



Schindler 3100/3300/3600/5300/6300
Bionic 5, Rel. 04/05/06/07/09
Bionic 6, Rel. 01

MMS Configuration et diagnostic
Aide rapide K 608208_FR_11
Edition 02-2015



Schindler

Le présent document est une traduction de la version maître publiée en anglais K 608208_11. Le service mentionné ci-contre en est responsable.	KG :	
	Nom :	euroscript Switzerland AG
	Date :	22.06.2015

Modification :	11				
N° KA :	600060				
Date KA :	04.07.2015				

Copyright © 2015 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.

Sommaire

1	Informations générales	6
1.1	Sécurité	6
1.2	A propos de cette Aide rapide	9
1.2.1	Droits d'auteur et utilisation de ce fascicule	9
1.2.2	Domaine d'application de ce fascicule	9
1.2.3	Options livrées et disponibles	9
1.2.4	Autres informations et support	10
1.3	Positions de l'IHM	11
1.4	Fonctions OEM (≥ V9.8x)	12
1.4.1	Niveaux OEM et descriptions	12
1.4.2	Niveau d'accessibilité OEM	12
1.5	Aperçu des circuits imprimés	13
1.6	Tableaux de commande	14
1.7	Version matériel et logiciel	15
1.8	Télesurveillance	16
1.9	Documentation et logiciel	16
2	Vue d'ensemble du système	17
2.1	BIC5 - Rel. 2 Composants principaux / Système de bus	17
2.2	BIC5 - Rel. ≥ 4 Composants principaux	17
2.3	BIC6 - Rel. 1 Composants principaux	18
2.4	Systèmes bus	19
2.4.1	Bionic 5	19
2.4.2	Bionic 6	20
2.5	Options de carte SIM (Chip Card)	21
2.6	État de l'ascenseur (sur IHM)	28
3	Interfaces utilisateur	32
3.1	Interface utilisateur IHM	32
3.1.1	Affichage en fonctionnement normal	32
3.1.2	Fonctionnement de base	33
3.1.3	Structure du menu principal	34
3.2	SPECI sur iPhone	35
4	Diagnostics et remplacement	36
4.1	Procédure d'élimination des défauts	36
4.2	Alimentation / Fusibles	39
4.2.1	Aperçu de l'alimentation électrique	39
4.2.2	Fusibles	40
4.3	Indication LED	41
4.3.1	LED dans LDU (cadre de porte palière)	41
4.3.2	LED LREC et LREC-A	43

4.3.3	LED dans le CCU (toit de cabine)	45
4.3.4	LED sur LCUX, LOP, BIOGIO, COP et VCA	45
4.4	Circuit de sécurité	46
4.5	Codes d'évènement (menu 50) Codes d'erreur	47
4.6	Erreurs spéciales	49
4.7	ACVF : Données de surveillance, menu 70 (ou 30 > 306).	51
4.8	Résolution des erreurs	57
4.8.1	Réinitialisation normale de la manœuvre de l'ascenseur	57
4.8.2	Réinitialisation normale de la manœuvre d'ascenseur sur le toit de cabine	58
4.8.3	Reset erreur fatale permanente manœuvre	58
4.8.4	Reset erreur fatale du convertisseur de fréquence ACVF	59
4.9	Modes spéciaux, commandes spéciales (menu 10)	60
4.9.1	Course de synchronisation	66
4.9.2	Course d'apprentissage	68
4.9.3	Mode course en boucle ouverte (IHM menu 102)	71
4.9.4	Mode course de réinitialisation GBP (IHM menu 103)	73
4.9.5	Réinitialisation du parachute	74
4.9.6	Mode course local des machines KFM (IHM menu 104)	75
4.9.7	Course de rappel (ESE) et d'inspection	75
4.9.8	Positionnement de la cabine pour accéder au toit	76
4.9.9	Accéder au toit de la cabine avec la course de montage.	77
4.9.10	Calibrage pré-couple manuel (IHM menu 123)	78
4.10	Diagnostics pour l'Overlay.	80
4.11	Communication avec l'ordinateur de service.	82
4.11.1	Communication avec la manœuvre Bionic 5	82
4.11.2	Communication avec l'ACVF	82
4.12	Mise à jour du logiciel	82
4.12.1	Mise à jour du logiciel de manoeuvre	82
4.12.2	Mise à jour du logiciel d'ACVF	87
4.12.3	Mise à jour du logiciel de Servitel TM4.	87
4.13	Sematic C-MOD (Schindler 6300).	87
4.14	Fermator Compact (Schindler 6300).	87

4.15	Procédures de remplacement	87
4.15.1	Remplacement des circuits imprimés	87
4.15.2	Remplacement d'autres composants	91
5	Mise en service et configuration	92
5.1	Procédure de mise en service	92
5.2	Configurations obligatoires et ordre	94
5.3	Paramètres de commande (menu 40)	95
5.3.1	Principe de base	95
5.3.2	Liste des paramètres - Vue d'ensemble	98
5.3.3	Liste des paramètres - Description détaillée	101
5.3.4	Codes de fonctions BMK	150
5.4	Descriptions détaillées de la configuration	160
5.4.1	Calibrage de la cellule de charge de cabine CLC (CF = 96 ... 99)	160
5.4.2	Reconfiguration de la cellule de charge de cabine (CF = 96 ... 98)	165
5.4.3	Configuration du clavier COP (CF = 15)	167
5.4.4	Configuration des LOP (CF = 00)	169
5.4.5	Comptage des LOP [LE 00]	173
5.4.6	Erreurs pendant la configuration des LOP	174
5.4.7	Configuration des LIN et LCUX	176
5.4.8	Interrupteur service incendie JBF (BR) sur LOP (Simplex)	178
5.4.9	Interrupteur à clé d'appel d'étage JDE sur LOP (CF = 40)	179
5.4.10	Interrupteur à clé mise hors service JAB sur LOP	180
5.4.11	Duplex, Informations générales	181
5.4.12	Duplex, configuration des LOP avec carte SBBD	181
5.4.13	Duplex asymétrique (CF = 86)	183
5.4.14	LCUX, entrées et sorties supplémentaires	189
5.4.15	Désignation des étages (CF = 01)	192
5.4.16	ZB1, code PIN pour ordres en cabine sécurisés (CF = 41, PA = 1)	193
5.4.17	ZB3, ordre en cabine avec interrupteur à clé (CF = 41, PA = 2)	195
5.4.18	GS, Manœuvre visiteurs (CF = 17 ou CF = 41, PA = 03)	198
5.4.19	SAS Schindler Access System (LiftKey)	201
5.4.20	Lecteur de carte parallèle CRC, ZBC2	204

5.4.21	LIFD, longue distance entre étages (CF = 26)	206
5.4.22	Configuration Triplex avec boîtier Overlay	206
5.4.23	Porte indépendantes (ZZ2, ZZ3)	208
5.4.24	ETM, télésurveillance embarquée	210
5.4.25	ETMA, télésurveillance et alarme embarquées	216
5.4.26	ETMA sans fil	219
5.4.27	Configuration du STM.	227
5.4.28	Configuration Retainer Plus	228
5.5	Sematic C-MOD (Schindler 6300)	228
5.6	Fermator Compact (Schindler 6300)	228
5.7	Varidor 15	228
6	Maintenance préventive	229
6.1	Informations générales	229
6.2	Alarme d'essai	229
7	Annexe A : Circuits imprimés et composants	230
7.1	Circuits imprimés importants	230
7.1.1	Interface principale - SMIC(E)61/63.Q, SCPU1.Q	230
7.1.2	Module d'évacuation - SEM11/12/21/22.Q	234
7.1.3	CI de télésurveillance ETM CLSD11.Q	236
7.2	CI d'interface de cabine - SDIC 51/52.Q	238
7.3	CI d'isonivelage - SIEU1/11.Q	240
7.4	Circuit imprimé de pontage de porte - SUET3.Q	242
7.5	Procédures d'ouverture de COP	244
7.6	COP5 avec maximum 12 boutons	245
7.6.1	CI d'indicateur - SCOPM 51/53.Q	245
7.6.2	Circuits imprimés COP5 - SCOPC/SCOPK/SCOPBM 5.Q	246
7.6.3	Circuit imprimé COP5 - SCOPB 5.Q	248
7.6.4	Circuit imprimé COP5 - SCOPD 5.Q/SCOPDC 5.Q	248
7.7	COP5 avec maximum 27 boutons	250
7.7.1	CI d'indicateur - SCOPM 53.Q	250
7.7.2	CI SCOPA5.Q	250
7.7.3	CI SCOPBTA5.Q et SCOPBTE5.Q	251
7.7.4	CI SCOPCA5.Q et SCOPCE5.Q	252
7.8	COP4	253
7.8.1	Circuit imprimé COP4, SCOPB4	253
7.8.2	Circuit imprimé COP4 - SCPI4	255
7.9	COP Handicapés et lecteur de carte externe	256
7.10	Circuit imprimé d'annonceur vocal - VCA 1/11.Q	260

7.11	Boîtes à boutons palières LOP5	263
7.12	Boîtes à boutons palières LOPB4	264
7.13	CI d'indicateur d'étage - SLINV5/51/52.Q	265
7.14	CI d'entrée/sortie de palier - SLCUX1/2.Q	266
7.15	Surveillance bâtiment GUE/GLT - BIOGIO1.N	269
7.16	Circuit imprimé de bus BIO Duplex - SBBBD24.Q ...	271
7.17	Tableaux de commande Dual Brand	272
	7.17.1 Circuit imprimé COP Dual Brand - SCOPMXB3.Q	272
	7.17.2 Circuits imprimés de LOP Dual Brand - SLCU(M)2.Q	274
7.18	Boîtier Overlay, MCM (Triplex, Quadruplex)	276
7.19	Alarme et télésurveillance embarquées ETMA	277
7.20	Téléalarme GNT TAM2 (Servitel 10)	279
7.21	Système pour cuvette et haut de gaine réduits TSD21	281
7.22	Entraînement de porte Fermator Compact VVVF4+ .	282
7.23	Entraînement de porte Sematic C-MOD	284
	7.23.1 Configuration	284
	7.23.2 Paramètres	286
	7.23.3 Diagnostics	288
7.24	Entraînement de porte Varidor15	289
	7.24.1 Configuration	289
	7.24.2 Paramètres	292
	7.24.3 Diagnostics	293
8	Annexe B : Description des codes d'erreur.	295
9	Annexe D : Structure du menu principal	432
	9.1 Commandes (menu 10)	432
	9.2 Essais de réception automatiques (menu 20)	433
	9.3 Infos système (menu 30)	434
	9.4 Statistiques (menu 60)	439
10	Annexe E : Pièces de rechange	441

1 Informations générales

1.1 Sécurité

Tout intervenant doit connaître et respecter toutes les règles de sécurité spécifiques à l'entreprise ou locales. Il est impératif de porter des vêtements de protection et des équipements de sécurités appropriés.

Équipement de protection

 Vêtements de protection	 Casque	 Chaussures de sécurité	 Gants de protection
 Lunettes de protection	 Protection anti-bruit	 Harnais de sécurité complet	 Masque anti-poussière



DANGER

1

Tension dangereuse (pendant les travaux de maintenance ou de diagnostic)

Tout contact avec des pièces sous tension aura pour conséquence un choc électrique, susceptible de provoquer des blessures graves ou mortelles.

Prendre les précautions suivantes durant les travaux :

- Ne pas toucher les pièces sous tension.
- Mettre l'interrupteur principal hors circuit et isoler entièrement l'installation du secteur avant de retirer les couvercles de protection ou de commencer à travailler sur des composants électriques participant à une tension > 50 V ou des courants élevés.
- Lorsque les travaux de maintenance sont terminés, vérifier que tous les couvercles de protection sont remis en place.



DANGER

Tension dangereuse

Un contact avec des pièces sous tension provoquera un choc électrique.

Couper l'interrupteur principal et attendre au moins 10 minutes avant de débiter les travaux sur l'installation.



DANGER

Energie capacitive dangereuse

Un contact avec les pièces sous tension d'un circuit d'alimentation comportant des condensateurs chargés provoquera un choc électrique.

- Attendre au moins 10 minutes après la déconnexion de l'alimentation pour que les condensateurs soient totalement déchargés.
- Garder le circuit capacitif relié à la terre pendant les travaux sur l'installation.



AVERTISSEMENT

Pratiques de câblage non sûres

Des interconnexions électriques de qualité médiocre affectent le fonctionnement sûr d'un ascenseur.

- Respecter les instructions obligatoires de mise à la terre et de blindage fournies.
 - Ne connecter qu'un seul fil sur chaque borne.
 - Ne pas serrer trop fort les brides de mise à la terre pour relier les blindages de câble à la terre.
-

AVIS

Exposition à une décharge électrostatique (ESD)

Une exposition à une ESD détruit les composants sensibles aux ESD.

Respecter strictement les procédures antistatiques lors de la manipulation des composants sensibles aux ESD.

1.2 A propos de cette Aide rapide

L'objectif de cette aide rapide est de fournir des informations appropriées aux **techniciens de maintenance (qui ont suivi une formation préalable)** afin de faciliter les travaux de configuration et de diagnostic.

1.2.1 Droits d'auteur et utilisation de ce fascicule



Le technicien de maintenance est tenu de garder ce manuel secret, de ne pas le divulguer à un quelconque tiers et de le protéger en conséquence. Le technicien de maintenance est également tenu de restituer ce manuel à sa hiérarchie dès qu'elle lui en fait la demande.

1.2.2 Domaine d'application de ce fascicule



Ce document ne décrit que les interfaces utilisateurs et outils qui sont mis à la disposition du technicien de maintenance habituel. En conséquence, ce document ne décrit pas l'utilisation de l'ordinateur de service (CADI), par exemple.

1.2.3 Options livrées et disponibles



Cette aide rapide décrit le système tel qu'il est livré sur le terrain.

Certaines des options disponibles ne sont pas officiellement autorisées à la vente. Pour les options autorisées et disponibles, se reporter aux **fiches techniques** K 609826, K 609827, K 609828, K 609829 et K 43401267.

Pour avoir des détails sur les nouvelles fonctions, améliorations et corrections de bogues, voir J 42106494 Notes de publication et informations sur le logiciel Bionic.

Ce manuel décrit les Schindler 3100/3300/3600/5300 et Schindler 6300 tels qu'ils sont **livrés dans l'UE** et dans les pays **fournis par l'UE**.

1.2.4 Autres informations et support

Cette aide rapide ne prétend pas aborder tous les cas de figure. Informations complémentaires sur Schindler 3100/3300/5300 et 6300 :

Intranet :

Intranet Product Navigation Center PNC (pour les catalogues techniques, les spécifications, etc.) : <http://pnc.ebi.schindler.com>
« Elevator Systems » > « Commodity »

Intranet Schindler : <http://intranet.eu.schindler.com>
« Products » > « Elevators Europe » > « Global Commodity Program »

Hotline :

Pour toute question sur la manœuvre et l'entraînement électrique :

Hotline Locarno

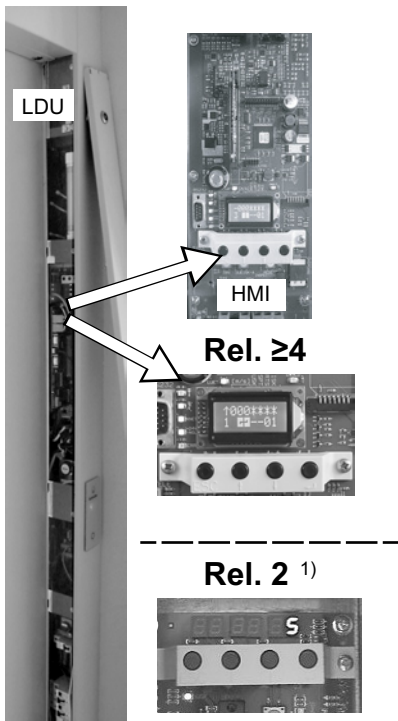
Schindler Electronics Ltd., Via della pace 22, 6600 Locarno, Suisse

Tél. : +41 91/756 97 85, Fax : +41 91/756 97 54

E-mail : hotline.locarno@ch.schindler.com

1.3 Positions de l'IHM

1



Versions d'IHM [402002 ; 02.12.14]

1) N'est plus traité dans cette version de document.



