotantes peut indiquer un mode de manœuvre spécial ou une erreur. Trouver la description dans le tableau suivant.
- Exemple : **DRIVE, DOOR et WDOG** clignotent simultanément : Mode course synchronisation, apprentissage, inspection ou rappel ouvert.
- Voir d'autres modèles de diagnostic par LED dans le tableau suivant !

LED sur C.I. SCIC								
ERR	TRIP2	TRIP1	DRIVE	DOOR	WDOG	SERV	Code LED	Groupe
Lent			Lent	Lent	Lent		Code 1	Carte SIM
Lent			OFF	Lent			Code 2	Porte
Rapide				1x			Code 3	
Rapide				2x			Code 4	
Rapide				3x			Code 5	
Rapide				4x			Code 6	
Rapide				8x			Code 7	
Rapide				Rapide			Code 8	
Lent			Lent		Lent		Code 9	
Rapide			1x				Code 10	
Rapide			2x				Code 11	
Rapide			3x				Code 12	Entraînement
Rapide			4x				Code 13	
Rapide			5x				Code 14	
Rapide			6x				Code 15	
Rapide			7x				Code 16	
Rapide			8x				Code 17	
Rapide			Rapide				Code 18	
Rapide	OFF	1x					Code 19	
Rapide	OFF	2x					Code 20	
Rapide	OFF	3x					Code 21	
Rapide	OFF	5x					Code 22	
		ON					Code 23	DIP 1 (LMS)
Rapide	1x	1x					Code 24	
Rapide	2x	2x					Code 25	
Rapide	3x	3x					Code 26	
	ON						Code 27	DIP 7 (KFM)
						ON	Code 28	DIP 8 (IMOF)
					OFF/ON		Code 29	
ON							Code 30	Fatal

- ON = ON permanent
- OFF = OFF permanent
- Clignotement lent : la LED clignote toutes les deux secondes
- Clignotement rapide : la LED clignote toutes les secondes
- 1x à 7x = la LED clignote de 1 à 7 fois puis reste éteinte pendant quelques secondes

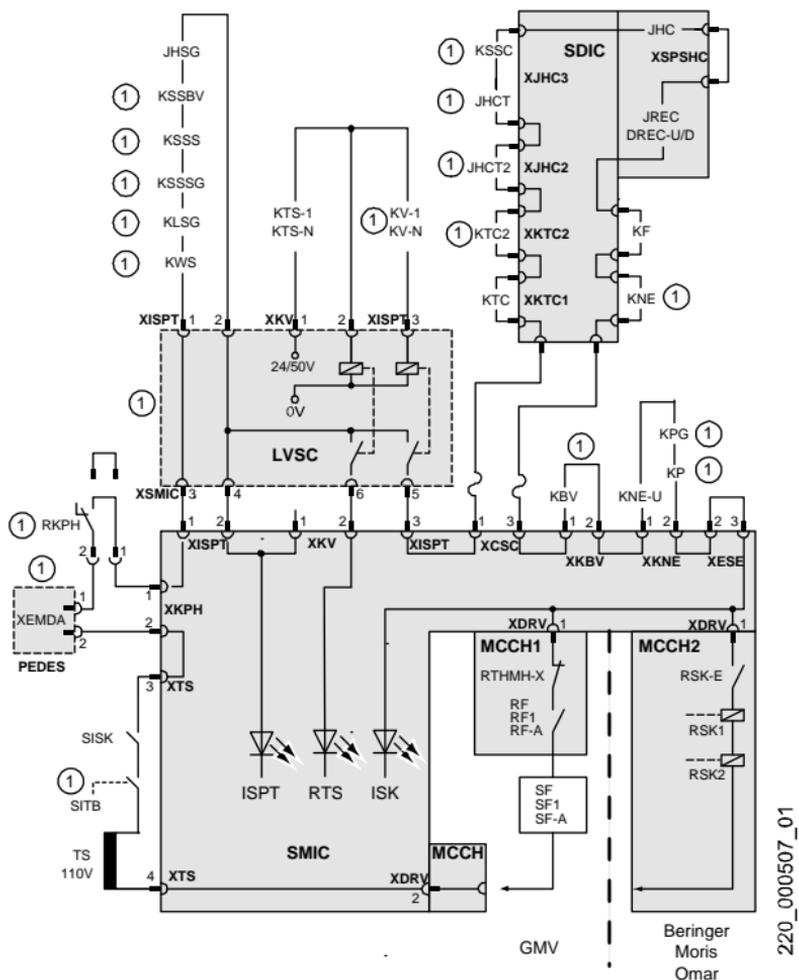
Code LED		Cause possible
1	ERR DRIVE DOOR WDOG lent	Une carte SIM défectueuse, vide ou incorrecte est insérée. L'ascenseur fonctionnera pendant cinq minutes mais à service minimal seulement. Au bout des 5 min., la cabine se déplace jusqu'à l'étage du bas et y reste bloquée (DT-O et la cellule photoélectrique restent activés).
2	DOOR lent	Porte non disponible
3	DOOR 1x	Le moteur a essayé de fermer la porte à 3 reprises pendant plus de 10 s sans signal KET-S
4	DOOR 2x	Le moteur a essayé d'ouvrir la porte à 3 reprises pendant plus de 10 s sans signal KET-O
5	DOOR 3x	Après un ordre de déplacement, la porte se referme et le signal KET-S est activé, mais la cabine n'entame pas le déplacement au cours des deux minutes qui suivent. Le système tente de fermer la porte à 10 reprises mais le circuit de sécurité ne se ferme pas. La porte est verrouillée pendant plus de trois minutes sans mouvement de cabine.
6	DOOR 4x	Le limiteur de force de fermeture KSKB est activé trop souvent.
7	DOOR 5x	Erreur de signal Heartbeat : problème de communication bus CAN
8	DOOR rapide	Erreur de signal Heartbeat sur SDIC : problème de communication CAN
9	ERR DRIVE WDOG lent	Etat de manœuvre spécifique activé (Inspection, montage, synchronisation, rappel ou course d'apprentissage)
10	DRIVE 1x	Erreur au circuit de sécurité. Le circuit de sécurité ne se ferme pas, même une fois les portes fermées (KTS ?)
11	DRIVE 2x	Erreur de retour d'information du contacteur. Informations erronées provenant des contacts auxiliaires des contacteurs.

Code LED		Cause possible
12	DRIVE 3x	Course dans mauvaise direction. L'entraînement opère dans le sens opposé à la direction attendue. Conflit au niveau des infos de gaine.
13	DRIVE 4x	L'information venant des interrupteurs magnétiques durant la course diffère de celle mémorisée pendant la course d'apprentissage.
14	DRIVE 5x	La course fut plus longue que la durée de course max. mémorisée entre les derniers arrêts lors de la course d'apprentissage.
15	DRIVE 6x	Erreur ACVF récupérable (seulement Biodyn xx C BR)
16	DRIVE 7x	La protection thermique du moteur THM ou la surveillance de température en gaine KTHM s'est déclenchée
17	DRIVE 8x	Erreur fatale sur ACVF
18	DRIVE rapide	Erreur fatale sur ACVF
19	TRIP1 1x	CLC Pas de fréquence
20	TRIP1 2x	CLC Valeur erronée
21	TRIP1 3x	CLC Erreur de calibrage
22	TRIP1 5x	CLC Non calibrée
23	TRIP1 ON	SCIC.DIP1 = ON → système pèse-charge désactivé
24	TRIP1 + 2 1x	Erreur fatale
25	TRIP1 + 2 2x	Erreur du circuit de sécurité
26	TRIP1 + 2 3x	Erreur de surcharge
27	TRIP2 ON	Comm. DIP 7 = ON → mode course de contrôle (KFM)
28	SERV ON	Comm. DIP 8 = ON → mode de course de montage
29	WDOG	Erreur de logiciel
30	ERR ON	Erreur fatale.

Support LED réduit avec ESF : Voir chapitre 1.4.

6.4.2 Circuit de sécurité simplifié, systèmes hydrauliques

(un côté d'accès, sans pontage des portes, sans manœuvre de rappel)



6

1) en option

6.4.3 LED sur SMIC indiquant l'état du circuit de sécurité

LED	Description
ISPT	ON = Circuit de sécurité de la cuvette de gaine (avec JHSG) fermé
IRTS	ON = Circuit de sécurité fermé y compris les portes palières
ISK	ON = Circuit de sécurité complet fermé

Causes possibles pour lesquelles ISPT ne s'allume pas :

- absence d'alimentation 110 V du transformateur dans le boîtier ECU
- Relais de surveillance des phases défectueux
- Problème au PEDES (syst. hydraulique)
- Fusible SISK ou SITAB déclenché
- VACON R01 pas prêt (dans systèmes à boucle ouverte < Rel. 4)
- Contact(s) du circuit de sécurité ouvert(s)
- Problème sur LVSC (option)

Causes possibles pour lesquelles IRTS ne s'allume pas :

- au moins une des portes palières n'est pas fermée correctement
- Problème sur LVSC
- IRTS OFF, ISPT et ISK ON : Pré-ouverture des portes active.

Causes possibles pour lesquelles ISK ne s'allume pas (mais ISPT s'allume) :

ISK ne s'allume pas tant que les portes de la cabine n'ont pas été fermées correctement par l'action du moteur (KTC fermé).

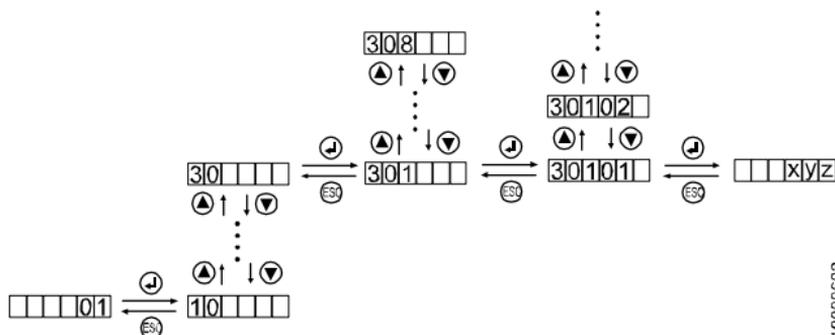
- Contrôler les portes palières (et leur mécanisme de verrouillage)
- Problème sur LVSC
- La porte de cabine ne se ferme pas correctement (KTC)
- Contrôler les connexions en cuvette et haut de gaine réduits SPH
- Bouton d'arrêt d'urgence actionné sur le toit de la cabine
- Commutateur rotatif sur le toit de la cabine en position « Inspection »
- Contact(s) de sécurité KF, KNE, KBV, KPG, KP ou ... ouvert(s)
- Manœuvre de rappel ESE connectée et arrêt d'urgence actionné
- Fiche XESE non branchée

Autres causes possibles :

- Problème de C.I. SUET (pré-ouverture des portes)
- Contrôle des pontages sur les connexions non utilisées (KTC2, JHC1, JHC2, KNE).

6.5 Infos système et statistiques

6.5.1 Infos système (menu 30)



10000692

30 Infos système	
Version log. [30/1_/_]	<ul style="list-style-type: none"> - [30/10/1_] SCIC (exemple : 935 ↔ V.9.37) - [30/10/2_] SDIC (exemple : 31 ↔ V.3.1) - [30/10/3_] ACVF (seulement avec interface CAN) - [30/10/4_] SEM - [30/10/5_] COP(1) - [30/10/6_] COP(2) - [30/10/8_] CLSD - [30/10/9_] CPLD <p>Voir les versions de logiciel aussi au menu 40, CF12 PAXx.</p>
Version de matériel [30/2_/_]	<ul style="list-style-type: none"> - [30/20/1_] SCIC - [30/20/2_] SDIC (42 ↔ SDIC41.QA) - [30/20/3_] ACVF - [30/20/4_] SEM - [30/20/5_] COP(1) (voir CF13 PA5 au chapitre 5) - [30/20/6_] COP(2) - [30/20/7_] MMCEX, MCCHx - [30/20/8_] CLSD - [30/20/9_] CPLD <p>Voir les versions de matériel aussi au menu 40, CF13 PAXx.</p>

6

30 Infos système	
Type de porte [30/3_/__]	<ul style="list-style-type: none"> - [30/31/___] Type de porte côté 1 - [30/32/___] Type de porte côté 2 Tableau des types de porte voir chapitre 3.2.2 C.I. - DOD Voir aussi le type de porte au menu 40, CF52/53 PA 1
ACVF [30/6_/__]	Surveillance ACVF Structure de menu identique au menu 70 (701...734). Pour le descriptif détaillé, voir chapitre 7.3. <ul style="list-style-type: none"> - [30/60/1_] Vitesse ascenseur réelle - [30/60/2_] Vitesse linéaire nominale - .. - [30/63/4_] Courant moteur moy.
ETM [30/8_/__]	Etat télésurveillance embarquée (SW \geq 9.37) <ul style="list-style-type: none"> [30/81/___] Etat configuration ETM <ul style="list-style-type: none"> - 0 = ETM non configurée - 1 = ETM configurée [30/82/___] Etat ETM <ul style="list-style-type: none"> - 0 = Non défini - 1 = Trafic normal - 2 = ETM temporairement désactivée (visite de service) - 3 = ETM temporairement désactivée > 24 heures - 4 = ETM panne - premier défaut - 5 = ETM panne - plusieurs défauts - 6 = ETM état de la panne > 24 heures [30/83/___] ETM état communication <ul style="list-style-type: none"> - 0 = Non défini - 1 = Initialisation (état temporaire) - 2 = Veille (modem initialisé et prêt) - 3 = Sonnerie et connexion - 4 = Connecté (négociation terminée, état temporaire) - 5 = Modem perdu (ne répond pas à l'interrogation) - 6 = Désactivé - 7 = Détenu par PPP (transfert de données en cours)

30	Infos système	
		[30/84/___] Etat ligne téléphonique ETM - 0 = Non défini - 1 = Pas de RTC opérationnel connecté - 2 = RTC opérationnel connecté - 3 = GSM opérationnel connecté - 4 = Dispositif TA décroché [30/85/___] Tension ligne téléphonique ETM (1 = 1 volt)

Remarque : Avec SW < V9.37, tous les systèmes d'information ne sont pas forcément disponibles dans le menu 30.

6.5.2 Statistiques (menu 60)

60	Statistiques	
	601	Compteur de courses
	602	Durée de course
	603	Compteur de cycle de porte
	604	Durée d'ouverture des portes
	605	Durée de fermeture de porte

Consulter également les statistiques dans le menu 40 CF11 PAXx.

6.6 Erreurs spéciales

Indication d'erreur spéciale sur l'interface utilisateur IHM

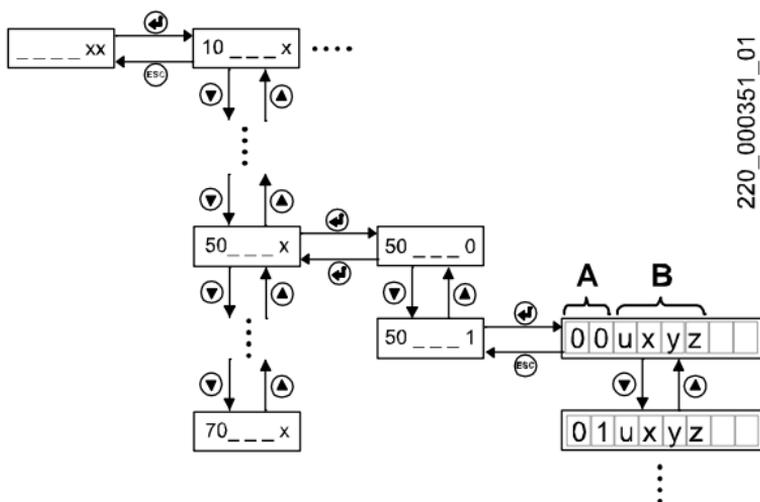
Indication	Signification
S00Ir3	<ul style="list-style-type: none">- Toujours au cours du démarrage. Doit disparaître après quelques secondes.- ACVF non prêt.- Echec du téléchargement du paramétrage de la carte SIM vers ACVF Vérifier compatibilité ACVF ↔ carte SIM ; vérifier les paramètres ; vérifier VKN < VKS- Pas de connexion de bus CAN vers l'ACVF ou interface bus CAN sur ACVF défectueuse (après connexion erronée encodeur/bus CAN)- Bus CAN perturbé par un SDIC ou un SCOP défectueux. A contrôler : Débrancher le bus CAN vers cabine, connecter le bus ACVF CAN vers SCIC.XCAN_CAR, mettre le commutateur de terminaison sur NORM. Comm. DIP 8 = ON. Essayer de déplacer la cabine en mode montage avec la manœuvre de rappel. Si la cabine se déplace, le problème provient des composants électroniques de la cabine.- Déconnexion pendant l'essai de réception automatique dû à un rebond du KSS. Réinitialiser avec la commande de programme terminal : SET_AAT_MODE:=0
-----	<ul style="list-style-type: none">- Le système démarre- Course de synchronisation ou course d'apprentissage- Course d'inspection ou de manœuvre de rappel- Fonctionnement en service spécial (par ex. arrêt d'urgence). Contrôler tous les boutons-poussoirs existants et les entrées ou utiliser la commande de programme terminal « 5 ».
CF 16	<p>Pendant le démarrage : Les paramètres sur la carte SIM diffèrent de ceux stockés dans l'ACVF.</p> <p>Possibilité 1 : Au bout de quelques secondes, le système va démarrer automatiquement avec les paramètres stockés dans l'ACVF et « CF 16 » va disparaître.</p> <p>Possibilité 2 : Appuyer sur « OK » sur l'IHM pour voir quels paramètres sont différents. Confirmer ou modifier les paramètres. (utiliser « ESC » pour continuer après confirmation/réglage de tous les paramètres donnés comme étant différents).</p>

6.7 Codes d'erreur (menu 50)



Remarque

Les codes d'erreur font partie de l'ESF. Voir les informations au chapitre 1.4.



Numéro d'enregistrement de l'erreur (A)	Code d'erreur (B)
- E0 (erreur la plus récente) ... E9 (erreur la plus ancienne) ou (selon le logiciel et le matériel)	- code à 4 chiffres
- 00 (erreur la plus récente) ... 49 (erreur la plus ancienne)	

Informations supplémentaires :

E = Erreur récupérable ; **F** = Erreur fatale ; **P** = Erreur fatale permanente

Pour effacer l'historique, appuyer sur le bouton OK jusqu'à ce « E- » apparaisse.

Légende pour le tableau ci-après :

- C1, C2, C3, ... : Cause 1, 2, 3, ... de l'erreur
- A1, A2, A3, ... : Action 1, 2, 3, ... pour résoudre l'erreur

Remarque 1 : « (3x=F) » dans la description signifie : si un problème récupérable se produit trois fois en une heure, il est reclassifié en erreur fatale.

Remarque 2 : « (1x=P) » erreur fatale permanente : Pour réinitialiser voir chapitre 6.8.2



Remarque
<ul style="list-style-type: none"> - Ne pas lire seulement la dernière erreur. Pour avoir une meilleure vue d'ensemble sur l'erreur, lire également les erreurs plus anciennes. - Si une erreur n'est pas décrite : contacter un spécialiste ou la Hotline Locarno

Code	ASCENSEUR - Description des erreurs
00 01	<p>ELEVATOR_FATAL_ERROR (1x=F)</p> <p>L'ascenseur est bloqué en permanence et ne fonctionne pas. Remarque, ce message suit en général une autre erreur.</p> <p>C1 : Causes différentes</p> <p>A1 : Contrôler le journal des erreurs pour les messages émis précédemment afin d'identifier la cause racine du problème.</p>
00 02	<p>ELEVATOR_SAFETY_CIRCUIT</p> <p>Le circuit de sécurité s'est ouvert intempestivement ou ne s'est pas fermé comme attendu.</p> <p>C1 : Le circuit de sécurité s'est ouvert intempestivement (par ex. lors du déplacement de cabine)</p> <p>A1 : Rechercher des contacts ouverts dans le circuit de sécurité. Contrôler le fusible 110 V sur la carte SMIC.</p> <p>C2 : Le circuit de sécurité ne s'est pas fermé comme prévu. Quand toutes les portes sont fermées, le circuit de sécurité est censé être fermé aussi.</p> <p>A2 : Contrôler les contacts du circuit de sécurité sur la porte. Contrôler le paramètre de porte « durée entre portes fermées et circuit de sécurité fermé » (CF03 PA13).</p>
00 03	<p>ELEVATOR_OVERLOAD_MODE</p>

Code		ASCENSEUR - Description des erreurs
		<p>C1 :Surcharge détectée par la cellule de mesure de charge de cabine (CLC).</p> <p>A1 :Contrôler le circuit CLC ; dans le cas d'absence de surcharge : renouveler le calibrage du circuit CLC</p>
00	05	ELEVATOR_POWER_FAIL_MODE
00	08	ELEVATOR_JRVC_MODE
00	12	<p>ELEVATOR_NOAUTHORIZATION_MODE (1x=F)</p> <p>L'ascenseur est bloqué car il n'y a pas de carte SIM ou une carte SIM non valide insérée dans la carte électronique de la manœuvre d'ascenseur.</p> <p>C1 :Pas de carte SIM, pas de carte SIM Schindler, une carte SIM d'un autre ascenseur ou une carte SIM manipulée insérée.</p> <p>A1 :Contrôler la présence de la carte SIM ou si une carte SIM non valide est insérée. Contrôler les erreurs de carte SIM dans le journal d'erreurs (#19xx). S'équiper de la carte SIM appropriée.</p>
00	17	<p>ELEVATOR_REVISION_NUMBERS_DO_NOT_MATCH</p> <p>C1 : Carte SIM disponible mais le numéro interne COMM ne correspond pas à celui du SCIC. Livraison d'une carte SIM inappropriée ou SCIC déjà utilisé pour un autre ascenseur.</p> <p>A1 : Remplacer par une carte SIM appropriée (spécifiquement configurée) à l'installation. Utiliser une association de SCIC/carte SIM adaptée à cette installation.</p>
00	18	<p>ELEVATOR_CHIP_CARD_DATA_INTEGRITY_FAILURE</p> <p>C1 : La carte SIM peut être lue mais les données sont corrompues (longueur de fichier erronée, mauvais crc, etc.).</p> <p>A1 : Changer de carte SIM.</p>
00	19	<p>ELEVATOR_WATCHDOG_RESET</p> <p>Indique qu'un reset du watchdog (initié par le watchdog logiciel ou matériel) a été effectué auparavant. La manœuvre d'ascenseur vient juste de démarrer.</p>

Code		ASCENSEUR - Description des erreurs
		<p>C1 : Un problème interne de logiciel de manœuvre s'est produit.</p> <p>A1 : Mettre à jour la manœuvre avec la dernière version de logiciel.</p>
00	20	<p>ELEVATOR_S_CIRCUIT_BRIDGED_PERMANENT (1x=P)</p> <p>Circuit de sécurité non ouvert au moment où il est censé s'ouvrir (par ex. pendant l'ouverture de la porte)</p> <p>C1 : Le circuit de sécurité est ponté (par ex. sur la porte : KTS, KTC)</p> <p>A1 : Contrôler les ponts sur le circuit de sécurité et les retirer</p>
00	21	<p>ELEVATOR_CC_RESET</p> <p>C1 : Reset de contrôleur cabine, effectué automatiquement par le contrôleur</p> <p>A1 : Aucune action requise</p>
00	22	<p>ELEVATOR_CC_RELEVELING_FAIL</p> <p>A1 : Contrôler : SUET</p>
00	23	<p>ELEVATOR_ISK_FAIL_ON_PREOPENING</p> <p>A1 : Contrôler : SUET</p>
00	24	<p>ELEVATOR_KNE_U_INTERRUPTED</p> <p>A1 : Contrôler : KNE_U ; câblage</p>
00	25	<p>ELEVATOR_ISK_PREOPEN_ERROR (1x=P)</p> <p>A1 : Contrôler : Circuit de sécurité ; pour remettre à zéro une erreur fatale permanente : voir chapitre 6.8.2</p>
00	27	<p>ELEVATOR_CC_RELEVELING_FAIL_FATAL</p>
00	31	<p>ELEVATOR_LEARNING_INTERRUPTED</p> <p>La course d'apprentissage a échoué.</p> <p>C1 : Manipulation erronée sur l'ascenseur. Par ex. manœuvre de rappel mise en marche ou interrupteur d'arrêt actionné pendant la course d'apprentissage.</p> <p>A1 : Relâcher les interrupteurs correspondants. Refaire une course d'apprentissage.</p>

Code		ASCENSEUR - Description des erreurs
		<p>C2 : Circuit de sécurité ouvert</p> <p>A2 : Contrôler la raison de l'ouverture du circuit de sécurité et corriger le problème. Refaire une course d'apprentissage.</p>
00	33	<p>ELEVATOR_STARTED_UP</p> <p>Indique que la manœuvre principale vient juste de démarrer.</p>
		C1 : L'alimentation a été coupée puis rétablie
		C2 : Le bouton Reset a été actionné
		C3 : Une réinitialisation du watchdog a été effectuée
		A3 : Contrôler l'alimentation (qualité) et une éventuelle réinitialisation par quelqu'un d'autre.

Code		PORTE DE CABINE - Description des erreurs
03	01	<p>DOOR_CLOSING (80x=F)</p> <p>La porte n'a pas pu se fermer correctement dans un certain délai. La réaction typique est le démarrage d'une récupération de la porte (répétition de l'ouverture et fermeture de la porte).</p>
		C1 : Signal de retour de position de porte fermée défectueux
		A1 : Contrôler le contact de position de porte fermée (par ex. KET-S, si présent et non émulé, selon le type de porte) pour voir s'il est encrassé ou mal réglé mécaniquement. Contrôler l'ensemble du câblage du contact de position de porte fermée.
		C2 : La porte ne bouge pas ou trop lentement
		A2 : Contrôler la présence d'un obstacle ou de saletés sur les pièces de porte et les rails de guidage. Contrôler le mécanisme de porte (moyen de traction cassé, couplage mécanique, encrassement). Contrôler l'alimentation électrique du moteur de porte (fusibles).
		C3 : Paramètre de fermeture de porte mal réglé
		A3 : Contrôler le bon réglage du paramètre de fermeture de porte

Code		PORTE DE CABINE - Description des erreurs
03	02	DOOR_OPENING (80x=F) La porte n'a pas pu s'ouvrir correctement dans un certain délai. La réaction typique est le démarrage d'une récupération de la porte (répétition de la fermeture et de l'ouverture de la porte).
		C1 : Signal de retour de position de porte ouverte défectueux A1 : Contrôler le contact de position de porte ouverte (par ex. KET-O, si présent et non émulé, selon le type de porte) pour voir s'il est encrassé ou mal réglé mécaniquement. Contrôler l'ensemble du câblage du contact de position de porte ouverte.
		C2 : La porte ne bouge pas ou trop lentement A2 : Contrôler la présence d'un obstacle ou de saletés sur les pièces de porte et les rails de guidage. Contrôler le mécanisme de porte (moyen de traction cassé, couplage mécanique, encrassement). Contrôler l'alimentation électrique du moteur de porte (fusibles).
		C3 : Paramètre d'ouverture de porte mal réglé A3 : Contrôler le bon réglage du paramètre d'ouverture de porte
03	03	DOOR_MAX_LOCK_TIME
		C1 : (1) DOOR_CMD = DOOR_LOCK. (2) La porte reste verrouillée après DOOR_MAX_STAND_BY_LOCK_TIME (défaut =180 s) doorState=arrêté=moteur coupé A1 : Contrôler : circuit de sécurité
		C2 : Après une commande de course, la porte se referme et le signal KET-S est activé, mais la cabine n'entame pas le déplacement au cours des 3 minutes qui suivent. EC tente un « redémarrage à chaud » sur SDIC : Le système tente de se fermer à 6 reprises mais le circuit de sécurité ne se ferme pas, ce qui déclenche une erreur fatale.

Code		PORTE DE CABINE - Description des erreurs
03	04	DOOR_KSKB La porte n'a pas pu se fermer correctement à cause d'un blocage mécanique. Cette erreur se produit une fois si la porte a essayé de se fermer plus de 50 fois et que la fermeture a toujours été interrompue par l'activation du limiteur de force de fermeture de porte (KSKB). L'ascenseur se bloque si cette erreur se reproduit trop souvent au cours d'une période définie (en général 7 fois en 3 heures = 350 tentatives/3 h)
		C1 : Obstacles/entraves dans la zone de porte ou dans le rail de porte A1 : Retirer l'obstacle
		C2 : Signal de retour de limiteur de force de fermeture de porte KSKB défectueux A2 : Contrôler si le contact KSKB est encrassé ou mal réglé mécaniquement. Contrôler l'ensemble du câblage KSKB.
03	12	DOOR_CLOSED_WITH_WRONG_COMMAND C1 : (1) Pas de commande de porte = DOOR_CLOSE/DOOR_LOCK donnée (2) La porte ne se réouvre pas (3) KET_S s'active (4) doorState=arrêté=moteur coupé A1 : <ul style="list-style-type: none"> - incompatibilité KET_S et KET_O - Le sens de rotation du moteur est erroné (connecté à l'envers ?) - la porte se réouvre juste avant d'atteindre KET_S mais la porte touche le contact à cause de son inertie. - Contrôler le contacteur KET_S (le remplacer si défectueux) - Contrôler la position de KET_S
03	13	DOOR_SHAFT_ERROR (1x=F) Le sous-système porte a reçu une commande d'ouverture de porte alors que la cabine n'est pas détectée à l'étage. La commande est refusée.

Code		PORTE DE CABINE - Description des erreurs
		<p>C1 : Causes différentes</p> <p>A1 : Contrôler dans le journal d'erreurs les messages émis précédemment afin d'identifier la cause racine du problème.</p> <p>C2 : Défaillance au niveau de la détection de la zone de porte du système d'information de gaine</p> <p>A2 : Contrôler la détection de la zone de porte du système d'information de gaine (par ex. PHSx, réglage mécanique, capteur défectueux, etc.)</p>
03	14	<p>DOOR_PRE_OPENING (1x=P)</p> <p>Il y a eu un défaut d'activation ou de désactivation du dispositif de dérivation du circuit de sécurité de porte alors que l'ascenseur était censé effectuer une pré-ouverture de la porte.</p> <p>C1 : Câblage du dispositif de dérivation du circuit de sécurité de porte défectueux</p> <p>A1 : Contrôler l'ensemble du câblage du dispositif de dérivation du circuit de sécurité de porte</p> <p>C2 : Détection de la zone de porte défectueuse</p> <p>A2 : Contrôler les signaux et capteurs de la zone de porte (par ex. PHSx, PHUETx). Contrôler la position des indicateurs de zone de déverrouillage de porte dans la gaine (par ex. fanions au même niveau)</p> <p>C3 : Défaillance du dispositif de dérivation du circuit de sécurité de porte (KTS, KTC)</p> <p>A3 : Remplacer le circuit imprimé contenant ce mécanisme de dérivation (par ex. SUET)</p>
03	15	<p>DOOR_NOT_RECOVERABLE (1x=F)</p> <p>La porte n'a pas pu être récupérée après une erreur d'ouverture ou de fermeture (généralement après 20 tentatives successives d'ouverture et de fermeture). L'ascenseur est bloqué.</p>

Code		PORTE DE CABINE - Description des erreurs
		<p>C1 : La porte a un problème qui cause des erreurs répétées « ouverture porte » ou « fermeture porte ».</p> <p>A1 : Trouver pourquoi la porte ne peut pas se rétablir. Contrôler les erreurs 0301 et 0302 pour la cause et les actions.</p>
03	16	<p>DOOR_HEARTBEAT_ERROR (4x=F)</p> <p>La communication avec le nœud de porte ou le nœud de cabine (contrôleur) est interrompue</p> <p>C1 : Nœud de porte ou nœud de cabine déconnecté A1 : Reconnecter le nœud</p> <p>C2 : Pas d'alimentation ou mauvaise alimentation du nœud de porte ou nœud de cabine A2 : Vérifier l'alimentation du nœud</p> <p>C3 : Transmission des données défectueuse A3 : Contrôler la connexion de la ligne de données. Contrôler la terminaison de la ligne de données (si présente) sur tous les dispositifs connectés au bus de données. Contrôler le blindage de la ligne de données (si présent). Contrôler s'il y a des interférences de CEM.</p> <p>C4 : Nœud de porte ou nœud de cabine défectueux A4 : Remplacer le nœud concerné</p>
03	17	<p>DOOR_UNEXPECTED_STATE</p> <p>C1 : Si l'EC reçoit la séquence d'état de porte LOCKED -> CLOSED, un problème est apparu au sous-ensemble de porte. A1 : Contrôler : l'alimentation électrique de SDIC et s'assurer de l'absence de contacts desserrés</p> <p>C2 : Incompatibilité éventuelle entre les versions de logiciel.</p>
03	18	<p>DOOR_SDIC_HEARTBEAT</p>

Code		PORTE DE CABINE - Description des erreurs
		<p>C1 : Le SDIC ne reçoit pas le signal Heartbeat du SCIC (bus CAN).</p> <p>A1 : Contrôler le câble du bus CAN et la terminaison du câble de bus CAN sur tous les sous-systèmes (SDIC, SCIC, SEM, FC, COP)</p> <p>C2 : Reset manuel sur SCIC/SCPU. Cette erreur se produit à chaque fois qu'un reset manuel a été effectué (pendant quelques secondes, le SDIC ne reçoit plus le signal du bus CAN).</p> <p>C3 : Incompatibilité éventuelle entre les versions de logiciel.</p>
03	33	<p>DOOR_1_DOD_DIP_WRONG</p> <p>C1 : Le réglage du type de DOD et du commutateur DIP ne correspondent pas.</p> <p>A1 : Contrôler : la configuration des commutateurs DIP sur le DOD de porte 1.</p>
03	34	<p>DOOR_2_DOD_DIP_WRONG</p> <p>C1 : Le réglage du type de DOD et du commutateur DIP ne correspondent pas.</p> <p>A1 : Contrôler : la configuration des commutateurs DIP sur le DOD de porte 2.</p>
03	35	<p>DOOR_KSPT</p> <p>C1 :</p> <p>A1 : Contrôler : KSPT (contact porte bloquée)</p>
03	36	<p>DOOR_OVERTEMPERATURE (3x=F)</p> <p>C1 :</p> <p>A1 : Contrôler : le moteur de porte ; contrôler s'il y a des obstacles dans la fente/l'écart en zone de porte</p>
03	37	<p>DOOR_SUET_BOARD_DISCONNECTED (1x=F)</p> <p>C1 :</p> <p>A1 : Contrôler : la connexion SUET</p>
03	38	DOOR_OVERBRIDGING_ACTIVATION_FAULT

Code		PORTE DE CABINE - Description des erreurs
		<p>C1 : Erreur SUET 1</p> <p>A1 : Contrôler : la carte SUET</p>
03	39	<p>DOOR_OVERBRIDGING_LOST (3x=F)</p> <p>C1 : Erreur SUET 2</p> <p>A1 : Contrôler : la carte SUET</p>
03	40	<p>DOOR_OVERBRIDGING_DEACTIVATION_FAULT (1x=P)</p> <p>C1 : Erreur SUET 3</p> <p>A1 : Contrôler : la carte SUET</p>

Code		ENTRAINEMENT GENERAL - Description des erreurs
04	01	<p>DRIVE_SAFETY_CIRCUIT_INTERRUPTED</p> <p>Circuit de sécurité ouvert de manière inattendue (par ex. pendant une course)</p> <p>C1 : Un dispositif de sécurité s'est déclenché (circuit de sécurité ouvert)</p> <p>A1 : Contrôler la raison du déclenchement et résoudre le problème</p> <p>C2 : Câblage du circuit de sécurité défectueux ou contact(s) du circuit de sécurité défectueux ou mal réglé(s)</p> <p>A2 : Contrôler l'ensemble du câblage du circuit de sécurité et des contacts</p>
04	02	<p>DRIVE_TRIP_TOO_LONG (1x=F)</p> <p>La cabine n'a pas atteint l'étage de destination dans la durée spécifiée (typiquement 45 s). Ce mécanisme protège la mécanique de l'entraînement au cas où la cabine se bloquerait. Par ex. sur un ascenseur à traction, pas d'endommagement des câbles. Sur un ascenseur hydraulique, pas d'endommagement des vérins/valves hydrauliques.</p>

Code	ENTRAINEMENT GENERAL - Description des erreurs
	<p>C1 : Cabine bloquée ou se déplaçant trop lentement A1 : Contrôler si un objet dans la gaine bloque la cabine. Vérifier s'il y a une obstruction au niveau de la cabine (trop de frottement sur les rails de guidage).</p> <p>C2 : Entraînement bloqué ou tournant trop lentement A2 : Contrôler si le frein se desserre correctement. Contrôler le paramètre de vitesse nominale de l'entraînement.</p> <p>C3 : Signaux d'informations de gaine défectueux A3 : Contrôler le câblage de l'information de gaine et ses signaux (PHS, KS/KS1, KSE/KSE_U/KSE_D, ..)</p>
04	<p>03 DRIVE_CONTACTORS_FEEDBACK (1x=F)</p> <p>C1 : Une des entrées de retour d'information (1) s'est enclenchée pendant la course ou (2) ne s'est pas enclenchée après le démarrage ou (3) ne s'est pas déclenchée après l'arrêt. A1 : Contrôler : le câblage Contrôler : l'absence de défaut de contacteur ou d'entrée dans le circuit associé à l'entrée ?</p> <p>C2 : Arrêt d'urgence ? A2 :</p>
04	<p>04 DRIVE_DIRECTION_ERROR</p> <p>C1 : Mauvaise direction de course A1 : Contrôler : le câblage Contrôler : pourquoi l'entraînement ne génère pas de couple suffisant.</p> <p>C2 : FA/boucle ouverte : retour erroné des contacteurs</p> <p>C3 : Boucle fermée : Encodeur défectueux ou moteur non alimenté et la cabine se déplace lentement lors d'un déséquilibre</p> <p>C4 : L'entraînement ne génère pas de couple suffisant A4 : Contrôler pourquoi.</p>
04	<p>05 DRIVE_SHAFT_INFORMATION</p> <p>A1 : Contrôler : le câble CAN Contrôler : le câblage CAN</p>

Code		ENTRAINEMENT GENERAL - Description des erreurs
04	06	DRIVE_OVERTEMPERATURE Surchauffe de l'entraînement ou de la gaine détectée
		C1 : Surchauffe du moteur d'entraînement, de la pompe hydraulique, de l'huile hydraulique ou de la gaine à cause d'un nombre trop élevé de courses par unité de temps ou à cause d'une température ambiante élevée (par ex. ensoleillement direct de la gaine vitrée) A1 : Attendre le refroidissement
		C2 : Signal de retour de surchauffe d'entraînement KTHMH/KTHM défectueux A2 : Contrôler le bon fonctionnement des thermocontacts KTHMH/KTHM. Contrôler l'ensemble du câblage SMIC.TMH, SMIC.KTHM.
		C3 : La ventilation (ventilateur intégré sur le convertisseur de fréquence ou ventilateur forcé) ne fonctionne pas A3 : Vérifier l'alimentation électrique et la mécanique du ventilateur
04	07	DRIVE_NOT_READY_DURING_STANDSTILL L'entraînement (convertisseur de fréquence, boucle ouverte) est devenu techniquement indisponible avec la cabine à l'arrêt. Même cause et action que pour l'erreur suivante (04 08)
04	08	DRIVE_NOT_READY_DURING_TRIP L'entraînement (convertisseur de fréquence, boucle ouverte) est devenu techniquement indisponible pendant une course de la cabine.
		C1 : Mauvaise connexion électrique entre le convertisseur de fréquence de l'entraînement et la carte de connexion des contacteurs principaux d'ascenseur (carte MCCE) A1 : Contrôler les câbles et connecteurs correspondants (par ex. signal entraînement prêt)

Code		ENTRAÎNEMENT GENERAL - Description des erreurs
		<p>C2 : Problème global du convertisseur de fréquence d'entraînement</p> <p>A2 : Contrôler le journal d'erreurs local du convertisseur de fréquence de l'entraînement pour voir le diagnostic détaillé. Remplacer le convertisseur de fréquence si nécessaire.</p>
04	09	<p>DRIVE_SPEED_LIMIT_EXCEEDED_IN_STANDBY</p> <p>Avant tout démarrage d'une course, un contrôle de cohérence du signal indiquant la vitesse lente (typiquement à $v < 0,3$ m/s) en provenance du convertisseur de fréquence de l'entraînement est effectué. L'erreur se produit si le signal n'est pas actif.</p> <p>Cause 1..3 et action 1..3 comme pour l'erreur suivante (04 10)</p>
04	10	<p>DRIVE_SPEED_LIMIT_EXCEEDED_DURING SAFETY CIRCUIT BRIDGED (4x=F)</p> <p>Au moment où la cabine arrive à un étage, le signal indiquant la vitesse lente (typiquement à $v < 0,3$ m/s) en provenance du convertisseur de fréquence de l'entraînement (boucle ouverte) est censé passer d'un état inactif à un état actif. L'erreur se produit si ce signal a changé une fois en état actif et revient en état inactif (signification : la vitesse de cabine a augmenté pendant le nivelage). A noter : le circuit de sécurité sur la porte est ponté à ce stade. A noter : l'ascenseur peut se bloquer si cette erreur se reproduit trop souvent dans une période spécifique (typiquement > 3 fois en 1 heure).</p>
		<p>C1 : Mauvaise connexion électrique entre le convertisseur de fréquence de l'entraînement et la carte de connexion des contacteurs principaux d'ascenseur (carte MCCE)</p> <p>A1 : Contrôler les câbles et connecteurs correspondants (par ex. signal de limite de vitesse de l'entraînement)</p> <p>C2 : Le paramètre « limite de vitesse » est mal réglé.</p> <p>A2 : Contrôler le paramètre « limite de vitesse » sur le convertisseur de fréquence de l'entraînement.</p>

Code		ENTRAINEMENT GENERAL - Description des erreurs
		<p>C3 : Problème global du convertisseur de fréquence d'entraînement</p> <p>A3 : Contrôler le journal d'erreurs local du convertisseur de fréquence de l'entraînement pour voir le diagnostic détaillé. Remplacer le convertisseur de fréquence si nécessaire.</p>
		<p>C4 : Glissement du câble</p> <p>A4 : Contrôler la mécanique de l'entraînement et la traction</p>
04	11	<p>DRIVE_MOTOR_RESISTOR_CONNECTION</p> <p>Au moins un des dispositifs de connexion de la résistance du moteur d'entraînement utilisé pour un démarrage en douceur de la cabine avec entraînement à deux vitesses (démarrage résistance) ne fonctionne pas comme prévu.</p> <p>C1 : Un des signaux de retour de dispositif de connexion (en général depuis le contacteur, par ex. SWAHA, SWAFA) est défectueux</p> <p>A1 : Contrôler l'ensemble du câblage vers les dispositifs de connexion de bobine/résistance du moteur d'entraînement</p> <p>C2 : Un des dispositifs de connexion (par ex. SWAHA, SWAFA) est défectueux (contacts collés, bobine contacteur brûlée)</p> <p>A2 : Remplacer le dispositif de connexion correspondant</p>
04	30	<p>DRIVE_BRAKE_OPERATION_PARTIAL_FAILURE</p> <p>Défaillance partielle détectée sur le frein mécanique de l'entraînement</p> <p>Même cause et action que pour l'erreur suivante (04 31)</p>
04	31	<p>DRIVE_BRAKE_OPERATION_FATAL_FAILURE</p> <p>Défaillance fatale détectée sur le frein mécanique de l'entraînement</p> <p>C1 : Un signal de retour de position de frein (par ex. KB/KB1) est défectueux</p> <p>A1 : Contrôler si les capteurs de position de frein (par ex. KB/KB1) sont encrassés. Contrôler l'ensemble du câblage des capteurs de position de frein.</p>

Code		ENTRAINEMENT GENERAL - Description des erreurs
		<p>C2 : Le circuit de commande des freins est défectueux</p> <p>A2 : Contrôler les contacteurs qui commandent le frein (SB, RB, SF). Contrôler l'ensemble du câblage vers l'actionneur de frein. Contrôler la présence du module de frein (CI).</p>
		<p>C3 : Le frein ne fonctionne que partiellement</p> <p>A3 : Vérifier la tension d'alimentation du frein</p>
		<p>C4 : Le frein est mal réglé mécaniquement</p> <p>A4 : Contrôler les informations de terrain disponibles. Remplacer le frein si nécessaire.</p>

Code		CELLULE DE CHARGE DE CABINE - Description des erreurs
11	01	<p>CLC_NO_FREQUENCY (1x=F)</p> <p>Pas de fréquence émise par le dispositif de mesure de la charge de cabine</p>
		<p>C1 : Pas de connexion avec le dispositif de mesure de la charge de cabine</p> <p>A1 : Contrôler les connexions et l'ensemble du câblage vers le dispositif de mesure de la charge de cabine (par ex. SDIC.XLD, capteur X)</p>
		<p>C2 : Dysfonctionnement du dispositif de mesure de la charge de cabine</p> <p>A2 : Remplacer le dispositif de mesure de la charge de cabine (par ex. CLC)</p>
		<p>C3 : Dysfonctionnement de l'étage de réception du signal de charge de cabine</p> <p>A3 : Remplacer le circuit imprimé correspondant (par ex. SDIC)</p>
11	02	<p>CLC_WRONG_VALUE</p> <p>Le signal du dispositif de mesure de la charge de cabine est présent mais non valide (par ex. hors limites)</p>

Code		CELLULE DE CHARGE DE CABINE - Description des erreurs
		<p>C1 : Le dispositif de mesure de la charge de cabine est mal réglé mécaniquement</p> <p>A1 : Contrôler la fixation mécanique du dispositif de mesure de la charge</p>
		<p>C2 : Le signal de mesure de la charge de cabine est défectueux</p> <p>A2 : Contrôler l'ensemble du câblage vers le dispositif de mesure de la charge de cabine. Contrôler s'il y a des interférences de CEM.</p>
		<p>C3 : Dysfonctionnement du dispositif de mesure de la charge de cabine</p> <p>A3 : Remplacer le dispositif de mesure de la charge de cabine (par ex. CLC)</p>
11	03	CLC_CALIBRATION_ERROR
		<p>C1 : Cellule de charge de cabine : une erreur s'est produite pendant la procédure de calibrage</p> <p>A1 : Contrôler : le câblage CLC ; contrôler : la bonne fixation de la CLC ; contrôler : le paramétrage de la CLC ; refaire : le calibrage CLC ; remplacer : la CLC</p>
11	04	CLC_OVERBRIDGED
		<p>C1 : Comm. DIP 1 sur le circuit imprimé SCIC en position ON (cellule de charge de cabine désactivée)</p> <p>A1 : Contrôler : que le commutateur DIP 1 du C.I. SCIC est sur OFF. Contrôler : l'IHM menu 107</p>
11	05	CLC_NO_CALIBRATION
		<p>C1 : Le calibrage de CLC n'a pas été effectué.</p> <p>A1 : Contrôler : le câblage CLC ; contrôler : la bonne fixation de la CLC ; contrôler : le paramétrage de la CLC ; refaire : le calibrage CLC ; remplacer : la CLC</p>

Code		CELLULE DE CHARGE DE CABINE - Description des erreurs
11	06	CLC_NOT_SUPPORTED_IN_CURRENT_STATE Il n'est pas possible d'afficher la charge de cabine actuelle sur l'interface utilisateur (IHM) en passant par les menus de configuration CF95, CF98 ou CF99.
		C1 : Le dispositif de mesure de la charge de cabine n'est pas calibré A1 : Calibrer le dispositif de mesure de la charge de cabine
11	07	CLC_NOT_SUPPORTED_IN_ERROR_STATE Il n'est pas possible d'afficher la charge de cabine actuelle sur l'interface utilisateur (IHM) en passant par les menus de configuration CF95, CF98 ou CF99.
		C1 : Le dispositif de mesure de la charge de cabine est en état d'erreur (ne fonctionne pas) A1 : Contrôler le journal d'erreurs pour voir les erreurs consignées pour le dispositif CLC.
11	08	CLC_OUT_OF_RANGE (1x=F) Le signal du dispositif de mesure de la charge de cabine est présent mais non valide (par ex. hors limites)
		C1 : Le dispositif de mesure de la charge de cabine est mal réglé mécaniquement A1 : Contrôler la fixation mécanique du dispositif de mesure de la charge
		C2 : Le signal de mesure de la charge est défectueux A2 : Contrôler l'ensemble du câblage vers le dispositif de mesure de la charge de cabine. Contrôler le blindage (si présent). Contrôler l'alimentation du dispositif de mesure de la charge.
		C3 : Dysfonctionnement du dispositif de mesure de la charge A3 : Remplacer le dispositif de mesure de la charge

Code		CELLULE DE CHARGE DE CABINE - Description des erreurs
11	09	<p>ZERO_LOAD_FREQUENCY_OUT_OF_RANGE</p> <p>Le calibrage de charge zéro de cabine a échoué à cause d'un signal non valide (fréquence) émis par le système de mesure de la charge de cabine.</p> <p>Même cause et action que pour l'erreur suivante (11 10)</p>
11	10	<p>REFERENCE_LOAD_FREQUENCY_OUT_OF_RANGE</p> <p>Le calibrage de charge de référence de cabine a échoué à cause d'un signal non valide (fréquence) émis par le système de mesure de la charge de cabine</p> <p>C1 : Le dispositif de mesure de la charge de cabine est mal réglé mécaniquement</p> <p>A1 : Contrôler la fixation mécanique du dispositif de mesure de la charge</p> <p>C2 : Le signal de mesure de la charge est défectueux</p> <p>A2 : Contrôler l'ensemble du câblage vers le dispositif de mesure de la charge. Contrôler s'il y a des interférences de CEM.</p> <p>C3 : Procédure incorrecte lors du calibrage du dispositif de mesure de la charge</p> <p>A3 : Contrôler la bonne procédure (par ex. poids correct en cabine)</p> <p>C4 : Dysfonctionnement du dispositif de mesure de la charge de cabine</p> <p>A4 : Remplacer le dispositif de mesure de la charge de cabine</p>
11	11	<p>REFERENCE_LOAD_WEIGHT_OUT_OF_RANGE</p> <p>A1 : Contrôler : Poids de charge de référence. Refaire le calibrage/la configuration CLC</p>
11	12	<p>CLC_CALIBRATION_SLOPE_OUT_OF_RANGE</p> <p>A1 : Refaire le calibrage/la configuration CLC</p>
11	13	<p>CLC_CALIBRATION_RATED_LOAD_OUT_OF_RANGE</p> <p>A1 : Contrôler : la configuration du poids de charge nominale</p>

Code		ACVF - Description des erreurs	FC
15	01	FC_OVERCURRENT (3x=F) La limite de courant maximale d'une ou plusieurs phases de sortie du FC vers le moteur d'entraînement a été dépassée	F1
		C1 : Court-circuit dans les câbles ou les enroulements du moteur A1 : Contrôler les câbles d'alimentation et connecteurs entre le FC et le moteur. Contrôler si le moteur présente des circuits sur les enroulements.	
		C2 : Mécanique de l'entraînement neutralisée ou bloquée A2 : Contrôler si la mécanique de l'entraînement est bloquée (par ex. réducteur, graissage). Contrôler le bon desserrage du frein.	
		C3 : Augmentation soudaine de charge A3 : Vérifier la charge interdite	
		C4 : Réglage du paramètre de l'entraînement A4 : Vérifier les paramètres d'entraînement avec les données moteur et système	
		C5 : Moteur inapproprié/dimensionnement erroné du système A5 : Contrôler le dimensionnement du moteur et du système. Répéter le contrôle des limites de courant (chapitre 7.4 étape 13)	
		C6 : Engagement du parachute après l'essai de réception A6 : Suivre les instructions du chapitre 6.9.6	
15	02	FC_OVERVOLTAGE (4x=F) Surtension détectée sur la liaison DC interne du FC	F2
		C1 : Décélération trop forte A1 : Régler la décélération (suggestion 0,5 m/s ²)	

Code	ACVF - Description des erreurs	FC
	<p>C2 : Pointes de surtension fortes sur le secteur</p> <p>A2 : Contrôler les perturbations et les tolérances de la tension secteur</p> <p>C3 : Défaillance d'un composant du FC (résistance de freinage défectueuse)</p> <p>A3 : Remplacer le FC</p>	
15 03	<p>FC_EARTH_FAULT (4x=F)</p> <p>La somme des courants de phase en sortie du FC vers le moteur n'est pas égale à zéro</p> <p>C1 : Défaut d'isolation ou courant de fuite</p> <p>A1 : Contrôler les câbles d'alimentation (isolation) vers le moteur. Contrôler si le moteur présente des circuits sur les enroulements.</p>	F3
15 04	<p>FC_INVERTER_FAULT (3x=F)</p> <p>Erreur commune pour des problèmes différentes tels que saturation de l'entraînement, défaut du système moteur, défaut de la température IGBT</p> <p>C1 : Fonctionnement défectueux dans le module de contrôle ou le pont IGBT bridge - CEM - défaillance de composant</p> <p>A1 : Faire un reset et redémarrer. Si l'erreur se reproduit, remplacer le FC.</p> <p>C2 : Défaillance interne du FC</p> <p>A2 : Contrôler la compatibilité logiciel/matériel. Réinitialiser le défaut et redémarrer. Si l'erreur se reproduit, remplacer le FC.</p> <p>C3 : Protection thermique de IGBT basée sur une valeur prévisionnelle calculée. Courant trop élevé vers le moteur.</p> <p>A3 : Contrôler si la cabine et le contrepoids subissent un blocage mécanique. Voir également les actions de l'erreur 15 01.</p>	<p>F7</p> <p>F8</p> <p>F41 F31</p>

6

Code		ACVF - Description des erreurs	FC
15	05	FC_CHARGING_CONTACTOR (3x=F) Défaillance détectée dans le module de liaison DC.	F5
		C1 : Perturbations CEM A1 : Faire un reset et redémarrer. Si l'erreur se reproduit, remplacer le FC.	
		C2 : Défaillance d'un composant du FC A2 : Remplacer le FC	
15	09	FC_UNDERVOLTAGE (20x=F) Sous-tension détectée sur la liaison DC interne du FC	F9
		C1 : Panne de l'alimentation secteur (microcoupures) A1 : Contrôler les perturbations et les tolérances de la tension secteur	
		C2 : Le dispositif d'évacuation automatique (avec SEM) était en marche A2 : Aucun, comportement normal	
		C3 : Défaillance d'un composant du FC A3 : Remplacer le FC	
15	10	FC_INPUT_LINE_SUPERVISION (3x=F) Au moins une phase de l'alimentation de l'entraînement manque ou est insuffisante	F10
		C1 : Pas d'alimentation électrique A1 : Contrôler l'ensemble du câblage (connexions). Contrôler les fusibles.	
		C2 : Alimentation électrique perturbée A2 : Contrôler s'il y a d'autres consommateurs de courant (alimentés par la même ligne) qui dégradent la qualité de l'alimentation de l'entraînement	
15	11	FC_OUTPUT_LINE_SUPERVISION (1x=F) Pas de courant détecté sur une ou plusieurs phases de sortie de l'inverseur vers le moteur	F11

Code		ACVF - Description des erreurs	FC
		<p>C1 : Connexion de l'alimentation entre FC et moteur</p> <p>A1 : Contrôler les câbles et les connecteurs entre le FC et le moteur.</p>	
15	12	<p>FC_BRAKE_CHOPPER_SUPERVISION (3x=F)</p> <p>Le régleur de freinage sur le FC ne fonctionne pas correctement</p> <p>C1 : Résistance sur le frein mal montée</p> <p>A1 : Contrôler la présence et le câblage de la résistance sur le frein</p>	F12
		<p>C2 : Résistance sur le frein cassée (contrôler la résistance)</p> <p>A2 : Remplacer la résistance sur le frein</p> <p>C3 : Régleur de frein cassé</p> <p>A3 : Remplacer le FC</p>	
15	13	<p>FC_CONVERTER_UNDER_TEMPERATURE (4x=F)</p> <p>Température du dissipateur thermique sous 10°C</p> <p>C1 : Utilisation du FC hors des spécifications</p> <p>A1 : Faire un reset et redémarrer. Vérifier la température ambiante</p>	F13
15	14	<p>FC_CONVERTER_OVERTEMPERATURE</p> <p>C1 : Température du dissipateur thermique supérieure à +90°C</p> <p>A1 : Contrôler : la circulation d'air de refroidissement Contrôler : que le dissipateur n'est pas encrassé Contrôler : la température ambiante Contrôler : que la fréquence de commutation n'est pas trop élevée par rapport à la température ambiante et la charge du moteur.</p>	F14
15	15	<p>FC_MOTOR_STALLED (1x=F)</p> <p>La charge sur le moteur est trop forte (détecté par la mesure du courant sur la sortie du FC)</p>	F15

Code	ACVF - Description des erreurs	FC
	<p>C1 : Mécanique de l'entraînement neutralisée ou bloquée</p> <p>A1 : Contrôler si la mécanique de l'entraînement est bloquée (par ex. réducteur, graissage). Contrôler le bon desserrage du frein.</p> <p>C2 : Augmentation soudaine de charge</p> <p>A2 : Vérifier la charge interdite</p>	
15 16	<p>FC_MOTOR_OVERTEMPERATURE</p> <p>C1 : La surveillance de température moteur du FC a détecté une surchauffe du moteur - moteur en surcharge</p> <p>A1 : Contrôler : réduire la charge du moteur. Vérifier : les paramètres de température si le moteur n'était pas en surchauffe</p>	F63
15 17	<p>FC_MOTOR_UNDERLOAD (1x=F)</p> <p>La charge sur le moteur d'entraînement est trop faible (détecté par la mesure du courant sur la sortie de l'inverseur d'entraînement)</p> <p>C1 : Mécanique de l'entraînement cassée</p> <p>A1 : Contrôler si la mécanique de l'entraînement est cassée (par ex. réducteur, câbles, etc)</p>	F17
15 18	<p>FC_ANALOGUE_INPUT_FAULT</p> <p>C1 : Ne concerne pas les applications Schindler</p> <p>A1 : Contrôler la version de logiciel de l'application ACVF</p>	
15 19	<p>FC_OPTION_BOARD_IDENTIFICATION (3x=F)</p> <p>C1 : Echec de lecture de la carte d'option du FC</p> <p>A1 : Contrôler : le montage, si le montage est OK, remplacer le convertisseur de fréquence.</p>	F32 F40 F62
15 20	<p>FC_10V_SUPPLY_REFERENCE</p> <p>C1 : + 10 V de consigne court-circuité</p> <p>A1 : Contrôler : le câblage de la tension de consigne 10 V</p>	

Code	ACVF - Description des erreurs	FC
15 21	FC_24V_SUPPLY (3x=F) C1 : + 24 V de consigne court-circuité A1 : Contrôler : le câblage de la tension de consigne 24 V	
15 22	FC_EEPROM (1x=F) Même cause et action que pour l'erreur suivante (1523)	F22
15 23	FC_CHECKSUM (1x=F) C1 : Erreur de restauration des paramètres - défaut d'interférences - défaillance composant A1 : Contrôler tous les paramètres spécifiques au client : après la réinitialisation du défaut, le convertisseur de fréquence Vacon charge automatiquement les paramètres par défaut. A2 : Contrôler tous les réglages des paramètres après la réinitialisation. A3 : Faire un reset et redémarrer. Si l'erreur se reproduit, remplacer le FC.	
-- --	FC_MODEL_COUNTER_FAULT	F24
	C1 : Les valeurs contenues dans l'historique des erreurs, les compteurs de MWh ou de jours/heures de service peuvent avoir été modifiées au cours de la dernière panne de secteur. A1 : Aucune action requise. Garder une attitude critique vis-à-vis de ces valeurs (ces compteurs ne sont pas fiables).	
15 25	FC_MICROPROCESSOR_WATCHDOG C1 : - Blocage microprocesseur FC - défaut d'interférences - défaillance composant A1 : Faire un reset et redémarrer. Si l'erreur se reproduit, remplacer le FC.	F25
-- --	FC_START-UP_PREVENT	F26

Code	ACVF - Description des erreurs	FC
	<p>C1 : Logiciel de l'application Schindler non téléchargé</p> <p>A1 : Télécharger le logiciel d'application spécifique Schindler</p>	
15	<p>26 FC_PANEL_COMMUNICATION</p> <p>C1 : La connexion entre le tableau et le convertisseur de fréquence ne fonctionne pas</p> <p>A1 : Contrôler : le câble d'interface tableau-FC</p>	
15	<p>29 FC_THERMISTOR_PROTECTION</p> <p>C1 : L'entrée du thermistor de la carte d'extension d'E/S a détecté un accroissement de la température du moteur. Ne concerne pas l'application boucle fermée Schindler</p> <p>A1 : Contrôler : la charge et le refroidissement du moteur Contrôler : la connexion du thermistor (si l'entrée du thermistor de la carte d'extension est inutilisée, elle doit être pontée)</p>	
--	<p>-- FC_MODEL_FAN_COOLING</p> <p>C1 : Le signal de retour du ventilateur n'est pas OK</p> <p>A1 : Remettre l'erreur à zéro et redémarrer. Si l'erreur se reproduit, remplacer le convertisseur de fréquence.</p>	F32
--	<p>-- FC_MODEL_OPTIONBOARD_CHANGED</p> <p>C1 : La carte d'options a été changée</p> <p>A1 : Idem F40</p>	F37
--	<p>-- FC_MODEL_OPTIONBOARD_ADDED</p> <p>C1 : La carte d'options a été ajoutée</p> <p>A1 : Idem F40</p>	F38
--	<p>-- FC_MODEL_OPTIONBOARD_REMOVED</p> <p>C1 : La carte d'options a été retirée</p> <p>A1 : Idem F40</p>	F39
--	<p>-- FC_MODEL_OPTIONBOARD_UNKNOWN</p>	F40

Code		ACVF - Description des erreurs	FC
		<p>C1 : Impossible d'identifier la carte d'options</p> <p>A1 : Vérifier que toutes les cartes sont correctement insérées dans leur emplacement et que le type de la carte correspond à la description du produit Q421011239.</p> <p>Faire un reset et redémarrer. Si l'erreur se reproduit, remplacer le FC.</p>	FC
--	--	<p>FC_MODEL_IGBT_TEMPERATURE</p> <p>Fonction de protection (le logiciel calcule la température supposée dans des conditions données) contre la surchauffe de la puce IGBT.</p> <p>C1 : Courant trop élevé vers le moteur.</p> <p>A1 : Même cause et action que pour l'erreur 1501.</p>	F41
15	31	<p>FC_ENCODER_PULSE_MISSING (30x=F)</p> <p>Signal non valide en provenance de l'encodeur du moteur d'entraînement</p> <p>C1 : Signal d'encodeur défectueux</p> <p>A1 : Contrôler l'ensemble du câblage vers l'encodeur</p> <p>C2 : Signal d'encodeur bruyant</p> <p>A2 : Contrôler la bonne terminaison des signaux d'encodeur (résistance de terminaison)</p> <p>C3 : Etage de réception de signal d'encodeur défectueux</p> <p>A3 : Remplacer l'électronique (par ex. carte d'options ou même l'inverseur d'entraînement complet) du système correspondant</p> <p>C4 : Encodeur défectueux</p> <p>A4 : Remplacer l'encodeur</p> <p>C5 : Paramètre de l'entraînement mal réglé</p> <p>A5 : Contrôler le paramètre d'entraînement (par ex. fréquence nominale, vitesse d'ascenseur, nombre d'impulsions encodeur, etc)</p>	F43

Code		ACVF - Description des erreurs	FC
		<p>C6 : Le sens de rotation signalé par l'encodeur (entrées différentielles) est contraire à la séquence de phase de secteur du moteur d'entraînement</p> <p>A6 : Modifier le paramètre de direction de l'encodeur (CF16, PA14)</p>	
--	--	<p>FC_MODEL_CTRLBOARD_CHANGED</p> <p>Même cause et action que pour l'erreur suivante (F45)</p>	F44
--	--	<p>FC_MODEL_CTRLBOARD_ADDED</p> <p>C1 : L'alimentation ou la carte d'options a été remplacée (les paramètres d'application sont réglés sur les valeurs par défaut)</p> <p>A1 : Contrôler que toutes les cartes d'options sont insérées correctement. Remettre l'erreur à zéro puis charger les paramètres par défaut de l'ascenseur. Relancer la procédure de démarrage de l'ascenseur.</p>	F45
15	32	<p>FC_ENCODER_DIRECTION (3x=F)</p> <p>Mauvais signal de sens de rotation de l'encodeur du moteur d'entraînement</p> <p>C1 : Le sens de rotation signalé par l'encodeur du moteur d'entraînement (entrées différentielles) est contraire à la séquence de phase de secteur du moteur d'entraînement</p> <p>A1 : Modifier le paramètre de direction de l'encodeur (CF16, PA14)</p>	--
15	33	<p>FC_SPEED_SUPERVISION (10x=F)</p> <p>Différence trop élevée entre la vitesse de consigne et la vitesse réelle du moteur d'entraînement. La vitesse réelle est dérivée de l'information de l'encodeur incrémentiel.</p>	F60

Code	ACVF - Description des erreurs	FC
	<p>C1 : Mécanique de l'entraînement neutralisée ou même bloquée</p> <p>A1 : Contrôler le bon desserrage du frein. Contrôler si la mécanique d'entraînement est bloquée (par ex. réducteur, graissage). Contrôler le bon équilibrage du poids de la cabine et du contrepoids.</p>	
	<p>C2 : Le paramètre d'encodeur moteur ou de moteur est mal réglé ou le paramètre de limite de vitesse est trop juste</p> <p>A2 : Changer le paramètre correspondant en conséquence. A noter que certains entraînements ont plusieurs limites dédiées aux différentes vitesses telles que vitesse d'inspection, d'évacuation, etc. (par ex. limite/durée vitesse de gaine, durée/limite vitesse service de gaine)</p> <p>C3 : Dysfonctionnement de l'encodeur de rotation du moteur</p> <p>A3 : Remplacer l'encodeur.</p>	
15 36	<p>FC_ANALOG_INPUT_UNDER_CURRENT</p> <p>C1 : Le courant de l'entrée analogique est inférieur à 4 mA. Défaillance de la source du signal. Rupture du câble de commande.</p> <p>A1 : Contrôler : une rupture mécanique ; s'assurer que le moteur ne tourne pas à la limite de courant. Augmenter le paramètre 11.8 SpeedErrorLim sans dépasser la fréquence de sortie nominale d'1/3.</p>	--
15 41	<p>FC_EXTERNAL_FAULT</p> <p>C1 : Un défaut est détecté à l'entrée numérique de défaut externe</p> <p>A1 : Contrôler : le circuit ou le dispositif de défaut externe.</p>	--
15 42	<p>FC_SPEED_AT_TARGET_PHSx_RISING (1x=F)</p> <p>Vitesse de cabine respectivement trop lente ou trop élevée détectée lorsque la cabine arrive à l'étage</p>	F66

Code	ACVF - Description des erreurs	FC
	<p>C1 : Dysfonctionnement de la détection de position de cabine</p> <p>A1 : Contrôler le système d'information de gaine.</p> <p>C2 : Mauvais équilibrage cabine et contrepoids</p> <p>A2 : Contrôler l'équilibrage conformément au manuel d'instructions (TK)</p> <p>C3 : Glissement trop fort du câble</p> <p>A3 : Contrôler si le moyen de traction a suffisamment de friction</p> <p>C4 : Usure des moyens de traction</p> <p>A4 : Contrôler l'usure des moyens de traction</p>	
15 44	FC_WRONG_PHSx_SEQUENCE (11x=F)	F65
	<p>C1 : Le FC a reçu une séquence de signal logique PHSx erronée du processeur de cabine - premier PHSx ascendant, dernier PHSx ascendant manquant - deux signaux ascendants ou descendants PHSx reçus l'un après l'autre</p> <p>A1 : Contrôler : les erreurs matérielles/logicielles sur la cabine. Contrôler les barrières lumineuses PHS. Contrôler l'alimentation PHS 1/2. Contrôler la CEM. Contrôler les fanions d'étage (niveau)</p> <p>C2 : Erreur logique du processeur de cabine (SDIC)</p> <p>A2 : Contrôler les capteurs PHS et les distances jusqu'aux fanions (flags) d'étage. Contrôler l'alimentation 24 V. Contrôler le câblage SDIC. Contrôler la carte SDIC</p>	
15 48	FC_MOTOR_CURRENT_SUPERVISION (3x=F)	--
	<p>C1 : Courant du moteur (dans une ou plusieurs des phases) sous la valeur prévue</p> <p>A1 : Contrôler le câblage entre le FC et les contacteurs de sortie. Contrôler les contacteurs et contacts principaux. Contrôler le câblage entre les contacteurs de sortie et le moteur. Contrôler le moteur.</p>	

Code		ACVF - Description des erreurs	FC
15	51	FC_SPEED_REFERENCE (1x=F)	--
		C1 : Une tentative de modification de la vitesse en mouvement n'est pas admise par le FC. Le FC provoque un arrêt d'urgence.	
		A1 : Contrôler : la version du logiciel SCIC (S00x)	
		C2 : Erreur logique de la manœuvre d'ascenseur (EC).	
15	54	FC BRAKING RESISTOR OVERTEMPERATURE	F54
		C1 : Surchauffe de la résistance de freinage du FC (thermocontact bimétal NC ou capteur NTC). Une course se termine normalement, mais une nouvelle course ne peut pas être lancée tant que la température reste élevée et qu'un délai spécifié ne s'est pas écoulé. A1 : Contrôler : la température de la résistance sur le frein, le câblage et /ou le bimétal lui-même Vérifier que le ventilateur FC (surveillance 1.46 EC IHM 709) n'est pas à zéro lors de la course. Vérifier si la prise NTC est connectée : X7 (2 pôles JST) sur OPTAG/AH. Valeur type NTC 4,7 kOhm à 25°C.	
15	55	FC_HEARTBEAT (10x=F)	F55
		Le nœud de module a détecté une perte de communication avec la manœuvre d'ascenseur. A noter, cette erreur se produit en général en même temps que d'autres erreurs. Consulter d'abord le journal des erreurs pour voir les autres erreurs signalées. C1 : Nœud d'entraînement déconnecté (par ex. bus CAN) A1 : Reconnecter le nœud	

Code	ACVF - Description des erreurs	FC
	<p>C2 : Transmission des données défectueuse (par ex. bus CAN)</p> <p>A2 : Vérifier la connexion de l'ensemble de la ligne de données. Contrôler la terminaison de la ligne de données (cavaliers et commutateurs, si présents) sur tous les dispositifs (circuits imprimés) connectés au bus de données. Contrôler le blindage de la ligne de données (si présent). Contrôler s'il y a des interférences de CEM.</p> <p>C3 : Alimentation électrique de la manœuvre principale d'ascenseur absente ou mauvaise</p> <p>A3 : Vérifier l'alimentation électrique</p> <p>C4 : Manœuvre principale d'ascenseur défectueuse</p> <p>A4 : Remplacer le matériel concerné</p>	
15 56	<p>FC_OUTPUT_CONTACTORS_SUPERVISOR_PERSISTENT (1x=P)</p> <p>Cette erreur fait suite à « 1557, F57 » si l'EC n'envoie pas le message d'interruption du circuit de sécurité en l'espace d'une seconde.</p> <p>Cause et action : Voir 1557</p> <p>Remarque : Il s'agit d'une erreur fatale permanente. Seule une réinitialisation manuelle par le FC à l'aide du clavier de commande ou une réinitialisation spécifique du FC depuis l'EC (IHM menu 101) peut remettre cette erreur à zéro. Contrôler SH/SH1 et le circuit de sécurité avant de procéder à la remise à zéro.</p>	F56
15 57	<p>FC_OUTPUT_CONTACTORS_SUPERVISOR</p> <p>Un ou plusieurs des contacts principaux d'entraînement ne fonctionnent pas comme prévu.</p> <p>C1 : Un contacteur est défectueux (par ex. contacts collés ensemble)</p> <p>A1 : Remplacer le contacteur défectueux (par ex. SF, SHx)</p>	F57