Pour des détails sur la Rel. 2, se reporter à K 608208 / Version 10.

1.4 Fonctions OEM (≥ V9.8x)

1.4.1 Niveaux OEM et descriptions

Le logiciel OEM définit trois niveaux d'accès dans l'IHM.

Niveau [0] = Accès aux informations de maintenance adéquates pour tiers et OEM.

Niveau [1] = Accès pour tiers et OEM.

Niveau [2] = Accès uniquement pour spécialiste OEM.

Habilitation de l'OEM : habilitation signifie que le logiciel démarre un décompte de 10 000 courses avant d'activer les niveaux définis dans la manoeuvre de l'ascenseur.

Activation de l'OEM : activation signifie que le logiciel de l'ascenseur a introduit les niveaux définis dans la manoeuvre de l'ascenseur.

Processus : Il existe deux méthodes d'activation des fonctions OEM dans la manoeuvre de l'ascenseur :

- **Option 1** : A l'aide d'un indicateur placé sur la carte SIM. Une fois cet indicateur placé, le logiciel lance un décompte de 10 000 courses, puis active automatiquement les niveaux définis dans la manoeuvre de l'ascenseur.
- **Option 2** : Aucun indicateur n'est placé sur la carte SIM (pas de remplacement de carte SIM), l'outil SPECI dispose d'une commande à deux niveaux permettant d'activer les fonctions OEM :
 - Etape 1 : Mise en service uniquement → démarre le décompte des 10 000 courses, puis activation automatique.
 - Etape 2 : Mise en service ET activation → contourne le décompte des 10000 courses et l'activation est instantanée.



Pour l'option 2, la mise en service avec activation des fonctions OEM ne peut être réalisée que lorsque l'outil SPECI est connecté. Pour SPECI sur iPhone, se reporter à la section 3.2

Le CADI ne peut pas mettre en service ou activer les fonctions OEM.

1.4.2 Niveau d'accessibilité OEM

Pour des détails sur les différents accès aux niveaux OEM et leur contenu, se reporter aux sections suivantes :

- 4.9 Modes spéciaux / Commandes spéciales
- 5.3.3 Liste des paramètres - Description détaillée

1.5 Aperçu des circuits imprimés

CI utilisés dans les versions Bionic 5

CI	Rel.					CI	Rel.				
	4	5	6	7	9		4	5	6	7	9
LDU						CCU					
SMIC6x	X					SDIC5x	X	X	X	X	
SMICE6x	¹⁾ X	X	X	X		SCMI2x					X
SMICE7x					X	SCCI3x					X
SCPU	X	X	X	X	X	SIEU		X	X	X	
SEM2x	X	X	X	X		SUET3	X	X	X	X	X
SEM3x					X	TAM2	X				
CLSD	X					ETMA-CAR		X	X	X	
ETMA-MR		X	X	X	X						

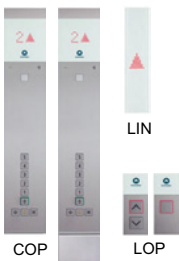
1) disponible sous forme de pièce de rechange

CI utilisés dans les versions Bionic 6 Rel. 01

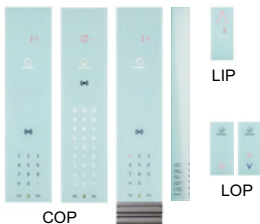
CI	Rel.	CI	Rel.
	01		01
LDU		CCU	
SMICFC	X	SDIC5x	X
SMICHMI	X	SIEU1.Q	X
SCPU	X	SUET3	X
ETMA-MR	X	TAM2	X
		ETMA-CAR	X

1.6 Tableaux de commande

S3100/3300/6300 [FI-GS]



S3300/6300 [FI-GL]



Exemples de tableaux utilisés [402029 ; 01.12.2014]



Les exemples montrés ci-dessus ne sont que quelques représentations possibles.

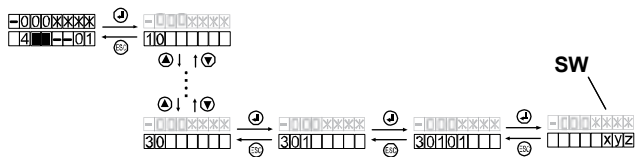
Pour des informations détaillées sur les COP, LOP, LIP etc. actuels, se reporter au TK TICO FI-GS EJ 41320445.

1.7 Version matériel et logiciel

Matériel / logiciel	Bionic 5 ≥ Rel. 04
Logiciel	<ul style="list-style-type: none"> – Fourni depuis janv. 2008 : Version de logiciel 9.34 – Fourni depuis janv. 2010 : Version de logiciel 9.53 – Fourni depuis sept. 2011 : Version de logiciel 9.74 – Fourni depuis déc. 2011 : Version de logiciel 9.82 – Fourni depuis déc. 2012 : Version de logiciel 9.85 – Fourni depuis mai 2013 : Version de logiciel 9.94 – Fourni depuis déc. 2013 : Version de logiciel 10.02 (10.03) – Fourni depuis juin 2014 : Version de logiciel 10.06 – Fourni depuis oct. 2014 : Version de logiciel 10.07
Matériel	Composants principaux : Voir section 2.2 et 7 (Circuits imprimés)

Matériel / logiciel	Bionic 6 Rel. 01
Logiciel	Pas encore édité
Matériel	Composants principaux : Voir section 2.3 et 7 (Circuits imprimés)

Comment identifier la version du logiciel de ce système ?



[37971; 01.12.2010]

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

- A l'aide des infos système, **Menu 30, sous-menu 301 > 30101** (= version logiciel SCPU) (voir section 9.3).
- Ou avec la configuration **Menu 40, CF = 12, PA = 1** (description section 5.3)

La version logicielle du système \geq Rel. 4 s'affiche également sur l'IHM à chaque démarrage.

1.8 Télésurveillance

Une unité correctement raccordée via la télésurveillance (par ex. ETM/ETMA) apporte les avantages suivants :

- Obtention de conseils spécifiques pour l'élimination des défauts via FieldLink avant même d'arriver sur le site et à tout moment au démarrage d'une activité (CBK, MNT, REP).
- Obtention d'une intervention à distance, par ex. connexion à distance d'un expert en ascenseurs via CADI-GC ou programmation de cartes SIM par les services KW.
- Obtention d'un support à distance puisque tous les détails techniques et l'ensemble de l'historique de l'ascenseur sont disponibles dans la suite d'outils de la télésurveillance.

1.9 Documentation et logiciel

Pour de plus amples détails, voir :

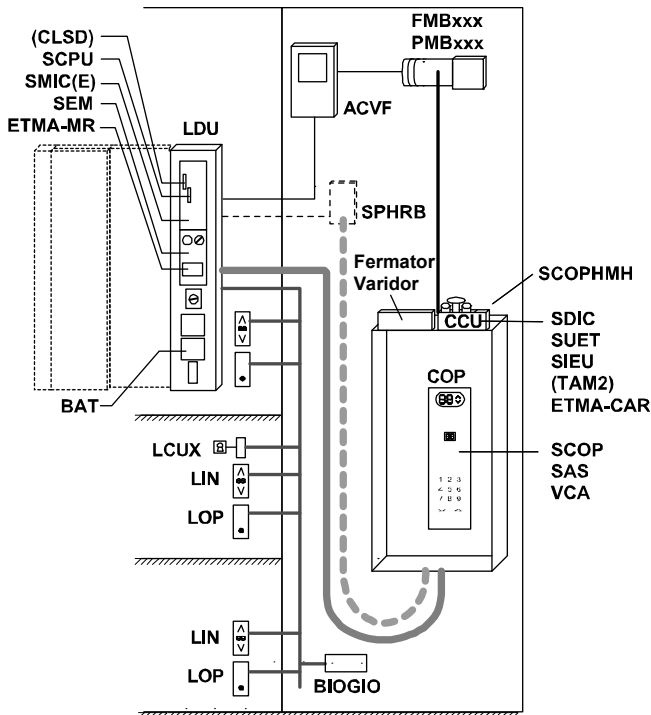
- EJ 604639 - Manœuvre Bionic 5/Bionic 6 Diagnostics
- EJ 604620 - Manœuvre Bionic 5/Bionic 6 Mise en service

2 Vue d'ensemble du système

2.1 BIC5 - Rel. 2 Composants principaux / Système de bus

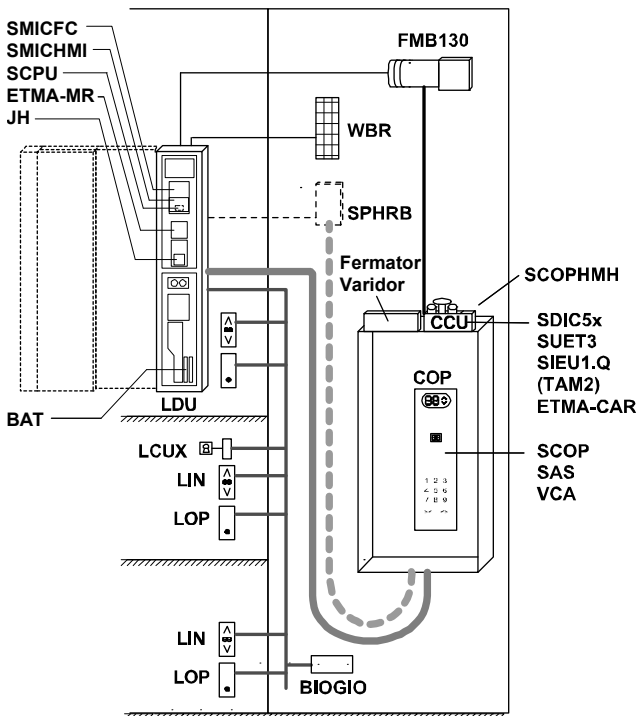
Pour des détails sur la Rel. 2, se reporter à K 608208 / Version 10.

2.2 BIC5 - Rel. ≥ 4 Composants principaux



Bionic 5 Rel. 4/5/6/7/9 [402004 ; 11.08.2014]

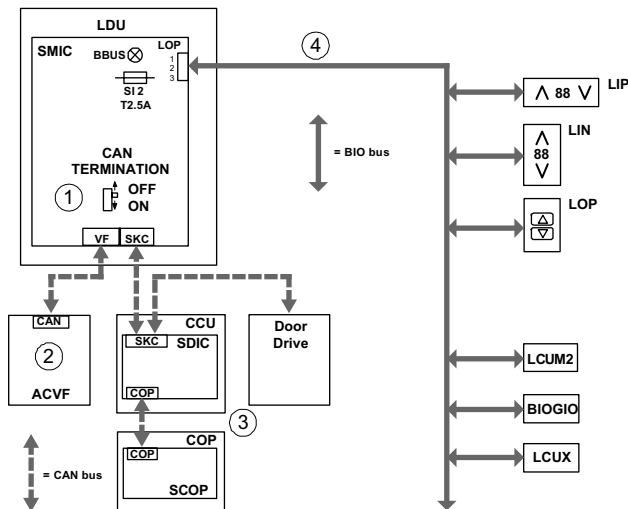
2.3 BIC6 - Rel. 1 Composants principaux



Bionic 6 Rel. 1 [402011 ; 09.09.2014]

2.4 Systèmes bus

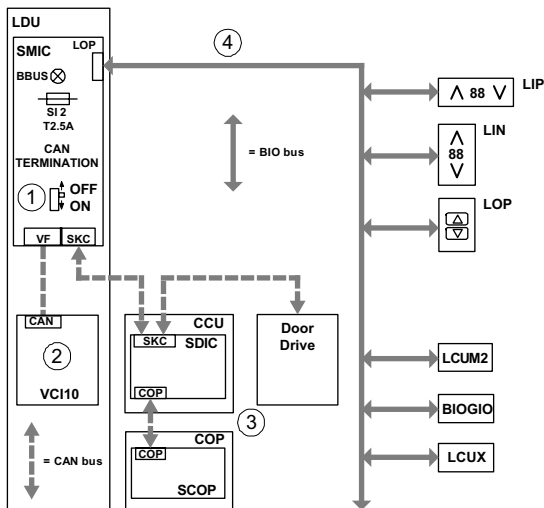
2.4.1 Bionic 5



[402016 ; 13.10.2014]

- 1) Commutateur de terminaison bus CAN sur SMIC :
Position par défaut : « OFF ». (ACVF et CCU raccordés). Si CCU non raccordé → mettre le commutateur sur « ON » (terminaison de bus sur SMIC, par exemple pendant le mode course de montage).
- 2) Le bus CAN est automatiquement terminé dans l'ACVF.
- 3) Le bus CAN est automatiquement terminé (soit sur le CCU sur le COP).
- 4) Bus BIO 24 V pour LOP/LIN, LIP et périphériques (LCUX, BIOGIO, etc.).

2.4.2 Bionic 6



[402017 ; 13.10.2014]

- 1) Commutateur de terminaison bus CAN sur SMICFC :
Position par défaut : « OFF ». (ACVF et CCU raccordés). Si CCU non raccordé → mettre le commutateur sur « ON » (terminaison de bus sur SMIC, par exemple pendant le mode course de montage).
- 2) Le bus CAN est automatiquement terminé dans l'ACVF.
- 3) Le bus CAN est automatiquement terminé (soit sur SDIC, soit sur SCOP)
- 4) Bus BIO 24 V pour LOP/LIN, LIP et périphériques (LCUX, BIOGIO, etc.).

2.5 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.
- Le tableau ci-dessus montre toutes les options qui peuvent être commandées pour Schindler 3100/3300/3600/5300 et Schindler 6300.
- Une description de la plupart des fonctions (Elevator Systems Standards ESS) est disponible sur l'Intranet, Product Navigation Center.