Code	ACVF - Description des erreurs	FC
	<p>C2 : Signal de retour de contacteur défectueux</p> <p>A2 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dans le menu d'interface de service, contrôler l'état du signal de retour du contacteur (menu Surveillance 723). - Contrôler le câblage de retour du contacteur vers DIN1/DIN2. - Contrôler les fiches sur le connecteur TSF de FC : les deux fiches doivent être insérées en bonne position selon le schéma (ponts entre les broches 1-2 et les broches 5-6) 	
	<p>C3 : Le circuit de sécurité s'est ouvert et l'EC ne le détecte pas (absence d'alimentation SF/SF1)</p> <p>A3 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Contrôler le câblage entre l'EC et FC.VF2.1. - Contrôler que JEM (si disponible) est OFF. - Contrôler le circuit de sécurité, en particulier tous les contacts de porte et verrous de porte sur les portes manuelles - Pour empêcher le rebond du contact de porte : augmenter CF3 PA8 <p>Remarque : depuis le log. V339 avec OPTAG rév. F ou plus récent, l'ACVF n'émet pas F57 mais F89 à la place.</p>	
	<p>C4 : Mauvais réglage du paramètre</p> <p>A4 : Contrôler et régler le paramètre P2.8.21.</p> <p>Pour le circuit imprimé OPTAG révision C, D, E, le paramètre P2.8.21 doit être réglé sur « 0 » pour toutes les versions logicielles.</p> <p>Pour le log. avant V339, le paramètre P2.8.21 doit être réglé sur « 0 » pour toutes les versions matérielles.</p> <p>Pour un log. \geq V339 et le circuit imprimé OPTAG révision F ou plus récent, le paramètre P2.8.21 doit être maintenu sur « 1 » (activé).</p>	

Code	ACVF - Description des erreurs	FC
15 59	<p>FC_POSITION_CORRECTION (30x=F)</p> <p>Correction de position trop importante demandée par l'EC aux étages intermédiaires ou détectée par le FC au niveau étage.</p> <p>Remarque : le déclencheur de l'erreur est CF16 PA11 - P2.8.7</p>	F59
	<p>C1 : Les moyens de traction (câbles ou STM) glissent sur la poulie d'adhérence.</p> <p>A1 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Contrôler s'il y a un jerk trop fort et/ou les valeurs d'accélération - Contrôler la mécanique de l'ascenseur : frein, câbles, poulie, etc. - Contrôler l'équilibrage de la cabine - Refaire la course d'apprentissage avec une demi-charge en cabine <p>C2 : L'image de gaine de l'EC ne correspond pas à la réalité de la gaine, les capteurs PHS ont été perturbés pendant la course d'apprentissage. Information PHS manquante (capteur déconnecté ou en panne).</p> <p>A2 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Contrôler le système d'information de gaine - Refaire la course d'apprentissage avec une demi-charge en cabine <p>C3 : Arrêt d'urgence en zone de porte (souvent le cas avec des portes manuelles). Le module CL n'est pas en mesure d'effectuer une course de correction dans la zone de porte. En conséquence, lors de la course suivante, la valeur de correction du glissement sera trop grande au moment de la sortie de la zone de porte -> erreur 1559 suivie d'une course de synchronisation.</p> <p>A3 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - augmenter CF16 PA11 - activer l'isonivelage 	

Code		ACVF - Description des erreurs	FC
--	--	FC_SPEED_SUPERVISION voir erreur 15 33	F60
--	--	FC_MODEL_SLOT_FAULT voir erreur 15 19	F62
--	--	FC_MOTOR_OVERTEMPERATURE voir erreur 15 16	F63
15	64	FC_MECHANICAL_BRAKE_KBKB1 (3x=P) Défaillance du frein, détectée sur le contact de frein KB/KB1.	F64
		<p>C1 : Un ou plusieurs signaux de retour de position de frein KB/KB1 sont défectueux</p> <p>A1 : Contrôler si les contacts de frein KB/KB1 sont encrassés. Contrôler l'ensemble du câblage KB/KB1.</p> <p>C2 : Le frein n'est que partiellement desserré</p> <p>A2 : Vérifier la tension d'alimentation du frein</p> <p>C3 : Le frein est mal réglé mécaniquement</p> <p>A3 : Remplacer le frein</p>	
--	--	FC_WRONG_PHSx_SEQUENCE voir erreur 15 44	F65
--	--	FC_ELEVATOR_LANDING_SPEED Le FC compare la position réelle et la position attendue lorsque la cabine arrive au dernier étage. Le diagnostic est similaire à celui de l'erreur F59 - 15 59.	F66
15	67	FC_STANDSTILL L'inverseur d'entraînement a détecté un mouvement du moteur d'entraînement alors qu'il devrait être à l'arrêt (frein en position serrée)	F67
		<p>C1 : Le frein de l'entraînement ne se serre pas correctement</p> <p>A1 : Contrôler le frein d'entraînement (par ex. température trop élevée)</p>	

Code	ACVF - Description des erreurs	FC
	<p>C2 : Signal d'encodeur défectueux A2 : Contrôler l'ensemble du câblage vers l'encodeur</p> <p>C3 : Etage de réception de signal d'encodeur défectueux A3 : Remplacer l'électronique (par ex. carte d'options ou même l'inverseur d'entraînement complet) du système correspondant</p> <p>C4 : Encodeur défectueux A4 : Remplacer l'encodeur</p>	
15 68	<p>FC_MECHANICAL_BRAKE_PERSISTENT (1x=P)</p> <p>Cette erreur se produit si l'entraînement a signalé une défaillance KB/KB1 et que le circuit de sécurité ne s'ouvre pas en conséquence. C'est une situation incohérente et dangereuse qui pourrait permettre l'entraînement de la cabine malgré une panne de défaillance. L'ascenseur est bloqué.</p> <p>C1 : Logiciel convertisseur de fréquence (FC) d'entraînement non valide A1 : Effectuer la mise à jour du logiciel du convertisseur de fréquence (FC) d'entraînement et du logiciel correspondant sur la manœuvre principale d'ascenseur (SCIC).</p>	F68
15 69	<p>FC_SPEED_SUPERVISION</p> <p>C1 : Echec identification exécution ID. A1 : Refaire le test.</p>	F69
15 70	<p>FC_MECHANICAL_BRAKE_KB (3x=P)</p> <p>Défaillance du frein, détectée sur le contact de frein KB.</p> <p>C1 : Signal de retour de position de frein KB défectueux A1 : Contrôler si le contact de frein KB est encrassé. Contrôler l'ensemble du câblage KB.</p> <p>C2 : Le frein n'est que partiellement desserré A2 : Vérifier la tension d'alimentation du frein</p>	F70

Code	ACVF - Description des erreurs	FC
	<p>C3 : Le frein est mal réglé mécaniquement A3 : Remplacer le frein</p>	
15	<p>71 FC_MECHANICAL_BRAKE_KB1 (3x=P) Défaillance du frein, détectée sur le contact de frein KB1. C1 : Signal de retour de position de frein KB1 défectueux A1 : Contrôler si le contact de frein KB1 est encrassé. Contrôler l'ensemble du câblage KB1. C2 : Le frein n'est que partiellement desserré A2 : Vérifier la tension d'alimentation du frein</p>	F71
	<p>C3 : Le frein est mal réglé mécaniquement A3 : Remplacer le frein</p>	
15	<p>72 MECHANICAL_BRAKE_KBKB1_PERSISTENT (1x=P) Trop de défaillances du frein (1564 KB et KB1) se sont produites au cours d'un nombre défini de courses (typiquement > 3 défaillances sur 100 courses). L'ascenseur est bloqué. C1 : Les signaux de retour de position de frein KB et KB1 sont défectueux A1 : Contrôler si les contacts de frein KB/KB1 sont encrassés. Contrôler l'ensemble du câblage KB/KB1. C2 : Le frein n'est que partiellement desserré A2 : Vérifier la tension d'alimentation du frein C3 : Le frein est mal réglé mécaniquement A3 : Remplacer le frein</p>	--
15	<p>73 MECHANICAL_BRAKE_KB_PERSISTENT (1x=P) Trop de défaillances du frein (1570 KB) se sont produites au cours d'un nombre défini de courses (typiquement > 3 défaillances sur 100 courses). L'ascenseur est bloqué.</p>	--

Code	ACVF - Description des erreurs	FC
	<p>C1 : Signal de retour de position de frein KB défectueux A1 : Contrôler si le contact de frein KB est encrassé. Contrôler l'ensemble du câblage KB.</p> <p>C2 : Le frein n'est que partiellement desserré A2 : Vérifier la tension d'alimentation du frein</p> <p>C3 : Le frein est mal réglé mécaniquement A3 : Remplacer le frein</p>	
15	<p>74 MECHANICAL BRAKE KB1 PERSISTENT (1x=P)</p> <p>Trop de défaillances du frein (1571 KB1) se sont produites au cours d'un nombre défini de courses (typiquement > 3 défaillances sur 100 courses). L'ascenseur est bloqué.</p>	--
	<p>C1 : Signal de retour de position de frein KB1 défectueux A1 : Contrôler si le contact de frein KB1 est encrassé. Contrôler l'ensemble du câblage KB1.</p> <p>C2 : Le frein n'est que partiellement desserré A2 : Vérifier la tension d'alimentation du frein</p> <p>C3 : Le frein est mal réglé mécaniquement A3 : Remplacer le frein</p>	
15	<p>75 FC_WRONG_PHNRx_SEQUENCE</p> <p>Le convertisseur de fréquence de l'entraînement a reçu une séquence de signaux de zone d'isonivelage incohérente de la part du système d'informations de gaine (par ex. deux fois une pente montante de PHNR_U ou PHNR_D).</p> <p>C1 : Mauvais alignement des capteurs PHNR_U/PHNR_D A1 : Contrôler les positions des capteurs PHNR_U/PHNR_D</p> <p>C2 : Impuretés sur fanions A2 : Nettoyer les fanions dans la gaine</p>	F75

Code	ACVF - Description des erreurs	FC
	<p>C3 : Mauvais signaux dû à une source lumineuse extérieure</p> <p>A3 : Vérifier que la protection contre l'ensoleillement (gaine vitrée) est correcte</p> <p>C4 : Problème de communication, CEM</p> <p>A4 : Vérifier la communication sur le bus CAN (SDIC, SCIC)</p>	
15 76	<p>FC_RELEVELING_DISTANCE_EXCEEDED</p> <p>Le convertisseur de fréquence (FC) d'entraînement n'a pas pu niveler la cabine à l'étage parce que la distance maximale d'isonivelage a été dépassée.</p> <p>C1 : Le paramètre « distance d'isonivelage max. » est mal réglé</p> <p>A1 : Contrôler le paramètre « distance d'isonivelage max. » sur le convertisseur de fréquence de l'entraînement. La valeur doit être 1,3 à 1,5 fois supérieure que l'élongation de câble max. admissible sur l'installation spécifique.</p>	F76
	<p>C2 : Mauvais alignement/positionnement des capteurs PHNR_U/PHNR_D</p> <p>A2 : Contrôler les positions des capteurs PHNR_U/PHNR_D Vérifier que le déplacement des capteurs d'isonivelage (PHNR_U/D) est conforme aux schémas. Ils doivent être inactifs lorsque la cabine est placée à environ 15 mm au-dessus ou en dessous du niveau d'étage.</p>	
15 77	<p>FC_RPM_IDENT_STOPPED</p> <p>La procédure d'apprentissage du paramètre de régime moteur de l'entraînement (TR/MIN) a été interrompue.</p> <p>C1 : Le monteur a annulé la procédure d'apprentissage par interaction sur l'interface utilisateur</p> <p>A1 : Aucune</p>	F77

Code	ACVF - Description des erreurs	FC
	<p>C2 : Fausse manipulation du monteur. Deux courses consécutives dans la même direction ont été initiées.</p> <p>A2 : Suivre les instructions de J42101241 (V3 ou ultérieur) « Mise en service Biodyn xx C/P BR » ou le TK.</p> <p>C3 : Le circuit de sécurité s'est ouvert intempestivement</p> <p>A3 : Vérifier où le circuit de sécurité s'est ouvert. Eliminer le problème. Redémarrer la procédure d'apprentissage du paramètre de régime moteur de l'entraînement.</p>	
15 78	<p>FC_RPM_IDENT_FAILED</p> <p>La procédure d'apprentissage du paramètre de régime moteur de l'entraînement (TR/MIN) a échoué. Elle a été interrompue après 10 cycles de course consécutifs (vers le haut et vers le bas). Remarque : aucun paramètre ne sera réécrit.</p> <p>C1 : Manipulation du monteur. Plusieurs destinations différentes pour une même direction de course ont été demandées pendant la procédure d'apprentissage.</p> <p>A1 : Suivre les instructions de mise en service J42101241.</p> <p>C2 : Mauvaise valeur initiale de paramètre de régime moteur d'entraînement (CF16 PA38) définie lors de la procédure d'apprentissage.</p> <p>A2 : Suivre les instructions de mise en service J42101241.</p>	F78
	<p>C3 : La procédure d'apprentissage n'a pas pu amener le delta de durée de course (différence entre la durée mesurée sur une course vers le haut et une course vers le bas) en dessous d'une limite spécifique.</p> <p>A3 : Suivre les instructions de mise en service J42101241.</p>	

Code	ACVF - Description des erreurs	FC
	<p>C4 : La procédure d'apprentissage n'a pas pu amener le delta de vitesse nominale (différence entre la vitesse de cabine réelle mesurée comparée à la vitesse de cabine de consigne) en dessous d'une limite spécifique.</p> <p>A4 : Suivre les instructions de mise en service J42101241.</p>	
15 79	<p>FC_IDENT_LOW_TORQUE</p> <p>La procédure d'apprentissage du paramètre de régime moteur de l'entraînement (RPM) a échoué. Elle a été interrompue après un seul cycle de course (montée et descente) parce que couple requis mesuré par le système n'est pas présent. Remarque : aucun paramètre ne sera réécrit.</p> <p>C1 : Mauvais équilibrage de la cabine ou absence non totale de friction mécanique générale (système avec faible rendement)</p> <p>A1 : Charger la cabine avec la charge nominale. Redémarrer la procédure d'apprentissage du paramètre de régime moteur de l'entraînement.</p>	F79
-- --	<p>FC_EXT_START_UP</p> <p>C1 : SR-U, SR-D, SFA, SH1, ou KS incohérent après la mise sous tension</p> <p>A1 : Vérifier les signaux et chaque connexion entre EC et FC.</p>	F80
-- --	<p>FC_TRANSITION_SH1-SFA</p> <p>C1 : L'EC désactive l'entrée SH1 sur le FC avant l'activation de SFA. (intervalle SH1-SFA < 60 ms sinon voir F86)</p> <p>A1 : Idem F86</p>	F81
-- --	<p>FC_BOTH_DIRECTION_ACTIVE</p> <p>C1 : SR-U et SR-D actifs ensemble</p> <p>A1 : Vérifier le câblage et les signaux</p>	F82
-- --	<p>FC_KS_BEFORE_RVZ</p>	F83

Code		ACVF - Description des erreurs	FC
		<p>C1 : L'EC active l'entrée KS avant que RVZ soit activé par le FC.</p> <p>A1 : Contrôler le câblage</p>	
--	--	<p>FC_END_OF_TRIP</p> <p>C1 : L'EC ne désactive pas SR-U/D, SFA ou SH1 après course normale</p> <p>A1 : Contrôler les signaux</p>	F84
--	--	<p>FC_BOTH_SPEED_ACTIVE</p> <p>C1 : Pendant la course d'inspection, les deux entrées FC, SH1 et SFA sont activées par l'EC.</p> <p>A1 : Vérifier la temporisation et la fonctionnalité de SH1, SFA</p>	F85
--	--	<p>FC_2TRANSITION_SH1-SFA</p> <p>C1 : L'EC désactive l'entrée SH1 sur FC plus de 60 ms avant l'activation de l'entrée SFA sur le FC. Voir également CF81</p> <p>A1 : Contrôler les temporisations SH1/SFA avec un oscilloscope, ajouter un condensateur sur le signal SH1 signal (tantalum 35V 1uF).</p>	F86
--	--	<p>FC_PRETORQUE.</p> <p><i>Cause</i> : Comparaison du couple de démarrage appris avec la valeur par défaut calculée hors plage.</p> <p><i>Diagnostic</i> :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Contrôler l'équilibrage de la cabine (KG =50%) - Contrôler le paramètre moteur/système (IW,DD, KZU ...) - Vérifier les composants mécaniques (coulisseau) : nettoyer tous les rails de guidage. 	F87

Code		ACVF - Description des erreurs	FC
--	--	<p>FC_MISSING_KS</p> <p><i>Cause</i> : Le temps de nivelage depuis la fin du jerk J4 à la zone palière (aimant KS) est supérieur à 5 s.</p> <p><i>Diagnostic</i> :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vérifier qu'il ne manque pas d'aimant dans la gaine - Contrôler les distances d'information sur la gaine par rapport à la vitesse de l'ascenseur. Contrôler la vitesse de nivelage (P.2.2.1.1) - Vérifier que la décélération n'est pas trop élevée (P.2.2.2) 	F88
15	89	<p>FC_MISSING_SAFETY_CIRCUIT_SUPPLY</p> <p>Pendant une course ou au démarrage d'une course (alors que le moteur et les contacteurs de frein sont activés), l'entraînement a détecté une interruption du circuit de sécurité</p> <p>C1 : Signal du circuit de sécurité défectueux</p> <p>A1 : Contrôler le câblage du circuit de sécurité entre la manœuvre d'ascenseur et l'entraînement</p> <p>C2 : La course a commencé avant que la porte ait fini de rebondir après avoir atteint la position fermée</p> <p>A2 : Augmenter le paramètre de temporisation de démarrage (menu CF 03)</p>	F89

6

Code		CARTE A PUCE (SIM) - Description des erreurs
19	01	<p>CHIP_CARD_WRONG_DEVICE</p> <p>Le contrôleur rencontre un problème interne d'accès à la carte SIM.</p> <p>C1 : Erreur interne de logiciel de manœuvre principale</p> <p>A1 : Mettre à jour le logiciel de manœuvre principale d'ascenseur (SCIC)</p>
19	02	<p>CHIP_CARD_FILE_NOT_FOUND</p> <p>C1 : Carte SIM avec version erronée de logiciel insérée</p> <p>A1 : Trouver la carte SIM correcte, l'insérer et effectuer un reset.</p>

Code		CARTE A PUCE (SIM) - Description des erreurs
19	04	CHIP_CARD_NOT_FORMATED
		<p>C1 : La carte SIM sur la carte de manœuvre principale n'est pas formatée</p> <p>A1 : Trouver la carte SIM correcte, l'insérer et effectuer un reset.</p>
19	05	CHIP_CARD_NO_OR_NO_SCHINDLER_CARD
		<p>C1 : Pas de carte SIM insérée</p> <p>A1 : Trouver la carte SIM correcte, l'insérer et effectuer un reset.</p>
		<p>C2 : La carte SIM est mal insérée</p> <p>A2 : Retirer la carte SIM, la réinsérer correctement et effectuer un reset.</p>
		<p>C3 : Pas de carte SIM Schindler insérée</p> <p>A3 : Trouver la carte SIM correcte, l'insérer et effectuer un reset.</p>
19	06	CHIP_CARD_READING_ERROR
		<p>C1 : Erreur de lecture de carte SIM</p> <p>A1 : Même action que pour l'erreur suivante (19 07)</p>
19	07	CHIP_CARD_WRITING_ERROR
		<p>C1 : Erreur d'écriture sur la carte SIM</p> <p>A1 : Contrôler les autres erreurs de carte SIM dans le journal d'erreurs. Consulter les causes correspondantes et actions à mener. Si aucune erreur n'est indiquée, remplacer la carte SIM.</p>
19	08	CHIP_CARD_WRONG_FILE_SYSTEM_VERSION
		<p>C1 : La carte SIM ne contient pas les données attendues.</p> <p>A1 : Trouver la carte SIM correcte, l'insérer et effectuer un reset.</p>

Code		GESTIONNAIRE DE COURSES - Description des erreurs
20	02	TRIP_LEARNING_LEVEL_MISSING
20	03	<p>TRIP_LEARNING_NUMBER_OF_LEVELS_VARY</p> <p>Le nombre de niveaux comptés lors de la montée de la course d'apprentissage ne correspond pas au nombre de niveaux comptés lors du contrôle pendant la descente.</p>

Code		GESTIONNAIRE DE COURSES - Description des erreurs
		<p>C1 : Mauvais alignement des capteurs d'étage avec les aimants ou les fanions. A1 : Contrôler l'alignement des aimants ou des fanions. Contrôler la position du capteur d'étage. Contrôler la distance entre l'aimant et le capteur.</p> <p>C2 : Mauvaise transmission du signal de capteur d'étage A2 : Contrôler l'ensemble du câblage électrique du signal du capteur d'étage (par ex. connexions sur KS/PHS, sur SDIC, etc)</p> <p>C3 : Capteur(s) d'étage défectueux A3 : Remplacer le(s) capteur(s) d'étage</p> <p>C4 : Entrée défectueuse sur le SDIC A4 : Remplacer la carte d'interface (SDIC)</p>
20	04	<p>TRIP_LEARNING_LEVEL_OUTSIDE_ARRAY_LIMITS</p> <p>C1 : Le nombre d'étages comptés pendant l'apprentissage dépasse le nombre maximal d'étages assurés par le système d'ascenseur A1 : Contrôler le nombre d'indicateurs de zone de porte dans la gaine (aimants, fanions)</p>
20	05	<p>TRIP_POSITION_TARGET_NOT_REACHED</p> <p>L'ascenseur a terminé sa course mais la cabine est signalée par le système d'informations de gaine comme étant hors de la zone de porte.</p> <p>C1 : Causes différentes A1 : Contrôler dans le journal d'erreurs les messages émis précédemment afin d'identifier la cause racine du problème.</p> <p>C2 : Signal de la détection de zone de porte défectueux A2 : Contrôler les signaux de la zone de porte (par ex. PHSx) et leur câblage.</p>
20	07	<p>TRIP_POSITION_MOVE_NOT_IN_DOOR_ZONE</p> <p>L'ascenseur a tenté de démarrer une course avec la cabine non détectée à l'étage</p>

Code		GESTIONNAIRE DE COURSES - Description des erreurs
		<p>C1 : Causes différentes</p> <p>A1 : Contrôler les messages consignés précédemment dans le journal d'erreurs.</p>
		<p>C2 : Défaillance de la détection de zone de porte</p> <p>A2 : Contrôler la détection de la zone de porte du système d'information de gaine (par ex. réglage mécanique, capteur défectueux, etc.)</p>
20	08	<p>TRIP_SYNCHRO_ROUGH_POSITION_STATE_ERROR</p> <p>C1 : La synchronisation ou (sous certaines conditions) la course de service a reçu un rafraîchissement incohérent du KSE</p> <p>A1 : Contrôler les aimants KSE. Contrôler l'interrupteur magnétique KSE. Refaire la course d'apprentissage.</p>
20	10	<p>TRIP_LEARNING_DIRECTION_UNKNOWN_RECEIVED</p> <p>C1 : La direction devient impossible à détecter lors de la course d'apprentissage. Cela ne peut se produire qu'en cas de survenance d'un problème grave dans le système d'ascenseur. La course est stoppée.</p> <p>A1 : Démarrer une nouvelle course d'apprentissage</p>
20	11	<p>TRIP_LEARNING_WRONG_MAGNET_ORDER</p> <p>C1 : Défaillance d'isonivelage</p>
20	12	<p>TRIP_RELEVELING_FATAL_ERROR</p> <p>C1 : Défaillance d'isonivelage causée par l'ouverture du circuit de sécurité</p> <p>A1 : Contrôler : le circuit de sécurité et SUET</p>
20	60	<p>TRIP_LEARNING_MINIMAL_TRAVEL_DISTANCE</p> <p>C1 : La distance entre deux fanions (étages) est inférieure à la distance minimale de course autorisée (300 mm).</p> <p>A1 : Contrôler l'écart entre les fanions et la position des PHS</p>

Code		GESTIONNAIRE DE COURSES - Description des erreurs
20	61	<p>TRIP_LEARNING_INTOLERABLE_FLAG_LENGTH</p> <p>A détecté une zone de porte trop longue ou trop courte. A noter que cette erreur est consignée généralement lors de la course d'apprentissage.</p>
		<p>C1 : Facteur tachymètre ou diamètre de poulie d'entraînement non valide</p> <p>A1 : Contrôler le paramètre correspondant pour voir si les valeurs sont bonnes</p>
		<p>C2 : Signal de la détection de zone de porte défectueux</p> <p>A2 : Contrôler les capteurs de zone de porte (par ex. PHSx)</p>
		<p>C3 : Longueur de fanion hors limites</p> <p>A3 : Poser des fanions corrects</p>
20	62	TRIP_LEARNING_UPPER_FLAG_EDGE_ALREADY_SET
20	63	TRIP_LEARNING_UPPER_FLAG_EDGE_NOT_SET
20	64	TRIP_LEARNING_LOWER_FLAG_EDGE_ALREADY_SE
20	65	<p>TRIP_LEARNING_LOWER_FLAG_EDGE_NOT_SET</p> <p>C1 : Il manque quelque chose à l'EC</p> <p>A1 : Refaire la course d'apprentissage</p> <p>C2 : Problèmes éventuels avec le circuit d'infos de gaine ? (PHS, barrière lumineuse, interrupteur magnétique)</p> <p>C3 : Perturbations CEM ?</p>
20	66	TRIP_LEARNING_INVALID_DOOR_SIDE
20	67	TRIP_LEARNING_DOOR_SIDE_NOT_SET
20	68	<p>TRIP_LEARNING_DOOR_SIDE_ALREADY_SET</p> <p>C1 : L'EC a un problème avec l'apprentissage du côté d'accès</p> <p>A1 : Refaire la course d'apprentissage</p> <p>C2 : Problèmes avec le circuit d'infos de gaine ?</p> <p>A2 : Contrôler les fanions. Contrôler le câble de barrière lumineuse. Contrôler l'encodeur. Refaire la course d'apprentissage</p>

Code		GESTIONNAIRE DE COURSES - Description des erreurs
		C3 : Perturbations CEM ?
20	69	TRIP_LEARNING_INVALID_LOWER_FLAG_EDGE
20	70	TRIP_LEARNING_INVALID_UPPER_FLAG_EDGE
		C1 : Les valeurs d'arêtes des fanions ne correspondent pas au bon ordre. A1 : Contrôler les fanions. Contrôler le câble de barrière lumineuse. Contrôler l'encodeur. Refaire la course d'apprentissage
20	71	TRIP_LEARNING_UPPER_FLAG_EDGE_DIFFER
20	72	TRIP_LEARNING_LOWER_FLAG_EDGE_DIFFER
		C1 : L'application EC définit une nouvelle hauteur d'arête pour un fanion. La différence entre la valeur ancienne et celle-ci est supérieure à la valeur autorisée. A1 : Contrôler le glissement du câble. Contrôler l'encodeur. Refaire la course d'apprentissage (avertissement : Ne pas changer la charge au cours d'une course d'apprentissage !)
20	73	TRIP_LEARNING_DOOR_ENTRANCE_SIDE_DIFFER
		C1 : L'application EC a essayé de définir un côté d'accès. Le côté a déjà été défini, la réécriture a été autorisée, mais l'ancienne valeur ne correspond pas à la nouvelle. A1 : Contrôler le glissement du câble. Contrôler l'encodeur. Refaire la course d'apprentissage (avertissement : Ne pas changer la charge au cours d'une course d'apprentissage !)
20	74	TRIP_POSITION_NESTED_MOVE
		C1 : Un client demande un déplacement en mode position, mais l'entraînement n'a pas eu le temps d'acquitter le dernier. A1 : Faire un reset EC

Code		GESTIONNAIRE DE COURSES - Description des erreurs
20	75	TRIP_POSITION_CORRECTION_TOO_BIG La première limite pour la correction de position de la cabine (typiquement 30 mm) pendant une course a été dépassée. A noter que cet avertissement ne s'applique qu'aux entraînements en boucle fermée. La course actuelle n'est pas interrompue.
		C1 : Traction insuffisante A1 : Contrôler un glissement excessif du câble
		C2 : Problème mécanique avec le tachymètre moteur A2 : Contrôler le tachymètre sur la machine de traction
		C3 : Elongation excessive du câble pendant la course A3 : Contrôler les câbles (type et nombre de câbles)
		C4 : Problème avec le capteur d'étage (fanion/cellule photo) A4 : Vérifier l'installation correcte et le bon fonctionnement des capteurs d'étage dans la gaine
		C5 :Retard de transmission entre la carte d'interface du capteur d'étage (SDIC) et le convertisseur de fréquence d'entraînement (FC) A5 : Vérifier la communication sur le bus CAN (terminaison)
		C6 :Entrée défectueuse sur la carte d'interface pour le capteur d'étage A6 : Remplacer la carte d'interface (SDIC)
20	76	TRIP_LEARNING_AVERAGE_FLAG_LENGTH C1 : Le calcul de la longueur moyenne de fanion après ajustage du paramètre FC de poulie d'adhérence « PULLEY_DIAMETER » correspond à une valeur supérieure à la limite autorisée. A1 : Contrôler l'information de gaine. Contrôler la longueur des fanions. Contrôler le paramètre FC 11.26 « Diamètre de la poulie de traction - DD ». Refaire la course d'apprentissage.
		TRIP_LEARNING_FLAG_EDGE_SEQUENCE

Code		GESTIONNAIRE DE COURSES - Description des erreurs
		<p>C1 : Pendant la course d'apprentissage, la même arête est reçue deux fois en ligne. Par ex. deux fois une arête ascendante sans arête descendante intermédiaire.</p> <p>A1 : Contrôler la barrière lumineuse. Contrôler la carte SDIC. Contrôler le bus CAN (câble, terminaison, fiches, CEM)</p>
20	78	<p>TRIP_FINAL_LEVEL_NOT_FOUND</p> <p>L'indication d'étage final (haut ou bas) est défectueuse</p> <p>C1 : La distance entre la signalisation de fin de gaine et l'étage final correspondant (le plus haut ou le plus bas) est hors limites</p> <p>A1 : Contrôler les capteurs d'étage PHS/KS à l'étage le plus haut et à l'étage le plus bas. Contrôler la position du capteur de fin de course de gaine (KSE)</p>
		<p>C2 : Signal d'indication de fin de gaine défectueux</p> <p>A2 : Contrôler les capteurs de fin de course de gaine (par ex. KSEx) Contrôler le câblage vers ces capteurs.</p> <p>C3 : Signal d'indication d'étage final défectueux</p> <p>A3 : Contrôler le capteur d'étage PHS/KS. Contrôler le câblage vers ce capteur.</p>
20	79	<p>TRIP_PHSx_SIGNAL_PERSISTENTLY_ACTIVE</p> <p>Pendant une course, le signal d'information de gaine PHS et/ou PHS1 ne change pas son état comme prévu. Ils restent actifs en permanence (par ex. pontés pour un test). Remarque : cette erreur bloque l'ascenseur en permanence en présence d'un dispositif de pré-ouverture (SUET).</p> <p>C1 : Contrôler les capteurs PHS / PHS1 (optique encrassée ?) et le câblage.</p> <p>A1 : Effectuer un reset manuel ou une procédure de reset de l'erreur fatale permanente pour remettre l'ascenseur en fonctionnement.</p> <p>C2 : Capteur PHS ou PHS1 défectueux</p> <p>A2 : Remplacer le capteur correspondant.</p>

Code		GESTIONNAIRE DE COURSES - Description des erreurs
20	80	TRIP_PHNR_SIGNAL_INCONSISTENT Après chaque arrivée de la cabine à un étage, un contrôle de cohérence des signaux d'informations de gaine est effectué pour l'isonivelage PHNR_U et PHNR_D. Cette erreur se produit si les deux signaux sont inactifs à ce moment-là. C1 : Mauvaise position du capteur PHNR_U/PHNR_D A1 : Contrôler un désalignement de ces capteurs C2 : Signaux d'information de gaine PHNR_U/PHNR_D défectueux A2 : Contrôler si les capteurs PHNR_U/PHNR_D sont encrassés ou défectueux. Contrôler l'ensemble du câblage PHNR_U/PHNR_D.

Code		GAINE - Description des erreurs
21	01	SHAFT_UNDEFINED C1 : La gaine n'a pas encore été définie. A1 : Effectuer un reset manuel du système sur la carte SCIC
21	02	SHAFT_LEVEL_MISSING C1 : Certains niveaux manquent dans l'information de gaine. A1 : Contrôler l'information de gaine
21	03	SHAFT_NUMBER_OF_LEVELS_VARY C1 : Le nombre total de niveaux mémorisés dans l'EEPROM diffère de celui qui a été effectivement mesuré. A1 : Refaire la course d'apprentissage
21	04	SHAFT_LEVEL_OUTSIDE_ARRAY_LIMITS C1 : Trop d'étages. Lors de la définition de la représentation de la gaine RAM au démarrage de l'application, un niveau est adressé en dehors des limites du tableau. [niveau < 0 ou niveau > 15] A1 : Contrôler : le nombre d'aimants/de fanions. Refaire la course d'apprentissage

Code		GAINE - Description des erreurs
21	10	SHAFT_IMAGE_IN_ERROR_STATE
		<p>C1 : L'objet de représentation de la gaine est en état d'erreur suite à une erreur apparue au démarrage de l'application.</p> <p>A1 : La gestion des erreurs système effectue automatiquement une course de synchronisation.</p>
21	11	SHAFT_INVALID_ROUGH_POSITION
		<p>C1 : Cette erreur peut résulter de la signalisation non valide ou incomplète des changements d'indicateur KSE.</p> <p>A1 : La gestion des erreurs système effectue automatiquement une course de synchronisation.</p>
21	12	SHAFT_INVALID_SHAFT_STAGE
		<p>C1 : Cette erreur peut résulter d'un signal non valide ou incomplet des changements d'indicateur PHS ou KS.</p> <p>A1 : La gestion des erreurs système effectue automatiquement une course de synchronisation.</p>
21	13	SHAFT_INVALID_CURRENT_LEVEL
		<p>C1 : Cette erreur peut résulter d'un signal non valide ou incomplet des changements d'indicateur PHS ou KS.</p> <p>A1 : La gestion des erreurs système effectue automatiquement une course de synchronisation.</p>
21	14	SHAFT_POSITION_LOST_WHILE_STATIONARY
		<p>Le système d'information de gaine a indiqué une cabine hors de la zone de porte (cabine pas à l'étage) alors qu'elle est censé se trouver à l'arrêt à l'étage</p>
		<p>C1 : Défaillance au niveau de la détection de la zone de porte du système d'information de gaine</p> <p>A1 : Contrôler la détection de la zone de porte du système d'information de gaine (par ex. PHSx, réglage mécanique, capteur défectueux, etc.)</p>
		<p>C2 : Cabine qui a quitté la zone de porte</p> <p>A2 : Contrôler les moyens de suspension (par ex. trop longue élongation des câbles). Contrôler le frein d'entraînement</p>

Code		GAINE - Description des erreurs
21	15	SHAFT_POSITION_LOST_WHILE_BOUNCING
		<p>C1 : Un changement d'indicateur de niveau ou KSE signalé quand la cabine se stabilise. La durée de stabilisation est prédéfinie à 2 secondes.</p> <p>A1 : La gestion des erreurs système effectue automatiquement une course de synchronisation.</p>
21	16	SHAFT_INCONSTANT_LEVEL_INDICATORS
		<p>C1 : Cette erreur peut résulter d'un signal non valide ou incomplet des changements d'indicateur PHS ou KS.</p> <p>A1 : La gestion des erreurs système effectue automatiquement une course de synchronisation.</p>
21	18	SHAFT_INVALID_TRAVEL_MODE
		<p>A1 : La gestion des erreurs système effectue automatiquement une course de synchronisation.</p>
21	19	SHAFT_INCONSTANT_KSE_INDICATORS
		<p>A1 : La gestion des erreurs système effectue automatiquement une course de synchronisation.</p>
21	22	INVALID_SHAFT_IMAGE_FOR_THIS_SHAFT_TYPE
		<p>C1 : Représentation de gaine non valide</p> <p>A1 : Contrôler les aimants/fanions. Refaire la course d'apprentissage.</p>
21	25	SHAFT_ACCESS_PERSISTENT_MEDIUM
		<p>C1 : Ecriture impossible sur EEPROM.</p> <p>A1 : Effectuer le remplacement de la carte SCIC (EEPROM plus grande requise). Ou réduire le nombre de niveaux.</p>
21	26	SHAFT_WRONG_MAGNET_TRANSITION_FATAL
		<p>C1 : Séquence de N->N ou S->S</p> <p>A1 : Contrôler : la position KS. Faire la course d'apprentissage</p>
21	27	SHAFT_NO_KS1_DETECTION_POSSIBLE
		<p>A1 : Contrôler : la présence de KS/KS1</p>

Code		GAINE - Description des erreurs
21	28	SHAFT_WRONG_MAGNET_TRANSITION_W C1 : Idem 21 26 mais classifiée comme récupérable A1 : Idem 21 26
21	29	SHAFT_ROUGH_POSITION_MISMATCH A1 : Contrôler : les informations de gaine, la longueur des fanions. Course d'apprentissage
21	30	SHAFT_WRONG_INITIALIZATION C1 : Représentation de gaine : initialisation erronée A1 : Effectuer : Course d'apprentissage
21	31	SHAFT_LUET_KS_KS1_INCONSISTENT A1 : Contrôler : la présence et la position de KS/KS1. Effectuer : Course d'apprentissage
21	32	SHAFT_INCONSISTENT_KSE_D_U_STATE A1 : Contrôler : la présence de KSE-U et KSE-D. Effectuer : Course d'apprentissage
21	33	SHAFT_MIX_KSE_AND_KSE_D_U La manœuvre d'ascenseur a reçu des signaux du système d'information de gain qui ne sont pas les signaux attendus pour ce type de système d'information de gaine. C1 : Câblage vers le capteur de position de fin de gaine défectueux. A1 : Contrôler le câblage et la bonne connexion du capteur concerné (KSE, KSE_U, KSE_D).
21	34	SHAFT_KSE_AND_TSD_OPTION
21	35	SHAFT_TSD_SIGNAL_CHANGE
21	36	SHAFT_ROUGH_POS_MISMATCH_TOP Défaillance de la détection de fin de gaine supérieure C1 : Câblage vers le capteur de position de fin de gaine supérieure défectueux. A1 : Contrôler le câblage du capteur concerné.

Code		GAINÉ - Description des erreurs
		<p>C2 : Capteur de position de fin de gaine supérieure défectueux.</p> <p>A2 : Contrôler le fonctionnement du capteur concerné. Le remplacer si nécessaire.</p>
21	37	<p>SHAFT_SPEED_SUPERVISION_AT_ROUGH_POS_CHANGE</p> <p>La cabine n'a pas décéléré (se déplaçait encore à vitesse normale) alors qu'elle arrivait en fin de gaine (sur KSE) car le nombre d'étage compté était faux. Erreur dans le système d'information de gaine.</p> <p>C1 : Mauvais alignement des capteurs d'étage (KS/KS1) avec les aimants dans la gaine</p> <p>A1 : Contrôler l'alignement des aimants. Contrôler la position des capteurs d'étage. Contrôler les aimants perdus. Contrôler la distance entre aimants et capteurs.</p> <p>C2 : Mauvaise transmission du signal de capteur d'étage</p> <p>A2 : Contrôler l'ensemble du câblage électrique du signal du capteur d'étage (par ex. connexions sur KS/KS1, sur SDIC, etc)</p>
		<p>C3 : Capteur d'étage (KS/KS1) défectueux</p> <p>A3 : Remplacer le capteur d'étage correspondant</p> <p>C4 : Entrée défectueuse sur la carte d'interface pour le capteur d'étage</p> <p>A4 : Remplacer la carte d'interface (SDIC)</p> <p>C5 : Un ou plusieurs aimants d'indication d'étage du système d'information de gaine sont montés avec une mauvaise orientation magnétique</p> <p>A5 : Contrôler la bonne orientation magnétique (N, S) de ces aimants dans toute la gaine</p>
21	60	<p>SHAFT_MINIMAL_TRAVEL_DISTANCE</p> <p>C1 : Lors de la validation de la représentation RAM de la gaine au démarrage de l'application, une distance de course trop courte (< 300 mm) est détectée entre les niveaux.</p> <p>A1 : Refaire la course d'apprentissage</p>

Code		GAINE - Description des erreurs
21	61	SHAFT_INTOLERABLE_FLAG_LENGTH
		<p>C1 : Au démarrage de l'application (remise à zéro) : lors de la définition des niveaux dans la représentation RAM de la gaine, une longueur de fanion inadmissible a été détectée.</p> <p>A1 : Contrôler : le glissement du câble. Contrôler l'encodeur. Refaire la course d'apprentissage. Avertissement : ne pas modifier la charge pendant l'apprentissage</p>
21	62	SHAFT_UPPER_FLAG_EDGE_ALREADY_SET
		<p>C1 : Lors de la définition de la représentation RAM de la gaine au démarrage de l'application, la position de l'arête du fanion supérieur est sur le point d'être définie plusieurs fois.</p> <p>A1 : Contrôler : le glissement du câble. Contrôler l'encodeur. Contrôler la position des fanions. Refaire la course d'apprentissage</p>
		C2 : Problèmes dans le circuit d'info de gaine (PHS, barrière lumineuse, interrupteur magnétique)
		C3 : Perturbations CEM
21	63	SHAFT_UPPER_FLAG_EDGE_NOT_SET
		<p>C1 : Lors de la définition de la représentation RAM de la gaine au démarrage de l'application, une position manquante de l'arête du fanion supérieur a été détectée.</p> <p>A1 : Effacer manuellement le fichier de représentation de la gaine du support de données permanentes et effectuer une course de synchronisation.</p>
21	64	SHAFT_LOWER_FLAG_EDGE_ALREADY_SET
		<p>C1 : Lors de la définition de la représentation RAM de la gaine au démarrage de l'application, la position de l'arête du fanion inférieur est sur le point d'être définie plusieurs fois, par ex. suite à une commutation en arrivant au niveau de l'arête du fanion.</p> <p>A1 : Refaire la course d'apprentissage</p>
		C2 : Perturbations CEM

Code		GAINE - Description des erreurs
		C3 : Problèmes dans le circuit d'info de gaine (PHS, barrière lumineuse, interrupteur magnétique)
21	65	SHAFT_LOWER_FLAG_EDGE_NOT_SET
		C1 : Lors de la définition de la représentation RAM de la gaine au démarrage de l'application, une position manquante de l'arête du fanion inférieur a été détectée. A1 : Refaire la course d'apprentissage
		C2 : Problèmes dans le circuit d'info de gaine (PHS, barrière lumineuse, interrupteur magnétique)
		C3 : Perturbations CEM
21	66	SHAFT_INVALID_DOOR_ENTRANCE_SIDE
		C1 : Lors de la définition de la représentation RAM de la gaine au démarrage de l'application, un côté d'accès erroné a été détecté. A1 : Refaire la course d'apprentissage
		C2 : Problèmes dans le circuit d'info de gaine (PHS, barrière lumineuse, interrupteur magnétique)
		C3 : Perturbations CEM
21	67	SHAFT_DOOR_ENTRANCE_SIDE_NOT_SET
		C1 : Lors de la définition de la représentation RAM de la gaine au démarrage de l'application, un côté d'accès manquant a été détecté. A1 : Refaire la course d'apprentissage
		C2 : Problèmes dans le circuit d'info de gaine (PHS, PHUET, barrière lumineuse, interrupteur magnétique)
		C3 : Perturbations CEM
21	68	SHAFT_DOOR_ENTRANCE_SIDE_ALREADY_SETT
		C1 : Lors de la définition de la représentation RAM de la gaine au démarrage de l'application, le côté d'accès d'un niveau est sur le point d'être défini plusieurs fois. A1 : Refaire la course d'apprentissage

Code		GAINE - Description des erreurs
		<p>C2 : Problèmes dans le circuit d'info de gaine (PHS, PHUET, barrière lumineuse, interrupteur magnétique)</p> <p>C3 : Perturbations CEM</p>
21	69	<p>SHAFT_INVALID_LOWER_FLAG_EDGE</p> <p>C1 : Lors de la définition de la représentation RAM de la gaine au démarrage de l'application, une position non valide de l'arête du drapeau inférieur est détectée.</p> <p>A1 : Refaire la course d'apprentissage</p> <p>C2 : Problèmes dans le circuit d'info de gaine (PHS, barrière lumineuse, interrupteur magnétique)</p> <p>C3 : Perturbations CEM</p>
21	70	<p>SHAFT_INVALID_UPPER_FLAG_EDGE</p> <p>C1 : Lors de la définition de la représentation RAM de la gaine au démarrage de l'application, une position non valide de l'arête du drapeau supérieur est détectée.</p> <p>A1 : Refaire la course d'apprentissage</p> <p>C2 : Problèmes dans le circuit d'info de gaine (PHS, barrière lumineuse, interrupteur magnétique)</p> <p>C3 : Perturbations CEM</p>

Code		ENTRAINEMENT FA - Description des erreurs
22	01	<p>FA_DRIVE_CONTACTORS_FEEDBACK_START</p> <p>C1 : L'une des entrées de retour N_ISF ou N_ISR n'a pas commuté après l'activation du contacteur. Raisons éventuelles : défaut de câblage, défaut de contacteur ou défaut d'entrée dans le circuit associé à l'entrée.</p>
22	02	<p>FA_DRIVE_CONTACTORS_FEEDBACK_TRAVEL</p>

Code		ENTRAINEMENT FA - Description des erreurs
		<p>C1 : L'une des entrées de retour N_ISF ou N_ISR n'a pas commuté pendant la course. Raisons éventuelles : défaut de câblage, défaut de contacteur ou défaut d'entrée dans le circuit associé à l'entrée, ou arrêt d'urgence. Peut se produire en même temps que DRIVE_SAFETY_CIRCUIT_INTERRUPTED.</p> <p>A1 :</p>
22	03	<p>FA_DRIVE_CONTACTORS_FEEDBACK_STOP</p> <p>C1 : L'une des entrées de retour N_ISF ou N_ISR n'a pas commuté après la désactivation du contacteur. Raisons éventuelles : défaut de câblage, défaut de contacteur ou défaut d'entrée dans le circuit associé à l'entrée, ou arrêt d'urgence. La manœuvre reste en état d'erreur jusqu'à ce que l'entrée de retour commute sur le bon état.</p> <p>A1 :</p>
22	04	<p>FA_DRIVE_WRONG_SD_LOGIC</p> <p>C1 : (Variodyn seulement) La séquence logique du signal SD est incorrecte (SD qui ne devient pas inactif après la transition KSA). Raisons éventuelles : défaut de Variodyn, défaut de câblage, défaut de sortie KSA, défaut d'entrée SD. L'ascenseur peut montrer une précision d'arrêt insuffisante.</p> <p>A1 :</p>
22	05	<p>FA_DRIVE_THERMIC</p> <p>C1 : Erreur module thermique FA</p>

6

Code		ALARME ACVF - Description des erreurs
23	15	<p>FC_ALARM_MOTOR_STALLED (4x=F)</p> <p>C1 : Moteur bloqué</p> <p>A1 : Contrôler le moteur. Contrôler le frein électromagnétique MGB</p>

Code		ALARME ACVF - Description des erreurs
		C2 : Le blocage de sécurité du moteur s'est déclenché, par ex. en raison d'un frein électromécanique (MGB) qui ne s'est pas desserré. Remarque : vous pouvez programmer si cette condition génère A15 ou F15 ou rien.
23	16	FC_ALARM_MOTOR_OVERTEMPERATURE (4x=F) La machine de traction entraînant la cabine a dépassé sa température de service
		C1 : La dissipation de chaleur ne fonctionne pas A1 : Contrôler le fonctionnement du dissipateur (par ex. ventilateur ou ventilation forcée) si présent
		C2 : Température de l'air ambiant trop chaude (par ex. ensoleillement direct sur gaine vitrée) A2 : Attendre le refroidissement
		C3 : Signal de retour de température défectueux A3 : Contrôler l'ensemble du câblage vers le capteur de température. Contrôler le bon fonctionnement du capteur de température.
		C4 : Fonctionnement trop intensif (trop de courses par unité de temps) A4 : Attendre le refroidissement
23	17	FC_ALARM_MOTOR_UNDERLOAD (4x=F)
		C1 : Moteur en sous-charge A1 : Contrôler le réducteur
23	24	FC_ALARM_HISTORY_MAYBE_LOST
		C1 : Les valeurs contenues dans l'historique des erreurs, les données des compteurs de MWh ou de jours/heures de service peuvent avoir été modifiées au cours de la dernière panne de secteur. A1 : Pas d'action requise. Garder une attitude critique vis-à-vis de ces valeurs.
23	28	FC_ALARM_APPLICATION_CHANGE_FAILED

Code		ALARME ACVF - Description des erreurs
		<p>C1 : Echec du changement d'application</p> <p>A1 : Resélectionner l'application puis appuyer sur le bouton Enter</p>
23	30	<p>FC_ALARM_UNBALANCED_CURRENTS</p> <p>C1 : Défaut de courant non équilibré</p> <p>A1 : Remplacer le convertisseur de fréquence</p>
23	42	<p>FC_ALARM_TOO_HIGH_OR_TOO_LOW_SPEED_AT_TARGET_PHS</p> <p>C1 : Vitesse erronée à destination (dernière arête ascendante PHSx)</p> <p>A1 : Contrôler la position des capteurs. Contrôler les capteurs PHS. Refaire la course d'apprentissage.</p>
23	45	<p>FC_ALARM_CONVERTER_OVERTEMPERATURE</p> <p>C1 : Température du refroidisseur supérieure à la valeur de temp. programmable (par ex. +40°C)</p> <p>A1 : Vérifier la circulation de l'air de refroidissement et la température ambiante</p>
23	49	<p>FC_ALARM_STATE_MACHINES_SUPERVISION</p> <p>C1 : Erreur logique interne</p> <p>A1 : Contrôler les états du FC. Si l'erreur se répète plusieurs fois, remplacer le FC.</p>
23	54	<p>FC_ALARM_BRAKING_RESISTOR_OVERTEMP</p> <p>C1 : Thermocontact bimétallique de résistance sur le frein. Le circuit de surveillance de la température de la résistance sur le frein s'est ouvert. Si l'ascenseur est en cours de déplacement, il achève sa course normalement. Aucune nouvelle course n'est possible tant que le thermocontact bimétallique n'est pas refermé (5 min).</p> <p>A1 : Contrôler la température des résistances sur le frein. Contrôler le câblage et/ou le thermocontact bimétallique lui-même.</p>
23	57	<p>FC_ALARM_OUTPUT_CONTACTOR_SUPERVISION</p>

Code		ALARME ACVF - Description des erreurs
		<p>C1 : FC (boucle fermée) Défaillance des contacteurs de sortie à l'arrêt</p> <p>A1 : Contrôler les entrées de retour d'information des contacteurs de sortie SH1_STATE et SH1_STATE (DIA1, DIA2) et/ou les contacts NC auxiliaires correspondants SH/SH1. Contrôler également la position et le câblage du cavalier d'essai (« externe ») XTHS et XTHS1 (module d'entraînement).</p>
23	58	FC_ALARM_PWM_ENABLE_INPUT_WRONG
		<p>C1 : FC (boucle fermée) Etat d'entrée PWM erroné</p> <p>A1 : Contrôler l'entrée PWM_ENABLE (DIB4) et/ou le contact NO auxiliaire correspondant SH1.</p>
23	64	FC_ALARM_MECHANICAL_BRAKE_KBKB1
		<p>C1 : Problème de contacteur de frein mécanique KBKB1</p> <p>A1 : Contrôler le frein et ses contacts</p>
23	70	FC_ALARM_MECHANICAL_BRAKE_KB
		<p>C1 : Problème de contacteur de frein mécanique KB</p> <p>A1 : Contrôler le frein et ses contacts</p>
23	71	FC_ALARM_MECHANICAL_BRAKE_KB1
		<p>C1 : Problème de contacteur de frein mécanique KB1</p> <p>A1 : Contrôler le frein et ses contacts</p>
23	75	FC_ALARM_PHNRx_SEQUENCE_ERROR
		voir 15 75
23	76	FC_ALARM_RELEVELING_DISTANCE_EXCEEDED
		voir 15 76
23	79	FC_ALARM_RPM_IDENT_LOW_TORQUE
		voir 15 79

Code		EC - ACVF - Description des erreurs
24	02	FC_HEARTBEAT_TIMEOUT L'EC (SDIC) ne reçoit pas le message de heartbeat du convertisseur (FC) à temps.
		C1 : Mauvaise connexion entre la manœuvre et le convertisseur de fréquence. A1 : Contrôler le câble CAN.
		C2 : Mauvaise terminaison du bus CAN ou terminaison défectueuse. A2 : Contrôler la terminaison du câble (SCIC, FC)
24	03	FC_TRUE_START_TIMEOUT C1 : L'entraînement (FC) ne confirme pas l'accélération. A1 : Contrôler le câble CAN. Contrôler la terminaison du câble CAN (SCIC, FC).
		C2 : Une fois que le FC a accepté la commande de démarrage de l'EC, l'EC attend que l'état FC passe en accélération (ou vitesse constante) dans un délai admissible (par exemple 2,5 s), sinon une erreur est enregistrée.
24	04	FC_MOVE_CMD_TIMEOUT_ERROR C1 : L'entraînement (FC) signale une erreur de compte à rebours de commande. A1 : Contrôler le câble CAN. Contrôler la terminaison du câble CAN (SCIC, FC).
		C2 : Pendant la séquence de commande de déplacement de l'EC vers le FC, le FC ne répond pas (ni ne confirme positivement) à l'une des commandes spécifiques ou ne répond pas du tout.
		FC_DRIVE_PHASE C1 : L'entraînement (FC) signale une incohérence de phase A1 : Contrôler le câble CAN. Contrôler la terminaison du câble CAN.

Code		EC - ACVF - Description des erreurs
		C2 : La phase FC (état) n'est pas cohérente avec la précédente (par ex. après un arrêt, décélération est envoyé). Soit il manque un message, soit le logiciel du FC a un bogue. Ne concerne absolument pas les connexions de phase du moteur électrique.
24	06	FC_WARNING_DISTANCE_ZERO_MOVE_RQST C1 : Le FC a reçu une demande de déplacement sur une distance zéro. C'est une erreur (interne) d'application EC.
24	07	FC_WARNING_DIRECTION_NONE_MOVE_RQST C1 : Le FC a reçu une demande de déplacement sans direction. C'est une erreur (interne) d'application EC.
24	08	FC_WARNING_DIRECTION_INVERSION_MOVE_RQST C1 : Erreur (interne) d'application EC. Si, lors d'une même course, la direction change entre une demande de déplacement et une autre.
24	09	FC_WARNING_ZERO_LEVELS_MOVE_RQST C1 : Le FC a reçu une demande de déplacement sans niveau. Ceci est une erreur (interne) de l'application EC.
24	10	FC_PWARNING_NESTED_MOVE_RQST C1 : Erreur (interne) d'application EC. Si une commande de déplacement essaie de s'imposer sur une autre.
24	11	FC_WARNING_MOVE_RQST_WHILE_STOPPING C1 : Erreur (interne) d'application EC. L'EC ne respecte pas les comptes à rebours donnés.
24	12	FC_WARNING_MOVE_RQST_WHILE_UNAVAILABLE C1 : Erreur (interne) d'application EC. L'EC ne respecte pas les comptes à rebours donnés.
24	13	FC_WARNING_MOVE_RQST_IN_WRONG_FC_MODE C1 : Erreur (interne) d'application EC. Après le démarrage, le délai d'activation est trop long.
24	14	FC_WARNING_RQST_TO_RECOVER_AFTER_FATAL

Code		EC - ACVF - Description des erreurs
		C1 : Erreur (interne) d'application EC. L'EC a essayé de récupérer d'une erreur fatale.
24	15	FC_WARNING_SAFETY_CHAIN_WILL_BE_DISABLED C1 : A cause de l'erreur FC le circuit de sécurité va être désactivé (via le relais RH1).
24	16	FC_WARNING_GENERIC_LOGICAL_ERROR C1 : Erreur (interne) d'application EC. Rassemble le reste des erreurs non mentionnées.
24	17	FC_WARNING_HIGH_LOAD_UNBALANCE C1 : Erreur (interne) d'application EC.
24	18	FC_WARNING_DRIVE_BECAME_UNAVAILABLE C1 : L'entraînement (FC) est devenu indisponible (par ex. perte de communication ou autre erreur) A1 : Contrôler les paramètres FC. Redémarrer le système et remettre les erreurs FC à zéro. Remplacer le FC.
24	19	FC_WARNING_DRIVE_PHASE_BECAME_UNKNOWN C1 : Incohérence de transition d'état de l'entraînement (FC) ou perte de communication qui fait que la phase d'entraînement devient inconnue. A1 : Contrôler le bus CAN.
24	20	FC_WARNING_UNKNOWN_FC_ERROR_RECEIVED C1 : Erreur FC inconnue reçue A1 : Compatibilité de version ?
24	21	FC_WARNING_UNKNOWN_FC_ALARM_RECEIVED C1 : Alarme FC inconnue reçue. A1 : Compatibilité de version ?
24	22	FC_WARNING_RECOVER_FROM_ERROR_LOGIC C1 : Erreur (interne) d'application EC.
24	23	FC_CMD_STOP_TIMEOUT

Code		EC - ACVF - Description des erreurs
		<p>C1 : L'entraînement (FC) ne confirme pas la demande d'arrêt.</p> <p>A1 : Contrôler le câble CAN. Contrôler la terminaison du câble CAN.</p> <p>C2 : L'EC envoie une commande de déplacement au FC mais celui-ci ne répond pas.</p> <p>A2 : Contrôler le fonctionnement du FC</p>
24	24	<p>FC_WARNING_STATIC_MOVE_RQST_NOT_STANDBY</p> <p>C1 : L'EC demande un déplacement alors que l'entraînement n'est pas en veille.</p> <p>A1 : Faire un reset EC. Signaler si cet événement se répète plusieurs fois.</p>
24	25	<p>FC_WARNING_MOVE_RQST_WHILE_DECELERATING</p> <p>C1 : L'EC demande un déplacement dynamique alors que l'entraînement est en décélération.</p> <p>A1 : Faire un reset EC. Signaler si cet événement se répète plusieurs fois.</p>
24	26	<p>FC_WARNING_MOVE_RQST_WHILE_IN_STANDBY</p> <p>C1 : L'EC demande un déplacement dynamique alors que l'entraînement est en veille (= non dynamique).</p> <p>A1 : Faire un reset EC. Signaler si cet événement se répète plusieurs fois.</p>
24	27	FC_WARNING_FC_SW_VERSION_UNKNOWN
24	28	FC_WARNING_FC_HW_VERSION_UNKNOWN
24	29	<p>FC_PARAMETER_DOWNLOAD_FAILED</p> <p>C1 : L'entraînement (FC) signale un échec de téléchargement des paramètres</p> <p>A1 : Contrôler les valeurs de paramètre du FC</p>
24	30	<p>FC_PARAMETER_COMPARE_FAILED</p> <p>C1 : L'entraînement (FC) signale une valeur de paramètre incohérente</p> <p>A1 : Contrôler les valeurs de paramètre du FC</p>

Code		EC - ACVF - Description des erreurs
24	31	FC_PARAMETER_FC_DATA_NOT_PRESENT
24	32	FC_PARAMETER_SET_NOT_COMPLIANT
24	33	FC_PARAMETER_WRONG_FC_SW_VERSION

Code		EEPROM - Description des erreurs
26	01	EEPROM_INSUFFICIENT_SPACE
		<p>C1 : Espace insuffisant</p> <p>A1 : Effectuer : la procédure d'effacement d'une erreur fatale permanente</p>
26	02	EEPROM_DATA_RECOVERY_FAILURE
		<p>C1 : Echec de récupération des données</p> <p>A1 : Effectuer : la procédure d'effacement d'une erreur fatale permanente</p>
26	03	EEPROM_RANGE_ERROR
		<p>C1 : Erreur de plage</p> <p>A1 : Effectuer : la procédure d'effacement d'une erreur fatale permanente</p>
26	07	EEPROM_ERROR
		<p>A1 : Effectuer : la procédure d'effacement d'une erreur fatale permanente</p>
26	20	EEPROM_EMBEDDED_RM_FILE_ERROR
		<p>Données corrompues dans la mémoire permanente (EEPROM) de la manœuvre d'ascenseur (erreur CRC sur le fichier de télésurveillance)</p> <p>C1 : EEPROM défectueuse</p> <p>A1 : Remplacer le circuit imprimé de manœuvre d'ascenseur si le défaut persiste</p>
26	21	EEPROM_DATETIME_FILE_ERROR
		<p>Données corrompues dans la mémoire permanente (EEPROM) de la manœuvre d'ascenseur (erreur CRC sur le fichier de date et heure)</p>

Code		EEPROM - Description des erreurs
		C1 : EEPROM défectueuse A1 : Remplacer le circuit imprimé de manœuvre d'ascenseur si le défaut persiste

Code		Description des erreurs
27	01	HYD_DRIVE_RSK_RSK1_FEEDBACK_BEFORE_ACTIVATION
		C1 : Le retour de RSK/ RSK1 est ON avant que les contacteurs ne soient activés. A1 : Contrôler : l'état de RSK/RSK1
27	02	HYD_DRIVE_RSK_RSK1_FEEDBACK_AFTER_ACTIVATION
		C1 : Le retour de RSK/ RSK1 est OFF après que les contacteurs sont activés. A1 : Contrôler : l'état de RSK/RSK1
27	03	HYD_DRIVE_RSK_RSK1_FEEDBACK_AFTER_DEACTIVATION
		C1 : Le retour de RSK/ RSK1 est ON après que les contacteurs soient désactivés. A1 : Contrôler : l'état de RSK/RSK1
27	04	HYD_DRIVE_TRIP_CONTACTOR_FEEDBACK_BEFORE_ACTIVATION
		C1 : Le retour du contacteur de course est ON avant que le contacteur ne soit activé. A1 : Contrôler : le contacteur de course.
27	05	HYD_DRIVE_TRIP_CONTACTOR_FEEDBACK_AFTER_ACTIVATION
		C1 : Le retour du contacteur de course est OFF après que le contacteur est activé. A1 : Contrôler : le contacteur de course.
27	06	HYD_DRIVE_TRIP_CONTACTOR_FEEDBACK_AFTER_DEACTIVATION

Code		Description des erreurs
		<p>C1 : Le retour du contacteur de course est ON après que le contacteur est désactivé.</p> <p>A1 : Contrôler : le contacteur de course.</p>
27	07	<p>HYD_DRIVE_SOFT_START_READY</p> <p>C1 : Retour de signal non reçu.</p> <p>A1 : Contrôler la manœuvre. Contrôler le câblage.</p>
27	08	<p>HYD_DRIVE_LOWPRESSURE</p> <p>C1 : Basse pression dans le circuit hydraulique</p> <p>A1 : Contrôler le circuit d'huile. Contrôler la pompe</p>
27	09	<p>HYD_DRIVE_SPEED_LIMIT_EXCEEDED_IN_STANDBY</p> <p>C1 : Limite de vitesse (0,3 m/s) dépassée (pour pré-ouverture ou iso nivelage)</p> <p>A1 : aucune</p>
27	10	<p>HYD_DRIVE_SPEED_LIMIT_EXCEEDED_DURING_SAFETY_CIRCUIT</p> <p>C1 : Limite de vitesse (0,3 m/s) dépassée (pour pré-ouverture ou iso nivelage) après l'activation SUET</p> <p>A1 : aucune</p>

6

Code		AAT - Description des erreurs
31 01 à 31 73		<p>Erreurs de test de réception automatique AAT</p> <p>Voir les descriptions et les solutions dans la documentation Essais de réception Miconic BX [EJ604621] ou Guide de l'inspecteur S6200 [J41140148].</p>
31 01 à 31 09		<p>SGC (35/1..9) « Parachute cabine »</p> <p>Erreurs associées 35-1 à 35-9 (voir EJ604621 ou J41140148)</p>
31 10 à 31 14		<p>AOS (44/1..5) « Protection de survitesse cabine montante »</p> <p>erreurs associées (voir EJ604621 ou J41140148)</p>
31 15 à 31 19		<p>HBU (65/1..5) « Capacité du demi-frein en montée »</p> <p>erreurs associées (voir EJ604621 ou J41140148)</p>

Code		AAT - Description des erreurs
31 20 à 31 24		HBD (64/1..5) « Capacité du demi-frein en descente » erreurs associées (voir EJ604621 ou J41140148)
31 25 à 31 28		RTL (37/1..4) « Limite de durée de fonctionnement » erreurs associées (voir EJ604621 ou J41140148)
31 29 à 31 33		FBU (15/1..5) « Capacité du frein complet en montée » erreurs associées (voir EJ604621 ou J41140148)
31 34 à 31 38		FBD (14/1..5) « Capacité du frein complet en descente » erreurs associées (voir EJ604621 ou J41140148)
31 39 à 31 44		CWB (42/1..6) « Equilibrage du contrepoids » erreurs associées (voir EJ604621 ou J41140148)
31 45 à 31 46		SMDO (26/1..2) « Vitesse d'ouverture des portes » erreurs associées (voir EJ604621 ou J41140148)
31 47 à 31 53		SGCE (75/1..7) « Parachute avec cabine vide » erreurs associées (voir EJ604621 ou J41140148)
31 54 à 31 57		KNU (88/1..4) « KNE supérieur » erreurs associées (voir EJ604621 ou J41140148)
31 58 à 31 61		KND (89/1..4) « KNE inférieur » erreurs associées (voir EJ604621 ou J41140148)
31 62 à 31 65		CIB (32/1..4) « Impact cabine sur amortisseur » erreurs associées (voir EJ604621 ou J41140148)
31 66 à 31 69		CWIB (62/1..4) « Impact contrepoids sur amortisseur » erreurs associées (voir EJ604621 ou J41140148)
31	70	Demi-frein descente hauteur de gaine insuffisante
31	71	Demi-frein montée hauteur de gaine insuffisante
31	72	Test de parachute cabine arrêt inopiné

Code		AAT - Description des erreurs
31	73	Test de parachute cabine vide arrêt inopiné

Code		E/S CAN - Description des erreurs
32	01	CAN_UNSUPPORTED_CANIO_BOARD
		C1 : Numéro CANIO.DIP qui n'est pas dans le jeu des cartes prises en charge
		A1 : Remplacer CANIO.DIP
		A2 : Problème de commutateur DIP ?
32	02	CAN_CANIO_BOARD1_DEAD
		C1 : Board1 a été détectée à l'apprentissage. Mais elle n'est plus disponible aujourd'hui.
		A1 : Contrôler la tension de la carte
		A2 : Vérifier si la carte est sous tension (clignotement)
		A3 : Contrôler la connexion CAN
		A4 : Réglage du commutateur DIP modifié depuis l'apprentissage ?
32	03	CAN_CANIO_BOARD 2_DEAD Similaire à 32 02 mais pour Board2.
32 04 à 32 16		CAN_CANIO_BOARD 3 .. 15_DEAD Miconic BX accepte jusqu'à 2 C.I. CANIO. Si l'une de ces erreurs se produit : Contacter la Hotline Locarno.