Option	Description	Logiciel
Fonctions de base		
Algorithme	1 = KA	
	2 = PI	
	3 = KS	
Fonctions du service incendie		
BR1	Service incendie type 1 standard	1.0
BR1_LUX	Service incendie type 1, Luxembourg (KBFH1,2)	2.1
BR1_NOR	Service incendie type 1 Norvège (KBF)	5.0
BR1_CH	Service incendie type 1 Suisse (JBF/JBF-A, KBF)	7.1
BR1_MAR	Service incendie type 1 Marine (JBF)	9.0
BR1_CN	Service incendie type 1 Chine(JBF)	9.0
BR1_KR	Service incendie type 1 Corée (JBF)	9.0
BR1_TW	Service incendie type 1 Taiwan (JBF)	9.0
BR1_GB	Service incendie type 1 Royaume-Uni (JBF)	9.0
BR1_HK	Service incendie type 1 Hong-Kong (JBF)	9.3
BR1_SG	Service incendie type 1 Singapour (JBF)	9.3
BR1_MY	Service incendie type 1 Malaisie (JBF)	9.3
BR1_AU	Service incendie type 1 Australie (JBF)	9.3
BR1_NZ	Service incendie type 1 Nouvelle-Zélande (JBF)	9.3

Option	Description	Logiciel
BR1_JP	Service incendie type 1 Japon	9.9
BR1_8173A	Service incendie type 1 EN 8173 Type A	9.0
BR1_8173B	Service incendie type 1 EN 8173 Type B	9.3
BR1_8173C	Service incendie type 1 EN 8173 Type C	9.3
BR2	Service incendie type 2 standard (JBF)	9.0
BR2_FR	Service incendie type 2 France (JNFF)	1.1
BR2_NL	Service incendie type 2 Pays-Bas (JNFF, KBF)	8.1
BR2_CN	Service incendie type 2 Chine (JBF, JNFF)	9.0
BR2_SG	Service incendie type 2 Singapour (JBF, JNFF)	9.3
BR2_HK	Service incendie type 2 Hong-Kong (JBF, JNFF)	9.3
BR2_8172UK	Service incendie type 2 Royaume-Uni (JBF, JNFF)	9.8
BR3	Service incendie type 3 standard (JBF, JNFF)	8.1
BR3_IN	Service incendie type 3 Inde (JBF)	2.1
BR3_BEL	Service incendie type 3 Belgique (JBF, JNFF)	5.0
BR3_KR	Service incendie type 3 Corée (JBF, JNFF/JNFF-S)	9.0
BR3_TW	Service incendie type 3 Taiwan (JBF, JNFF)	9.2
BR3_AU	Service incendie type 3 Australie (JBF, JNFF/JNFF-S)	9.1
BR3_AU_B	Service incendie type 3 Australie type B (JBF, JNFF/JNFF-S)	9.38
BR3_RUS	Service incendie type 3 Russie (JBF, JNFF)	9.7
BR4_HK	Service incendie type 4 Hong-Kong	9.3
BR4_MY	Service incendie type 4 Malaisie	9.3
BR4_NZ	Service incendie type 4 Nouvelle-Zélande	9.3
EBR1	Incendie à l'étage (détecteur d'incendie, LCUX requis, seulement en combinaison avec BR2)	6.1

Option	Description	Logiciel
Signalisation (Signalization)		
CPIF (ASE)	Indicateur de position de cabine à l'étage principal (CF2 PA2)	1.0
CPIAF (ASE)	Indicateur de position de cabine à tous les étages	4.2
GA	Gong de cabine type B	4.2
PA1	Sirène d'alarme	1.0
PA2	Sirène d'alarme	1.0
PA4	Sirène d'alarme	9.3
PA5	Sirène d'alarme	9.3
TDIF (LW, LA)	Indicateur de direction de course à tous les étages	1.0
VA	Annoncesur vocal (nécessite le « Kit annonceur vocal »)	1.1
VS_D	Annonce vocale porte	9.3
VS_DIR	Annonce vocale direction	9.3
VS_ALARM	Annonce vocale alarme	9.3
VS_OL	Annonce vocale surcharge	9.3
VS_RLAB	Annonce vocale « hors service »	9.3
VS_BR	Annonce vocale incendie	9.3
VS_RNO	Annonce vocale alimentation de secours	9.3
VS_EQ	Annonce vocale tremblement de terre	9.3
DM236	Gong d'ouverture de porte	8.3
Sécurité		
ZB_LA	Sortie restreinte	9.3
ZB1	Code PIN pour accès restreint (COP avec clavier téléphonique) (pas ensemble avec GS au même étage) (CF10 ou CF41 PA1. Et CF06 PA3)	1.0
ZB3	Clé d'accès restreint JDC (02) (CF05 ou CF55. CF83 ou CF41 PA2)	8.3

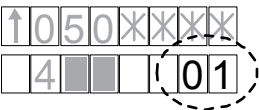
Option	Description	Logiciel
ZBC1	Interface de lecteur de carte parallèle, clé	8.3
ZBC2	Interface lecteur de carte parallèle (pas possible avec ZZ2 ou ZZ3)	9.2
ZBCE	Interface de lecteur de carte parallèle, clé	9.0
GS	Manoeuvre visiteurs (seulement simplex PI, pas couplé avec ZB1 au même étage, requiert ZB3 ou SAS) (CF17)	8.1
Capacité		
KL-V	Commande pleine charge (KA ou KS uniquement)	1.0
RL1	Retour à l'étage principal depuis n'importe quel étage (CF2 PA3, 4)	1.0
RL2	Retour à l'étage principal depuis les étages inférieurs (CF2 PA3, 5)	1.0
Confort		
Duplex	Duplex	
JLC (RLC-A)	Eclairage automatique en cabine (relais RLC-A) (CF8 PA2)	1.1
BEA	Commande d'éclairage à l'étage (LCUX requis) (RFBE : BMK = 213)	1.1
VCF	Distribution des cabines libres (Moscou uniquement. Impossible en combinaison avec RL1 ou RL2)	9.7
VEC	Ventilateur en cabine type E (DVEC)	9.7
Transport spécial		
BF	Service pour personnes handicapées	9.3
RV1	Service indépendant sans stationnement (réservation, JRVC : BMK = 59)	1.1
Urgence		
NF1	Service de secours	9.0

Option	Description	Logiciel
NS21 (type C)	Fonctionnement en alimentation de secours (1,6 m/s uniquement. Pas possible avec BIOGIO (GUE/GLT), pas possible avec les systèmes TSD).	7.1
EB	Tremblement de terre standard	9.34
EB (NZ)	Service tremblement de terre Nouvelle-Zélande	9.34
EB (JP)	Service tremblement de terre Japon	9.9
SAFE EXIT	-	9.9
Mode de porte		
DDC	Annulation d'appel de cabine	9.2
DH	Maintien de porte	2.1
ZZ1	Deux entrées de cabine avec fonctionnement des portes en parallèle	9.7
ZZ2	Deux entrées de cabine avec fonctionnement sélectif des portes	9.7
ZZ3	Ouvertures arrière (verrouillées)	9.7
Surveillance du verrouillage de porte		
DLM	Seulement en RU ou UA. Selon le code russe PUBEL. Impossible avec TSD.	9.7
Abus		
FT	Temporisateur final, pour cellule de porte occulté (Final Timer)	9.2
AN1	Ordre en cabine annulé dans cabine vide : (« charge minimale »)	7.1
AN3	Ordre en cabine annulé après arrêt d'ordre à vide : (« protection de porte »)	9.0
Maintenance		
E-RE	Service d'inspection étendu (1,6 m/s uniquement)	9.2

Option	Description	Logiciel
Divers		
ASMTL_EMIA	Contrôle de vitesse d'approche sur palier terminal	9.3
ASMTL_SG	Contrôle de vitesse d'approche sur palier terminal	9.3
C_xx	xx = Indicatif pays	9.3
ATTENUATION DE LA DERIVE	Voir CF = 02, PA = 19, 20	9.8
Numéro d'équipement	-	9.31
E_RE	Inspection étendue jusqu'à CBD	9.2
GS		8.1
GSC	Cabine dépassant un niveau	9.3
ID	Numéro de mise en service	1.0
ISPT_Monitoring	Surveillance de chaîne de sécurité ISPT (information bloquant la porte)	9.91
JAB	Hors service (BMK = 49)	9.0
KB_KB1	Surveillance des contacts de frein	10.01
LI	Service liftier	9.0
LIFD	Etage sans porte	9.2
LPC	Faible consommation électrique	9.8
LUB	Indicateur de maintenance	9.0
LW_A	Direction de course suivante	9.3
LIFD	Longue distance entre étages. Requiert le kit étage fictif. (CF26)	9.2
OEM	Activation des fonctions OEM	9.8
RetainerPlus	Surveillance Retainer	10.01
ROPELC	Compensation de charge de câble	9.3
RVC	Service indépendant sans stationnement	1.1
RVPC	Service indépendant avec stationnement	9.0

Option	Description	Logiciel
SAS	Transpondeur	6.1
SR	Rappel sprinkler	9.3
STMM	Surveillance STM (y compris la surveillance de fixation)	10.0
SYSTEM TYPE	Politique de contrôle du trafic	1.0
TT	Porte de séparation cabine	7.1
Paramètres ACVF		
ACVF	Paramètres spécifiques systèmes (toujours)	8.5

2.6 État de l'ascenseur (sur IHM)

	<p>L'état du système montre l'état ou le mode actuel de la manoeuvre (fonctionnement actuel).</p>
---	---

	Description
00	<p>Fonctionnement hors service L'ascenseur est hors service (JAB ou SAB).</p> <ul style="list-style-type: none"> – Contrôler si JAB est activé (LCUX, BIOGIO ou LOP). – Vérifier le menu 10 > 108 – Pour la réinitialisation de SAB (JAB distant via Servitel), utiliser le menu 10 > 114.
01	<p>Fonctionnement en course passagers L'ascenseur fonctionne en mode normal.</p>
02	<p>Fonctionnement indépendant L'ascenseur fonctionne en mode indépendant (réservation, par exemple JRVC)</p>
03	<p>Mode incendie L'ascenseur fonctionne en mode de rappel incendie (par exemple JBF)</p>
04	<p>Mode pompiers L'ascenseur est en mode de fonctionnement pompiers</p>
05	<p>Fonctionnement sur courant de secours L'ascenseur fonctionne sur courant de secours, après avoir désactivé le dispositif de mesure de la charge.</p>
06	<p>Mode séisme Le mode séisme a été activé suite à la détection d'un tremblement de terre.</p>
08	<p>Fonctionnement extinction automatique Le service extinction automatique a été activé suite à l'activation du système d'extincteurs automatiques.</p>

	Description
10	Fonctionnement course passagers par liftier Un service liftier a été activé : le fonctionnement de l'ascenseur est commandé par le liftier en cabine.
11	Fonctionnement en course passagers sans surveillance de la charge L'ascenseur fonctionne normalement (fonctionnement normal) mais avec la mesure de charge désactivée.
13	Mode économie d'énergie
16	Course d'urgence hôpital (log. \geq V11.0)
19	Service pleine charge course passagers (log. \geq V11.0)
20	Service course passagers alarme en cabine (log. \geq V11.0)
29	Fonctionnement de déplacement L'ascenseur réalise une simulation de trafic (déplacement).
37	Pas de fonctionnement à cause d'un arrêt depuis l'intérieur de la cabine L'ascenseur est bloqué à la suite d'un arrêt d'urgence demandé par un passager en cabine.
39	Pas de fonctionnement à cause d'une surcharge cabine. La cabine est bloquée par une condition de surcharge qui a duré plus de 30 secondes.
40	Pas de fonctionnement à cause de données de configuration non valides L'ascenseur est bloqué car la manœuvre a détecté des données de configuration non valides, p. ex. une carte SIM manquante ou défectueuse.
42	Pas de fonctionnement à cause d'une configuration de charge non valide (log. \geq V9.83) L'ascenseur est bloqué car la configuration de la mesure de la charge est invalide ou absente (par ex. système de mesure de la charge de cabine non calibré).
44	Hors service du dispositif à distance
45	Hors service défaillance du dispositif de surveillance du STM Le fonctionnement automatique de l'ascenseur est bloqué suite à une défaillance de la surveillance de la résistance résiduelle du STM.

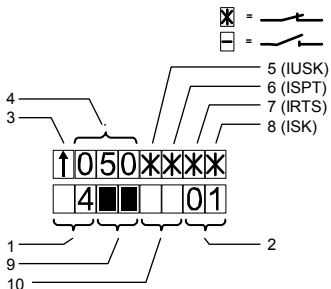
	Description
51	Course de montage L'ascenseur fonctionne en mode de course de montage, appelé également Montagefahrt (activation par commande spéciale sur l'IHM).
52	Mode de configuration L'ascenseur fonctionne en mode de configuration (activation par l'IHM).
53	Inspection local des machines L'ascenseur fonctionne en mode de course de rappel, commandé par une personne dans le local des machines ou sur le LDU.
54	Inspection toit de cabine L'ascenseur fonctionne en mode de course d'inspection, commandé par une personne sur le toit de la cabine. (peut être indiqué lors du démarrage de l'ascenseur)
57	Course d'essai L'ascenseur fonctionne en mode de course de test, appelé également KFM (activation par l'IHM).
58	Mode d'essai L'ascenseur fonctionne en « mode d'essai de réception automatique ».
59	Course d'apprentissage L'ascenseur fonctionne en mode de course d'apprentissage.
60	Course préparation d'inspection Un positionnement automatique de la cabine est en cours pour faciliter l'accès au toit de la cabine.
61	Course de réinitialisation de limiteur de vitesse L'ascenseur est dans un mode spécifique de course de réinitialisation du limiteur de vitesse qui permet la réinitialisation manuelle d'un limiteur de vitesse qui s'est déclenché.
70	Restauration d'ascenseur Une restauration de l'ascenseur est en cours après une erreur réparable. (ou l'ascenseur tente de se remettre en route).
71	Restauration de température d'ascenseur Une restauration de l'ascenseur est en cours après une condition de température excessive (moteur de levage, moteur de porte).

	Description
72	<p>Restauration de position de cabine d'ascenseur Une restauration de l'ascenseur est en cours après une erreur de position de cabine (synchronisation, ASMTL, etc.). (si la cabine ne se déplace pas, vérifier s'il y a des erreurs. Par exemple, une connexion de bus CAN défectueuse).</p>
73	<p>Restauration de position de porte d'ascenseur Une restauration de l'ascenseur est en cours après une erreur de porte ou de signal Heartbeat de porte.</p>
75	<p>Pas de fonctionnement à cause d'une chaîne de sécurité ouverte sur ISPT L'ascenseur est bloqué à cause de l'interruption de la chaîne de sécurité sur l'ISPT.</p>
80	<p>Interrupteur d'arrêt L'ascenseur est bloqué après un arrêt d'urgence initié par l'actionnement d'un interrupteur d'arrêt.</p>
97	<p>Panne d'ascenseur persistante fonctionnement limité (Log. \geq V10.0)</p>
91	<p>Démarrage de l'ascenseur (log. \geq V9.5)</p>
98	<p>Panne de l'ascenseur L'ascenseur est bloqué à la suite d'une erreur fatale. Déblocage après une réinitialisation manuelle ou un cycle d'extinction/remise en route. Une course d'évacuation préalable a été possible.</p>
99	<p>Panne permanente de l'ascenseur (log. \geq V9.72) L'ascenseur est bloqué en permanence. Déblocage après une procédure spéciale sur place. Une course d'évacuation préalable a été possible.</p>

3 Interfaces utilisateur

3.1 Interface utilisateur IHM

3.1.1 Affichage en fonctionnement normal

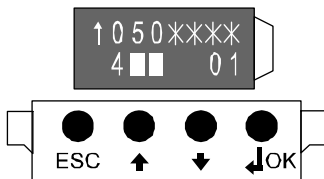


[402005 ; 12.08.2014]

1	Nombre = étage actuel de la cabine			
	Log. ≥ V9.7 : Si la position de l'étage est inconnue, la position approximative de la cabine dans la gaine est affichée.			
	Symbole	Position de la cabine	KSE-U	KSE-D
		Invalide	0	0
		Au-dessus de KSE-U	0	1
	Entre KSE-D et KSE-U	1	1	
	En dessous de KSE-D	1	0	

2	Etat/mode de commande actuels (service réel en cours. Voir les informations dans la section 2.6)	
3	Sens de déplacement de la cabine (montée ou descente), « - » = indéfini	
4	Vitesse réelle de la cabine [0,01 m/s]	
5	Circuit de sécurité, IUSK LED virtuel	[*] = fermé
6	Circuit de sécurité, ISPT LED virtuel	[_] = ouvert
7	Circuit de sécurité, IRTS LED virtuel	IUSK clignotant = court-circuit dans le circuit de sécurité
8	Circuit de sécurité, ISK LED virtuel	
9	Etat de porte - porte 1	Description détaillée de l'état de la porte : Voir section 3.2 (description du SPECI)
10	Etat de porte - porte 2	

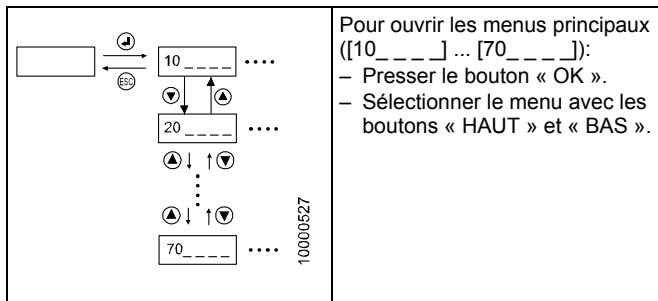
3.1.2 Fonctionnement de base



[402006 ; 12.08.2014]

Bouton	Fonction
ESC	Remonter d'un niveau dans le menu Quitter menu/rubrique (sans aucune modification)
MONTEE/ DESCENTE	Se déplacer dans le menu (changer de menu). Changer la valeur
OK (« Entrée »)	Descendre d'un niveau dans le menu. Confirmer la valeur saisie

3.1.3 Structure du menu principal



Pour de plus amples informations sur la structure des menus en détails et ses fonctions, se reporter au chapitre 10 « Structure du menu principal ».