6

Code		Description des erreurs
33	xx	Erreurs ASCENSEUR TSD (dispositif de sécurité temporaire) Ne s'appliquent pas à Miconic BX

Code		CIRCUIT DE SECURITE - Description des erreurs
35	01	<p>PIT_CONTACT_OVERBRIDGING_ACTIVATION</p> <p>Le pontage des contacts du circuit de sécurité dans la cuvette (utilisé par ex. en service incendie en Corée) n'a pas réussi.</p> <p>Même cause et action que pour l'erreur 35 04.</p>
35	02	<p>PIT_CONTACT_OVERBRIDGING_LOST</p> <p>Le pontage des contacts du circuit de sécurité dans la cuvette (utilisé par ex. en service incendie en Corée) a été perdu.</p> <p>Même cause et action que pour l'erreur 35 04.</p>
35	03	<p>PIT_CONTACT_OVERBRIDGING_DEACTIVATION</p> <p>L'annulation du pontage des contacts du circuit de sécurité dans la cuvette (utilisé par ex. en service incendie en Corée) n'a pas réussi.</p> <p>Même cause et action que pour l'erreur 35 04.</p>
35	04	<p>PIT_CONTACT_UNEXPECTED_OVERBRIDGING</p> <p>Un pontage inattendu des contacts du circuit de sécurité dans la cuvette s'est produit.</p> <p>C1 : Relais de pontage défectueux</p> <p>A1 : Contrôler le fonctionnement des relais RUESG, RUESG1 et RSG_A</p> <p>C2 : Mauvais câblage en provenance et vers les relais de pontage</p> <p>A2 : Contrôler le câblage des relais RUESG, RUESG1 et RSG_A</p> <p>C3 : Problème de communication Fieldbus (contrôler les erreurs enregistrées précédemment dans le journal)</p> <p>A3 : Voir l'erreur 3603 pour la cause et les actions.</p>

Code		CIRCUIT DE SECURITE - Description des erreurs
35	05	<p>KNA_CONTACT_OVERBRIDGING_ACTIVATION</p> <p>Le pontage des contacts du circuit de sécurité dans la sortie de secours de la cabine (utilisé par ex. en service incendie en Corée) n'a pas réussi.</p> <p>Même cause et action que pour l'erreur 35 08.</p>
35	06	<p>KNA_CONTACT_OVERBRIDGING_LOST</p> <p>Le pontage des contacts du circuit de sécurité dans la sortie de secours de la cabine (utilisé par ex. en service incendie en Corée) a été perdu.</p> <p>Même cause et action que pour l'erreur 35 08.</p>
35	07	<p>KNA_CONTACT_OVERBRIDGING_DEACTIVATION</p> <p>L'annulation du pontage des contacts du circuit de sécurité dans la sortie de secours de la cabine (utilisé par ex. en service incendie en Corée) n'a pas réussi.</p> <p>Même cause et action que pour l'erreur 35 08.</p>
35	08	<p>KNA_CONTACT_UNEXPECTED_OVERBRIDGING</p> <p>Un pontage inattendu des contacts du circuit de sécurité dans la sortie de secours de la cabine s'est produit.</p> <p>C1 : C.I. SIAP défectueux (par ex. relais simulant une zone de porte (PHS/PHS1) défectueux)</p> <p>A1 : Remplacer la carte SIAP.</p>
35	09	<p>DOORZONE_OVERBRIDGING_ACTIVATION</p> <p>Le pontage des contacts du circuit de sécurité de porte qui permet de déplacer la cabine portes ouvertes (utilisé par ex. en service incendie en Corée) n'a pas réussi.</p> <p>Même cause et action que pour l'erreur 35 11.</p>
35	10	<p>DOORZONE_OVERBRIDGING_LOST</p> <p>Le pontage des contacts du circuit de sécurité de porte qui permet de déplacer la cabine portes ouvertes (utilisé par ex. en service incendie en Corée) a été perdu.</p> <p>Même cause et action que pour l'erreur 35 11.</p>

Code		CIRCUIT DE SECURITE - Description des erreurs
35	11	DOORZONE_OVERBRIDGING_DEACTIVATION L'annulation du pontage des contacts du circuit de sécurité de porte qui permet de déplacer la cabine portes ouvertes (utilisé par ex. en service incendie en Corée) n'a pas réussi.
		C1 : Echec de l'annulation du pontage du circuit de sécurité des portes A1 : Voir les erreurs 03 38 à 03 40 pour la cause et les actions
35	13	SAFETY_CHAIN_ERROR_NOT_RECOVERABLE L'ascenseur n'a pas pu reprendre après une erreur de circuit de sécurité ouvert (en principe après 20 tentatives répétitives de fermeture de la porte). L'ascenseur est bloqué.
		C1 : Chaîne de sécurité ouverte en permanence A1 : Contrôler où la chaîne de sécurité est ouverte et pourquoi elle ne se ferme pas.
35	14	PIT_ACTIVATION_CHECK_UNSUCCESSFUL Le contrôle périodique, si le pontage des contacts du circuit de sécurité dans la cuvette est activé (par ex. utilisé en cas d'incendie pour la Corée) a échoué. Même cause et action que pour l'erreur suivante (35 15)
35	15	PIT_DEACTIVATION_CHECK_UNSUCCESSFUL Le contrôle périodique, si l'annulation du pontage des contacts du circuit de sécurité dans la cuvette est activé (par ex. utilisé en cas d'incendie pour la Corée) a échoué.
		C1 : Relais de pontage défectueux A1 : Contrôler le fonctionnement des relais RUESG, RUESG1 et RSG_A
		C2 : Mauvais câblage en provenance et vers les relais de pontage A2 : Contrôler le câblage des relais RUESG, RUESG1 et RSG_A

Code		CIRCUIT DE SECURITE - Description des erreurs
		<p>C3 : Problème de communication Fieldbus (contrôler les erreurs enregistrées précédemment dans le journal)</p> <p>A3 : Voir l'erreur 3603 pour la cause et les actions.</p>
35	16	<p>KNA_ACTIVATION_CHECK_UNSUCCESSFUL</p> <p>Le contrôle périodique, si le pontage du contact du circuit de sécurité dans la cuvette au niveau de la sortie de secours de la cabine est activé (par ex. utilisé en cas d'incendie pour la Corée) a échoué.</p> <p>Même cause et action que pour l'erreur suivante (35 17)</p>
35	17	<p>KNA_DEACTIVATION_CHECK_UNSUCCESSFUL</p> <p>Le contrôle périodique, si l'annulation du pontage du contact du circuit de sécurité au niveau de la sortie de secours de la cabine est en cours (par ex. utilisé en cas d'incendie pour la Corée), a échoué.</p> <p>C1 : C.I. SIAP défectueux (par ex. relais simulant une zone de porte (PHS/PHS1) défectueux)</p> <p>A1 : Remplacer la carte SIAP.</p>
35	75	<p>SAFETY_CIRCUIT_OPENED_AT_IUSK</p> <p>Circuit de sécurité ouvert de manière inattendue (par ex. pendant une course) sur IUSK.</p> <p>C1 : L'alimentation du circuit de sécurité est défailante.</p> <p>A1 : Contrôler le fonctionnement de l'alimentation (par ex. fusibles, alimentation en entrée, etc.)</p> <p>C2 : Défaut de mise à la terre</p> <p>A2 : Contrôler si le circuit de sécurité présente un court-circuit à la masse</p>

Code		COMMUNICATION BUS - Description des erreurs
36	01	BIO_BUS_SCAN_FAILED Au démarrage la manœuvre contrôle si tous les nœuds de bus (par ex. boîtes à boutons palières) communiquent avec la manœuvre principale. Cette erreur se produit si ce contrôle échoue. A noter que cette erreur ne se produit pas si un nœud supplémentaire est connecté au bus. C1 : Mauvaise connexion vers l'un des nœuds de bus (par ex. boîte à boutons palière) A1 : Contrôler l'ensemble du câblage du bus. Contrôler le connecteur de bus sur la carte de la manœuvre principale et sur tous les nœuds de bus. C2 : Mauvaise alimentation électrique du bus A2 : Vérifier la stabilité de l'alimentation électrique du bus C3 : Problèmes CEM A3 : Contrôler s'il y a des interférences sur l'ensemble du bus
		BIOBUS_LOP_COUNT_FAILED Après la configuration des nœuds de bus (par ex. boîtes à boutons palières), un contrôle de toutes les adresses de nœud possibles est effectué et le mappage des fonctions d'E/S correspondant est lu. Cette erreur se produit s'il y a un problème de communication vers l'un des nœuds de bus pendant cette phase. C1 : Mauvaise connexion vers l'un des nœuds du bus A1 : Contrôler l'ensemble du câblage du bus. Contrôler le connecteur de bus sur la carte de la manœuvre principale et sur tous les nœuds de bus. Refaire le comptage des LOP (CF00, LE00). C2 : Mauvaise alimentation électrique du bus A2 : Vérifier la stabilité de l'alimentation électrique du bus Refaire le comptage LOP (CF00, LE00). C3 : Problèmes CEM A3 : Contrôler s'il y a des interférences sur l'ensemble du bus. Refaire le comptage LOP.

Code		COMMUNICATION BUS - Description des erreurs
36	03	<p>BIOBUS_NODE_DEAD</p> <p>Pendant le fonctionnement, la communication vers un nœud de bus (par ex. boîte à boutons palière) a échoué. A noter que cette erreur se produit à chaque perte de communication vers un seul nœud de bus.</p>
		<p>C1 : Mauvaise connexion vers l'un des nœuds de bus (par ex. boîte à boutons palière)</p> <p>A1 : Contrôler l'ensemble du câblage du bus. Contrôler le connecteur de bus sur la carte de la manœuvre principale et sur tous les nœuds de bus.</p>
		<p>C2 : Mauvaise alimentation électrique du bus</p> <p>A2 : Vérifier la stabilité de l'alimentation électrique du bus</p>
		<p>C3 : Problèmes CEM</p> <p>A3 : Contrôler s'il y a des interférences sur l'ensemble du bus</p>
36	18	<p>COM_CAR_NODE_DEAD</p> <p>La communication avec le nœud de cabine est interrompue.</p>
		<p>C1 : Nœud déconnecté</p> <p>A1 : Reconnecter le nœud</p>
		<p>C2 : Transmission des données défectueuse</p> <p>A2 : Vérifier la connexion de l'ensemble de la ligne de données. Contrôler la bonne terminaison de la ligne de données (si présente). Contrôler le blindage de la ligne de données (si présente). Contrôler s'il y a des interférences de CEM.</p>
		<p>C3 : Pas d'alimentation ou mauvaise alimentation du nœud</p> <p>A3 : Vérifier l'alimentation électrique</p>

Code		TELESURVEILLANCE - Description des erreurs
50	02	<p>NO_PHYSICAL_DATA_CONNECTION_TO_CC</p> <p>La connexion des données de l'ascenseur (dispositif de communication des données de télésurveillance, par ex. modem) vers le Control Center n'est pas établie physiquement ou a été physiquement interrompue</p>

Code		TELESURVEILLANCE - Description des erreurs
		<p>C1 : Mauvaise connexion ou connexion physiquement interrompue</p> <p>A1 : Vérifier la connexion des données (par ex. ligne téléphonique)</p> <p>C2 : Echec de la négociation de la vitesse de transfert (par ex. au niveau du modem)</p> <p>A2 : Contrôler la configuration (par ex. code de pays)</p>
50	03	<p>DATA_LINE_TO_CC_BUSY</p> <p>La connexion des données de l'ascenseur (dispositif de communication des données de télésurveillance, par ex. modem) vers le Control Center n'est pas établie physiquement car la ligne est occupée</p> <p>C1 : Le Control Center n'est pas capable de répondre à un appel de l'ascenseur (par ex. trop occupé)</p> <p>A1 : Ne rien faire. Attendre la prochaine tentative d'appel.</p>
50	04	<p>NO_LOGICAL_DATA_CONNECTION_TO_CC</p> <p>La connexion des données de l'ascenseur (dispositif de communication des données de télésurveillance, par ex. modem) vers le Control Center n'est pas établie logiquement ou a été logiquement interrompue</p> <p>C1 : Echec d'authentification</p> <p>A1 : Contrôler le paramétrage de la télésurveillance (par ex. mot de passe)</p>
50	05	<p>MAX_DATA_CONNECTION_ATTEMPTS_EXCEEDED</p> <p>La manœuvre d'ascenseur a fait plusieurs tentatives infructueuses (typiquement 5) pour établir la connexion des données vers le Control Center. Aucune autre tentative ne sera faite dans les 24 prochaines heures. Voir les erreurs enregistrées précédemment pour déterminer la raison du problème. Remarque : ce mécanisme empêche des coûts de connexion exorbitants pour la transmission de données par téléphone.</p>

Code		TELESURVEILLANCE - Description des erreurs
50	06	<p>MAX_DATA_CONNECTION_TIME_TO_CC_EXCEEDED</p> <p>La durée maximale de connexion entre l'ascenseur (dispositif de communication des données de télésurveillance, par ex. modem) vers le Control Center a été dépassée. La connexion est interrompue.</p> <p>C1 : Transmission des données trop lente à cause d'une mauvaise connexion du signal</p> <p>A1 : Contrôler la qualité de la connexion de données</p>
	07	<p>DATA_COMMUNICATION_DEVICE_DEAD</p> <p>La communication entre la manœuvre d'ascenseur et le dispositif de communication des données de télésurveillance (par ex. modem) a échoué</p> <p>C1 : La connexion entre la carte de manœuvre d'ascenseur et le dispositif de communication des données de télésurveillance (par ex. modem) est défectueuse</p> <p>A1 : Contrôler la connexion de données</p> <p>C2 : Dispositif de communication des données de télésurveillance (par ex. modem) défectueux</p> <p>A2 : Remplacer le dispositif de communication de données de télésurveillance</p>
50	08	<p>DATA_COMMUNICATION_DEVICE_ALIVE</p> <p>La communication entre la manœuvre d'ascenseur et le dispositif de communication des données de télésurveillance (par ex. modem) a été rétablie</p>

6.8 Résolution des erreurs

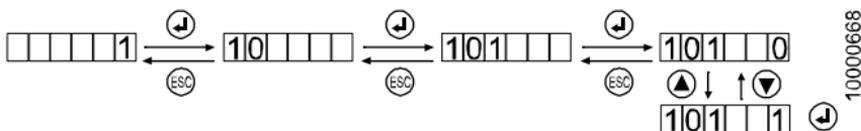
6.8.1 Réinitialisation normale de la manœuvre de l'ascenseur

Pour redémarrer le système après une erreur fatale, ou après une modification de la configuration :

Appuyer une fois sur le bouton-poussoir RESET sur la carte microprocesseur (SCIC ou SCPU qui se trouve dans ECUMR).

6.8.2 Réinitialisation d'une erreur fatale permanente système

Une erreur fatale permanente est enregistrée en permanence, le cycle extinction/remise sous tension ne l'efface pas.



Procédure de réinitialisation d'une erreur permanente :

1	Appuyer sur OK pour choisir IHM menu 10
2	Appuyer sur OK pour choisir le sous-menu 101
3	Passer de [10 1 __ 0] à [10 1 __ 1] et appuyer sur OK.
4	Après quelques secondes, l'IHM affiche à nouveau [10 1 __ 0], appuyer sur le bouton RESET sur SCIC/SCPU.
5	Le système démarre et effectue une <i>course de synchronisation</i>

La procédure ci-dessus efface :

- l'erreur fatale ACVF avec la version C (Can) du Biodyn
- l'erreur fatale permanente de l'EC (manœuvre d'ascenseur) (log. ≥ V9.22)
- l'état du service incendie et le dernier étage pompiers (log. ≥ V9.37)

Procédure de réinitialisation d'erreur permanente sans IHM ou si log. < V9.22

Utiliser cette procédure uniquement en l'absence d'IHM ou si le log. SCIC < V9.22.

1) Régler SCIC DIP8 = ON

- 2) Appuyer sur le bouton « RESET ».
- 3) Après le démarrage du logiciel (LED clignotantes), régler DIP8 = OFF
- 4) Appuyer à nouveau sur le bouton Reset
- 5) Le système démarre et effectue une *course d'apprentissage* !

Remarque : si la cabine n'était pas vide lors de la course d'apprentissage, refaire une course d'apprentissage avec la cabine vide pour calibrer à nouveau la fréquence de charge nulle.



Remarque

Une erreur fatale permanente peut également se produire en cas d'ouverture de KTS pendant la décélération. En conséquence, pour monter sur le toit de la cabine : ouvrir la porte quand l'ascenseur s'éloigne de l'étage où vous vous trouvez.

6.8.3 Réinitialisation d'erreur fatale du convertisseur de fréquence

En fonction de la cause de l'erreur, l'état d'erreur fatale de l'ACVF n'est indiqué nulle part.

Procédure de réinitialisation avec l'IHM de l'EC (CL uniquement)

Utiliser la commande spéciale 101. (voir chapitre 6.8.2)

Procédure de réinitialisation avec clavier Vacon

Appuyer sur Reset sur le clavier de l'interface utilisateur Vacon. (fait partie de la fourniture standard avec la version P (parallèle) du Biodyn).

Remarque : Pour atteindre le moteur (dans la gaine) lorsque le système est en erreur « **FC motor over temperature** » causée par un capteur cassé, activer la manœuvre de rappel JRH ou d'inspection JREC, activer le mode boucle ouverte (IHM menu 102 - voir chapitre 6.9.5) et attendre (15 min) jusqu'à ce que la surtempérature de service soit désactivée, et vous pourrez alors vous déplacer vers le moteur en mode de manœuvre d'inspection.

6.9 Commandes et modes de course spéciaux

L'IHM menu 10 offre des commandes spéciales pour le diagnostic et l'élimination des défauts :

- Effectuer des commandes d'ascenseur (ordres cabine, ouverture de porte, KFM, etc)
- Désactiver des modes spéciaux (tremblement de terre, SAB, etc)
- Activer des modes de course spéciaux (boucle ouverte, course de montage, etc)

Commandes spéciales menu 10		chapitre
[10 1_ __]	Effacement d'une erreur fatale permanente (système et ACVF)	6.8.2
[10 2_ __]	Activation ACVF mode boucle ouverte (C BR seulement) Pour se déplacer en mode de course d'inspection si IG, KB ou KTHM sont défaillants.	6.9.5
[10 3_ __]	Mode réinitialisation GBP Pour réinitialiser le contact de sécurité KBV en mode de course d'inspection. (pas avec Miconic BX)	
[10 4_ __]	Mode course de contrôle - KFM (égal à SCIC.DIP7)	6.9.4
[10 5_ __]	Mode course de montage (égal à SCIC.DIP8) Utilisation pour l'élimination des défauts :	6.9.7
[10 6_ __]	Protocole sur fiche SCIC.XTELE (égal à SCIC.DIP3) - 0 = XTELE pour télésurveillance (par défaut !) - 1 = XTELE pour ordinateur de service	
[10 7_ __]	Désactivation de la mesure de la charge (égal à SCIC.DIP1) (défaut = 0: Mesure de la charge active)	
[10 8_ __]	Activation JAB (hors service)	
[10 9_ __]	Réactivation ESF (fonctions de service étendues, possible une seule fois).	1.4
[11 0_ __]	Ordre cabine	
[11 1_ __]	Appel d'étage	

Commandes spéciales menu 10		chapitre
[11 2_ __]	DT-O (a besoin de la commande 113 (DT-S) ensuite).	
[11 3_ __]	DT-S	
[11 4_ __]	Désactivation SAB. Le Telealarm Control Center peut mettre l'ascenseur hors service à distance. La commande 114 est utilisée pour remettre l'ascenseur en service.	
[11 5_ __]	Désactivation EB « Tremblement de terre »	1)
[11 6_ __]	Course d'apprentissage (voir chapitre 6.10.2)	6.10.2 1)
[11 7_ __]	Service Visit activé/désactivé - 0 = Télésurveillance activée (par défaut) - 1 = Télésurveillance suspendue. Doit être réglé sur 1 pendant la visite de service, avant de commencer les travaux d'entretien. (sera ramené automatiquement sur 0 par le système après 1 heure).	1)
[12 3_ __]	Calibrage du pré-couple ACVF	6.9.8
[12 4_ __]	Désactivation SR (rappel sprinkleur)	1)
[12 5_ __]	Réinitialisation GBP à distance	1)
[12 6_ __]	TM4 ou ETM « Appel suivant » (les données de surveillance enregistrées dans le système seront envoyées au RMCC)	1)
[12 8_ __]	Détection CLSD (C.I. CLSD requis) A utiliser après le montage d'un CLSD neuf	1)
[12 9_ __]	Détection COP A utiliser après le montage d'un COP neuf.	1)
[13 0_ __]	Détection LOP (comme CF=00, LE=00, comptage LOP) (affichage pendant le comptage LOP : [1301])	1)

1) = Non disponible avec logiciel ≤ V9.22

6.9.1 Course de synchronisation

La séquence de course commence vers le haut à vitesse ralentie quand KSE est OFF (bas ou « trou ») et vers le bas à pleine vitesse quand KSE est ON.

A la fin de la course de synchronisation, la cabine reste à l'arrêt KS/PHS le plus bas.

Une course de synchronisation est effectuée automatiquement :

- au démarrage du système
- après réinitialisation
- après un mode course d'inspection/de rappel
- après la désactivation du mode de course de montage
- en cas de survenance d'une erreur récupérable dans les informations de gaine

Problèmes pendant la course de synchronisation

Causes possibles :

- La course de synchronisation peut refuser de démarrer si la cellule de charge de cabine n'est pas encore calibrée. → Désactiver temporairement la cellule de charge de cabine.
- Problèmes avec les aimants KSE ou interrupteurs magnétiques
- Informations de gaine : distance KSE/SKA mal réglée
- Paramètre ACVF : vitesse nominale mal réglée
- Autres paramètres ACVF mal réglés (par ex. vitesse de nivelage, etc.)

Remarque

En cas de « position grossière perdue » (incohérence des informations KSE), la cabine ne pourra plus monter. Effectuer une course de synchronisation manuelle (amener la cabine à l'étage le plus bas) pour sortir de cette situation.

6.9.2 Course d'apprentissage

Elle peut soit être déclenchée automatiquement (par ex. en sortant du mode de course de montage), soit être forcée manuellement.

Tâches principales :

- Compte le nombre d'étages
- Détecte la disposition des portes
- Contrôle les informations de gaine
- Configure le paramètre de couple (CL seulement)
- Règle le diamètre de la poulie d'adhérence - DD (CL seulement)
- Lit la fréquence de charge de cabine vide (seulement si CLC activée)
- Détecte le type et la version logicielle du circuit imprimé SCOP
- Détecte le dispositif CLSD

Raisons amenant à forcer une course d'apprentissage

- après un remplacement du circuit imprimé (en particulier le SCOP) [à partir du log. 9.37 on utilisera plutôt la commande 129]
- après certains changements de configuration (COP, ACVF)
- pour calibrer le capteur de mesure de charge (cabine vide)



Remarque

Après une course d'apprentissage, la configuration du système doit être recontrôlée. Certains paramètres sont modifiés automatiquement pendant une course d'apprentissage :

- **Configuration COP5B-N** est réinitialisé.
(CF=15 doit être effectué à nouveau)
- **Calibrage 0 kg CLC** est effectué à la fin de la course d'apprentissage. (si la cabine n'était pas vide, ce calibrage devra être refait avec la cabine vide. CF=98)
(Ou désactiver la CLC pendant la course d'apprentissage sur l'IHM menu 10 > 107=1 ou avec SCIC.DIP1 = ON.)
- Le calibrage du **pré-couple ACVF** est effectué pendant la course d'apprentissage (si la cabine n'était pas vide, ce calibrage devra être refait avec la cabine vide. IHM menu 10 > 123=1. (Voir chapitre 6.9.8).
- Les **étages « fictifs »** (LIFD) sont réactivés. CF=26 doit être refait. (voir chapitre 5.4.21)

Procédure pour forcer une course d'apprentissage à partir du log. V9.37 :

1	Sur l'IHM, activer le menu 10
2	Sélectionner le sous-menu 116
3	Changer [116 0] en [116 1] et appuyer sur OK. → L'IHM affiche [116 0]. Le 0 clignote. → La course d'apprentissage commence
4	Une fois la course d'apprentissage terminée, appuyer sur ESC à plusieurs reprises pour quitter le sous-menu 116

Procédure pour forcer une course d'apprentissage avec un log. < V9.37 :

Utiliser cette procédure uniquement en l'absence d'IHM ou si le log. SCIC < V9.37.

1	Mettre le commutateur DIP 1 sur ON (afin d'éviter un mauvais calibrage de CLC)
2	Mettre le commutateur DIP 8 sur ON
3	Attendre trois secondes
4	Mettre le commutateur DIP 8 sur OFF
5	Appuyer sur RESET
6	Mettre le commutateur DIP 1 sur OFF après la course d'apprentissage

Séquence de la course d'apprentissage :

- 1) Course de synchronisation (voir aussi chapitre 6.9.1)
- 2) Course complète jusqu'à l'arrêt le plus haut
 - Calcul du diamètre de la poulie d'adhérence DD (CL seulement)
- 3) Contrôle du pré-couple en haut (contacteurs d'ouverture) (CL seulement)
- 4) Course complète jusqu'à l'arrêt le plus bas
 - lecture du nombre d'étages et enregistrement dans l'EEPROM
- 5) Contrôle du pré-couple en bas (contacteurs d'ouverture) (CL seulement)
- 6) Test de fréquence charge nulle (avec CLC désactivée)

Remarque : vitesse = 0,32 m/s si CL, pleine vitesse pour systèmes AC2 et OL

Problèmes pendant la course d'apprentissage

Idem que pour la course de synchronisation, voir chapitre 6.9.1.



Remarque

En cas de problèmes avec la précision d'arrêt

- **Systèmes avec une longue distance entre étages :**

Dans ce cas, l'option « étages fictifs » peut être commandée. (fanions PHS supplémentaires. Voir la configuration au chapitre 5.4.21)

- **Problèmes généraux avec la précision d'arrêt :**

Dans ce cas la course d'apprentissage peut être effectuée avec la cabine équilibrée (50 % de charge environ).

- Etape 1 : Course d'apprentissage avec cabine équilibrée
- Etape 2 : Initiation manuelle du calibrage du pré-couple ACVF avec cabine vide (charge cabine 0 %). Voir chapitre 6.9.8, menu 123.
- Etape 3 : si le Digisens n'a pas été désactivé pendant la course d'apprentissage, le calibrage 0 kg doit être refait avec la cabine vide (0 % charge cabine). CF=98, voir chapitre 5.4.1.

6.9.3 Course d'inspection et de rappel

Indication : Les LED WDOG, DRIVE et ERR sur le circuit imprimé SCIC clignotent simultanément (intervalle : 2 secondes).

Course d'inspection (JREC)

La cabine peut être déplacée à vitesse d'inspection (CF16 PA2) à l'aide du boîtier d'inspection sur le toit de cabine.

Distance de course limitée par KSE

Course de rappel (JRH)

La cabine peut être déplacée à vitesse d'inspection (CF16 PA2) à l'aide de la boîte de rappel (ESE)

La manœuvre de rappel est bloquée lorsque la course d'inspection est activée.

La distance de course **n'est pas** limitée par KSE ou KNE ! La course de descente de la cabine peut aller directement sur l'amortisseur !

Avec la manœuvre de rappel, les contacts du circuit de sécurité suivants ne sont pas contrôlés : KNE, KF, KBV, KP et KPG

Vitesse d'inspection/de rappel :

CF16 PA2 (0,10 ..0,3 m/s pour C BR / 0.1 .. 0,63 m/s pour P BR)

6.9.4 KFM - Mode course de contrôle (IHM menu 104)

Course de contrôle en direction du niveau le plus élevé ou le plus bas commandé par le bouton OK sur l'IHM. Les appels d'étage et les ordres cabine sont désactivés. Les portes restent fermées sauf au niveau supérieur si CF 2 PA 8 est réglé sur 0.

Activation du mode course de contrôle (KFM) :

- Mettre le commutateur DIP 7 = ON (carte SCIC)
- Ou activer le menu 104 sur l'IHM (ouvrir le menu principal 10, sélectionner le sous-menu 104, changer la valeur de 0 à 1 et appuyer sur ok)

Désactivation :

- Mettre le commutateur DIP 7 = OFF (carte SCIC)
- Ou désactiver le menu 104 sur l'IHM (dans le sous-menu 104 régler la valeur sur 0)

6.9.5 Mode course en boucle ouverte (IHM menu 102)

Course d'inspection ou de rappel en commande de vitesse boucle ouverte pour accéder aux composants défectueux dans la gaine, libérer la cabine (du parachute), ou pendant le montage avec un système équilibré.

Les surveillances suivantes sont désactivées :

- Surveillance de température du moteur (KTHM)
- Surveillance de contact de frein (KB/KB1)
- Retour d'encodeur moteur (IG)

1	Activer la manœuvre de rappel ESE ou le mode course d'inspection
2	Ouvrir le menu principal 10 sur l'IHM
3	Choisir le sous-menu 102
4	Changer la valeur dans le sous-menu 102 de 0 à 1 puis appuyer sur OK



Remarque

Le mode boucle ouverte (OL) est **automatiquement** commuté sur OFF dès que la manœuvre de rappel ou le mode de course d'inspection est commuté sur OFF !

→ **Ne pas désactiver la manœuvre « Rappel » ou « Inspection » lors d'une course dans la gaine en dehors d'une zone de porte.** Vous ne pourriez pas reconfigurer sur le mode boucle ouverte vous-même et vous seriez bloqué sur le toit de la cabine !

6.9.6 Réinitialisation du parachute

1	Si le parachute a été activé, sortir la cabine du parachute à l'aide de la boîte de rappel.
2	<p>Biodyn xx C B uniquement : Si la cabine ne bouge pas : Passer en mode boucle ouverte (IHM menu 102- chapitre 6.9.5) pour disposer de plus de puissance moteur.</p> <p>Si l'ascenseur s'arrête avec des erreurs ACVF telles que vitesse de gaine, surintensité ou défaut de saturation, après 3 tentatives le poids devra être retiré manuellement de la cabine.</p>
3	Avec la manœuvre de rappel, déplacer la cabine à l'étage inférieur pour pouvoir atteindre le contact KF sous la cabine dans la cuvette.
4	Réinitialiser le contact KF.
5	Réinitialiser le contact KBV.
6	Vérifier la cellule de charge de cabine. Vérifier que les fixations de courroie sont positionnées correctement. Vérifier que les courroies sont bien placées sur la poulie de mouflage. Contrôler les rails de guidage.

Procédure 3 : Mode course de montage sans l'électronique de cabine

	Description
1	La boîte de rappel est connectée et le système est en mode course de montage
2	Désactiver la communication vers le bus CAN sur l'électronique de cabine <ul style="list-style-type: none">- Couper l'alimentation électrique- Sur le SCIC, placer l'interrupteur de terminaison du bus CAN sur la position NORM.- Débrancher le bus CAN de la cabine (SCIC.XCAN-CAR)- Débrancher le bus CAN de la l'ACVF (SCIC.XCAN-EXT) et brancher ce bus CAN ACVF sur le connecteur XCAN-CAR
3	Essayer de déplacer la cabine avec la manœuvre de rappel ESE. Dans ce mode, la cabine peut être déplacée dans une configuration de base avec ECUMR et ACVF seulement. Si la cabine peut être déplacée c'est que le problème vient de l'électronique de cabine (SDIC, SUET, SCOP cellule photo ou entraînement de porte)



Remarque

Attention, les systèmes avec log. SCIC < V9.37 vont lancer une course d'apprentissage une fois sorti du mode de course de montage et après avoir effectué un reset. Ceci va effacer certaines configurations.

→ Se reporter au chapitre 6.9.2 « Course d'apprentissage » pour voir des informations sur les configurations à refaire par la suite.

6.9.8 Calibrage du pré-couple (IHM menu 123)

Un calibrage correct du pré-couple est nécessaire pour une bonne qualité de marche (jerk au démarrage de chaque course). Le calibrage du pré-couple est effectué automatiquement pendant la course d'apprentissage. Si la cabine n'était pas vide pendant la course d'apprentissage, le calibrage du pré-couple doit être refait.

Procédure

	Description
1	Condition préalable : La cabine est entièrement montée (y compris toute la décoration) et le contrepoids est lesté conformément aux instructions.
2	Vérifier que la cabine est vide (charge 0 kg).
3	Sur l'interface utilisateur IHM, activer le calibrage du pré-couple manuel. <ul style="list-style-type: none">- Sélectionner menu principal 10 et appuyer sur OK- Sélectionner le sous-menu 123 et appuyer sur OK- Changer [123 0] en [123 1] et appuyer sur OK
4	→ La cabine se déplace vers l'étage de configuration et la porte s'ouvre. → L'IHM affiche [12 3n n1]. (« n n » indique l'étage actuel, le « 1 » clignote).
5	Vérifier que la cabine est vide. Appuyer sur OK sur l'IHM. → La porte se ferme et le calibrage du pré-couple commence. <ul style="list-style-type: none">- La cabine monte à l'étage le plus haut et effectue le calibrage du pré-couple- La cabine descend à l'étage le plus bas et effectue le calibrage du pré-couple
6	Après le calibrage du pré-couple, l'IHM affiche [123 1] (1 clignote)
7	Changer [123 1] en [123 0] et appuyer sur OK pour quitter le mode de calibrage du pré-couple.

6.10 Communication avec l'ordinateur de service



Remarque

La communication avec le PC de service peut faire partie des fonctions de service étendues ESF (voir chapitre 1.4).

Avec log. \geq V9.22 : **CADI-GC** (CADI-BIONIC) doit être utilisé.

Avec log. $<$ V9.22 : N'importe quel programme de terminal peut être utilisé.

Réglages du terminal pour la communication

Data bits: 8; Stop bits: 1; Parity rate: None; Flow control: None; Parity check: OFF; Carrier detection: OFF; Baud rate: 9600

Câble de PC de service \leftrightarrow C.I. SCIC

N° ID pour câble 5 m RS232 CADI (mâle-femelle) : 59700078

N° ID pour câble 3 m TM4 : 59700071. (pour XTELE régler SCIC.DIP3=ON)

Commandes principales avec « CADI-GC / (Terminal.exe) »

Commande	Description	
SYSTEM_INFO:=1	Enumère toutes les données significatives à l'ascenseur	
READ_SIM_CARD:=1	Enumère les données mémorisées sur la carte SIM	
GC_SHOW_EE:=1	Enumère les données mémorisées dans l'EEPROM	
CTRL_AVAILABILITY:=1	Montre la disponibilité de sous-systèmes	
5	Indique le type de service actuellement activé	
SEM_GET_STATUS:=0	Indique l'état SEM	
READ_SHAFT_EE:=1	Affiche la représentation de gaine (en boucle fermée, la hauteur des étages est également indiquée)	
4	Affiche la mémoire d'erreurs	
CTRL_IOSTATUS:=1	Montre les ports d'E/S SCIC	
CAR_IOSTATUS_RQST:=1	Montre les ports d'E/S SDIC (List_mode:=1 doit être réglé aussi)	
LIST_MODE:=1	Fait défiler les messages filtrés (mode 1 dans ce cas).	

6

Commande	Description	
LIST_MODE:=0	Arrête le défilement des messages	
ENABLE_IO_NOTIFICATION:=1	Permet l'annonce dynamique de tous les changements d'état des E/S	
CLC_RAM_FREQUENCY:=1	Affiche le paramètre de calibrage de la cellule de charge mémorisé dans la RAM	
CAR_LOAD_RQST:=1	Affiche la mesure actuelle de la cellule (Hz) en chiffre hexadécimal	
SIM_FLOOR_CALL:=1-n	Appel pour l'étage 1..n. L'étage le plus bas est [1]	
SYS_SIM_START:=11	Génération aléatoire de déplacements (« 120 courses/heure »)	
SYS_SIM_START:=12D	Génération aléatoire de déplacements (« 90 courses/heure »)	
SYS_SIM_START:=0	Arrête la génération aléatoire des déplacements	
TELE_TRIP_COUNTER	Affiche l'état du compteur de courses	
TELE_CMD:=0	Statistique de porte (la course d'apprentissage n'efface pas les données statistiques de porte.)	
clr_persistent:=1	Annuler une erreur fatale permanente	
cf_dump:=1	Lecture de la configuration complète	1)
gc_erase_ee:=1	Cette commande efface la configuration complète (y compris la mesure de charge et le compteur de courses)	2)
di	Lecture de l'information de porte	
SET_AAT_MODE:=0	Désactive le mode d'essai de réception automatique en cas de panne logicielle pendant les essais de réception (IHM : S001r3)	
TERMINATE_FIRE:=1	Ramène l'état de service incendie sur OFF	

1) ne fonctionne pas avec le log. actuel

2) Soyez prudent avec cette commande, elle efface toute la configuration !
 Avant cette commande : sauvegarder SYSTEM_INFO, noter la valeur du compteur de courses CF=11, PA=1 et les données de calibrage de la charge.

Toute la configuration et la mise en service devront être refaites !

6.11 Mise à jour logiciel (avec MMC)

Multi Media Card MMC

Pour la mise à jour du logiciel de la manœuvre, une MMC doit être utilisée.

- plus la capacité est petite, mieux c'est
- formatée avec système de fichier FAT12 ou FAT16
- des MMC testées peuvent être commandée à LOC. N° ID 431537

Fichiers logiciels sur PDM

Les fichiers de logiciel (fichiers *.bin) pour la mise à jour du logiciel de manœuvre peuvent être téléchargés sur l'Intranet Schindler (PDM).

Le numéro de fichier du logiciel applicable est donné au chapitre 1.6.

Contenu de la Multi Media Card MMC

Fichier	Description/Remarques	PDM
boardlst.dat	Enumère tous les circuits imprimés avec lesquels le logiciel est compatible. Si le logiciel de plusieurs C.I. est enregistré sur la même MMC, les différents fichiers bordlst.dat devront être fusionnés en un seul fichier avec toutes les entrées.	des différents fichiers Q pour chaque C.I.
SCC3_xxx.bin	Logiciel pour le C.I. SCIC3.Q	Q42106116
SCC6_xxx.bin	Logiciel pour SCIC6 (ISCPU + SCPU)	Q42106494
SDC4_xxx.bin	Logiciel pour le C.I. SDIC41.Q	Q42106127

Il est possible d'avoir d'autres fichiers correspondant à d'autres circuits imprimés sur la même MMC.

Remarque : Ne pas renommer les fichiers !



Remarque

Vérifier dans le document J 42101121 (Miconic BX, Compatibility and Interchangeability) si les logiciels sont compatibles.

Téléchargement de logiciel SCIC

1	Mettre l'ascenseur hors tension.
2	Insérer la MMC dans le support de cartes approprié sur le SCIC.
3	Mettre l'ascenseur sous tension
4a	SCIC3 : La LED verte Watchdog se met à clignoter (d'abord lentement puis très rapidement)
4b	SCIC6 : La LED DWNLD jaune est allumée (sur ISCPU)
5a	SCIC3 : Une fois le téléchargement terminé, toutes les LED vertes sont allumées (sauf la LED « SERVICE » qui dépend du SMIC.DIP8).
5b	SCIC6 : Une fois le téléchargement terminé, la LED DWNLD s'éteint, la LED verte WDG clignote brièvement sur le SCPU.
6	Mettre l'ascenseur hors tension, retirer la carte MMC et allumer à nouveau le système.

Etat du téléchargement du logiciel SCIC

LED SCIC									Code
ERR	KSE	KS	TRIP2	TRIP1	DRIVE	DOOR	WDOG	SERV	
OFF	ON	ON	ON	ON	ON	ON	ON	ON	1
ON									2

Code	Description
1	Mise à jour du logiciel réussie
2	Echec du téléchargement. Si la LED d'erreur rouge est ALLUMEE, le téléchargement du logiciel est incorrect. Renouveler le téléchargement. En cas d'un nouvel échec de téléchargement, appeler la hotline à Locarno.



Remarque

Après la mise à jour du logiciel

- vérifier les fonctions du système
- vous devrez peut-être effectuer un comptage LOP (CF=00, LE=00)

Téléchargement de logiciel SDIC et SCOP

1	Mettre l'ascenseur hors tension.
2	Insérer la MMC dans le support de cartes approprié sur le circuit imprimé
3	Mettre l'ascenseur sous tension
4	La LED jaune de téléchargement se met à clignoter
5	Une fois le téléchargement terminé, la LED jaune de téléchargement s'éteint et la LED « Watchdog » se met à clignoter
6	Mettre l'ascenseur hors tension, retirer la carte MMC et allumer à nouveau le système.

7 ACVF Biodyn 12/25/42 C/P BR

Le module d'entraînement Schindler **Biodyn** x **Can** ou **Parallel BR** se compose d'un convertisseur de fréquence Vacon NXP tiers, d'un module de résistance pour régulateur de freinage et d'une self de ligne (THD) installé sur un châssis.

Documentation et logiciel

K 609701	TK Installation (Biodyn xx C BR / Yaskawa)
K 609704	TK Maintenance (Biodyn xx C BR / Yaskawa)
J 42101241	TK Commissioning (Biodyn xx C/P BR)
Q 42101239	Technical description, Installation, Maintenance
J 42101238	Diagnostic: Monitoring, Error Handling, Parameters
Q/J 42102235	Q: SW / J: Release note for Biodyn xx C BR
Q/J 42101240	Q: SW / J: Release note for Biodyn xx P BR
J 638013	SW download procedure (based on DR04108)
Q 41601303	Motor Parameter list (Schindler Motors)
Q 635804	Definition and Configuration for DR SGB142
J 635810	Product structure and rules ACVFs for MOD

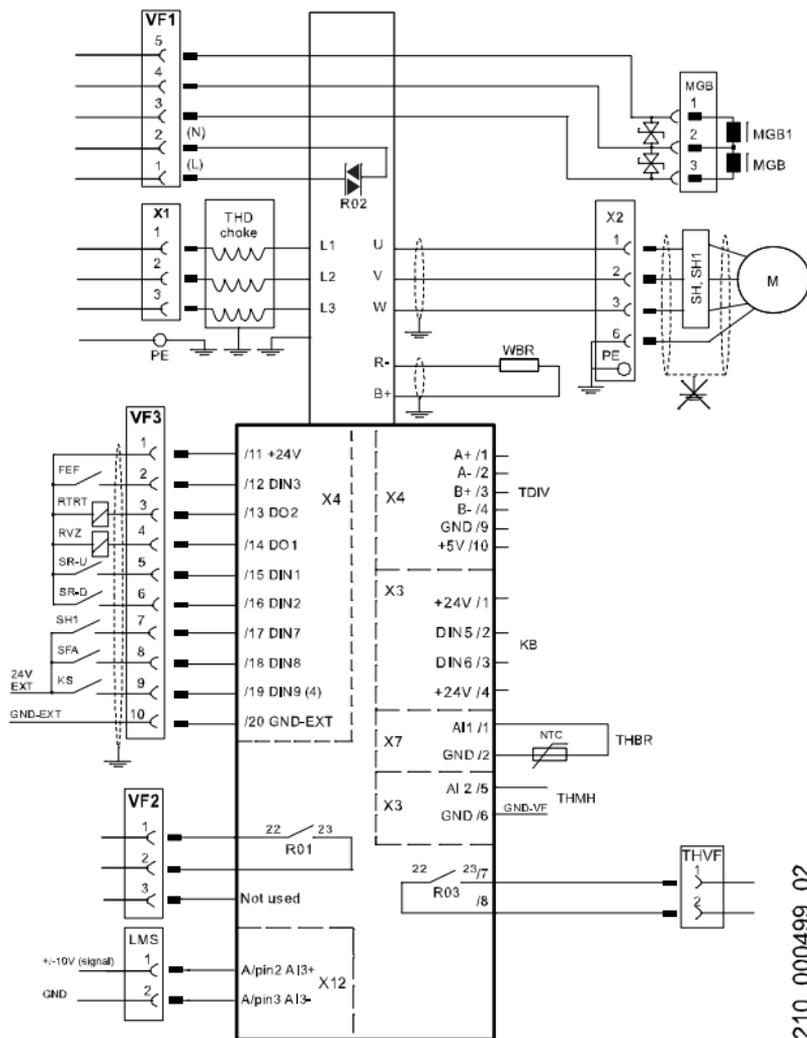
Quelques numéros d'ID importants

- Rechercher une liste de toutes les variantes dans le document Q 42101239
- Consulter également J 42101500 « Miconic BX, Structure and Rules »
- La nomenclature (BOM) Groupe est un ensemble de numéros d'ID

Objet	Remarques	ID
Keypad	Clavier pour ACVF Biodyn (VACON NXP)	59400843
RS232	Câble d'interface RS232 1:1 (ACVF ↔ PC) (9 broches mâle -- 9 broches femelle)	55502100
Cable kit	Kit de mise à jour : ACVF avec cartes d'option → ACVF avec carte E/S intégrée	59400895
BOM Group	Entraînements Biodyn pour BX	59100268
BOM Group	Pièces de rechange convertisseurs commerciaux	59400850
BOM Group	Entraînements Vacon	59400760

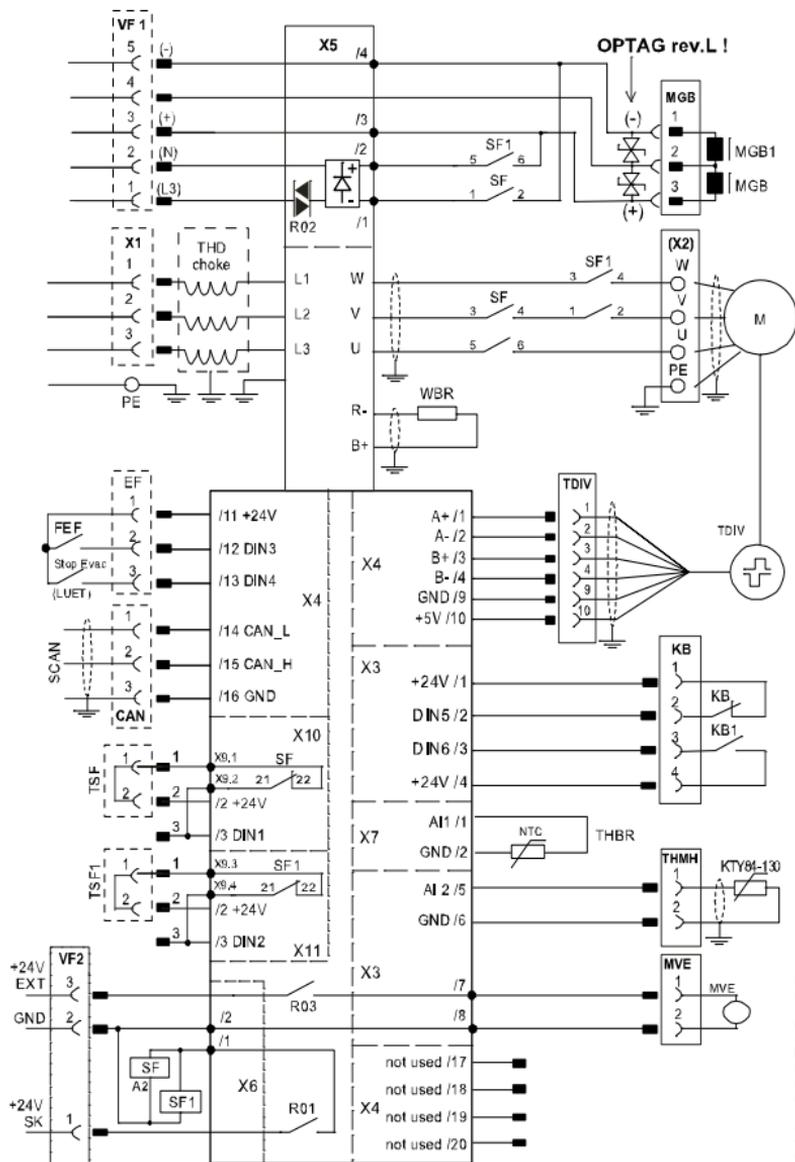
7.1 Schéma fonctionnel ACVF

Biodyn xx P BR avec carte E/S intégrées OPTAH



Boucle ouverte - sans tachymètre moteur

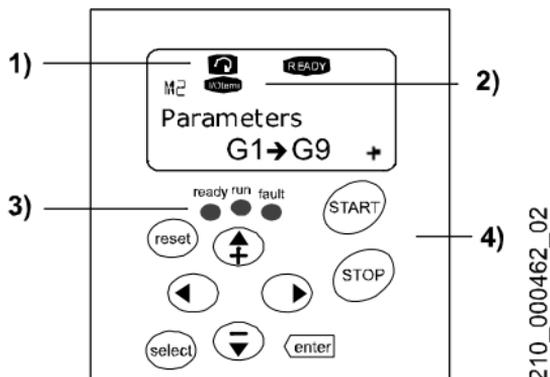
Biodyn xx C BR avec carte E/S intégrées OPTAG



Boucle fermée - avec tachymètre moteur

210_000500_03

7.2 ACVF - Clavier Vacon



1) Indication de l'état de l'entraînement

Symbole	Indications du statut d'entraînement
RUN	Le moteur est en marche, clignote après la commande d'arrêt
STOP	Indique que l'entraînement n'est pas en marche
READY	S'allume lorsque l'alimentation CA est en marche. Eteint pendant une course.
ALARM	L'entraînement fonctionne en dehors d'une certaine limite
FAULT	L'entraînement est arrêté en raison d'une condition de fonctionnement dangereuse

7

2) Indication de l'emplacement de la manœuvre

Symbole	Indication de l'emplacement de la manœuvre
I/O term	Les commandes sont données via les E/S (interface parallèle)
Bus/Comm	Les commandes sont données via Fieldbus (CAN)

3) Indication des LED

LED	Description
Ready (verte)	ON = alim. CA OK et pas de défaut actif
Run (verte)	ON = entraînement en marche Clignotante = fréquence en décélération

LED	Description
Fault (rouge)	Clignotant = défaut détecté

4) Description des boutons

Bouton	Fonction
[reset]	- Remet les erreurs actives à zéro
[select]	- Permute entre les deux derniers affichages
[enter]	- Confirme un changement en mode d'édition - Appuyer pendant 3 sec pour remettre l'historique des erreurs à zéro
[←]	- Ouvrir le menu/sous-menu - Ouvrir le mode édition - Ouvrir le mode d'édition numérique
[→]	- Quitter le menu/sous-menu - Déplacer le curseur à gauche - Sortir du mode édition (sans enregistrer les modifs) - Appuyer 3 s pour revenir au menu principal
[↑ +] ou [↓ -]	- Naviguer dans le menu et le sous-menu - Changer les valeurs

7.2.1 Clavier Vacon - Navigation

Menu Principal

M1 Surveillance

- liste des valeurs de surveillance, voir chapitre 7.3 « Données de surveillance ACVF »
- La plupart des valeurs affichées sont mises à jour toutes les 0,3 secondes

M2 Paramètres

- Voir chapitre 7.4 « Abrégé de mise en service ACVF »
- Liste des paramètres : voir chapitre 5.2.2 → CF16 PAxx / Px.y.z
- Voir la description complète des paramètres dans J42101238.

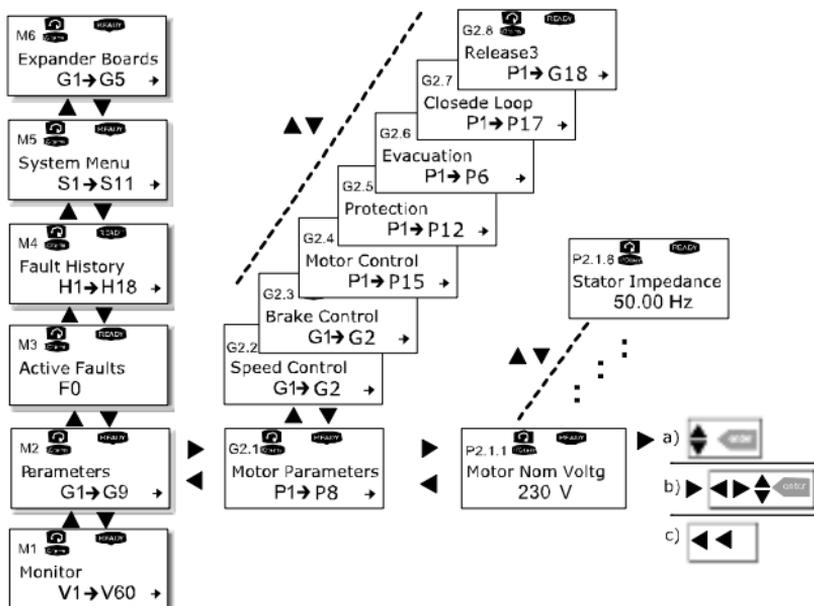
M4 Historique des erreurs

- Voir chapitre « 6.7 Codes d'erreur » (code 15 xx - F xx)
- Supprime l'historique des erreurs en appuyant sur [enter] pendant 3 s env.
- avec le bouton droit saisir l'enregistrement de données du temps de l'erreur T1.. T13

M5 Menu système

- S5.1 Sélection de la langue
- S5.8.3.1 Software package (for example SCH004C2V165)
- S5.8.4.1 Application ID (for example APFIQ136)
- S5.8.4.2 Application version (for example 1.45)

Structure de menu



Menu des paramètres sur le clavier Vacon

Modification des paramètres

Presser [←] pendant 3 s pour accéder en haut des menus.

Naviguer avec [↑] ou [↓] vers le dossier « Parameters ».

Presser [→] pour ouvrir le menu

Choisir avec [↑] ou [↓] un « Groupe de paramètres ».

Presser [→] pour ouvrir le menu

Choisir avec [↑] ou [↓] un « Paramètre ».

Activer le mode d'édition pour un paramètre donné avec [→], la valeur se met à clignoter.

a) Changer la valeur avec [\uparrow] ou [\downarrow] ou **b)** presser [\rightarrow] à nouveau pour éditer chiffre par chiffre ensuite.

Presser [enter] pour enregistrer la valeur ou **c)** Presser [\leftarrow] (une fois ou plus) pour quitter le mode édition sans enregistrer aucune modification.

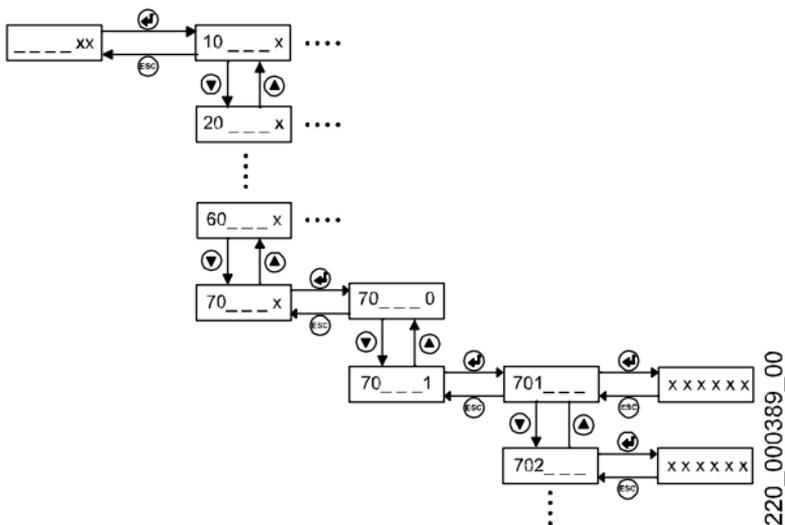
7.3 Données de surveillance ACVF (menu 70)



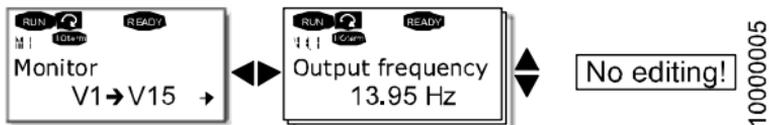
Remarque
Biodyn xx C BR : EC IHM menu 70 ou SPECI menu 30.
Biodyn xx P BR : Clavier Vacon menu M1



Remarque
Le menu 70 fait partie des fonctions de service étendues ESF (voir les informations au chapitre 1.4).
Avec SPECI les données de surveillance Biodyn xx C BR sont énumérées dans le menu 30 > sous-menu 306 « System Info ».



Accès aux données de surveillance avec l'IHM Miconic BX



Accès aux données de surveillance avec le clavier Vacon



Liste des valeurs de surveillance

EC IHM		Signification	Vacon	
709	mHz	Fréquence de sortie de l'ACVF	Hz	1.1
710	mHz	Consigne de fréquence vers commande moteur	Hz	1.2
701	mm/s	Vitesse réelle de l'ascenseur (calculée)	m/s	1.16
702	mm/s	Vitesse linéaire nominale théorique $VKS = \pi * FN * DD / (1000 * KZU * IW * PP)$	m/s	1.21
703	tr/min	Vitesse de l'encodeur (CL uniquement)	tr/min	1.17
704	mHz	Fréquence de l'encodeur (CL uniquement)	Hz	1.18
705	tr/min	Régime moteur	tr/min	1.3
706	0.01A	Courant moteur	A	1.4
--		Couple moteur en % du couple nominal (1.32)	%	1.5
--		Puissance moteur en % de la puissance nominale calculée = f (UMN, IMN, Cos Phi)	%	1.6
707	0,1 V	Tension du moteur	V	1.7
708	° C	THMH - Température moteur mesurée sur la base du capteur thermique KTY84-130	° C	1.24
709	mHz	* Fréquence de sortie de l'ACVF	Hz	1.1
710	mHz	* Consigne de fréquence vers commande moteur	Hz	1.2
711	0,1 V	Tension de la liaison DC	VDC	1.8
714	° C	Température module IGBT (interne Vacon)	° C	1.9
712	0,1 V	Entrée de tension AI1 (thermistance BR - THBR)	V	1.10
713	0,1 V	Entrée de tension AI2 (thermistance moteur - THMH)	V	1.11
714	° C	* Température module IGBT (interne Vacon)	° C	1.9
723	0..7	DIN1, DIN2, DIN3 → voir tableau suivant	0..7	1.12
724	0..7	DIN4, DIN5, DIN6 → voir tableau suivant	0..7	1.13
725	0..15	D01, R01, R02, R03 → voir tableau suivant	0..15	1.14

EC IHM		Signification	Vacon	
701	mm/s	* Vitesse réelle de l'ascenseur (calculée)	m/s	1.16
703	tr/min	* Vitesse de l'encodeur (CL uniquement)	tr/min	1.17
704	mHz	* Fréquence de l'encodeur (CL uniquement)	Hz	1.18
--		Compteur de courses (total des courses = 1.19 + 50 * 1.20)		1.19
--		Compteur course1 (1 comptage pour 50 courses) (le téléchargement du logiciel remet à zéro les compteurs)		1.20
702	mm/s	* Vitesse linéaire nominale théorique $VKS = \frac{\pi * FN * DD}{1000 * KZU * IW * PP}$	m/s	1.21
715	0,01 A	Courant de test Iq (vecteur produit par le couple)	A	1.23
708	° C	* Température du moteur (THMH - KTY84-130)	° C	1.24
734	0,01 A	Courant moteur mid (valeur effective)	A	1.25
716	0,01 A	Courant moteur max (valeur effective)	A	1.26
717	mm	Position - Position de cabine relative à partir du début de la course de déplacement. (calculée après le début de la course)	mm	1.28
718	mm	Demande de distance (C BR seulement) par la manœuvre pour la course suivante (montrée après le début de la course)	mm	1.29
719	mm	Distance d'arrêt SKA calculée pour chaque course CL	mm	1.30
722	mHz	LastRisingFreq (C BR uniquement) Fréquence de l'encodeur ACVF lorsque la cabine passe l'arête ascendante du fanion PHS	Hz	1.31
--		Couple moteur nominal (calculé)	Nm	1.32
--		Couple demandé pendant la phase de démarrage	Nm	1.33

EC IHM		Signification	Vacon	
720	mm	FirstFlagCorr (C BR uniquement) ACVF Correction de position interne lorsque la cabine quitte la zone de porte (fanion PHS)	mm	1.35
721	mm	LastFlagCorr (C BR uniquement) ACVF Correction de position interne lorsque la cabine entre dans la zone de porte (fanion PHS).	mm	1.36
722		* LastRisingFreq (voir Vacon 1.31)		1.31
723	0..7	* DIN1,DIN2,DIN3 → voir tableau suivant	0..7	1.12
724	0..7	* DIN4, DIN5,DIN6 → voir tableau suivant	0..7	1.13
725	0..15	* D01,R01,R02,R03 → voir tableau suivant	0..15	1.14
726	--	Informations CLC Si le paramètre P2.8.11 - CF16 PA29 est réglé sur « 0 », alors l'information de CLC de l'EC avec C BR ou entrée analogique LMS avec P BR est prise en compte, sinon une charge fixe est supposée selon la valeur du paramètre. <ul style="list-style-type: none"> • -1000 = cabine vide • 0 = demi-charge en cabine • +1000 = pleine charge (GQN =P2.8.12) en cabine 	--	1.38
--		Ident. impédance stator (C BR seulement) Montre le résultat de l'identification id_run P2.4.11 (la mise en route ramène la valeur de surveillance à 0).	ohm	1.43
727	0..2	Mode alimentation 0 : arrêt 1 : moteur 2 : générateur	0..2	1.44
728	° C	Moteur Erreur Remise à zéro Température qui doit chuter pour être à nouveau disponible	° C	1.45
729	%	Vitesse ventilateur (défaut = 12 C/P BR - 16 %, 25 C/P BR -30 %, 42 C/P BR-45 %)	%	1.46

EC IHM		Signification	Vacon	
730	° C	Température de boîtier de résistance sur le frein (THBR)	° C	1.47
--		Etat de sortie du pontage de porte, 0= UET désactivé, 1= UET activé quand la vitesse d'ascenseur est inférieure à P2.8.5-CF16 PA6. P BR : si P2.8.6 est réglé sur « 1 », l'UET est désactivé à la fin de la course pendant 1,5 s pour tester la sortie TRT.		1.48
731	tr/min	Vitesse nominale réelle du moteur pendant le test d'identification du régime	tr/min	1.49
732	0..4	Identification de marche (P2.4.11 - CF16 PA22) 0 : -- 1: veille 2 : en marche 3 : OK 4 : pas OK	0..4	1.50
733	0..4	Identification de régime (P2.4.12 - CF16 PA23) 0 : -- 1: veille 2 : marche 3 : OK 4 : pas OK	0..4	1.51
--		Vitesse isonivelage (C BR seulement)	m/s	1.52
734	0,01 A	* Courant moteur mid (valeur effective)	A	1.25
--		Entrées numériques DIN7, DIN8, DIN9 P BR (uniquement) : SH1, SFA , KS	0..7	1.54
--		Distance de nivelage CL : distance calculée parcourue à vitesse d'approche entre la fin du jerk4 et KS (zone palière) Valeur « 0 » = la cabine touche KS avant d'avoir terminé J4	mm	1.56
--		Phase de nivelage OL : Temps mesuré écoulé à vitesse d'approche entre fin de jerk4 et KS (zone palière) Valeur « 0 » = la cabine touche KS avant d'avoir terminé J4 (cette fonction agit aussi en mode CL)	s	1.57
--		Entrée de tension AI3 (entrée de mesure de charge)	V	1.58

EC IHM		Signification	Vacon	
--		Durée RPM ID : voir chapitre 7.4 Mise en service ACVF étape 7 Identification du régime.	s	1.59
--		Durée delta RPM ID : différence de temps entre une course en montée et en descente à vitesse constante pendant un cycle pour l'identification RPM 1. L'identification RPM 1 est réussie si la différence est inférieure à la durée delta max - P2.4.13	s	1.60

Suivre les chiffres en gras dans l'IHM de l'EC ou la colonne Vacon lorsque vous recherchez un certain chiffre.

* : indique une deuxième entrée dans la liste (pour maintenir l'ordre des numéros)

Tableau des valeurs de surveillance 723 / 1.12 (entrée numérique DIN1..3)

	DIN1	DIN2	DIN3	Etat	
7.23	SF ¹⁾	SF1 ¹⁾	FEF	Biodyn xx C BR	
1.12	SR-U	SR-D	FEF		Biodyn xx P BR
0	0	0	0	Course normale	Veille
1	0	0	1	Mode d'évacuation	Mode d'évacuation
2	0	1	0	Etat transitoire	Direction descente
3	0	1	1		--
4	1	0	0	Etat transitoire	Direction montée
5	1	0	1		--
6	1	1	0	Veille	non autorisé
7	1	1	1	--	non autorisé

1) SF, SF1 sont des contacts normalement fermés (0=actif)

- FEF - départ/arrêt mode d'évacuation

Tableau des valeurs de surveillance 724 / 1.13 (entrée numérique DIN4..6)

	DIN4	DIN5	DIN6	Etat	
7.24	« SE »	KB ¹⁾	KB1 ¹⁾	Biodyn xx C BR	
1.13	« KS »	--	--		Biodyn xx P BR
0	0	0	0		pas à l'étage
1	0	0	1	frein desserré ²⁾	
2	0	1	0	frein serré ²⁾	
3	0	1	1		à l'étage
4	1	0	0		
5	1	0	1		
6	1	1	0		
7	1	1	1		

1) La définition des contacts KB, KB1 (NC ou NO) dépend de CF16 PA21

2) Etat si CF16 PA21 est réglé sur 1 : KB=NC, KB1=NO

- « SE » : Arrêt évacuation (LUET) - « KS » : Information étage de destination

Tableau des valeurs de surveillance 725 / 1.14 (états de sortie ACVF)

	D01	R01	R02	R03	Etat	
725	--	Prêt	Frein	MVE	Biodyn xx C BR	
1.14	RVZ	Prêt	Frein	Erreur THVF		Biodyn xx P BR
0	0	0	0	0	Veille, vent. coupé	Veille
1	0	0	0	1	Veille, vent. actif	Veille, THVF
2	0	0	1	0		
3	0	0	1	1		
4	0	1	0	0	Phase début/fin de course	Phase début/fin de course
5	0	1	0	1		
6	0	1	1	0	Course, vent. coupé	Course

7

	D01	R01	R02	R03	Etat	
7	0	1	1	1	Course, vent. actif	Course, THVF
8	1	0	0	0	Non utilisé	
9	1	0	0	1		
10	1	0	1	0		
11	1	0	1	1		
12	1	1	0	0		
13	1	1	0	1		
14	1	1	1	0		Décélération
15	1	1	1	1		

- Ralentissement RVZ (début de décélération à l'étage de destination) pour P BR seulement
- Prêt
 - Le contact Prêt C BR déclenche les contacteurs SF et SF1
 - Information P BR de l'ACVF comme quoi la course peut avoir lieu
- Frein
 - Commande de frein C BR (charge minimale 50 mA)
 - Commande de frein P BR (charge minimale 20 mA)
- Ventilateur moteur MVE pour C BR seulement
- Le contact du relais d'erreur température THVF doit être surveillé par l'EC seulement pour P BR

Tableau des valeurs de surveillance -- / 1.54 (entrée numérique DIN7..9)

	DIN7	DIN8	DIN9	Etat
1.54	SH/1	SFA	KSA	Biodyn xx P BR (seulement)
0	0	0	0	--
1	0	0	1	Arrêt
2	0	1	0	Approche d'étage, phase de fin de course
3	0	1	1	Phase de décélération
4	1	0	0	--

	DIN7	DIN8	DIN9	Etat
5	1	0	1	Phase d'accél. et de vitesse nominale
6	1	1	0	- -
7	1	1	1	Etat transitoire (chevauchement SH1-SFA)

Valeurs pour une séquence de course normale : 1 → 5 → 7 → 3 → 1

- SH/SH1 : Contacteur principal (signal grande vitesse), commande début de course
- SFA : Point d'initiation de la décélération (deuxième vitesse)
- KSA : Zone palière atteinte, début de la phase course sur distance finale

7.4 Abrégé de mise en service ACVF

Voir le document de mise en service J42101241 et EJ604611.

Biodyn 12/25/42 C BR : utiliser l'IHM de l'EC pour saisir les paramètres.

Biodyn 12/25/42 P BR : utiliser le clavier Vacon de l'ACVF.

Ordre de mise en service requis

Machine	FMB130	SGB142	MOD à réduct. FM, FM-R, AM	
Biodyn	C BR (CL)			P BR (OL)
1 Enter Motor Data	SIM	SIM	x	x
2 Check VKS	--	--	x	x
3 Enter System Data	SIM	SIM	x	x
4 Identification run	--	--	x	x
5 Motor Phase Sequence	x	x	x	x
6 Encoder Direction	x	x	x	--
7 RPM Identification	--	--	x	x
8 Leveling phase (OL)	--	--	--	x
9 Starting torque	-- ¹⁾	-- ¹⁾	-- ¹⁾	--
10 Fixed CLC value	--	--	x	--
11 Motor brake	--	--	x	x
12 P-I Control	--	--	x	--
13 Currents @ const. speed	--	--	x	x

x = action requise (procéder étape par étape)

SIM = téléchargé automatiquement depuis la carte SIM

¹⁾ effectué automatiquement pendant la course d'apprentissage ; voir aussi chapitre 6.9.8 « Calibrage du pré-couple »

Sur Schindler 6200 - Biodyn xx C BR est utilisé conjointement avec la machine SGB142 (MOD DRIVE LOW) - seules les **séquences 5 et 6** doivent être effectuées.

Séquence 1 - Enter Motor Data + Reeving Factor

Remarque 1 : le première paramètre à saisir est toujours FMN

Remarque 2 : il est important de définir IW avant le réglage. A chaque changement ou validation de IW, certains paramètres sont réglés sur une valeur prédéfinie (marquée « IW » dans le chapitre 5.2.3 > groupe de paramètres CF16).

FC-ID	unité	Paramètre		CF16	unité
2.1.2	Hz	FMN - Fréquence moteur nominale	-	PA37 ¹	0,01Hz
2.8.1	-	IW - Rapport de réduction	a)	PA44 ¹	0.01
2.8.2	mm	DD - Diamètre poulie d'adhérence	b)	PA47 ¹	0,1mm
2.8.3	-	KZU - Facteur de mouflage	c)	PA45 ¹	-
2.1.1	V	UMN - Tension moteur nominale	-	PA36 ¹	V
2.1.3	tr/ min	NMN - Régime moteur nominal	d)	PA38 ¹	tr/min
2.1.4	A	Courant moteur nominal	-	PA39 ¹	0,1 A
2.1.5	-	Cos phi moteur	e)	PA40 ¹	%
2.1.7	kW	Puissance moteur nominale	f)	PA42 ¹	0,1 kW
2.1.8	Ω	Impédance stator (2 x Rs)	g)	PA43 ¹	mW
2.7.1	A	Courant magnétisant	h)	PA41 ¹	0,1 A

¹⁾ Paramètre enregistré sur la carte SIM (C BR seulement)

a) Confirmer la valeur lors de la mise en service en appuyant sur « Enter » même si la valeur est déjà correcte.

Aide pour l'estimation : Effectuer manuellement une rotation complète de la poulie d'adhérence et compter le nombre des rotations de l'arbre du moteur qui en résulte.

Exemples : 43:1=43↔4300 (valeur EC) ; 52:3=17,33↔1733

b) milieu de câble à milieu de câble, C-BR : mis à jour après la course d'apprentissage

c) « 1 » → 1:1; « 2 » → 2:1

d) Si inconnue, estimer la valeur à l'aide du tableau ci-après.

Attention : ce n'est pas la vitesse moteur « synchrone » !

e) Si inconnue contrôler la fiche technique du moteur, sinon régler sur 0,75.

f) Saisir une valeur arrondie (à 0,1 kW). Remarque : 1 hp = 0,746 kW

- g) Valeur mesurée entre 2 phases moteur (moteurs en connexion « Y » → 2 x résistance d'un enroulement de stator). Si inconnue, garder la valeur par défaut, elle sera réécrite pendant le réglage (ident run).
- h) Si réglée sur « 0 », l'ACVF calcule dynamiquement une nouvelle valeur estimée jusqu'à ce que le réglage (ident run) définisse la valeur.

P2.1.2 PA37 FMN [Hz]	Paires de pôles PP	Régime moteur synchr. NMS= FN*60/PP [tr/min]	P2.1.3 - CF16PA38 Régime moteur estimé - NMN	
			Moteur AM (cos phi < 0,8)	Moteur FM (cos phi ≥ 0,8)
65	2	1950	1755	1910
60		1800	1620	1745
50		1500	1350	1455
40		1200	1080	1165
33		990	--	940
60	3	1200	1080	--
50		1000	900	--
40		800	720	--

Régime moteur nominal initial type

Le glissement typique d'une moteur Fm est d'environ 3 % et pour un moteur AM(AC2), il est d'environ 10 % mais peut être supérieur !

Séquence 2 - Check VKS (Vitesse linéaire nominale de l'ascenseur)

VKS est la vitesse d'ascenseur théorique la plus élevée possible (si le moteur tourne à vitesse synchronisée)

FC-ID	Unité FC			EC-IHM	Unité EC
1.21	m/s	VKS	Règle : $VKS \geq VKN$	702	mm/s

- Si la valeur de surveillance VKS n'est pas réaliste : vérifier IW, DD, KZU.
- $VKS = Pi * FMN * DD / (1000 * KZU * IW * PP)$; [DD] = mm
- VKN = Vitesse d'ascenseur nominale [m/s]
- glissement moteur $s = 100 * (NMS - NMN) / NMS$ [%]
 - $NMN = NMS(1 - s/100)$
 - $VKN = VKS(1 - s/100)$

Exemple MOD :

IW=43/1; KZU=1; DD=570 mm; PP=2; FMN=50 Hz ; glissement moteur=13%

VKS = $3.14 * 50 \text{ Hz} * 570 \text{ mm} / (1000 * 1 * 43 * 2) = 1,04 \text{ m/s}$

VKN au couple nominal = $1,04 \text{ m/s} * (1-13/100) = 0,9 \text{ m/s}$

Séquence 3 - Enter System Data

FC- ID	unité	Paramètre		Défaut OL CL	CF16	unité
2.2.1.2	m/s	VKN - Vitesse d'ascenseur nominale	a)	1	PA35 ¹	0,01 m/s
2.2.2.1	m/s ²	Accélération 1	b)	0.8 0.5	PA06	0.01
2.2.2.2	m/s ²	Décélération 1		0.9 0.5	PA08	0.01
2.8.12	kg	GQ - Charge utile	-	400	PA46 ¹	kg
2.8.13	%	KG - Facteur d'équilibrage de la charge	c)	50	PA13 ¹	%
2.8.4	mm	Distance finale	d)	50 120	PA10	mm
2.8.10	--	Mode Commande du moteur	e)	1 0	--	--
2.7.11	--	Thermistance moteur (CL)	f)	0 1	PA26	--
2.8.18.2	° C	Limite temp. défaillance moteur (CL)	g)	90	PA48 ¹	° C
2.8.14	--	Impulsion d'encodeur (CL)	h)	4096	PA34 ¹	--
2.8.16	--	Surveillance KB/KB1 (CL)	i)	0 1	PA21	--

¹⁾ Paramètre enregistré sur la carte SIM (C BR seulement).

a) MOD Règle 1 : le déclassement de la vitesse dépend de la tension nominale du moteur.

- Moteur UMN = 400 V → $VKN < 0,85 * VKS$
- Moteur UMN = 380 V → $VKN < 0,90 * VKS$

MOD Règle 2 : fréquence de sortie ≤ fréquence moteur nominale ; à contrôler à vitesse constante avec charge d'entraînement.

Exemple : Moteur FNM =50 Hz ; surveillance 1.1 / 709 indique 53 Hz → Réduire VKN de 6 % et tester à nouveau.

b) Biodyn xx C BR uniquement : régler sur 0,4 m/s² si VKN est dans la plage 0,4...0,5 m/s.