3.2 SPECI sur iPhone

SPECI (= Interface de communication ascenseur personnel Schindler)

Depuis le logiciel version \geq V9.8x., iSPECI est utilisé sur l'iPhone.

Cette appli peut être téléchargée dans le catalogue d'applications Schindler.

Pour plus de détails sur la gestion de l'appli, voir le « Manuel de l'utilisateur » ou contacter votre administrateur SPECI local.



Pour les fonctions OEM, voir section 1.4.

3

SPECI Vn.nn – User Manual



J 42520083

4 Diagnostics et remplacement

4.1 Procédure d'élimination des défauts



- Ne PAS commencer le diagnostic par une réinitialisation du système !
- Faire le plus de contrôles possible avant une réinitialisation pour obtenir des informations sur la cause du problème.

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

1	Avant de commencer
	<ul style="list-style-type: none">– 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.)– Si FieldLink et la Télésurveillance sont utilisés, contrôler s'il y a des « Symptômes RM » en cours (dans FieldLink) associés avec l'activité avant d'arriver sur le site afin de pouvoir se procurer les pièces de rechange à l'avance.

2	Alimentation électrique et circuit de sécurité	Section
	Vérifier l'alimentation électrique générale <ul style="list-style-type: none">– Interrupteurs (dans la partie inférieure du LDU)– Fusibles (SMIC, SEM, Fermator)– Indication LED pour l'alimentation	4.2 / 4.3
	Circuit de sécurité <ul style="list-style-type: none">– Indication sur l'IHM	4.4

3	Mode spécial actif ?	Section
	Avec l'IHM, vérifier l'état du système d'ascenseur ou le fonctionnement.	2.6
	Contrôler si un mode spécial est activé (course de montage, JEM évacuation manuelle, bouton d'arrêt d'urgence actionné, etc) <ul style="list-style-type: none">– Vérifier les boutons-poussoirs et commutateurs– les modes spéciaux sont activés avec le menu 10– Vérifier les LED (Inspection allumée ?) LED clignotantes ?	4.9 4.3

4	Indication des LED	Section
	Contrôler toutes les autres indications par LED. (KNET = ON ?, Inspection ? BBUS clignotant rapidement ? WDOG clignotant ? LED d'alimentation de secours sur SNGL ou SEM ?	4.3

5	Codes d'erreur	Section
	<ul style="list-style-type: none"> – Lire les codes d'erreur de la manoeuvre (menu 50). – Ne pas lire seulement la dernière erreur mais aussi les précédentes. – Lire également les horodatages des erreurs. 	4.5 8
	Indications d'erreur spéciale	4.6

6	Outils de détection des défauts	Section
	Le Bionic 5 offre des menus supplémentaires pour le diagnostic :	
	Essayer de donner des commandes directement sur l'IHM (ordres cabine, DTO, etc)	9.1
	Contrôler les signaux en provenance/vers l'ACVF (contacteurs, contacts de frein KB/KB1, LUET, etc) sur l'IHM menu 70 (723, 724, 725)	4.7
	Ordinateur de service(CADI) : Voir document K 608218	
	L'utilisation de SPECI vous donnera plus de détails sur les erreurs, leurs causes et les actions à mener.	

7	Restauration du système	Section
	Procédure de remise à zéro du logiciel (reset, reset en cas d'erreur fatale)	4.8
	Le Bionic 5 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)	4.9
	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). Contrôler le système et répéter les configurations nécessaires.	5

7	Restauration du système	Section
	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.	4.12
	Procédures de remplacement (circuits imprimés, batteries...)	4.15

4.2 Alimentation / Fusibles

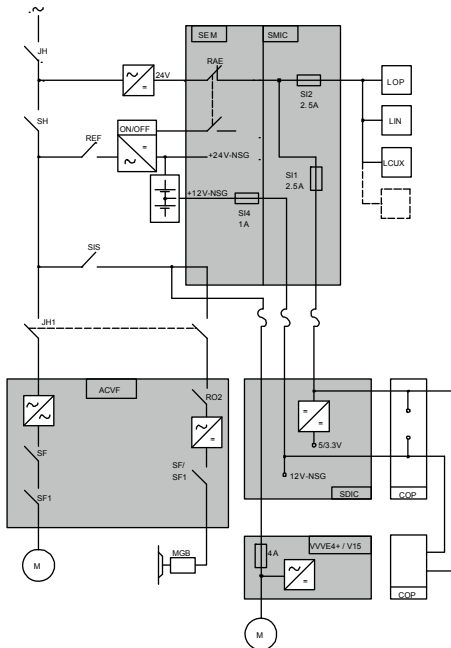
Contrôler :

- Interrupteurs (LDU)
- Fusibles (SMIC, SNGL, Fermator /VD15)
- Indication LED

4.2.1 Aperçu de l'alimentation électrique



Le schéma suivant n'est qu'un exemple. Vérifier le schéma sur le site car il peut varier par rapport à celui-ci.



[402008 ; 12.08.2014]

4.2.2 Fusibles

Fusibles sur SMIC6x, SMIC6Ex, SMICE7x	
SKC (T2.0A)	Alimentation 24 V _{CC} vers SDIC, cabine (2.0 AT) (nom sur le schéma : SI1)
LOP (T2.5A)	Alimentation 24 V _{CC} bus BIO, LOP (2.5 AT) (nom sur le schéma : SI2)

Fusibles sur SMICFC	
SKC (T2.0A)	Alimentation 24 V _{CC} vers SDIC, cabine (2.0 AT) (nom sur le schéma : SI1)
LOP (T2.5A)	Alimentation 24 V _{CC} bus BIO, LOP (2.5 AT) (nom sur le schéma : SI2)

Fusibles sur SEM2x, SEM3x	
VPUF (T10A)	Protection interne, 24 V-NSG (nom sur le schéma : T10A)
12 V-T1 (T1A)	Protection de l'alimentation de secours 12 V-NSG (nom sur le schéma : SI4)

Fusibles sur BID	
SIT	Fusible T1.6A_H pour l'alimentation de porte
SIB	Fusible T1.6A_H pour l'alimentation du frein

Fusibles sur l'entraînement de porte Fermator Compact VVVF4	
4 A 250 V	rapide, entrée alimentation électrique 230 VCA (nom sur le schéma : FH 4A)

4.3 Indication LED

4.3.1 LED dans LDU (cadre de porte palière)

LED sur SMIC(E)61/63.Q

	Affichage normal	Description
+ 24 V NGL	ON	ON = 24 V _{CC} disponibles du CI SEM
LREC LREC-A	ON/OFF	Voir le tableau séparé « Modes fonctionnels TSD » dans la section 4.3.2
KNET	Dans les systèmes TSD : ON	OFF = Au moins un contact de déverrouillage de porte est activé (option TSD) Sans TSD : La LED KNET peut être ON ou OFF en permanence
ERR	OFF	ON = Erreur fatale Clignotante = Avertissement
LUET	ON/OFF	ON = La cabine se situe en zone de porte
DWNLD	OFF	ON = Téléchargement de logiciel en cours (MMC) ON = Ecriture de données dans EEPROM. Ne pas appuyer sur RESET pendant ce temps.
BBUS	Clignotant rapidement	LED Bus BIO – Clignote rapidement = Fonctionnement normal – ON = Court-circuit ou reset sur bus BIO – OFF = Pas de communication bus BIO

LED sur SCPU1.Q

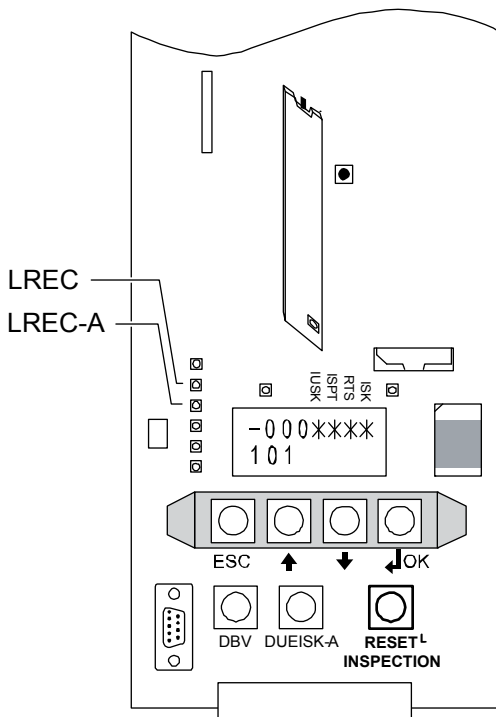
LED	Affichage normal	Description
WDG/ DWNLD	Clignotant	Clignote toutes les 2 secondes = Microprocesseur en mode de travail normal

LED sur SEM11/12/21/22.Q

LED	Affichage normal	Description
EVAC.ERR	OFF	ON = Erreur interne du CI SEM1x.Q. Evacuation encore possible mais risque d'endommager le relais. → Remplacer le CI SEM dès que possible.
BATT.WARN (BATT LOW)	OFF	ON (avec JEM ALLUME) = Capacité de la batterie inférieure à 10 %. – Eclairage de secours pendant plus d'une heure – Evacuation manuelle et automatique possibles en fonction de la capacité restante L'état de la batterie est actualisé toutes les dix minutes. Si la LED BATT.WARN reste allumée pendant plus de 10 heures (avec l'alimentation secteur active): – Batterie défectueuse (une ou les deux) – Chargeur de batterie défectueux
VBAT (12V-NSG)	ON	ON = Tension de batterie disponible OFF = Soit les batteries sont déconnectées soit la tension de batterie est < 3 VCC
BOOST (BOOSTER)	OFF/ON	En mode normal : OFF = Fonctionnement normal En cas d'évacuation manuelle, tout en appuyant sur DEM : ON = Tension de sortie disponible
DEM	OFF	DEL sous le bouton jaune DEM. LED clignotante = JEM est activé.

4.3.2 LED LREC et LREC-A

Le tableau ci-après est valable pour le système TSD (systèmes avec haut de gaine réduit).



Positions des LED [402009 ; 13.08.2014]

Modes fonctionnels TSD

LED verte « Normal Mode » LREC-A	LED jaune « Inspection » LREC	Ronfleur de cabine et LDU	Mode de fonctionnement
ON	OFF	OFF	Mode Normal
OFF	ON	OFF	Mode Inspection
Clignotant	Clignotant	Bip rapide par intermittence (uniquement portes fermées≈)	STOP Mode Auto Reset Par exemple : après positionnement cabine pour maintenance. « Ready to access car roof after ≈ 3 min. »
OFF	Clignotant	OFF	Silent STOP Mode Pour réinitialiser : Appuyer sur Reset sur le SMIC. Le système revient à « STOP Mode Manual Resetafter ≈ 3 min. »
Clignotant	Clignotant	Bip lent par intermittence (uniquement portes fermées)	STOP Mode Manual Reset Pour réinitialiser : Appuyer sur « RESET INSPECTION » sur le SMIC. Le système revient à « Normal Mode after ≈ 3 min. »
comme avant le rappel	comme avant le rappel	OFF	Mode de rappel
Clignotant	OFF	ON	Mode Pré-Normal
ON	Clignotant	1 bip	Positionnement maintenance cabine

4.3.3 LED dans le CCU (toit de cabine)

LED sur SDICx.Q

LED	Affichage normal	Description
24 V	ON	ON = Alimentation 24 V _{CC} (P01) du LDU
NSG 12 V	ON	ON = Alimentation 12 V _{CC} (VDD) du LDU
3,3 V/5 V	ON	ON = Alimentation en 3,3 V/5 V (générée par SDIC) pour MMC/logique interne
PHS	ON/OFF	ON = Cellule photoélectrique interrompue (informations de gaine, cabine en zone de porte)
2PHS	ON/OFF	ON = Cellule photoélectrique interrompue (informations de gaine, cabine en zone de porte, 2 ^{ème} côté d'accès)
WDOG	Clignotant	Clignote toutes les 2 s si logiciel OK
SW DOWN-LOAD	OFF/ clignote	OFF = Affichage normal Clignote = Téléchargement logiciel en cours
ERREUR	OFF	ON = ERREUR Clignote = Peut indiquer une défaillance du bus CAN
LMG	ON	ON = Fréquence de cellule de charge de cabine disponible

4

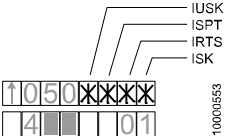

4.3.4 LED sur LCUX, LOP, BIOGIO, COP et VCA



Vous trouverez la description des LED LCUX, LOP, COP et VCA dans la section correspondante du circuit imprimé.

- LCUX : Section 7.14
- SCOP : Section 7.6 à 7.8
- VCA : Section 7.10
- LOP, BIOGIO et LIN : Section 7.11 à 7.17

4.4 Circuit de sécurité

<p>Les signaux du circuit de sécurité à l'aide de l'interface utilisateur IHM (LED virtuelles).</p> <ul style="list-style-type: none"> • [X] = fermé • [_] = ouvert 	
<ul style="list-style-type: none"> • IUSK clignotant = LUEISK (court-circuit dans le circuit de sécurité) 	

Signal	Normal	Description
LUEISK	OFF	ON = IUSK clignotant
		ON = L'alimentation du circuit de sécurité est coupée. Raison éventuelle : – Courant du circuit de sécurité > 800 mA
IUSK	ON	ON = Alimentation du circuit de sécurité 24 à 55 V _{CC} OK
ISPT	ON	ON = Circuit de sécurité cuvette de gaine fermé
RTS	ON	ON = Circuit de sécurité cuvette de gaine et portes palières fermé
ISK	ON	ON = Circuit de sécurité entièrement fermé

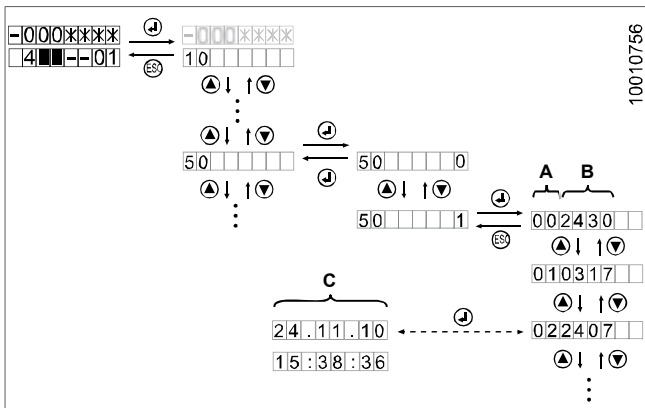
Bouton	Description
DUEISK-A	Interrupteur du circuit de sécurité alimentation MARCHE à nouveau (une fois LUEISK activé).