- c) Typiquement 50 % → GG (contreponds) = GK (cabine) + GQ (charge)/2
- d) Demi-fanion KS/PHS ; typiquement C BR : « 120 » ; P BR : « 50 »
- e) Pas besoin de changer !
 P BR : P2.8.10 = Mode Cde moteur
- « 1 - OL speed Ctrl » pour Biodyn xx P BR variante sans encodeur.
 - « 2 - CL speed Ctrl » pour Biodyn xx P BR variante avec encodeur moteur (pas dans le programme avec Miconic BX)
- C BR : P2.8.10 = Mode Inspection
- « 0 - frequency Ctrl » valeur par défaut
 - « 1 - OL speed Ctrl » seulement pour mode Inspection et Rappel
- f) « 1 - enable » (typiquement MDL) : capteur KTY connecté à l'ACVF
 « 0 - disable » (typiquement MOD) : capteur PT100 connecté à ECUMR.SMIC.XKTHM, ou Klixon (thermocontact) connecté à ECUMR.SMIC.XTHMR.
- En commande de vitesse OL (boucle ouverte), la surveillance de température côté ACVF ne s'applique pas.
- g) Typiquement 140°C pour MDL - voir la fiche des paramètres moteur
- h) Typiquement MOD « 2000 » ; MDL « 4096 »
- i) « 0 » désactivé, « 1 » KB/KB1 nc/no, « 2 » KB nc, « 3 » KB1 no, « 4 » KB/KB1 nc/nc, « 5 » KB1 nc
- Conserver activé si les contacts KB sont connectés (doit être le cas pour machine à traction directe et semi-directe).
- En commande de vitesse OL (boucle ouverte), la surveillance de KB ne s'applique pas.

Séquence 4 - Identification Run

Pendant ce test, le moteur émet des bruits de haute fréquence mais il ne tourne pas et le frein reste serré tout le temps.

Détermine les paramètres suivants :

- Impédance stator (P2.1.8/CF16 PA43)
- Paramètres courbe U/f (P2.4.5 /6 /7) pour Biodyn xx P BR uniquement
- Courant magnétisant (P2.7.1/CF16 PA41) si réglé auparavant sur 0

Condition préalable : Ascenseur prêt à fonctionner en mode de rappel (JRH ON). Tous les paramètres mentionnés dans les séquences 1 à 3 sont soigneusement vérifiés.

S'assurer que la cabine ne se trouve pas en zone de porte pour ce test.

	Biodyn xx P BR (OL)	Biodyn xx C BR (CL)
1	JRH = ON (manœuvre de rappel)	Mode de course de montage SCIC.DIP8 = ON + JRH = ON
2	P2.4.11 = ID No Run (=1) L'écran affiche : « No Action » : Presser : [→], [↑], [enter]	CF16 PA22 VL =1
3	Appuyer sur DRH-D et maintenir enfoncé pendant environ 20 s La cabine ne se déplace pas puisque le frein est serré.	
4	surveillance 1.50	surveillance [73 2_ _]
	1= Veille 2= Marche 3= OK, test terminé 4= Défaut	
5	si la surveillance indique « 3 » ou « 4 », relâcher le bouton DRH-D	
6	si la surveillance indique « 4 », refaire le test	
7		Régler CF16 PA98 VL=1 (OK) pour enregistrer les paramètres ACVF dans l'EC

Séquence 5 - Motor Phase Sequence

Condition préalable : Ascenseur prêt à fonctionner en mode de rappel (JRH ON). Tous les paramètres mentionnés dans les séquences 1 à 4 sont soigneusement vérifiés.

- 1) Uniquement CL : Activer le mode boucle ouverte. Sur l'IHM de l'EC, sélectionner [10/2/_/_] et régler la valeur sur « 1 ».
- 2) Lancer une course vers le bas avec DRH-D (manœuvre de rappel).
- 3) Vérifier la direction de la cabine si la cabine se déplace vers le bas : pas d'action Si la cabine se déplace vers le haut :
 - Biodyn xx C BR : inverser la valeur de CF16 PA15
 - Biodyn xx P BR : inverser physiquement deux phases moteur (U-V)
- 4) Lancer une autre course vers le bas - le système doit fonctionner normalement.
- 5) Mettre JRH sur OFF pour désactiver le mode « boucle ouverte »

FC-ID	Unité FC	Paramètre		EC CF16	Unité EC
2.1.6	--	Séquence de phase	a)	PA15	--

a) « 0 - forward / 1-reverse » disponible uniquement sur Biodyn xx C BR
Remarque : la séquence de phase n'est pas enregistrée sur la carte SIM.

Séquence 6 - Encoder Direction (Biodyn xx C BR uniquement)

Condition préalable : Ascenseur prêt à fonctionner en mode de rappel (JRH ON). Tous les paramètres mentionnés dans les séquences 1 à 5 sont soigneusement vérifiés.

- 1) Lancer une course vers le bas avec DRH-D (manœuvre de rappel).
- 2) Si la cabine se met à vibrer ou s'arrête brutalement et qu'une erreur d'encodeur ou de vitesse de gaine (1533 - F66) s'affiche :
 - Inverser le paramètre de direction de l'encodeur CF16 PA14.
- 3) Lancer une autre course vers le bas - le système doit fonctionner normalement.

FC-ID	Unité FC	Paramètre		EC CF16	Unité EC
2.8.15	--	Direction de l'encodeur	0 / 1	PA14	--

Remarque : la direction de l'encodeur n'est pas enregistrée sur la carte SIM.



Remarque

Après la séquence 6, le système peut être utilisé en mode d'inspection et de rappel. Après le montage, si la cabine est équilibrée, l'information de gaine définie précisément et la course d'apprentissage effectuée, passer à la séquence 7 pour le réglage.

Séquence 7 - RPM Identification (régime moteur nominal)

Obligatoire si la valeur a été estimée auparavant.

Condition préalable :

- Eléments de gaine exactement positionnés
- Equilibrage de la cabine contrôlé (40..50 % selon P2.8.13)
- Cabine vide (charge 0 kg)
- Biodyn xx P BR : Course d'apprentissage effectuée (si la course d'apprentissage a échoué à cause d'une surcourse en fin de gaine, réduire VKN de 10 % jusqu'à ce que le test de phase de nivelage soit effectué).

Procédure :

	Biodyn xx P BR (OL)	Biodyn xx C BR (CL)
1	KFM (SCIC DIP 7=ON)	JRH (mode course de rappel)
2	P2.4.12 = RpmID 1 (« 1 ») L'écran indique « No Action » : Presser : [→], [↑], [enter]	Log. ≥ V339 : CF16 PA23 VL=1 Log. < V339 : CF16 PA23 VL=4
3a	course vers le bas DKFM-D	DRH-D course vers le bas (> 5 s) ¹
3b	course vers le haut DKFM -U	DRH-U course retour vers le haut
3c	Après le premier cycle de course uniquement : contrôler surveillance 1.59 ²	
4	surveillance 1.51	surveillance [73 3 _ _]
	1= Veille 2= Marche 3= OK 4= Défaut	
5	répéter le cycle de course jusqu'à [1.51] = 3	répéter le cycle de course jusqu'à [733] = 3
6		Lire CF16 PA38 et acquitter la valeur avec OK

¹⁾ Le mieux est un cycle de course long au milieu de la gaine

²⁾ si (1.59) < 6 s, réduire VKN (P2.2.1.2) de 20 % juste avant de lancer un nouveau cycle conformément à 3a ; ou utiliser un tachymètre, voir page suivante.

FC- ID	unité	Paramètre		Défaut	CF16	unité
2.1.3	tr/ min	Régime moteur nominal	-	1440	PA38 ¹	tr/min
2.4.12	--	Identification RPM	a)	0	PA23	--
2.4.13	s	Durée Delta max (OL)	b)	0.05	--	--
2.4.14	Hz	Vitesse Delta max (CL)	c)	0.05	--	--
2.4.15	%	RPM ID limite de couple	d)	30	--	--

¹⁾ Paramètre enregistré sur la carte SIM (C BR seulement)

a) 0: pas d'action 1: P BR (OL) ou C BR (CL) 2: P BR (CL) pas avec BX !

Remarque : log. < V339 utiliser la valeur « 4 » pour C BR (CL)

b) Test OL réussi si (durée Delta [Surveillance 1.60]) < P2.4.13

c) Test CL réussi si (vitesse encodeur - vitesse de consigne) < P2.4.14

d) Couple minimal pour garantir la précision du test

FC-ID	unité	Surveillance		EC-IHM	unité
1.51	--	RMP ID état	a)	[73/3/_/_]	--
1.59	s	RPM ID durée vitesse constante (OL)	b)	--	--
1.60	s	RPM ID durée Delta (OL)	c)	--	--
1.49	tr/ min	Vitesse de rotation du moteur pendant le test	-	[73/1/_/_]	tr/ min

a) 0: -- 1: Veille 2: Marche 3: OK 4 : Défaut

b) Durée à vitesse constante pour chaque course (test identification rpm 1)

c) Différence de temps entre une course en montée et en descente à vitesse constante pendant un cycle pour l'identification RPM 1.

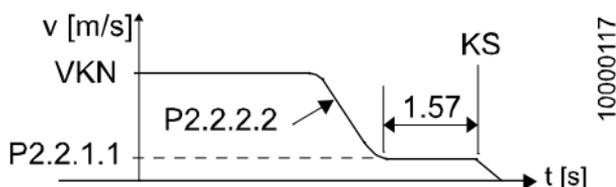
Identification RPM à l'aide d'un tachymètre

Ce test est requis si le test RpmID1 avec Biodyn xx P BR (OL) a échoué.

- 1) Lancer une course vers le bas avec DRH-D et lire la vitesse sur le tachymètre.
- 2) Lancer une course vers le haut avec DRH-U et lire la vitesse sur le tachymètre.
- 3) Augmenter ou réduire la valeur (P.2.1.3) pas à pas (pas de 10 tr/min) jusqu'à ce que la vitesse soit égale dans les deux directions.

Séquence 8 - Optimize Leveling Phase Biodyn xx P BR (OL)

Pour que l'approche à l'étage et la précision d'arrêt soient correctes, la durée de la phase de nivelage doit être positive à chaque course (mais pas trop longue).



Courbe de la course d'approche à l'étage

Condition préalable :

- L'ascenseur (vide ou avec une personne) se déplace en mode normal et atteint la vitesse nominale lors de chaque course entre étages (dans les deux directions).
- Les informations de gaine sont précisément positionnées.
- VKN - Vitesse de cabine nominale (P2.2.1.2) est réglée correctement

Procédure pour Biodyn xx PBR (OL)

- 1) Se déplacer étage après étage vers le bas puis vers le haut et noter pour chaque étage vers le haut et vers le bas la valeur de 1.57.
- 2) Comparer les valeurs de phase de nivelage collectées (1.57)
 - Si les valeurs varient de plus de 0,5 s d'étage à étage → régler l'information de gaine sur des distances égales à chaque étage.
 - Si la valeur (1.57) est trop petite (< 0,5 s) : réduire P2.2.1.2 (VKN) de 0,05
 - Si la valeur (1.57) est trop grande (> 1,5 s) : réduire P2.2.2.2 (Décélération) de 0,05
- 3) Répéter 1 et 2 jusqu'à ce que (1.57) soit toujours d'environ 1 s (+/- 0,5 s).

7

FC-ID	unité	Paramètre		Défaut OL	CF16	unité
2.2.1.2	m/s	VKN - Vitesse de cabine nominale	-	1	PA35	0,01 m/s
2.2.1.1	m/s	Vitesse de nivelage	-	0.1	PA1	0,01 m/s
2.2.2.2	m/s ²	Décélération 1	-	0.9	PA8	0,01m/s ²

FC-ID	unité	Surveillance		EC	unité
1.57	s	Phase de nivelage OL Durée entre fin de jerk4 et KS		--	--

Séquence 9 - Starting Torque (Biodyn xx C BR uniquement)

Le calibrage du couple de démarrage est effectué automatiquement pendant la course d'apprentissage de l'ascenseur.

Le test peut aussi être lancé manuellement via l'IHM de l'EC menu 123.
([10__ __] « OK » [12 3_ __] « OK ») ; voir chapitre 6.9.8

Séquence 10 - Fixed CLC information (Biodyn xx C BR seulement)

Si aucune information de charge de cabine réelle n'est disponible, une valeur de charge de cabine fixe peut être prédéfinie pour réduire le jerk initial et optimiser le système pour une charge de cabine spécifique.

1) Si les informations CLC sont disponibles, régler P2.8.11 sur 0 sinon régler P2.8.11 selon le tableau ci-dessous.

FC-ID	Unité FC	Paramètre		EC-IHM	Unité IHM
2.8.11	‰	Informations CLC	a)	CF16PA29	‰

a) « -1000 » = cabine vide ... « +1000 » = pleine charge « 0 » = l'information CLC provient de l'EC (via le bus CAN) ou la demi-charge est supposée si l'information CLC manque

GQT ¹⁾ [kg]	GQN - Charge utile de la cabine [kg] CF16 PA46 / P2.8.12							
	320	400	450	550	630	800	1000	1250
0	-1000							
75	-531	-625	-667	-727	-762	-813	-850	-880
150	-63	-250	-333	-455	-524	-625	-700	-760
225	406	125	0	-182	-286	-438	-550	-640

1) GQT : charge utile actuelle (0=cabine vide, 75=1 personne, 150=2 personnes, 225=3 personnes)

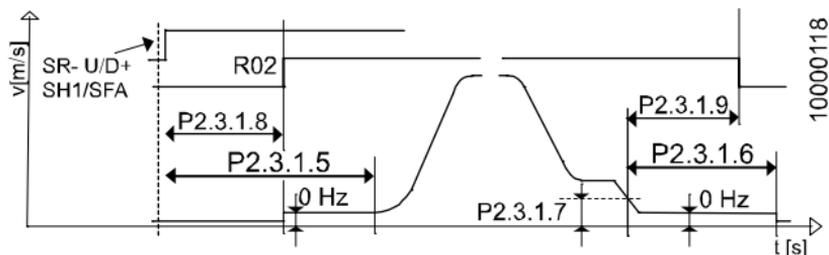
Séquence 11 - Optimisation du minutage « Motor brake »

Pour éviter une course avec le frein engagé, réduire le jerk initial, s'assurer que le couple du moteur est à environ zéro lorsque le frein est serré.

La surveillance KB/KB1 est toujours désactivée en mode de boucle ouverte.

a) Procédure pour Biodyn xx P BR (OL)

- 1) Phase de démarrage : Si la fréquence de sortie FC commence à augmenter avant que le frein soit totalement desserré, augmenter légèrement la valeur de P2.3.1.5. Règle générale : $P2.3.1.5 > P2.3.1.8$
- 2) Phase d'arrêt : Si le couple du moteur atteint la valeur de zéro avant que le frein ne soit totalement serré, augmenter légèrement la valeur de P2.3.1.6. Règle générale : $P2.3.1.6 > P2.3.1.9$



R02 (Relais de commande du frein) par rapport à la courbe de la course

FC-ID	unité	Paramètre		Défaut
2.3.1.5	s	Durée freinage DC au démarrage	OL	0.6
2.3.1.6	s	Durée freinage DC à l'arrêt	OL	0.8
2.3.1.7	Hz	Fréquence de freinage DC à l'arrêt	OL	0.1
2.3.1.8	s	Frein mec desserré	OL	0.3
2.3.1.9	s	Frein mec serré	OL	0.5

b) Procédure pour Biodyn xx C BR (CL)

Avec retour d'information KB/KB1 (doit être le cas en traction direction ou semi-directe) Démarrage : accélération après le retour d'information d'inversion KB et KB1 (graphique a) Arrêt : décélération du couple après l'inversion KB et KB1 (graphique c)

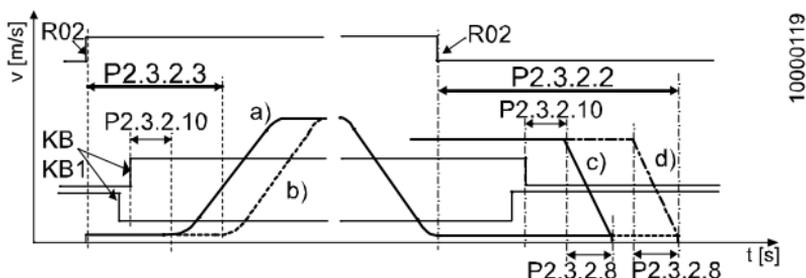
Paramètre 2.3.2.10 - Délai après KBx.

Remarque : conserver la valeur par défaut sur les machines SGB

Sans retour d'information de la manœuvre KB/KB1 [si (CF16 PA21) =0]

- 1) Phase de démarrage (graphique b) : Régler initialement (CF16 PA25) sur 50 ↔ 0,5 s. Ensuite, si la fréquence de sortie FC commence à augmenter avant que le frein soit totalement desserré, augmenter légèrement la valeur de P2.3.2.3. L'augmentation signifie que le FC suppose que la durée de desserrage du frein est plus longue.
- 2) Phase d'arrêt (graphique d) : Régler initialement (CF16 PA24) sur 80 ↔ 0,8 s. Ensuite, si le couple du moteur atteint la valeur de zéro avant que le frein ne soit totalement serré, augmenter légèrement la valeur de P2.3.2.2. L'augmentation signifie que le FC suppose que le serrage du frein est plus long.

Remarque : Le réglage agrandit également la fenêtre de temps de l'inversion d'état KB/KB1 si le retour d'information de la manœuvre KB/KB1 (P2.8.16) est activé.



*Avec et sans graphique de vitesse du retour d'info du freinage : a), b) ;
graphique de couple : c), d)*

FC-ID	unité	Paramètre		Défaut	CF16	unité
2.3.2.2	s	Temporisation serrage frein	CL	1.25	PA24	0,01 s
2.3.2.3	s	Temporisation desserrage frein	CL	0.90	PA25	0,01 s
2.3.2.8	s	Durée de couple final	CL	0.15	--	--
2.3.2.9	%	Limite de couple final	CL	0	--	--
2.3.2.10	s	Délai après KBx	CL	0.10	--	--

Séquence 12 - P/I Control (boucle fermée seulement)

L'asservissement en boucle fermée peut être optimisé pour garantir des vibrations faibles. Voir J42101241 (s'adresse uniquement à un spécialiste expérimenté).

Séquence 13 - Contrôle des limites de courant moteur

Les courants du moteur maximum requis ne doivent pas dépasser les valeurs FC spécifiques.

- 1) Envoyer la **cabine vide** de l'étage supérieur à l'étage inférieur et lire la valeur de surveillance 1.25 à la fin de la course. Comparer avec le tableau ci-dessous : si la valeur mesurée \leq IME max : test réussi si valeur mesurée $>$ IME max : l'ACVF n'est pas compatible
- 2) Envoyer la **cabine à pleine charge** de l'étage supérieur à l'étage inférieur et lire la valeur de surveillance 1.26 à la fin de la course. Si la valeur \leq IMA max : test réussi si valeur $>$ IMA max : passer à l'étape 3
- 3) Répéter l'étape de mesure 2) en cas d'échec du test : Réduire l'accélération par pas de $0,05 \text{ m/s}^2$. C BR : La décélération doit avoir la même valeur que l'accélération. P BR : Réduire VKN pour s'assurer que la vitesse constante est toujours atteinte

FC-ID	unité	Paramètre	Défaut OL CL	EC-IHM	unité
2.2.1.2	m/s	Vitesse nominale VKN	-	CF16 PA35	0,01 m/s
2.2.2.1	m/s^2	Accélération 1	0.8 0.5	CF16 PA07	$0,01 \text{ m/s}^2$
2.2.2.2	m/s^2	Décélération 1	0.9 0.5	CF16 PA08	$0,01 \text{ m/s}^2$

FC-ID unité		Surveillance		EC-IHM	unité
1.25	A	Courant moteur IME	a)	-	-
1.26	A	Courant moteur IMA	b)	[71/6_/__]	0,01 A

a) A mesurer au milieu d'une course avec une cabine vide

b) A mesurer pendant une accélération avec la cabine pleine

Limites courant moteur [A]	Biodyn					
	12 x BR		25 x BR		42 x BR	
x	C	P	C	P	C	P
Courant max IME à vit. constante	12	9.5	23	19	40	30
Courant accélération max IMA	21	21	42	36	71	66

C = Biodyn xx C BR | P = Biodyn xx P BR (mode boucle ouverte)

7.5 Messages d'avertissement et d'erreur ACVF

Biodyn xx C BR :

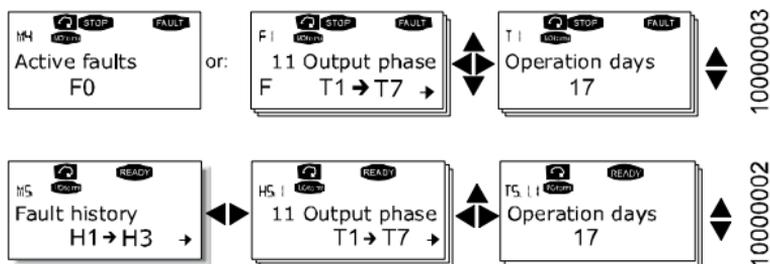
IHM menu 50 / SPECI menu 50 / clavier si disponible

Biodyn xx P BR :

Clavier Vacon menu M4 Erreur active ; [reset] pour effacer l'erreur.

Clavier Vacon menu M5 Historique des erreurs ; 5.1 est la dernière entrée ; utiliser le bouton fléché à droite pour ouvrir le sous-menu qui contient plus d'informations.

Effacer l'historique des erreurs en appuyant sur [Enter] pendant 3 secondes.



Description du message d'erreur

- voir chapitre 6.7 « Codes d'erreur » code 15 00 à 15 89

7.6 Communication ACVF - PC de service

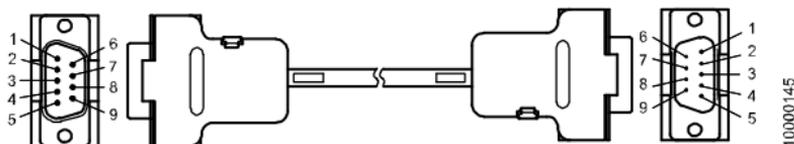
Programmes nécessaires pour la communication avec ACVF Biodyn :

- NCLoad : (mars 08 - V1.0.17)
Programme de téléchargement des logiciels
- NCDrive (mars 08 - V2.0.11) :
Programme pour le téléchargement ascendant ou descendant de paramètres et pour la surveillance

Téléchargeable gratuitement sur www.vacon.com

Câble de connexion :

Pour la communication avec Vacon ACVF, un câble d'extension (mâle/femelle) standard à 9 broches DSUB RS232 1:1 peut être utilisé.



N° ID pour câble d'extension 1:1 3 mètres : 55502100

Il est également possible d'utiliser un câble de raccordement RS232 spécial (seulement 3 câbles de communication sont connectés) :

PC de service (femelle)		Interface ACVF (mâle)
2	↔	2
3	↔	3
5	↔	5



Remarque

Pour communiquer avec NCDrive, le fichier d'application correct « APxxxxx.VCN » doit être présent dans le dossier « NCEngine\Applications\All_in_one » sur le PC de service. Ne jamais le générer à partir de NCDrive.

7.7 Actualisation du logiciel ACVF Biodyn xx C/P BR



Remarque

L'actualisation du logiciel ne doit être effectuée que par des techniciens formés.



Remarque

Dans des conditions normales, il n'y a pas besoin de faire la mise à jour du logiciel. Avant de faire la mise à jour du logiciel, contacter un spécialiste ou la Hotline à Locarno.

Instructions pour l'actualisation du logiciel

Préparatifs	
1	Pour les procédures adéquates de téléchargement/mise à jour du logiciel et sa compatibilité, consulter la documentation la plus récente : <ul style="list-style-type: none">- « Procédure de téléchargement logiciel », J638013.- « Manipulation des versions de logiciel », J42102235 (notes de publication C BR)- « Manipulation des versions de logiciel », J42101240 (notes de publication P BR)- « Description technique », Q42101239
2	Télécharger sur le PDM les fichiers de logiciel *.zip corrects et les extraire sur votre PC de service.
3	Mettre JH sur OFF
4	Connecter le PC de service à l'ACVF avec le câble RS232
5	Débrancher le bus CAN vers l'ACVF (SCIC.XCANEXT) (C BR seulement)
6	Activer la manœuvre d'inspection ou de rappel
7	Mettre JH sur ON
Chargement des paramètres FC	
7	Lancer NC-Drive sur le PC de service
8	Charger les paramètres

7

9	Enregistrer les paramètres dans un fichier
Téléchargement « Logiciel système »	
10	Lancer NCLoad sur le PC de service (contrôler le menu « COM port » et « Baudrate », choisir 57600)
11	Sélectionner l'onglet « System Program » et rechercher le fichier correct SCHxxxxx.VCN (anciennes versions : NXPxxxxx.VCN)
13	Cliquer sur le bouton « Start ». - Le téléchargement dure environ 4 minutes.
Téléchargement « Logiciel Application »	
14	Sélectionner l'onglet « Application » et rechercher le fichier d'application correct APFIQxxxxx.vcn.
15	Cliquer sur le bouton « Start ».
16	Cliquer le bouton « Replace All » lorsque NCLoad le demande - Le téléchargement dure environ 1 minute
Téléchargement des paramètres par défaut spécifiques Schindler	
17	Lancer le programme NCDrive sur le PC de service. (régler le port COM dans le menu « Tools »→« Options »→« Communication »).
18	Dans le menu « File »→« Open », sélectionner le fichier de paramètres correct « DEFVxxxxx.par » et l'ouvrir. (cliquer sur OK si un message s'affiche indiquant que les valeurs minimum et maximum ne sont pas disponibles en mode hors ligne).
19	Télécharger les paramètres avec le menu « Drive » → « Download » (ignorer tous les message du type « Comm number Hi/Lo: Value locked » ou « CAN mode: Value is out of range »).
Tâche spécifique (désactive la fonction Fast PWM)	
20	Si log. = V327/327A, régler le paramètre P2.8.21 = 0 Si log. = V339 et OPTAG rév. C/D/E, régler P2.8.21 = 0 (voir « Détection du matériel », point 5 page suivante) Si log. = V339 et OPTAG rév. F ou plus récent, laisser P2.8.21 = 1

Mise en service

Voir le chapitre 7.4 « Mise en service ACVF »

C BR : avec tous les paramètres applicable sur la carte SIM de l'EC (par ex. montage Schindler 6200), suivre les étapes 21 à 23.

P BR : suivre les étapes du chapitre 7.4 « Mise en service » (suggestion : utiliser l'outil de « comparaison » avec les paramètres chargés à l'étape 9 pour voir les différences !)

21	Mettre JH sur OFF Rebrancher le bus CAN sur l'ACVF (SCIC.XCANEXT) Mettre JH sur ON, la manœuvre d'ascenseur lance le téléchargement automatique des paramètres de carte SIM dans l'ACVF.
Direction de l'encodeur et séquence des phases	
22	Lancer une course en descente avec la manœuvre de rappel. Si l'ascenseur s'arrête et indique une erreur, changer le sens de l'encodeur. (CF=16, PA=14)
23	Lancer une deuxième course vers le bas. Si l'ascenseur part dans la mauvaise direction, changer la séquence de phase. (CF=16, PA=15)

Packs logiciels Biodyn xx C BR

Version	Type Biodyn	Logiciel systèmeVCN	Log. applicationVCN	SIM ¹
V269	12/19 C	NXPTST_3V150	APFIQ122V 269	1
V290	12/19 C	NXPTST_4V155	APFIQ122V 290	2
V303	12/19 C	NXP00002V161	APFIQ122V 303	2
V327A	12/19/25/42 C	SCH004C2V165	APFIQ122V 327	2
V339	12/19/25/42 C	SCH004C2V165	APFIQ122V 327	2

1) CFG_ACVF_Parameter_Version peut être vérifié avec la commande de terminal « READ_SIM_CARD:=1 ». Une mise à jour logicielle à partir de V269 requiert une carte SIM neuve.

Compatibilité matérielle Biodyn xx C BR

Version	Carte de commande			Carte E/S	
	NXP VB00251	NXP2 VB00561	NXP2 VB00661	4 cartes simples	OPTAG (OPTAJ)
V269	OK	---	---	OK	---
V290	OK	OK	---	OK	---
V303	OK	OK	---	OK	OK
V327	---	OK	---	OK	OK ¹⁾
V327A	---	OK	OK	OK	OK ¹⁾
V339	---	OK	OK	OK	OK ¹⁾

1) La fonction « fast PWM » avec prise en charge avec OPTAG rév. F ou plus récente et log. = V339, (voir l'étape 20 dans les instructions d'actualisation du logiciel ci-dessus). Un mauvais réglage peut générer l'erreur F56/F57.

Packs logiciels Biodyn xx P BR

Version	Type Biodyn	Logiciel système .VCN	Log. applicationVCN
V112	12/19 P	NXPTST_4V155	APFIQ136V 112
V133	12/19/25/42 P	NXP00002V164	APFIQ136V 133
V145	12/19/25/42 P	SCH004C2V165	APFIQ136V 145

Compatibilité matérielle Biodyn xx P BR

Version	Carte de commande			Carte E/S	
	NXP VB00251	NXP2 VB00561	NXP2 VB00661	4 cartes simples	OPTAH
V112	OK	---	---	OK	---
V133	OK	OK	---	---	OK
V145	---	OK	OK	---	OK

Reconnaissance du matériel

Lancer NCDrive. Dans le menu « Drive », choisir « Info ».

Drive Info (NCLoad Ver. 1.0.17 hein kuu-11-2006 13:41:37)

VCN Name: SCH004C2V165 ← 1
System Software: 22.18.8982 (28.07.2006)
Firmware Interface: 4.52
Power Unit: PA006152H1SSS (18,5)
Power Unit/Drive Serial Nr: 10311325
Internal Brake Chopper: Yes
Internal Brake Resistor: No
Power Card Serial Nr: 216AB5485312
Control Unit: CPBS
Control Unit Serial Nr: 10311327
Control Card Serial Nr: 661F5505221
↑ 2

Applications
Name Appld ParRev.AppRev FirmIntrf
*Lift APFIQ1223.27 4.52
↑ 3

I/O and expanders
Slot A: OPTAG, 363.F, 0.0 , SNr: 363I6230166SF }
Slot B: OPTAG, 363.F, 0.0 , SNr: 363I6230166SF } ← 4
Slot C: OPTAG, 363.F, 0.0 , SNr: 363I6230166SF }
Slot D: OPTD6, 338.F, 0.0 , SNr: 363I6230166SF }
Slot E: OPTD6, 338.F, 0.0 , SNr: 363I6230166SF }
↑ 5

Exemple extrait du fichier d'informations

10000204

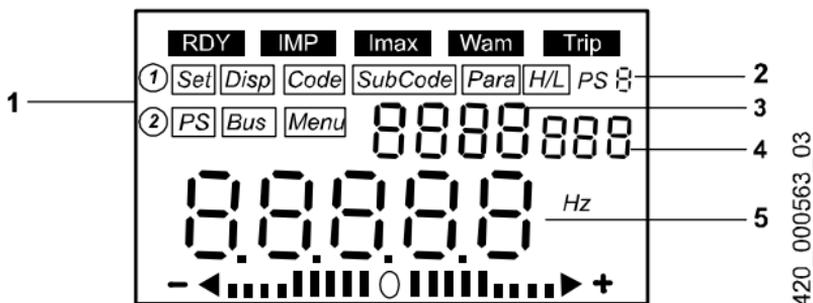
7

1	Version actuelle du logiciel système (par ex. SCH004C2V165)
2	Type de carte de commande de base NXP (par ex. 661 → VB00661)
3	Version actuelle du logiciel d'application (par ex. 327)
4	Type de carte d'option (par ex. OPTAG) - Des cartes identiques dans différents emplacements montrent qu'une carte simple intégrée est installée. - OPTD6 est physiquement intégré dans OPTAG
5	Niveau de révision de la carte d'option (par ex. révision F)

8 Portes (VD20, Sematic C-MOD)

8.1 Varidor 20

8.1.1 VD20 - Configuration

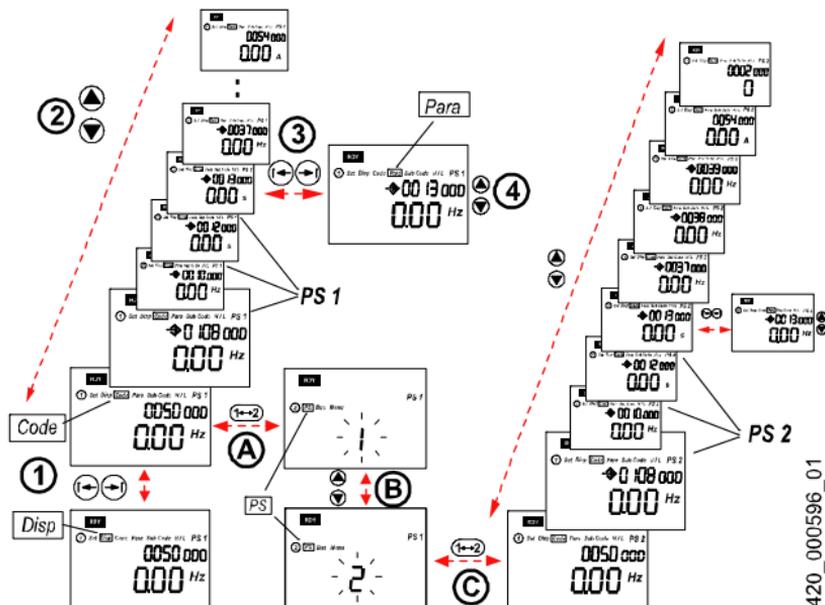


Point	Description de l'affichage	Remarques
1	Barre fonction 1 et 2	
2	Jeu de paramètres (PS)	PS1 ou PS2
3	Numéro du code	
4	Numéro sous-code	La valeur actuelle clignote pendant les réglages
5	Valeur paramétrée avec unité	

Boutons	Description
	Sélection du paramètre
	Pour sélectionner un menu dans la barre fonction 1 ou 2. Le menu en cours est encadré.
	Changement de la barre fonction 1 à la barre fonction 2
	Utilisé seulement pendant téléchargement Requis si le symbole suivant clignote :

Boutons	Description
	STOP pour désactiver l'ACVF
	RUN pour activer l'ACVF

Réglage des paramètres

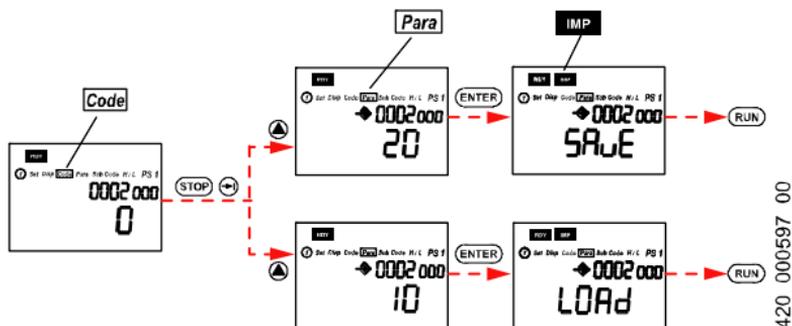


	Modifier une valeur de paramètre	Mode
	Démarrage en mode affichage	Disp
1	Passer en mode « Code » avec : [→]	Code
2	Choisir un paramètre avec : [↑] et [↓]	Code
3	Activer le mode d'édition du paramètre avec : [→]	Para
4	Changer la valeur avec : [↑] et [↓]. La valeur est enregistrée immédiatement.	Para

	Changer entre les jeux de paramètres PS1 et PS2	Mode
	Démarrage en mode Code	Code

	Changer entre les jeux de paramètres PS1 et PS2	Mode
A	Appuyer sur [1↔2] pour ouvrir le mode PS	PS
B	[↑] ou [↓] pour choisir entre « 1 » ou « 2 »	PS
C	Appuyer sur [1↔2] pour quitter le mode PS	Code

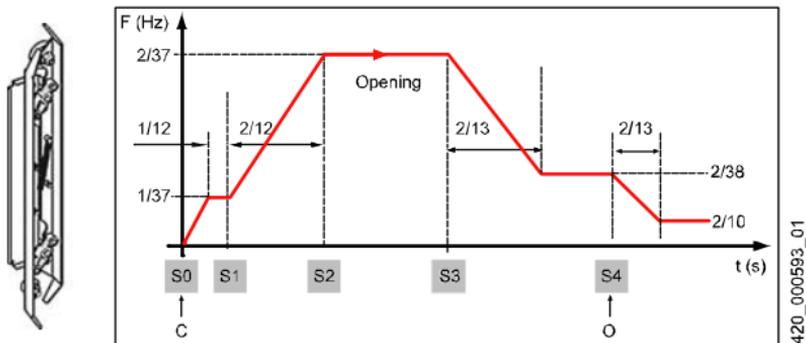
Téléchargement ascendant et descendant des paramètres



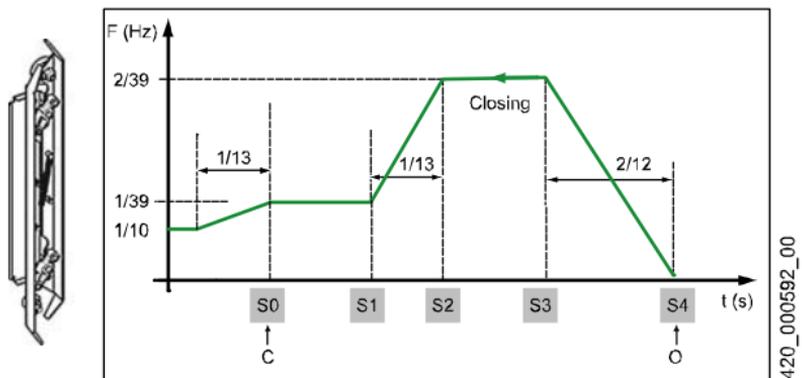
20 = Téléchargement des paramètres : Clavier → Convertisseur asservi VF
 10 = Chargement des paramètres : Convertisseur asservi VF → Clavier

8.1.2 VD20 - Paramètres

Accouplement non actif

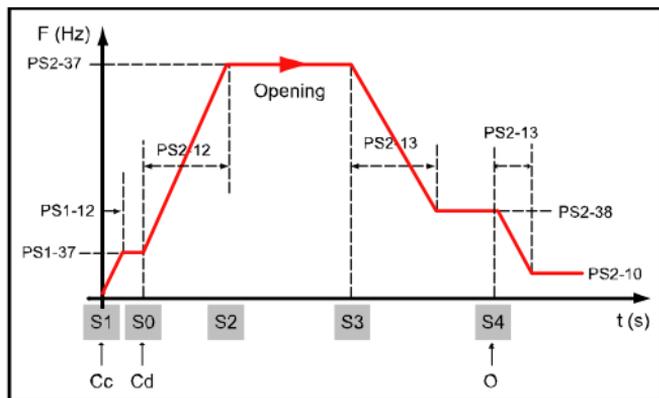


Courbe d'ouverture, accouplement non actif
 C = position mécanique fermée, O = position mécanique ouverte



Courbe de fermeture, accouplement non actif
 C = position mécanique fermée, O = position mécanique ouverte

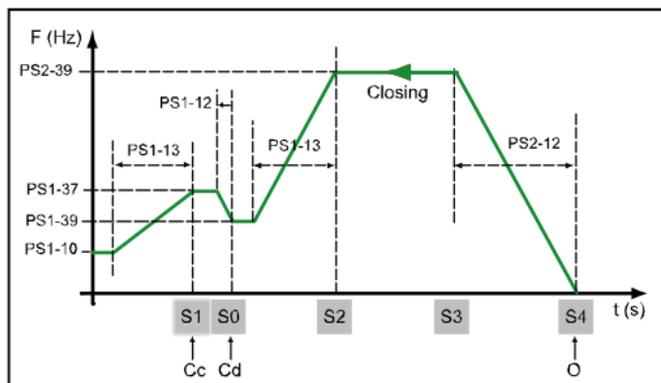
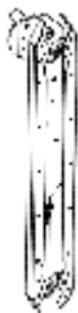
Accouplement actif



420_000585_02

Courbe d'ouverture, accouplement actif

Position : C_c = Accouplement fermé, C_d = Ferme la porte, O = ouverture mécanique



420_000586_02

Courbe de fermeture, accouplement actif

Position : C_c = Accouplement fermé, C_d = Ferme la porte, O = ouverture mécanique

Param.	Description	Valeur par défaut ¹⁾	Plage recom.	
PS1-10	Fréquence position fermée	1.5 ²⁾	1..4	Hz
PS1-12	Durée d'accélération ouverture	1	0.4 .. 2	s
PS1-13	Durée de décélération fermeture	1.6	0.6 .. 2.5	s
PS1-37	Vitesse d'ouverture lente (accouplement actif)	7	4..10	Hz
	Vitesse d'ouverture et de fermeture d'accouplement lente (accouplement non actif)		12..50	Hz
PS1-38	Vitesse initiale d'ouverture et de fermeture	8	5..10	Hz
PS1-39	Vitesse de fermeture lente	2	6..15	Hz
PS2-10	Fréquence position ouverte	1.5	0..4	Hz
PS2-12	Durée d'accélération ouverture/ fermeture	1	0.4 .. 1.6	s
PS2-13	Durée de décélération ouverture	1	0.5 .. 2.5	s
PS2-37	Vitesse d'ouverture rapide	40	28..50	Hz
PS2-38	Vitesse d'ouverture lente	8	6..15	Hz
PS2-39	Vitesse de fermeture rapide	31	28..50	Hz
PS1-2 PS2-2	Transfert de param. ACVF→Clavier Utiliser [ENTER] pour démarrer	20	SAVE	
PS1-2 PS2-2	Transfert de param. Clavier→ACVF Utiliser [ENTER] pour démarrer	10	LOAD	
PS1-50 PS2-50	Etat de sortie de fréquence (lecture seule)		x...y	Hz
PS1-54 PS2-54	Etat de sortie de courant (lecture seule)		x...y	A
PS1-108 PS2-108	Limite de force de fermeture, circuit imprimé IBV20	120	120..170	
PS1-156 PS2-156	Limite de force de fermeture, circuit imprimé IBV20M (entrée mono)		20..22	

¹⁾ Plage par défaut : valable pour accouplement actif

²⁾ Si la fréquence est trop élevée, le moteur chauffe ; voir aussi J638040

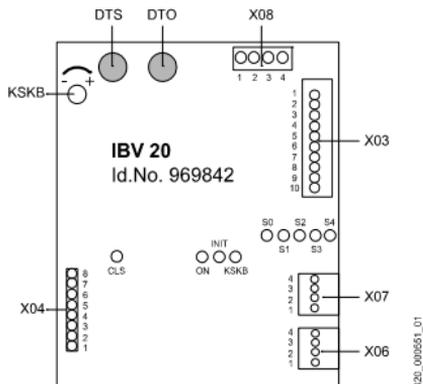
8.1.3 Diagnostic VD20 - Contrôles visuels ACVF



LED ACVF (Lenze)

LED 1 (rouge)	LED 2 (verte)	Description
OFF	ON	Prêt, état normal.
ON	ON	Démarrage automatique neutralisé
OFF	ON clignote	Le convertisseur asservi est bloqué. Etat normal pendant le démarrage.
ON clignote fréquence 1 s	OFF	Erreur active. Contrôler le journal d'erreur avec l'aide du clavier « Pocket ». C0161 s'affiche automatiquement.
ON clignote fréquence 4 s	OFF	Sous-tension. Mettre hors tension et contrôler le schéma de câblage de l'installation.
OFF	ON clignote très rapidement	Identification des paramètres du moteur

8.1.4 Diagnostic VD20 - Contrôles visuels IBV20



LED IBV20

LED	Affichage normal	Signification
CLS	ON/OFF	ON = Commande de fermeture active
ON	ON	ON = Sous tension
INIT	OFF	ON = Avant et/ou pendant une course de synchronisation Toujours ON ou clignotant : capteur défectueux ou mal réglé
KSKB	OFF	ON = Le limiteur de force de fermeture indique un obstacle ou que la valeur de paramètre est trop basse Clignotant : Avant et/ou pendant une course de synchronisation : contrôler la connexion du fil X4.7 et X4.8
S0..S4	ON/OFF	ON = Indique la position actuelle de la porte Toujours OFF : Contrôler la connexion des capteurs. Contrôler la position des aimants (distance, montage). Toujours ON : Vérifier le raccordement des boîtiers de capteur. Débrancher et rebrancher le câble

8.1.5 Diagnostic VD20 - Symptômes d'erreur

Cause éventuelle	Elimination du défaut
La porte fait du bruit	
Les panneaux frottent contre le seuil	Contrôler l'état des coulisseaux ; les remplacer si nécessaire
Cognement du chariot contre la butée d'arrêt Une butée en caoutchouc est en préparation	Vérifier le réglage mécanique du chariot de la porte en respectant les instructions de réglage
	Vérifier si la position du capteur et/ou de l'électro-aimant est correcte
	Si nécessaire ajuster le paramétrage. Voir les détails dans le document [1].
Panneaux de porte inclinés	Réduire, sans pression, le jeu des rouleaux de contre-pression
Entrechoquement du dispositif d'accouplement durant la course	Suivre les instructions de réglage. Voir les détails dans le document [2].
Rouleaux de contre-pression coincés sur le rail principal	Ajuster, sans pression, le rouleau de contre-pression sur le rail principal
Grincement au niveau du contact KTC	Réajuster le contact KTC. Voir les détails dans le document [2].
Le levier de verrouillage de porte mécanique frotte contre le loquet	Ajuster le levier de verrouillage de porte. Voir les détails dans le document [2].
Le moteur de porte fait du bruit	
Paliers de moteur usés	Remplacer le moteur
Mou de la courroie crantée	Vérifier que la courroie crantée ne s'allonge que d'env. 10 mm de plus que l'étirement maximum prévu. Voir les détails dans le document [2].
Pas de mouvement de porte manuel avec DTO/DTS	
Mauvais câblage du câble du moteur de porte	Changer le câblage du moteur en fonction du schéma de câblage de l'installation
Réouverture de la porte pendant la fermeture de porte normale	

Cause éventuelle	Elimination du défaut
KSKB activé	S'assurer que les panneaux de porte se déplacent aisément. Si ce n'est pas le cas, suivre les instructions de réglage. Pour plus de détails, voir K608227
	Réajuster le potentiomètre du circuit imprimé IBV20 entre le capteur de position S02 et S0
	Ajuster le paramétrage entre le capteur de position S4 et S2 : IBV20M = Code C0156 IBV20 = Code C0108 Voir les détails dans le document [1].
Erreurs de décélération/d'accélération	
La porte se ferme sans aucune décélération	Contrôler la connexion du câblage de signal X3 de l'ACVF ; il se peut que l'isolation soit coincée.
Mauvaise performance d'accélération/décélération	Vérifier les réglages du paramètre selon le document [1]
Le verrouillage de la porte palière ne peut pas être activé	
Le mécanisme de verrouillage de la porte palière ne fonctionne pas	Suivre les instructions de réglage : dans le document [3]
Le verrouillage de la porte palière n'ouvre pas en service normal (porte semi-automatique)	Réajuster le verrouillage de la porte palière si nécessaire, ou bien augmenter la valeur du paramètre C0010/PS2 (fréquence position ouverte 0...4 Hz)

[1] K604510 : Mise en service Varidor 20

[2] K608227 : Schindler 6200, Manuel de montage, CABINE P30K

[3] K608223 /4 : Schindler 6200, Manuel de montage, Portes palières

8.1.6 Diagnostic VD20 - Journal d'erreurs (clavier)

Code	Description	Solution
LP1	Avertissement phase moteur	Contrôler la connexion du moteur ; contrôler le code PS1-597 (valeur 0)
LU	Sous-tension DC Bus	Contrôler la tension de 230 V
OC1	Court-circuit	Contrôler le moteur et les câbles
OC2	Problème de terre	
OC3	Surintensité de courant durant course d'accélération	Contrôler le paramètre PS1-12 et PS2-12
OC4	Surintensité de courant pendant la course de décélération	Contrôler le paramètre PS1-13 et PS2-13
OC5	Surcharge ACVF en marche stationnaire	Contrôler le réglage mécanique
OC6	Moteur en surcharge	Contrôler si blocage ; contrôler le code PS1-120
OH	Dissipateur au-dessus de 85°C	Contrôler si blocage ; nettoyer le dissipateur
OH3	PTC - Surchauffe	Contrôler si blocage ; contrôler le raccordement PCT
OH4	VVF - Surchauffe	Contrôler si blocage ; nettoyer le dissipateur
OH51	PTC - Avertissement	Contrôler si blocage ; contrôler le raccordement PCT
OU	Surtension DC Bus	Contrôler que la tension de réseau < 264 V et l'accélération et la décélération
Pr	Erreur de téléchargement param.	Télécharger une nouvelle fois
CCr	Erreur fatale lors du téléchargement	Remettre à zéro : Mettre sur « OFF » et « ON »
EER	Problème de communication VF/ordinateur de poche (pocket)	Vérifier si le code PS1-126 est sur la valeur 0
H05	Défaut interne	Remplacer l'ACVF

8.2 Sematic C MOD

8.2.1 Sematic C MOD - Configuration



Mode automatique - LED « AUTO »

- Après la mise en route ou après un reset, la porte reste en mode automatique
- Appuyer sur la touche 4 quelques instants pour repasser en mode manuel

Mode manuel - LED « MAN »

- Tous les signaux en provenance de l'extérieur (ascenseur, cellule photo, etc.) sont ignorés
- La porte s'ouvre avec touche 2 ou se ferme avec touche 3 (appui long)
- Touche 1 sélectionne le cycle d'auto-apprentissage
- Appuyer sur la touche 4 quelques instants pour repasser en mode « AUTO »
- Repasse en mode « AUTO » après 10 min. sans touche actionnée

Mode de programmation - LED « PROG »

- Ouvrir « PROG » en appuyant sur Touche 1 et Touche 4 en même temps quelques instants
- La Touche 1 agit comme « Enter » : sélectionne le paramètre ou confirme la valeur
- Touche 2 et Touche 3 : augmente ou réduit le paramètre ou la valeur
- Touche 4 : annule le mode édition ou revient en mode « AUTO »

Cycle d'auto-apprentissage [SL]

- Doit être effectué avant que l'ascenseur devienne opérationnel
- Important : la fermeture de porte à vitesse lente après une interruption d'alimentation (reset) n'est pas un cycle d'auto-apprentissage.
- C'est possible aussi en mode « AUTO », mais on utilise le mode « MAN »

Cycle d'auto-apprentissage		Indication
1	Appuyer sur Touche 4 pour passer en mode « MAN »	LED MAN
2	Appuyer sur Touche 1 pour lancer le cycle d'auto-apprentissage	« SL »
3	Appuyer sur Touche 3 : la porte se ferme à vitesse lente ou reste fermée (si la porte s'ouvre avec Touche 3, changer le paramètre 22).	« CL » clignotant
4	Appuyer sur Touche 2 : la porte s'ouvre à vitesse lente	« OP » clignotant
5	Contrôler minutieusement que les vantaux de porte glissent librement et parcourent la course totale attendue	
6	A la fin du cycle d'ouverture, l'apprentissage est terminé et finit automatiquement.	« OP »
7	Revenir au mode « AUTO » avec la Touche 4	LED AUTO

Indications d'affichage

-- Après le démarrage

OP Porte ouverte - si clignotant : La porte s'ouvre

CL Porte fermée - si clignotant : La porte se ferme

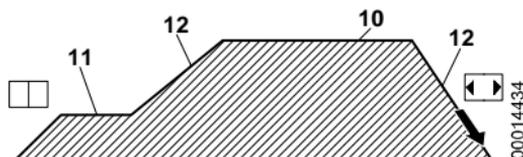
AL Alarme (clignotant avec code d'alarme)

SL Auto-apprentissage

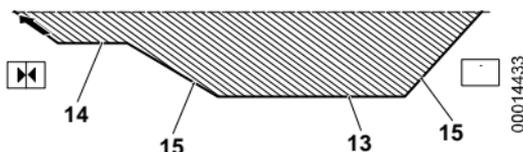
FC Fermeture forcée

IM Système de réouverture activé

8.2.2 Sematic C MOD - Paramètres



Paramètres de courbe de déplacement d'ouverture des portes



Paramètres de courbe de déplacement de fermeture des portes

Code	Dé-faut	Plage	Paramètre	
00	0	0/1/2	Système de réouverture 0 : interne 1 : externe en mouvement, 2 : externe en mouvement + stationnement	-
01	0	0/1/2	Test manœuvre principale d'ascenseur (MLC) 0 : en mouvement, 1 : en mouvement et stationnement, 3 : OFF	-
02	0	0/1/2	Pas de signal MLCI 0 : arrêt instantané, vitesse lente jusqu'à l'arrêt, 2 : cycle de vitesse lente	-
03	0	0/1	Alarme entrée MLC 0 : OFF, 1 : ON	-
04	0	0/1	Effet réouverture portes limité 0 : OFF, 1 : ON	-
05	0	0/1	Dispositif de verrouillage porte de cabine 0 : OFF, 1 : ON	-
06	0	0/1	Portes vitrées 0 : OFF, 1 : ON	-
07	0	0/1/2/3	Relais sortie aux 0 : OFF, 1 : gong à l'ouverture, 2 : selon % d'espace, 3 : signal alarme thermique	-
08	00	00..99	Pourcentage d'espace (pour relais aux) 00 = limite de fermeture	-

Code	Dé- faut	Plage	Paramètre	
09	66	00..99	Force de fermeture (déclencheur de réouverture) 10..150 N	-
10	50	01..99	Ouverture vitesse élevée (voir image)	-
11	50	01..99	Ouverture vitesse lente (voir image)	-
12	50	01..99	Acc./décélération ouverture (voir image) (valeur plus grande = acc./décélération plus basse)	-
13	30	01..99	Fermeture vitesse élevée (voir image)	-
14	50	01..99	Fermeture vitesse lente (voir image)	-
15	80	01..99	Acc./décélération fermeture (voir image) (valeur plus grande = acc./décélération plus basse)	-
19	1	0/1	Mode Pompiers 0 : Réouverture OFF, 1 : sensibilité du système de réouverture réduite	-
20	01	00..05	Durée d'ouverture sur contact du dispositif d'ouverture de secours (EOD) 0..5 minutes	-
21	0	0/1	Logique du dispositif de protection Kn 0 : N/O, fermé sur obstruction, 1 : N/C ouvert sur obstruction	-
22	0	0/1	Sens de rotation du moteur 0 : horaire, 1 : anti-horaire	-
25	0	0/1	Mode de stationnement fermé 0 : stationnement patin/coupleur fermés (moteur alimenté), 1 : stationnement patin/coupleur ouverts	-
26	0	0/1	Type de patin 0 : patin alu standard, 1 : patin d'extension	-
99	0	0/1	Interface E/S 0 : type par défaut, 1 : LONIBV	-

REMARQUE :

Contrôler le paramètre 99 (doit être réglé sur 0 si utilisé avec MICONIC BX).

8.2.3 Sematic C MOD - Diagnostic

Code	Tableau des alarmes
1	Pas de signal de manœuvre principale d'ascenseur (seulement si paramètre 01 n'est pas réglé sur OFF et si paramètre 03 est réglé sur ON)
2	Protection surintensité du moteur
3	Défaut du système de réouverture. La manœuvre d'ascenseur n'envoie pas de commande de réouverture après que le contrôleur de porte a signalé un obstacle (seulement si paramètre 00 est réglé sur externe).
4	Connexion au moteur ou canaux d'encodeur inversés
5	Jerk encodeur : interrupteur de l'encodeur ou des câbles moteur ; connexion encodeur inversée
6	Surchauffe moteur (si capteur PTC interne présent)
7	Jerk moteur, interrupteur des câbles moteur
8	Surtension dans l'alimentation
9	Course PWM : surintensité impulsion
10	Alarme générique due à un dysfonctionnement interne du contrôleur de porte
11	Protection de l'alimentation (sursurintensité due à la contrainte mécanique)

A Abréviations

Cette liste contient les principales abréviations. Pour plus d'informations, se reporter à « l'index des identifications des dispositifs » dans les schémas.

Abrév.	Signification	Explication
AC2		Ascenseur à deux vitesses
ACVF	A lternating C urrent D rive with V ariable F requency	Convertisseur de fréquences
ADDUM	A utonomous D oor D rive U nit M odernization	OKR sur le toit de la cabine
AN1	A nti N uisance T ype 1	Dispositif antinuisance type de fonctionnement 1
ASMTL	A pproach S peed M onitoring at T erminal L anding	Contrôle de vitesse d'approche sur palier terminal (CF=19)
BAT	B attery	Batterie
BR	B rake R esistor	Résistance sur le frein
BR1	B randfall 1	Service incendie type 1
CAN	C ontrolled A rea N etwork	Bus CAN
CANIO	C ontrolled A rea N etwork I nput O utput	Circuit imprimé d'E/S raccordé au bus CAN
CLC	C ar L oad C ell	Cellule de charge de cabine, Digisens
CLSD	C ommunication L ine S witching D evice	Gestionnaire de ligne de communication pour la télésurveillance et l'alarme
CMT	C apacitor M otor T ür	Moteur de porte à condensateur
COP	C ar O perating P anel	Tableau de commande en cabine
CPIF	C ar P osition I ndicator F loor	Indicateur de position de cabine à l'étage principal

Abrév.	Signification	Explication
CPIAF	Car Position Indicator All Floor	Indicateur de position de cabine à tous les étages
CSC	Car Safety Circuit	Circuit de sécurité cabine
DA1/2	Druckknopf Alarm	Bouton-poussoir d'alarme
DBV	Druckknopf Begrenzer Geschwindigkeit	Bouton-poussoir du limiteur de vitesse
DFM-U/D	Druckknopf Fahrt Manuell Up Down	Déclencheur de course manuel (bouton OK sur IHM)
DIP switch	Dual In-line Package	Commutateur à boîtier à double rangée de connexions (microswitch)
DM236	Decreto Ministeriale 236	Dispositif d'alarme pour l'Italie
DREC-D/U	Druckknopf Revision Down and Up	Interrupteur montée/descente - boîtier d'inspection
EBR1	Etage Brandfall Typ 1	Feu à l'étage
EC	Elevator Control	Manœuvre d'ascenseur
ECUMR	Elevator Control Unit Machine Room	Armoire de commande
ESE	Evakuaton Schacht Ende	Evacuation fin de course de la gaine, manœuvre de rappel
ESF	Enhanced Service Functions	LED et fonctions d'interface utilisateur IHM qui fournissent un support pour la configuration et le diagnostic.
ETM	Emebdedd Telemonitoring	Système de télésurveillance embarquée avec C.I. CLSD
FA	Fein Absteller	Ascenseur à deux vitesses (AC2)
FC	Frequency Converter	ACVF
FLC	Floor Light Control	Commande d'éclairage d'étage

Abrév.	Signification	Explication
FU	Frequenz U mrichter	Convertisseur de fréquence
GBP	G eschwindigkeits- b egrenzer P endulum	Limiteur de vitesse
GS	G äste S teuerung	Manœuvre visiteurs
GSA	G erät S prachansage	Unité d'annonce vocale
GSV	G erät S prach v erbindung	Dispositif de communication vocale
HMI/IHM	H uman M achine Interface	Interface H omme M achine
IG	Inkremental G eber	Encodeur incrémentiel
INT	I nterface	Interface
IRTS	Information R elais T ür S icherheitskreis	Indication du circuit de sécurité, portes palières
ISK	Information S icherheits- k reis	Indication du circuit de sécurité
ISPT	Information S perrung T ür	Indication du circuit de sécurité blocage de porte
JAB	Switch A usser B etrieb	Interrupteur Hors service
JBF	Switch B randfall	Interrupteur, Manoeuvre d'incendie
JDC	Switch D ruckknopf C ar	Interrupteur, ordre cabine
JEM	Switch E vakuation M anuell	Interrupteur, Evacuation manuelle (SNGL)
JFIH	FI Hauptschalter	Disjoncteur à courant de défaut, Interrupteur principal
JFIHL	FI Hauptschalter - L icht	Disjoncteur à courant de défaut, Eclairage
JFILBS	FI Lampe B eleuchtung S chacht	Disjoncteur à courant de défaut, éclairage de gaine
JHSG	Switch H alt S chacht g rube	Interrupteur d'arrêt, cuvette de gaine
JMCO	Switch M aintenance by C ontroller	Option SPH, interrupteur dans armoire de commande

Abrév.	Signification	Explication
JMCR	Switch M aintenance on C ar R oof	Option SPH, interrupteur à clé sur toit de cabine
JMLD	Switch M aintenance at L anding	Option SPH, interrupteur à clé sur porte palière (cadre de porte)
JMSP	Switch M aintenance in S haft P it	Option SPH, interrupteur à clé dans cuvette de gaine
JNFF	Switch N otfahrt F euerwehr	Interrupteur d'incendie
JREC	Switch R evision C ar	Interrupteur inspection sur cabine
JRH	Switch R ückholsteuerung	Interrupteur de manœuvre de rappel
JRVC	Switch R eservation C ar	Interrupteur course de réservation de cabine
JTH	Switch T hermo	Thermorupteur
JTHA	Switch T hermo A ntrieb	Thermorupteur entraînement
JTHS	Switch, T hermo S teuerung	Thermorupteur manœuvre
KBF	K ontakt B randfall	Contact service incendie (détecteur incendie)
KBV	K ontakt B egrenzer V itesse	Contact limiteur de vitesse
KCBS	K ontakt C ar B locking S ystem	Blocage de la cabine en haut de la gaine
KF	K ontakt F ang	Contact parachute
KFM	K ontroll F ahrt M odus	Mode course de contrôle
KKE	K ontakt K ontrolle E nriegelung T ür	Contact manœuvre déverrouillage porte
KLSG	K ontakt L eiter S chacht g rube	Contact échelle d'accès à la cuvette de gaine
KL-V	K ontakt L ast v oll	Contact pleine charge
KNE	K ontakt N otend	Contact fin de course
KPH	K ontakt P hasen	Contact surveillance des phases

Abrév.	Signification	Explication
KPM	Kontakt Pillar Maintenance	Contact poteau, maintenance (dans cuvette de gaine, option haut de gaine réduit)
KSKB	Kontakt Schliesskraft Begrenzer	Contact limiteur d'effort fermeture
KSS	Kontakt Schlaffseil	Contact câble mou
KSSBV	Kontakt Schlaffseil Begrenzer Vitesse	Contact câble mou limiteur de vitesse
KTHM	Kontakt Thermo Maschinenraum	Capteur thermique local des machines
KTC	Kontakt Tür Car	Contact porte de cabine
KTS	Kontakt Tür Schacht	Contact porte palière
KTZ	Kontakt Türzone	Contact de porte, côté d'accès
LAGC	Lampe Alarm Gedächtnis Car	Voyant alarme mémoire cabine (acquiescement bouton d'alarme)
LARC	Lampe Alarm Registriert Car	Voyant alarme enregistrée cabine (Aide en route)
LC	Lamp Car	
LCU	Landing Call Unit	Interface d'appel d'étage (C.I.)
LCUM	Landing Call Unit Main	
LCUX	Landing Call Unit Extension	Extension du tableau de commande, entrées/sorties supplémentaires
LEFC	Lamp Evacuation Travel Car	Voyant de course d'évacuation cabine
LIFD	Long Interfloor Distance	Longue distance entre deux étages
LIN	Landing Indication	Indicateur d'étage/Indicateur de direction de course
LL-X	Lampe Überlast	Voyant Surcharge

Abrév.	Signification	Explication
LMG	Lastmessgerät	Capteur de mesure de la charge (Digisens, capteur X)
LMS	Lastmesssystem	Système pèse-charge
LNC	Lampe Notfall Car	Voyant éclairage de secours de la cabine
LOP	Landing Operation Panel	Boîte à boutons palière
LUET	Lampe Ueberbrückung Tür	Lampe pontage de porte
MGB	Magnetic Brake	
MCCE	Main Contactor Connection for Electrical Elevator	Interface C.I. entraînement (dans ECUMR)
MSPH	Maintenance Short Pit and Headroom	C.I. pour cuvette de faible profondeur et/ou haut de gaine réduit (option)
NC	Normally Closed	Contact normalement fermé
NGL	Netzgerät Lift	Unité d'alimentation électrique ascenseur
NO	Normally Open	Contact normalement ouvert
NS21	Notstrom Steuerung Typ 21	Fonctionnement en alimentation de secours type 21
NSG	Not Speise Gerät	Dispositif d'alimentation de secours
PA1	Parking Type 1	Type 1 de stationnement (RL1)
PABX	Private Automatic Branch Exchange	Réseau téléphonique
P-CARE	Portfolio Care	Portfolio care. (chapitre 1.4)
PAS	Power Apparat Schrank	Prise de courant armoire de commande
PHS	Photozelle Stockwerk	Cellule photoélectrique niveau d'étage
PHT	Photozelle Tür	Cellule photoélectrique porte

Abrév.	Signification	Explication
PHUET	Photozelle Ueberbrückung Tür	Cellule photoélectrique pontage de porte
POP	Programming Operation Panel	Configuration de l'interface utilisateur (option)
RTC	Réseau Téléphonique Commuté	Ligne téléphonique
R01	Relay 01	VACON, relais « Prêt »
R02	Relay 02	VACON relais « frein »
RB1	Rectifier Bridge	C.I. redresseur pour 230 VCA
RBE	Relay Brake Evacuation	Relais frein Evacuation
RCD	Residual Current Detection	Disjoncteur à courant de défaut (FI)
RKBV	Relais Kontrolle Begrenzer Vitesse	Relais Limiteur de vitesse
RLC-A	Relais Lampe Car Aus	Relais Lampe de la cabine éteinte (automatique)
RMCC	Remote Monitoring Control Center	Base de données de télésurveillance
RTS	Relais Tür Sicherheitskreis	Indication du circuit de sécurité, portes palières
R&D	Research & Development	Département Recherche et Développement
SAB	Servitel Ausser Betrieb	« Servitel hors service ». Met l'ascenseur hors service à distance à l'aide du système de télésurveillance.
SAIO	SAdditional Input Output	C.I. d'E/S dans ECUMR ou ADDUM
SBBD	S Project Bio Bus Duplex	Circuit imprimé SBBD pour connexion duplex
SCIC	S Project Cabinet Interface Controller	Circuit imprimé CPU

Abrév.	Signification	Explication
SDIC	S Project D oor I nterface C ar	Circuit imprimé principal ADDUM
SEM	S Project E vacuation M odule	Unité d'évacuation automatique
SF	S chütz F ahrt	Contacteur de course
SI	S chacht I nformation	Informations de gaine
SIM	S ubscriber I dentify M odule	Carte à puce sur SCIC
SISK	S icherung S icherheitskreis	Fusible (interrupteur), circuit de sécurité
SKA		Distance d'arrêt
SLIN	S Landing I ndication	Circuit imprimé LIN
SPECI	S chindler P ersonal E levator C ommunication I nterface	Application PocketPC pour communiquer avec la manœuvre d'ascenseur
SOA	S onnerie A larm	Sirène d'alarme
SMIC	M ain I nterface C onnection	Circuit imprimé principal
SNGLM	S Project N etz G erät L ift M odernisierung	C.I. évacuation manuelle et alimentation de secours
SPH	S hort P it and H eadroom	Cuvette et haut de gaine réduits (option)
SUET	S Project U eberbrückung T ür	Circuit imprimé pontage de porte
STM	S uspension and T raction M edia	Moyen de traction et de suspension
SW/Log.	S oftware	Logiciel
TACC	T ele A larm C ontrol C enter	Centre de contrôle téléalarme
TAM2	T ele A larm M odule 2 nd generation	Dispositif téléalarme (Servitel 10)
TDIF	T ravel d irection indicator floor	Indicateur de direction, flèches LOP
TELA	T elealarm	Téléalarme

Abrév.	Signification	Explication
TKC	Tri angular Key C ontact	Option SPH, contact de surveillance de clé triangulaire sur les portes palières
TM4	Tele M onitoring 4 th generation	Système de télésurveillance
TS	T ransformator S teuerung	Transformateur manœuvre d'ascenseur
UPS	U ninterruptable P ower S upply	Alimentation électrique permanente dans SEM
VCA	V oice C ontrol A nnouncement	Unité d'annonce vocale
VEC	V entilator C ar	Ventilateur cabine
ZB1	Z utritt B eschränkung Typ 1	Accès réservé type 1

B Historique des révisions

Principaux changements entre les **versions03 et 04** (outre plusieurs corrections mineures)

Changements d'ordre général

- Description du nouveau SCIC log. 9.37
→ Le document reste valide pour les anciens logiciels
- Informations sur le nouveau matériel SCIC6 ajoutées
- Réorganisation des informations
→ Sujets relatifs au diagnostic et à l'élimination des défauts déplacés au chapitre 6
- Ce document K604612 incorpore l'ancienne aide rapide pour Schindler 6200 (K608211).
→ Nouveau chapitre « 8 Portes (VD20, Sematic C-MOD) »

Quelques changements importants dans les chapitres :

- 2.4: Options carte SIM, paramètres concernés ajoutés
- 5.1: Configurations obligatoires et séquence, guidage pour le processus de configuration
- 5.2.2: Vue d'ensemble de la liste des paramètres, mise en relief des nouveaux groupes de configuration
- 5.4: Configurations spéciales :
Plusieurs changements et descriptions du SCIC log. V9.37 ajoutés.
Redéfinition de l'ordre en fonction d'étapes de configuration raisonnables
- 6.1: Procédure d'élimination des défauts plus détaillée.
- 6.7: Codes d'erreur : La description complète des codes d'erreur a été modifiée. Elle est maintenant harmonisée avec la description dans SPECI. Toutes les descriptions d'erreur sont importées directement de la base de données R&D.
- 7.4: Abrégé de mise en service ACVF, tableau d'ensemble ajouté
- 8: Portes (VD20, Sematic C-MOD), configuration et diagnostic

Principaux changements entre les **versions04 et 05**

Changements d'ordre général

- Quelques corrections mineures, principalement d'ordre esthétique
→ La version 05 sera traduite en plusieurs langues.

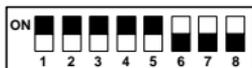
C Souvent utilisé

	Menu Fonction	Chapitre	Page
10	Commandes spéciales	6.9	
20	Essais de réception (assistée) automatiques (C BR)	5.5	
30	Etat, info système (logiciel requis \geq V9.22)	6.5	
40	Mode de configuration	5	
50	Mode de diagnostic, historique des erreurs	6.7	
60	Statistiques	6.5	
70	Surveillance ACVF (Biodyn xx C BR)	7.3	

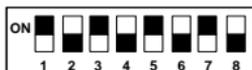
Quelques commandes du menu 10	
[10 1_ _]	Effacement d'une erreur fatale permanente
[10 5_ _]	Mode de montage (égal à SCIC.DIP8)
[10 7_ _]	Désactivation CLC (égal à SCIC.DIP1)
[11 0_ _]	Ordre cabine
[11 1_ _]	Appel d'étage
[11 7_ _]	Service Visit activé/désactivé (télésurveillance activée/désactivée)

Type de porte - Réglage du commutateur DIP : Chapitre :
3.2.2 - Page :

Exemple pour Schindler 6200 :



VD20 = 31
(DOD2)



Sematic C-Mod = 85
(DOD31)

Configuration des LOP - [LE --] = Configuration des adresses LOP

Notes :

Schindler Management Ltd.
Corporate Learning and Development

Zugerstrasse 13
6030 Ebikon, Switzerland
Phone +41 41 445 32 32
Fax +41 41 445 39 33
trainingcenterebikon@ch.schindler.com
www.schindler.com