4.5 Codes d'évènement (menu 50) Codes d'erreur



Les codes d'erreur font partie du niveau OEM [0]. Voir les informations dans la section 1.4.

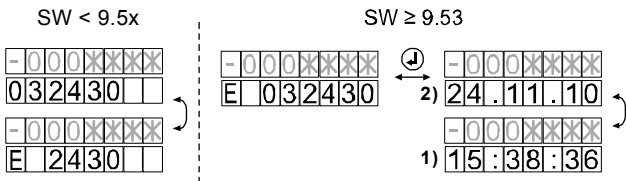
L'historique des codes d'erreur peut être lue à l'aide de l'interface utilisateur IHM, menu 50 :



[32319; 11.11.2009]

- **A** = Enregistrement des erreurs
Log ≥ 9.34 : 00 .. 49 = erreur la plus récente .. erreur la plus ancienne
- **B** = code d'erreur à 4 caractères
- **C** = date et heure (seulement disponible avec log. ≥ 9.53. Peut être réglée manuellement avec CF = 04, PA = 2, 5. Configurée automatiquement sur connecté à un système de télésurveillance).

Informations supplémentaires



[402013 ; 09.09.2014]

– Type de message :

E = Erreur ; **F** = Erreur fatale ; **P** = Erreur fatale permanente ;
I = Information

– Heure (1) et date (2)



- Pour avoir une meilleure image d'ensemble sur l'erreur, ne pas lire seulement l'erreur la plus récente. Toujours lire les erreurs les plus anciennes.
- Pour effacer l'historique, appuyer sur le bouton OK jusqu'à ce « E- » apparaisse, mais il est recommandé de laisser les erreurs pour des raisons d'élimination des défauts.
- Les erreurs fatales permanentes requièrent une procédure de restauration spéciale (IHM menu 10 > 101, voir section 4.8.3)
- La description des codes d'erreur se trouve dans l'**annexe B, chapitre 8** de ce document.

4.6 Erreurs spéciales

Indication d'erreur spéciale sur l'interface utilisateur IHM

Indication	Signification
Version log. (par exemple « V9.34.04 ») ou « 70 » ou « 72 »	Version du logiciel (par ex.: « V9.34.04 ») Affichage normal pendant quelques secondes au démarrage du système. Si cette indication ne disparaît pas après quelques secondes, contrôler les motifs ci-après : <ul style="list-style-type: none">– L'ACVF a-t-il démarré correctement ?– Pas de connexion du bus CAN vers l'ACVF (toujours au cours du démarrage. Doit disparaître après quelques secondes).– Interface bus CAN sur ACVF défectueuse (après connexion erronée de l'encodeur/bus CAN)– Bus CAN perturbé par un SDIC ou un SCOP défectueux. Pour vérifier, essayer de déplacer la cabine sans l'électronique de cabine (voir chapitre 4.9.9). Si la cabine se déplace, le problème vient de l'électronique de cabine (SDIC ou SCOP).– Echec du téléchargement des paramètres de carte SIM vers ACVF. S'assurer de la compatibilité ACVF (version logicielle) ↔ carte SIM (version du fichier de paramètre FC). Pour de plus amples informations, veuillez contacter votre spécialiste de terrain local.
CF 16	Pendant le démarrage : Les paramètres sur la carte SIM différent de ceux stockés dans l'ACVF. Possibilité 1 : Au bout de quelques secondes, le système va démarrer avec les paramètres stockés dans l'ACVF et « CF 16 » va disparaître. (ou appuyer sur « ESC » pour démarrer immédiatement). Possibilité 2 : Appuyer sur « OK » sur l'IHM pour voir quels paramètres sont différents. Confirmer ou modifier les paramètres.

Indication	Signification
[E _ 000020]	<p data-bbox="288 128 692 152">E_ELEVATOR_SAFETY_CHAIN</p> <p data-bbox="288 167 626 192">L'IHM indique dans l'ordre :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="288 203 533 228">– la date (jj.mm.aa) <li data-bbox="288 240 549 264">– l'heure (hh:mm:ss) <li data-bbox="288 276 946 301">– l'état de la chaîne de sécurité au format LLIRPUCS : <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="308 313 837 337">– LL = niveau (si 00 le niveau est inconnu) <li data-bbox="308 349 554 374">– I = ISK est ouvert <li data-bbox="308 385 578 410">– R = RTS est ouvert <li data-bbox="308 422 582 446">– P = ISPT est ouvert <li data-bbox="308 458 585 483">– U = IUSK est ouvert <li data-bbox="308 495 909 537">– C = La cause de l'erreur de chaîne de sécurité était le KTC <li data-bbox="308 548 906 591">– S = La cause de l'erreur de chaîne de sécurité était le KTS <p data-bbox="288 618 916 672">Remarque : Si un tiret est affiché, le signal ou l'état était zéro.</p> <div data-bbox="301 725 692 861" style="background-color: #0000FF; color: #FFFFFF; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p data-bbox="323 732 668 783">-000*****</p> <p data-bbox="323 797 668 848">02I-----</p> </div> <p data-bbox="288 891 806 949">Pour plus d'informations, voir le chapitre 8 « Descriptions des codes d'erreur ».</p>



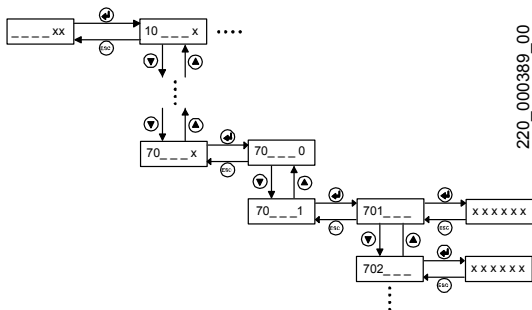
Problèmes avec les cartes SIM

Si une carte SIM défectueuse, vide ou incorrecte est utilisée sur CI SMIC, l'ascenseur continue à fonctionner pendant 5 min. mais seulement en service restreint, p. ex. Simplex DE, sans manœuvre pompiers, sans manœuvre stationnement, etc.. Au bout des 5 minutes, la cabine se déplace jusqu'à l'étage le plus bas et y reste bloquée (DT-O et la cellule photoélectrique restent activés).

4.7 ACVF : Données de surveillance, menu 70 (ou 30 > 306)



Le menu 70 fait partie du niveau OEM [0] (voir les informations de la section 1.4).



Surveillance ACVF, menu 70 [13024; 26.11.2010]



Avec SPECI, les données de surveillance Vacon sont énumérées dans le menu 30 > sous-menu 306.

IHM	ACVF	Signification	Unités
701 3061	1.16	Vitesse réelle de l'ascenseur. Valeur calculée basée sur les paramètres de l'ascenseur et les signaux d'entrée de l'encodeur	mm/s
702 3062	1.21	Vitesse linéaire nominale, calculée	mm/s
703 3063	1.17	Vitesse de l'encodeur	tr/min
704 3064	1.18	Impulsions d'encodeur (sur logiciel V8.x : l'unité est 0,01 Hz)	mHz
705 3065	1.3	Régime moteur	tr/min
706 3066	1.4	Courant moteur	0,01 $A_{eff.}$
707 3067	1.7	Tension du moteur	0,1 V
708 3068	1.24	Température moteur Température moteur mesurée sur la base du capteur thermique KTY84-130	°C
709 3069	1.1	Fréquence de sortie de l'ACVF	mHz
710 30610	1.2	Fréquence de consigne Fréquence de consigne FC à la commande de moteur	mHz
711 30611	1.8	Tension du circuit intermédiaire CC	0,1 V_{CC}
712 30612	1.10	Entrée de tension AI1 AI1 = thermostat de la résistance de rupture KTHBR	0,1 V
713 30613	1.11	Tension d'entrée AI2 AI2 = thermistance moteur KTHMH	0,1 V
714 30614	1.9	Unité de température Se réfère à la mesure interne de la température du module IGBT	°C

IHM	ACVF	Signification	Unités
715 30615	1.23	Essai de courant Iq Courant filtré Iq mesuré au milieu de la course en mode position pendant 16 ms. Iq = vecteur du courant de sortie produit par le couple.	0,01 A
716 30616	1.26	Courant moteur maximal	mA
717 30617	1.28	Position_mm Position de cabine relative à partir du début de la course de déplacement. (valeur calculée après le départ d'une course.)	mm
718 30618	1.29	Requête de distance Distance requise par la manœuvre pour la course suivante. (valeur indiquée après le départ d'une course.)	mm
719 30619	1.30	StopDistance_mm Indique la distance de freinage calculée pour chaque course	mm
720 30620	1.35	FirstFlagCorr ACVF Correction de position interne lorsque la cabine quitte la zone de porte (fanion PHS)	mm
721 30621	1.36	LastFlagCorr ACVF Correction de position interne lorsque la cabine entre dans la zone de porte (fanion PHS)	mm
722 30622	1.31	LastRisingFreq ACVF Fréquence de l'encodeur lorsque la cabine passe l'arête ascendante du fanion PHS	mHz
723 30623	1.12	Etats des entrées numériques DIN1, DIN2, DIN3 → Voir le tableau supplémentaire ci-dessous	0...7
724 30624	1.13	Etats des entrées numériques DIN4, DIN5, DIN6 → Voir le tableau supplémentaire ci-dessous	0...7

IHM	ACVF	Signification	Unités
725 30625	1.14	Etats des sorties numériques DO1, RO1, RO2, RO3. Pour le moment, seuls RO1, RO2 et RO3 sont utilisés. → Voir le tableau supplémentaire ci-dessous	0...15
726 30626	1.38	Informations CLC Si le paramètre « Information CLC » est réglé sur « 0 » par défaut : Information CLC actuelle Si le paramètre « Information CLC » est réglé par défaut sur <> « 0 » : Valeur du paramètre Plage CLC : - 1 000 signifie que la cabine est vide et + 1 000 que la cabine est en pleine charge (= paramètre « GQN Payload »)	--
727 30627	1.44	Mode d'alimentation. 0 : Arrêt, 1 : Moteur, 2 : Générateur	0...2
728 30628	1.45	Indique le niveau réel de réinitialisation de défaut de température de moteur. Biodyn xx C BR : L'ACVF est disponible lorsque la température est inférieure à ce niveau de réinitialisation.	C
729 30629	1.46	Régime du ventilateur	%
730 30630	1.47	Température de la résistance sur le frein	C
731 30631	1.49	Régime nominal moteur actuel lors du passage d'identification tr/min	tr/min
732 30632	1.50	Courbe U/f, ID état 0 : Non utilisé, 1 : Veille, 2 : En service, 3 : OK, 4 : pas OK	0...4
733 30633	1.51	tr/min, ID état 0 : Non utilisé, 1 : Veille, 2 : En service, 3 : OK, 4 : pas OK	0...4
734 30634	1.25	Courant moteur moy.	0,01 A

Explication 723 / 30623 (entrées DIN1 ... DIN3)				
Valeur	DIN1 SF (contact NC) (0 = actif)	DIN2 SF1 (contact NC) (0 = actif)	DIN3 mode évacuation (de HCU) (1 = activé)	Etat
0	0	0	0	Course normale
1	0	0	1	
2	0	1	0	
3	0	1	1	
4	1	0	0	
5	1	0	1	
6	1	1	0	Veille
7	1	1	1	

Explication 724 / 30624 (entrées DIN4 ... DIN6)				
Valeur	DIN4 « Cabine à l'étage » (1 = activé)	DIN5 KB (contact NC) (0 = actif)	DIN6 KB1 (contact NO) (1 = actif)	Etat
0	0	0	0	Panne KB/KB1
1	0	0	1	Course normale, cabine entre étages
2	0	1	0	En attente, cabine entre étages
3	0	1	1	Panne KB/KB1
4	1	0	0	Panne KB/KB1
5	1	0	1	Course normale, cabine à l'étage
6	1	1	0	En attente, cabine à l'étage
7	1	1	1	Panne KB/KB1

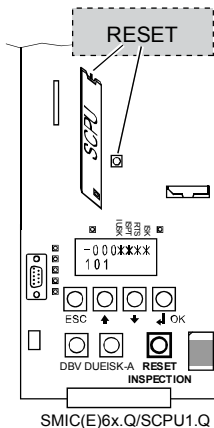


L'état indiqué au tableau 724 vaut pour les systèmes avec HCU.
Sur les systèmes sans HCU, le DIN4 est toujours sur 0.

Explication 725 / 30625 (sorties R01 ... R03)				
Valeur	R01 SF/SF1	R02 MGB	R03 MVE	Etat
0	0	0	0	Veille (sans MVE)
1	0	0	1	Veille (MVE en marche)
2	0	1	0	
3	0	1	1	
4	1	0	0	Début/fin de course (sans MVE)
5	1	0	1	Début/fin de course (MVE fonctionne)
6	1	1	0	Course normale (sans MVE)
7	1	1	1	Course normale (MVE en marche)

4.8 Résolution des erreurs

4.8.1 Réinitialisation normale de la manœuvre de l'ascenseur



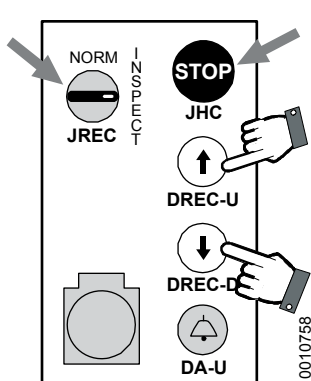
[402014 ; 10.09.2014]

Appuyer une fois sur le bouton RESET sur le SCPU (haut du SCPU, sur l'arrière) dans le LDU.
(avec SMICE6x.Q : bouton de réinitialisation supplémentaire sur le CI SMICE6x.Q).



Une réinitialisation doit être effectuée après une défaillance logicielle ou un changement de configuration.

4.8.2 Réinitialisation normale de la manœuvre d'ascenseur sur le toit de cabine

	<p>Avec le logiciel \geq V9.53, il est possible de réinitialiser la manœuvre à l'aide du tableau d'inspection sur le toit de cabine :</p> <ul style="list-style-type: none">– JREC doit être en position « INSPECTION ».– Le bouton d'arrêt JHC doit être enfoncé. <p>→ Appuyer sur les boutons MONTEE et DESCENTE (DREC-U et DREC-D) en même temps. Ceci va réinitialiser la manœuvre d'ascenseur.</p>
---	---

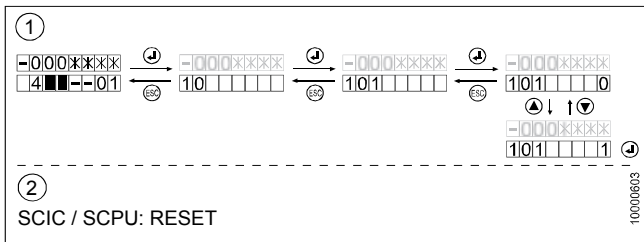
4.8.3 Reset erreur fatale permanente manœuvre

Une erreur fatale permanente est causée par ex. par des problèmes au niveau du circuit de sécurité dans la zone de pré-ouverture de porte.

La procédure décrite réinitialise les éléments suivants :

- Erreurs fatales persistantes du système Bionic (pré-ouverture, isonivelage, KSE, KNE, PHSx ponté, circuit de sécurité)
- Erreurs fatales d'ACVF (Vacon) (par exemple KB/KB1)
- Efface divers états : état service incendie, dernier étage pompiers, condition de surveillance du verrouillage de porte)

Procédure de réinitialisation avec l'interface utilisateur IHM :



[25788; 27.08.2009]

4

1	Sur l'interface utilisateur IHM, choisir le menu principal 10 et appuyer sur OK pour valider → L'IHM affiche [10]
2	Appuyer à nouveau sur OK pour confirmer le sous-menu 101 → L'IHM affiche [101 0]
3	Changer la valeur de [101 0] à [101 1] puis appuyer sur OK. Après quelques secondes, l'IHM affiche à nouveau [101 0]
4	Quitter le menu 10 et appuyer sur le bouton RESET sur le CI SMIC ou SCPU

4.8.4 Reset erreur fatale du convertisseur de fréquence ACVF

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'interface utilisateur IHM :

Utiliser la même procédure de réinitialisation que celle utilisée pour remettre à zéro une erreur fatale permanente de la manœuvre. Voir section 4.8.3.

Procédure de réinitialisation avec le tableau d'interface utilisateur Vacon (en option):

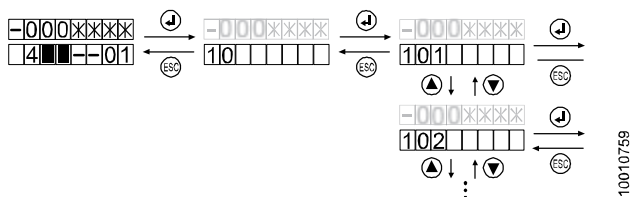
Si vous disposez d'un tableau d'interface utilisateur Vacon (non livré en standard), le Vacon ACVF peut être réinitialisé avec le bouton Reset.

4.9 Modes spéciaux, commandes spéciales (menu 10)

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 (ACVF boucle ouverte, course de montage, etc)

i Si OEM est activé, utiliser la fonction « Enable HMI » dans SPECI pour activer l'IHM.



10010759

[32328; 11.11.2009]

Menu	Description	OEM
101	Envoie une commande de RAZ d'erreur fatale permanente à la manoeuvre d'ascenseur et à l'ACVF. Ceci efface les erreurs fatales liées à : pré-ouverture, isonivelage, KNE, KSE, KB/KB1, circuit de sécurité et pontage PHSx.	2
102	Active le mode boucle ouverte sur l'ACVF. Ceci permet un déplacement à l'aide de la manoeuvre d'inspection ou de rappel malgré la défaillance de l'encodeur moteur, du contact de frein KB/KB1 ou du capteur de température moteur/ACVF.	2
103	Active le mode de réinitialisation GBP pour la course d'inspection au-delà de KSU afin de réinitialiser le contact du limiteur de vitesse. Désactivé automatiquement.	2

Menu	Description	OEM
104	Active ou désactive le mode KFM (également appelé mode maintenance ou mode course d'essai)	2
105	Active ou désactive le mode course de montage (ce mode n'est pas affecté par une réinitialisation) Remarque : Après désactivation, une réinitialisation est nécessaire pour retourner en mode normal.	0
107	Active ou désactive la mesure de charge (CLC) (désactiver 0 → 1)	1
108	Active ou désactive la fonction d'interrupteur à clé (JAB) (activer 0 → 1, ce qui met l'ascenseur hors service)	1
109	Active la fonctionnalité OEM Avec ce menu, il est possible d'activer l'OEM avec une avance de 10 000 courses.	0
110	Envoie un ordre en cabine	1
111	Envoie un appel d'étage	1
112	Envoie une commande d'ouverture de porte (la porte ne se ferme pas automatiquement)	1
113	Envoie une commande de fermeture de porte	1
114	Désactive SAB Le Telealarm Control Center peut mettre l'ascenseur hors service à distance. La commande 114 est utilisée pour remettre l'ascenseur en service.	0
115	Désactive le service tremblement de terre (EB) (désactiver 0 → 1).	2
116	Lance une course d'apprentissage.	0

Menu	Description	OEM
117	Visite d'entretien ON/OFF (Désactive/Active la télésurveillance) Ce menu permet de désactiver l'envoi des erreurs au RMP pendant un certain temps si le technicien a besoin d'intervenir sur l'ascenseur. – 0 = Les erreurs ne sont pas filtrées et envoyées via la télésurveillance. Réglé automatiquement sur 0 après 30 minutes si aucune activité de maintenance n'est détectée. – 1 = Les erreurs ne sont pas envoyées via la télésurveillance. Réglé automatiquement sur 1 si la maintenance est commencée (par ex. à l'ouverture du mode inspection).	2
123	Active ou désactive le calibrage du pré-couple (activer 0 → 1) Procédure utile pour les ascenseurs qui ne sont pas équilibrés comme le Schindler 3100 par ex.	0
124	Désactive le service de rappel sprinkler (SR) (désactiver 0 → 1)	2
125	Envoie une commande de réinitialisation de GBP à distance	2
126	Next call (prochain appel) Force un appel TM immédiat, généralement utile pour accélérer l'auto-configuration. Remarque : Non effectif en cas de CGW.	0
128	Détection de modem A utiliser après le montage, le remplacement du dispositif TM ou si la communication TM ne fonctionne pas (voir 5.4.24 Télésurveillance embarquée ETM).	0
129	Détection COP A utiliser après le montage d'un COP neuf.	0
130	Détection LOP (comme CF = 00, LE = 00, comptage LOP) (Affichage pendant le comptage LOP : [1301])	0

Menu	Description	OEM
133	Confirmation type LMS L'activation de ce menu confirme que le LMS installé est de type à commutation. La confirmation n'est nécessaire qu'en cas d'installation d'un LMS à commutation. – LMS à commutation confirmé, montrant l'état 11 – LMS à commutation non confirmé, montrant l'état 01	0
134	Désactivation temporaire du filtre d'alarmes. Utilisé pour les alarmes d'essai. Lorsqu'elle est activée, l'alarme n'est pas filtrée, même si la cabine se déplace ou les portes sont ouvertes. 134 est remis à « 0 » automatiquement après 30 seconds.	2
135	Arrêt de l'activité de téléalarme. Utilisé pour réinitialiser une alarme en suspens. (indication d'alarme sur le COP).	2
136	Détection d'Overlay. (Triplex, Quadruplex) Doit être effectuée à la fin de la mise en service du groupe. Doit être répétée si un Overlay est supprimé du système. Indication [136 ___ 1] = détection correcte Indication [136 ___ 0] = détection incorrecte	0
137	Réinitialisation d'Overlay. Réinitialise le boîtier overlay. Fonction identique au bouton de réinitialisation du boîtier overlay. Doit être réalisée après une configuration CF = 04, PA = 01.	0
138	Détection/calibrage d'éclairage de cabine (log. \geq V11)	0
139	Calibrage d'éclairage de secours de cabine (log. \geq V11)	0
140	Mise au point automatique du moteur stationnaire. (disponible avec log. \geq V9.8 et Commodity Mid Rise, Schindler 3600 seulement.) L'IHM signale les phases de mise au point automatique et affiche à la fin 0 = échec, 1 = succès.	1

Menu	Description	OEM
141	Mise au point automatique du décalage d'encodeur. (log. ≥ V9.8 et Commodity Mid Rise, Schindler 3600 seulement.) L'IHM signale les phases de mise au point automatique et affiche à la fin 0 = échec, 1 = succès.	1
142	Mise au point automatique du moteur dynamique. (log. ≥ V9.8 et Commodity Mid Rise, Schindler 3600 seulement.) L'IHM signale les phases de mise au point automatique et affiche à la fin 0 = échec, 1 = succès.	1
143	Course à couple élevé (log. ≥ V9.9)	1
144	Détection CDD (log. ≥ V10.0)	1
145	Calibrage ECM (log. ≥ V10.0) Ce menu est visible seulement si le menu 190 est activé.	1
146	Effacement des erreurs ECM (log. ≥ V10.0)	1
147	Détection d'entraînement de porte (log. ≥ V11.0)	-
148	Contournement de surveillance KB/KB1 (Variodyn)	-
149	Contournement de surchauffe moteur (Variodyn)	-
190	Activer un changement de configuration de STM une seule fois (log. ≥ V10.0)	1
199	Simulateur d'ordres/appels (log. ≥ V10.0) La personne responsable de la maintenance peut effectuer une simulation d'ordre ou d'appel avec un comportement configurable. Cette personne peut saisir un nombre en format hex dans ce menu pour indiquer le type de simulation requise :	2

Menu	Description	OEM
	<p>Ce paramètre est au format XYYZZ format ; paramètre X : modèle d'ordre/appeL :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 0 : Arrêt de simulation (simulation désactivée) - 1 : Appels d'étage (étage/côté aléatoire) - 2 : Ordres en cabine (étage/côté aléatoire) - 3 : Ordres en cabine et appels d'étage (étage/côté aléatoire) - 4 : Arrêt à chaque étage et ouverture des portes (ZZ0/1/2 : ouvre toutes les portes sans accès réservé. Les niveaux réservés sont ignorés. ZZ3 ouvre d'abord le côté 1 puis le côté 2) - 5 : Mouvement complet dans la gaine (haut->bas-> haut->....). Les portes doivent rester fermées une fois la cabine à l'étage. - 6 : Mouvement complet dans la gaine (haut->bas-> haut->....). Les portes doivent être ouvertes conformément à la politique de porte définie. Les étages réservés ne sont pas soumis à cette commande. Paramètres YY : Délai entre les ordres/appels (valide uniquement pour les modèles d'ordre/appeL 1, 2, 3) ou délai entre deux ordres/appels (modèles d'ordre/appeL 4, 5, 6) : - 0 : Arrêt de la simulation Paramètre ZZ : Nombre de courses à effectuer en unités x 100. - 0 : Infini En cas de réinitialisation logicielle, la manoeuvre reprend le simulateur d'ordres/appels jusqu'à ce que toutes les courses requises soient effectuées. En cas de réinitialisation logicielle avec la simulation d'ordres/appels avec courses infinies, la manoeuvre arrête le simulateurs d'ordres/appels. 	

Menu	Description	OEM
	<p>Remarque : Une coupure de l'alimentation de l'ascenseur ajouterait des erreurs dans le comptage des courses (+/- 100 courses).</p> <p>Le comportement des ascenseurs dépend de la configuration du ou des ascenseur(s) et du mode de fonctionnement actuel.</p> <p>Les ordres/appels générés ne doivent pas être en mode handicapés et ne doivent pas être authentifiés (les accès réservés ne peuvent pas être atteints).</p> <p>Si le simulateur d'ordres/appels est actif, le menu doit indiquer le modèle instantané actuel et le paramètre ZZ montre le nombre de courses restantes (en format hex, en unités x 100).</p> <p>Exemple : « 2 100 A » : simulateur d'ordres en cabine actif avec une durée de 16 secondes entre chaque ordre et environ 1 000 courses restantes.</p>	

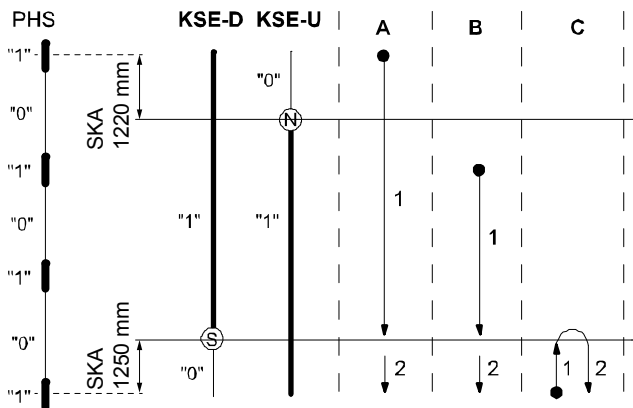
4.9.1 Course de synchronisation

Une course de synchronisation ne peut pas être démarrée manuellement. Dans les situations suivantes, une course de synchronisation sera automatiquement effectuée :

- au démarrage du système
- après réinitialisation
- après course d'inspection
- après mode de course de montage
- en cas de survenance d'une erreur récupérable dans les informations de gaine
- Dans les systèmes TSD/TSD21 : surveillance KNET activée sans ouverture de la porte palière (KTS reste fermé)

La séquence de la course de synchronisation sera différente en fonction de la position de départ de la cabine (la direction de départ dépend des états de KSE-D et KSE-U. Voir le schéma ci-dessous).

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



Séquence de courses de synchronisation, selon les positions de départ A, B ou C
 [402037_00 ; 29.01.2015]

Problèmes pendant la course de synchronisation

Causes possibles :

- Si la porte ne se ferme pas : Contrôler la cellule photoélectrique ou le rideau lumineux.
- La course de synchronisation peut refuser de démarrer si la cellule de charge de cabine n'est pas encore calibrée. → Désactive temporairement la cellule de charge de cabine.
- Problèmes avec les aimants ou interrupteurs magnétiques KSE-D et KSE-U
- Informations de gaine : réglage incorrect de SKA

4.9.2 Course d'apprentissage

La course d'apprentissage sert :

- à calculer le diamètre de la poulie de traction DD et d'autres paramètres d'entraînement
- à compter le nombre d'arrêts et les distances entre les étages
- à apprendre les informations concernant les côtés de portes et de pré-ouverture des portes
- à lire les informations concernant le matériel et les logiciels (COP, SDIC)

La course d'apprentissage peut soit être déclenchée automatiquement, par ex. en sortant du mode de course de montage, soit être forcée manuellement.

Raisons pour lesquelles une course d'apprentissage peut être forcée :

- Relecture des informations de gaine

Séquence de la course d'apprentissage :

- Course de synchronisation conformément à la description « Course de synchronisation » ci-dessus.
- Course complète jusqu'en butée supérieure (calcul du diamètre de poulie DD après le passage sur les fanions)
- En haut : calcul du pré-couple par l'ACVF (ouverture de frein). Avec $\log. \geq V9.71$: Déverrouiller / verrouiller la porte (pour prévenir tout problème avec le temporisateur de verrouillage de porte maximal en cas de gaine longue).
- Course complète jusqu'en butée inférieure (lecture du nombre d'arrêts et informations de gaine complètes et enregistrement dans l'EEPROM)
- En bas : calcul du pré-couple par l'ACVF (ouverture de frein).



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

- Configuration COP5B-N est réinitialisé. CF = 15 doit être refait. (seulement avec $\log. < V9.5x$)
- Le calibrage 0 kg du Digisens 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 le Digisens pendant la course d'apprentissage sur l'IHM menu 10 > 107 = 1).

- 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 section 4.9.10).
- Les étages « fictifs » sont réactivés. CF = 26 doit être refait. (voir section 5.4.21).

Log. ≥ V9.34 : Forcer une course d'apprentissage à l'aide de l'IHM :

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
5	Voir la « Remarque » au début de cette section. Tâches à effectuer après la course d'apprentissage

4

Causes éventuelles des problèmes lors de course de synchronisation et la course d'apprentissage

- Si la porte ne se ferme pas : Contrôler la cellule photoélectrique ou le rideau lumineux.
- La course de synchronisation peut refuser de démarrer si la cellule de charge de cabine n'est pas encore calibrée. → Désactive temporairement la cellule de charge de cabine.
- Problèmes avec les aimants ou interrupteurs magnétiques KSE-D et KSE-U
- Informations de gaine : réglage incorrect de SKA
- Paramètres ACVF mal réglés (par exemple vitesse basse ou vitesse de nivelage (trop faible))

i

En cas de problèmes en termes de précision d'arrêt
Certaines configurations de système spéciales peuvent engendrer des problèmes en termes de précision d'arrêt.

- Systèmes avec une longue distance entre étages :
Dans ce cas, l'option « étages fictifs » peut être commandée. (fanions PHS supplémentaires. Pour la configuration voir CF = 26)
- Systèmes avec 2 étages seulement ou en cas de 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 section 4.9.10, 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 section 5.4.1.

4.9.3 Mode course en boucle ouverte (IHM menu 102)

Le mode course en boucle ouverte est utilisé pour remplacer des unités défectueuses dans le haut de gaine qui sont utilisées normalement pour une course en mode course fermée (encodeur, contacts de frein, thermorupteur).

En fonction de la raison de la course en mode boucle ouverte, deux procédures différentes s'appliquent :

- Procédure 1 : Course en boucle ouverte en cas d'encodeur IG défectueux ou de contacts de frein KB défectueux
- Procédure 2 : Course en boucle ouverte en cas de surveillance thermique THMH défectueuse.



Le mode Open Loop est automatiquement commuté sur ARRET (OFF) dès que la manœuvre de rappel ou le mode de course d'inspection est commuté sur ARRET (OFF) !

4

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 et seriez bloqué sur le toit de la cabine !

Procédure 1 : Course en boucle ouverte en cas d'encodeur IG défectueux ou de contacts de frein KB défectueux :

Procédure 1	
1	Connecter la manœuvre de rappel ESE sur le CI SMIC dans le LDU.
2	Activer la manœuvre de rappel pour passer en mode « RAPPEL ».
3	Sur l'interface utilisateur IHM, activer le mode de course en boucle ouverte. <ul style="list-style-type: none">– Sélectionner menu principal 10 et appuyer sur OK– Sélectionner le sous-menu 102 et appuyer sur OK– Changer [102 0] en [102 1] et appuyer sur OK → L'IHM indique [102 1] (le « 1 » clignote)
4	Le système est maintenant en mode boucle ouverte jusqu'à ce que la manœuvre de rappel soit désactivée ou que le menu 102 soit ramené à « 0 ».

Procédure 1	
5	<p>Utiliser la manoeuvre de rappel pour déplacer la cabine jusqu'au LDU pour atteindre le toit de cabine.</p> <p>Remarque : Il est conseillé de placer le toit de cabine juste au-dessus de l'étage LDU au niveau du KSE. De cette manière, vous pouvez monter sur le toit de la cabine et atteindre le moteur et l'ACVF.</p>
	<p>Les étapes suivantes (6 à 9) ne s'appliquent que si le technicien doit se déplacer sur le toit de la cabine à l'aide de la manoeuvre d'inspection.</p>
6	<p>Ouvrir la porte palière et désactiver le mode inspection sur le toit de la cabine.</p> <p>→ Ceci peut réinitialiser le système en mode de course en boucle fermée (indication sur l'IHM [102 0])</p>
7	<p>Ramener la manoeuvre de rappel ESE en mode « NORMAL ».</p>
8	<p>Sur l'interface utilisateur IHM, réactiver le mode de course en boucle ouverte. (si nécessaire)</p> <ul style="list-style-type: none"> – Changer [102 0] en [102 1] et appuyer sur OK <p>→ L'IHM indique [102 1] (le « 1 » clignote)</p>
9	<p>Vous pouvez maintenant vous déplacer en mode de course en boucle ouverte jusqu'en haut de gaine (niveau KSE) et contrôler les pièces défectueuses.</p> <p>Si nécessaire, utiliser le dispositif de blocage de la cabine avant d'effectuer des travaux sur la machine ou sur l'ACVF.</p>

Procédure 2 : Course en boucle ouverte en cas de thermocontact THMH défectueux :

Procédure 2 (log. ≥ V9.34)	
	<p>En cas de problèmes avec la surveillance thermique THMH, il existe un compte à rebours pendant lequel aucun déplacement n'est possible.</p>
1	<p>Attendre 15 minutes jusqu'à ce que le compte à rebours THMH soit écoulé.</p>

Procédure 2 (log. ≥ V9.34)	
2	Après ces 15 minutes, connecter la manoeuvre de rappel ESE sur le CI SMIC dans le LDU.
3	Activer la manoeuvre de rappel pour passer en mode « RAPPEL ».
4	Sur l'interface utilisateur IHM, activer le mode de course en boucle ouverte. <ul style="list-style-type: none"> – Sélectionner menu principal 10 et appuyer sur OK – Sélectionner le sous-menu 102 et appuyer sur OK – Changer [102 0] en [102 1] et appuyer sur OK → L'IHM indique [102 1] (Le « 1 » clignote)
5	Appuyer sur le bouton RESET sur le SCPU et attendre jusqu'au redémarrage du système.
6	Continuer avec l'étape 3 de la procédure1 ci-dessus. (Repasser en mode course en boucle ouverte [102 1]) Ensuite la manoeuvre de rappel ESE peut être utilisée).

4

4.9.4 Mode course de réinitialisation GBP (IHM menu 103)

Le mode course de réinitialisation GBP est utilisé après que le limiteur de vitesse a été enclenché. Il permet de déplacer la cabine depuis le toit vers le haut de la gaine (au-delà du point KSE-U) pour réinitialiser KBV.

1	Débrancher SMIC.KBV puis brancher la fiche cavalier spéciale « GBP Reset » sur SMIC.KBV
2	Entrer dans le menu principal 10 sur l'IHM et choisir le sous-menu 103
3	Changer la valeur dans le sous-menu 103 de 0 à 1 puis appuyer sur OK.
4	Activer la manoeuvre d'inspection sur le toit de cabine. (La manoeuvre de rappel doit être désactivée).
	Le système est maintenant prêt à effectuer une course en mode d'inspection vers le haut de la gaine.

4.9.5 Réinitialisation du parachute

1	<p>Si le parachute a été activé, dégager la cabine du parachute à l'aide de la boîte de rappel ESE.</p> <ul style="list-style-type: none">– Descendre la cabine en appuyant sur DRH-D pendant 1 s.– Pour libérer le parachute, déplacer la cabine vers le haut en appuyant sur DRH-U– Répéter cette procédure 2 à 4 fois.
2	<p>Si la cabine ne bouge pas une fois l'essai de réception du parachute :</p> <ul style="list-style-type: none">– 1^{ère} étape : Effectuer une course à couple élevé (menu 143).– 2^{ème} étape : Sortir une partie du poids de test de la cabine et réessayer.
3	<p>Si la cabine ne bouge pas : Essayer la même procédure (étape 1) en mode de course en boucle ouverte (IHM menu 102). Voir section 4.9.3)</p>
4	<p>Avec la manœuvre de rappel ESE, déplacer la cabine à l'étage le plus bas pour pouvoir atteindre dans la cuvette le contact KF situé sous la cabine.</p> <p>→ Réinitialiser le contact KF.</p>
5	<p>Déplacer la cabine à l'aide de la manœuvre ESE jusqu'en haut de la gaine (toit de cabine juste au-dessus de l'étage LDU). De cette manière, vous pouvez grimper sur le toit de la cabine et réinitialiser le contact KBF.</p> <p>Ou utiliser le « mode course de réinitialisation GBP » (IHM menu 103, voir section 4.9.4) pour se déplacer avec la manœuvre d'inspection jusqu'en haut de la gaine pour réinitialiser le contact KBV.</p>
6	<ul style="list-style-type: none">– Vérifier que la cellule de charge de cabine fonctionne correctement (CF = 95).– Vérifier que les fixations des moyens de traction sont positionnées correctement.– Vérifier que les moyens de traction sont bien placés sur la poulie de mouflage.– Contrôler les rails de guidage.

4.9.6 Mode course local des machines KFM (IHM menu 104)

Le mode course local des machines peut être activé par l'IHM menu 104.

Le mode de course local des machines sert à envoyer la cabine de l'étage le plus haut vers l'étage le plus bas et vice-versa. (Course d'essai à travers toute la gaine.)

Activation de KFM avec l'interface utilisateur IHM :

1	Entrer dans le menu principal 10 sur l'IHM
2	Sélectionner le sous-menu 104
3	Changer la valeur dans le sous-menu 104 de 0 à 1 puis appuyer sur OK.
4	Faire monter et descendre la cabine : Pour démarrer une course d'essai, appuyer sur le bouton « OK » de l'interface utilisateur IHM.

4

4.9.7 Course de rappel (ESE) et d'inspection

Course d'inspection

La manœuvre d'inspection est mise en marche à l'aide de l'interrupteur JREC du boîtier d'inspection situé sur le toit de la cabine.

La cabine peut être déplacée à une vitesse très faible. La distance de course est limitée par KSE.

ESE (Manœuvre de rappel)

La cabine peut être déplacée à une vitesse très faible à l'aide de la manœuvre de rappel. La manœuvre ESE est bloquée lorsque la course d'inspection est activée.



La distance de course **n'est pas** limitée par KSE ou KNE. La cabine peut descendre directement sur l'amortisseur. (avec la manoeuvre de rappel, les contacts de sécurité suivants ne sont pas contrôlés : KF, KF1, KNE, 2KNE, KFG et KBV. KSE-D et KSE-U pour l'information de gaine et PHS/PHUET sont aussi ignorés).

4.9.8 Positionnement de la cabine pour accéder au toit

Les Schindler 3100/3300/3600/5300/6300 offrent aux techniciens de service une fonction de positionnement automatique de la cabine pour accéder au toit. Cette procédure doit être suivie avant tout travail de maintenance sur l'ascenseur.

	Description
1	Dans le LDU sur le SMIC, appuyer au moins trois secondes sur le bouton « RESET INSPECTION ». (vous entendrez un bip sonore à titre d'acquiescement).
2	La cabine se déplace vers l'étage LDU et la porte s'ouvre. Vérifier qu'il n'y a pas de passager dans la cabine.
3	Presser à nouveau le bouton « RESET INSPECTION ».
4	La porte se ferme et la cabine se déplace lentement vers le bas jusqu'à ce que son toit affleure avec l'étage LDU. (ceci est indiqué par un ronfleur et par le clignotement des LED LREC et LREC-A).
5	Ouvrir la porte à l'aide de la clé triangulaire, presser le bouton STOP sur le toit de la cabine et activer le mode d'inspection. (soit avec JREC sur « INSPECTION » ou sur les systèmes TSD à l'aide du levier jaune).
	<p>Pour les systèmes TSD seulement (systèmes avec haut de gaine réduit), le comportement des LED est décrit à la section 4.3.2:</p> <p>A la fin des travaux sur le toit de cabine :</p> <ul style="list-style-type: none">- Se déplacer avec la manoeuvre d'inspection jusqu'à l'étage LDU- Quitter le toit de cabine et repasser en mode normal avec le levier jaune- Fermer la porte palière- Le ronfleur émet des bips et LREC et LREC-A clignotent. → Appuyer sur le bouton RESET INSPECTION du SMIC pour revenir en mode normal. (confirmation que personne ne se trouve sur le toit de cabine).

4.9.9 Accéder au toit de la cabine avec la course de montage

S'il y a une défaillance dans l'électronique sur le toit de cabine ou sur l'entraînement de porte, la cabine ne pourra plus bouger en mode normal.

Les procédures suivantes peuvent aussi être suivies pour vérifier si l'ACVF fonctionne.

Procédure 1 : Manœuvre de rappel ESE

	Description
1	Connecter la manœuvre de rappel ESE sur le SMIC dans le LDU. Essayer de déplacer la cabine en mode course manœuvre de RAPPEL. (Avec la manœuvre de rappel, les contacts de sécurité suivants ne sont pas contrôlés : KF, KF1, KNE, 2KNE, KFG et KBV. KSE-D et KSE-U pour l'information de gaine et PHS/PHUET sont aussi ignorés).
2	Si la cabine ne bouge pas, continuer avec la procédure 2.

4

Procédure 2 : Manoeuvre de rappel ESE avec mode course de montage

	Description
1	La manœuvre de rappel ESE est toujours connectée
2	Activer le mode course de montage <ul style="list-style-type: none">– Sélectionner le menu principal 10 sur l'IHM– Sélectionner le sous-menu 105– Changer [105 0] en [105 1] et appuyer sur OK
3	Essayer de déplacer la cabine avec la manœuvre de rappel ESE. (En mode course de montage, les signaux de porte sont ignorés. Le circuit de sécurité doit être fermé).
4	Si la cabine ne bouge pas, continuer avec la procédure 3.

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

	Description
1	La manoeuvre de rappel ESE est toujours connectée et le système est en mode course de montage
2	Désactiver la communication par bus CAN vers l'électronique de cabine. En haut du CI SMIC (entre les connecteurs) mettre l'interrupteur de terminaison CAN sur la position ON.
3	Essayer de déplacer la cabine avec la manoeuvre de rappel ESE. Dans ce mode, la cabine peut être déplacée dans une configuration de base avec LDU 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)

4.9.10 Calibrage pré-couple manuel (IHM menu 123)

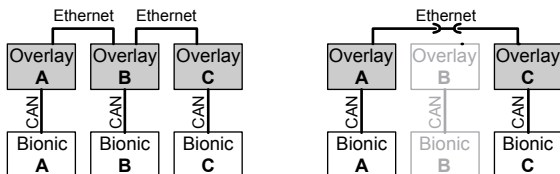
Un calibrage correct du pré-couple est nécessaire pour une bonne qualité de marche (jerk au démarrage de chaque course). Le calibrage du pré-couple est effectué automatiquement pendant la course d'apprentissage. Si la cabine n'était pas vide pendant la course d'apprentissage, le calibrage du pré-couple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

	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 LDU et la porte s'ouvre. → L'IHM affiche le code [123nn 1] (« nn » indique l'étage actuel, le « 1 » clignote).

	Description
5	<p>Vérifier que la cabine est vide. Appuyer sur OK sur l'IHM.</p> <p>→ La porte se ferme et le calibrage du pré-couple commence.</p> <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.

4.10 Diagnostics pour l'Overlay

Si l'un des ascenseurs doit être mis hors service pour des raisons de maintenance, ou s'il doit être désactivé, il est nécessaire de connecter le reste des ascenseurs du groupe l'un à l'autre.



Groupe d'ascenseurs avec Overlay, pont temporaire [37579; 08.11.2010]

Cas d'erreurs caractéristiques et indications sur l'IHM :

Description détaillée de 309-1 à 309-6 (menu IHM 30) : Section 9.3

IHM	Cas 1			IHM	Cas 2		
309-1	1	1	1	309-1	-	1	1
309-2	0	1	1	309-2	-	1	1
309-3	x	3	3	309-3	-	3	3
309-4	x	2	2	309-4	-	2	2
309-5	x	2	2	309-5	-	2	2
309-6	3	3	3	309-6	-	3	3
Erreur	4701	4705	4705	Erreur	-	4705	4705

IHM	Cas 3			IHM	Cas 4		
309-1	1	1	1	309-1	1	1	1
309-2	0	1	1	309-2	1	0	1
309-3	x	2	2	309-3	1	x	1
309-4	x	2	2	309-4	1	x	1
309-5	x	2	2	309-5	1	x	1
309-6	3	3	3	309-6	3	3	3
Erreur	4701	4705	4705	Erreur	4705	4701	4705

IHM	Cas 5			IHM	Cas 6		
309-1	1	1	1	309-1	1	1	1
309-2	1	1	1	309-2	1	1	1
309-3	3	3	3	309-3	3	3	3
309-4	3	3	3	309-4	3	3	3
309-5	2	2	2	309-5	2	2	2
309-6	3	3	3	309-6	3	3	3

Les cas 5 et 6 ne créent pas d'erreurs d'overlay dans l'historique.

4.11 Communication avec l'ordinateur de service

4.11.1 Communication avec la manœuvre Bionic 5

Voir l'aide rapide K 608218 « Diagnostics et mise à jour logicielle pour les experts »

4.11.2 Communication avec l'ACVF

Voir l'aide rapide K608218 « Diagnostics et mise à jour logicielle pour les experts »

4.12 Mise à jour du logiciel

4.12.1 Mise à jour du logiciel de manoeuvre

Contrôles généraux requis avant d'effectuer la mise à jour du logiciel :

Contrôles généraux requis avant d'effectuer la mise à jour du logiciel :	
1	S'assurer que la manœuvre est un Bionic 5 Rel. 04 ou supérieur (l'écran doit être un LCD bleu). Si elle est plus ancienne que BIC 5.4, ne pas procéder à la mise à jour.
2	Télécharger les infos de système actuelles vers le CADI, si applicable.
3	Vérifier les versions de logiciel et de firmware actuellement installées pour : <ul style="list-style-type: none">– Log. SCPU (CF12 PA1)– Firmware SDIC (CF12 PA2)– Firmware COP (CF12 PA5)– SMIC CPLD (CF12 PA9) et SMICFC BIC 6– Chargeur d'amorçage (CF12 PA13) Si l'une des versions de logiciel ou de firmware mentionnées ci-dessus est déjà la version requise, ce logiciel ou firmware spécifique ne doit pas être mis à jour.
4	Vérifier que le logiciel SCPU actuel installé figure dans J 42107990, si la version logicielle n'est pas mentionnée, ne pas effectuer la mise à jour.

	Contrôles généraux requis avant d'effectuer la mise à jour du logiciel :
5	Lire les données du compteur de courses (CF11 PA1), les paramètres CLC (CF96 PA1/2/3) et noter ces valeurs dans le carnet d'entretien de l'ascenseur afin de les rétablir après la mise à jour.
6	Déplacer la cabine jusqu'à l'emplacement du LDU et activer le mode de configuration (CF40).
7	Mettre l'ascenseur hors tension et retirer la MMC.

Etapes de mise à jour du logiciel Bionic :

La mise à jour du logiciel Bionic comporte les étapes suivantes :

- Mise à jour du COP5x
- Mise à jour du SDIC5x
- Mise à jour du chargeur d'amorçage sur le SCPU
- Mise à jour de CPLD et du logiciel de la manœuvre principale sur SMIC et SMICFC BIC 6

4

Etape 1 : Mise à jour du COP5x	
1	Accéder au COP et ouvrir le tableau de commande COP.
2	Insérer la carte MMC (par ex. COP5 V3.4) dans le COP et appuyer sur Reset.
3	Patience (quelques secondes) jusqu'à ce que les LED WDG et DWNLD soient allumées en continu.
4	Retirer la carte MMC et appuyer sur Reset sur le COP.
5	Une alarme d'essai est émise automatiquement vers le centre d'appels.
6	Quitter le mode de configuration (menu 40).



En présence d'une sirène d'alarme, celle-ci déclenchera l'alarme. Si la sirène d'alarme a été déconnectée au cours de la mise à jour, contrôler sa reconnexion après la mise à jour.

Etape 2 : Mise à jour de SDIC5x (seulement si version de firmware ≤ 3.1 mise à niveau vers version firmware ≥ 3.2)	
1	Positionner l'ascenseur de façon à pouvoir accéder facilement au toit de cabine (appuyer sur le bouton « Reset inspection » sous l'IHM sur SMIC ou SMICFC BIC 6).
2	Retirer le couvercle CCU.
3	Insérer la carte MMC pour le chargeur d'amorçage SDIC5x (par ex. SDIC5x chargeur d'amorçage bl08_100) dans le SDIC5x et appuyer sur Reset sur le SDIC5x.
4	Attendre que la LED DWNLD commence à clignoter.
5	Attendre que les LED WDOG et ERR commencent à clignoter rapidement.
6	Retirer la carte MMC.
7	Insérer la carte MMC pour le logiciel SDIC5x (par ex. SDIC5x V3.2) dans le SDIC5x et appuyer sur Reset sur le SDIC5x.
8	Attendre (± 3 s) et appuyer à nouveau sur Reset.
9	Patience (± 30 secondes) jusqu'à ce que la LED DWNLD soit éteinte en continu.
10	Retirer la carte MMC et appuyer sur Reset sur le SDIC5x.



Dans certains cas, la MMC n'est pas correctement détectée, dans ce cas il suffit de réinsérer la MMC plusieurs fois.

Etape 3 : Mise à jour du chargeur d'amorçage sur le SCPU	
1	Insérer la carte MMC (par ex. SCPU chargeur d'amorçage V2.1) dans la carte SMIC et appuyer sur Reset sur SMIC.
2	Attendre (± 3 s) et appuyer à nouveau sur Reset.
3	Patience (environ 15 secondes) jusqu'à ce que les LED WDG et DWNLD soient éteintes en continu.
4	Retirer la carte MMC et appuyer sur Reset

Etape 3 : Mise à jour du chargeur d'amorçage sur le SCPU	
5	Avant la mise à jour du chargeur d'amorçage, un compte à rebours de 20 secondes est lancé. Après ce compte à rebours, ne pas réinitialiser/couper le courant ou retirer la MMC avant l'apparition du message de téléchargement terminé (« BOOT OK ») sur l'IHM.
6	Quitter le mode de configuration (menu 40).



Une fois le chargeur d'amorçage V2.1 installé, il n'est plus possible de revenir à une version de logiciel de SCPU antérieure.

Etape 4 : Mise à jour du logiciel de manoeuvre principale sur le SMIC et/ou mise à jour du CPLD	
1	Insérer la carte MMC (logiciel de manoeuvre principale V10.00 + SMIC CPLD V2.1) dans la carte SMIC et appuyer sur Reset sur le SCPU.
2	Avant la mise à jour, un compte à rebours de 20 secondes est lancé. Après ce compte à rebours, ne pas réinitialiser/couper le courant ou retirer la MMC avant l'apparition du message de téléchargement terminé (Download OK) sur l'IHM.
3	Retirer la carte MMC et appuyer sur Reset sur le SCPU.
4	Au démarrage, vérifier que la version de logiciel est mise à jour (par exemple. V9.85.33).

4



Le rétroéclairage de l'IHM est allumé et « MMC detected » => « Downloading » => « Download OK » s'affichent.

Contrôles finaux :

- Configurer le comptage LOP (un ou deux côtés d'accès).
- Vérifier que toutes les versions de logiciel/firmware nécessaires sont installées :
 - Log. SCPU (CF12 PA1)
 - Firmware SDIC (CF12 PA2)
 - Firmware COP (CF12 PA5)
 - SMIC CPLD (CF12 PA9) et SMICFC BIC 6

- Chargeur d'amorçage (CF12 PA13)
- Rétablir les valeurs du compteur de courses (CF11 PA1) et des paramètres CLC (CF96PA1/2/3) en se reportant au carnet d'entretien si nécessaire.
- Quitter tous les menus et remettre l'ascenseur en mode de fonctionnement normal.
- Vérifier les fonctions de tous les ascenseurs et les options spécifiques telles que GS, Services incendie, touches ZB3, Code pin, étages fictifs, etc.
- Retirer les étiquettes « En cours de maintenance » à tous les étages et sur le COP.

4.12.2 Mise à jour du logiciel d'ACVF

Voir l'aide rapide K 608218 « Diagnostics et mise à jour logicielle pour les experts »

4.12.3 Mise à jour du logiciel de Servitel TM4

Voir l'aide rapide K 608218 « Diagnostics et mise à jour logicielle pour les experts »

4.13 Sematic C-MOD (Schindler 6300)

Pour le diagnostic de l'entraînement de porte Sematic C MOD, se reporter à la section 7.23.

4.14 Fermator Compact (Schindler 6300)

Pour le diagnostic de l'entraînement de porte Fermator Compact, se reporter à la section 7.22.

4.15 Procédures de remplacement

Règles générales

- Prendre des précautions contre les décharges électrostatiques (ESD)
- Ne jamais brancher ou débrancher un connecteur sous tension
- Avant de débrancher un connecteur, s'assurer qu'il est correctement identifié (pour être rebranché dans la bonne position par la suite).
- Après le remplacement d'un composant : Vérifier le bon fonctionnement du système.

4.15.1 Remplacement des circuits imprimés

CI	Tâches
SMIC61	<p>Après le remplacement :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vérifier que la carte SIM est insérée • Contrôler le bon réglage de l'interrupteur de terminaison du bus CAN • Vérifier que le SCPU et le CLSD ont été correctement installés

CI	Tâches
SCPU	<p>Sur le SCPU, la configuration complète est enregistrée dans l'EEPROM. Parce qu'il n'existe aucune possibilité d'effectuer une sauvegarde électronique, toute la configuration doit être refaite après le remplacement. Relever le plus d'informations possibles sur la configuration actuelle.</p> <p>Avant le remplacement :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lire les données du compteur de courses et de durée de déplacement (CF = 11 ou IHM menu 60 > 601, 602) et noter ces valeurs dans le carnet d'entretien de l'ascenseur. • Lire les données de la cellule de charge de cabine (voir section 5.4.2) <ul style="list-style-type: none"> – CF = 96, PA = 1, PA = 2 et PA = 3 – CF = 08, PA = 01 et PA = 08 • Lire la direction de l'encodeur et la séquence des phases <ul style="list-style-type: none"> – CF = 16, PA = 14 et 15 • Les paramètres suivants doivent être lus seulement si les points correspondants sont disponibles dans le système <ul style="list-style-type: none"> – Etage de stationnement, attique ? → CF = 02 – Interrupteurs à clé en cabine ? → CF = 05/55, CF = 41, CF = 17 – Code PIN ? → CF = 41, PA = 1 – JDE ou JAB sur le LOP ? → CF = 40, L = n, PA = 21 – LCUX aux étages ? → CF = 40, L = n
SCPU	<p>Après le remplacement :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Si nécessaire, changer la direction de l'encodeur et la séquence des phases (CF = 16, PA = 14 et 15) • Effectuer une course d'apprentissage (voir section 4.9.2) • Si disponibles, saisir les données de la cellule de charge de cabine (CF = 08, PA = 01 et PA = 08, CF = 97) (voir section 5.4.2) • Effectuer un comptage LOP (CF = 00, LE = 00) (voir section 5.4.5) • Saisir les paramètres relevés précédemment • Effectuer les configurations obligatoires (voir section 5.2) • Régler la date et l'heure (CF = 04) • Effectuer la configuration de l'ETM(A) (voir section 5.4.24, 5.4.25) • Si nécessaire, effectuer les configurations des autres options

CI	Tâches
CLSD	<p>Après le remplacement :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Effectuer la configuration de l'ETM (voir section 5.4.24, 5.4.25)
SEM	<p>Après le remplacement :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Contrôler les connecteurs de pontage • Appuyer sur le bouton DEM • Contrôler les évacuations manuelle et automatique
SDIC	<p>Après le remplacement :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Contrôler les connecteurs de pontage • Contrôler le bouton d'alarme (sur la cabine et sur le COP)
SUET	Pas d'action particulière requise
COP	<p>Avant le remplacement :</p> <ul style="list-style-type: none"> – Pour ouvrir les COP, se reporter à la section 7.5 <p>Après le remplacement :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Si présents : S'assurer que l'annonceur vocal VCA et le lecteur de carte SAS sont posés correctement • Contrôler leur bon fonctionnement et l'affichage • Si nécessaire, refaire les configurations des COP. (CF = 01, CF = 15) (voir sections 5.4.3, 5.4.15) • Si présents : Contrôler le bon fonctionnement de l'interrupteur à clé • Contrôler le bouton d'alarme <p>Seulement si problèmes : il est possible que le COP n'ait pas été reconnu correctement. Effectuer une détection de COP avec l'IHM menu 10, sous-menu 129 ([129 0] en [129 1] et OK), (avec log. \geq V9.34)</p>

CI	Tâches
LOP	<p>Avant le remplacement :</p> <ul style="list-style-type: none"> – Pour retirer le LOP du cadre de porte : pousser le LOP vers le haut pour le faire sortir du cadre. <p>Après le remplacement :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Si présents : Contrôler que les contacts LIN, LCUX et interrupteur clé sont bien reconnectés. • Effectuer la configuration du LOP à l'étage correspondant (voir sections 5.4.4 à 5.4.6) • Si un interrupteur à clé est connecté au LOP, contrôler son bon fonctionnement. Si nécessaire, refaire la configuration (voir sections 5.4.8 à 5.4.10)
LIN	<p>Après le remplacement :</p> <ul style="list-style-type: none"> • S'assurer que le LIN est connecté au LOP et au bus BIO • Effectuer la configuration du LOP à l'étage correspondant (voir sections 5.4.4 à 5.4.6)
LCUX	<p>Après le remplacement :</p> <ul style="list-style-type: none"> • S'assurer que le LCUX est connecté au LOP et au bus BIO • Vérifier la connexion de toutes les entrées et sorties • Effectuer la configuration du LOP à l'étage correspondant (voir sections 5.4.4 à 5.4.6) • Contrôler le fonctionnement de toutes les entrées et sorties. Si nécessaire, refaire les configurations (voir section 5.4.14)

4.15.2 Remplacement d'autres composants

Remplacement de l'ACVF

	Tâches
ACVF	<p>Après le remplacement :</p> <ul style="list-style-type: none">• Si l'IHM indique [CF 16] pendant le démarrage : L'ACVF a pu être déjà utilisé dans un autre système. Dans ce cas les paramètres ACVF sur la carte SIM doivent être téléchargés manuellement vers l'ACVF. Utiliser CF = 16, PA = 99 pour cette procédure.• Si l'ascenseur s'arrête avec une erreur pendant la première course : Contrôler la direction de l'encodeur et la séquence des phases : CF = 16, PA = 14 et PA = 15

4

Remplacement des batteries dans le LDU

	Séquence
	Pour remplacer les batteries, les capots de LDU doivent être retirés.
1	Débrancher le connecteur CC-CA sur le CI SEM
2	Débrancher les batteries et les retirer (s'assurer de rétablir par la suite le câble dans la bonne position).
3	Connecter les nouvelles batteries sur les câbles d'inverseur (il peut y avoir quelques petites étincelles sur les connecteurs)
4	Une fois les batteries reconnectées : brancher le connecteur CC-CA sur le SEM
5	Appuyer sur le bouton DEM sur le CI SEM.
6	Contrôler l'évacuation manuelle
7	Contrôler l'évacuation automatique

Remplacement de l'encodeur, contacts de frein KB, THMH

Pour remplacer l'encodeur, les contacts KB ou THMH sur la machine, la course en boucle ouverte doit être utilisée. Voir section 4.9.3.

5 Mise en service et configuration

5.1 Procédure de mise en service

Une procédure détaillée de mise en service figure dans le document K 609754 (Aide rapide « Montage et mise en service » Schindler 3100/3300/3600/5300/6300).



- Menus et paramètres se trouvent tous sur l'IHM SPECI.
- Ils ne sont pas tous visibles sur l'IHM selon si OEM est activé ou non.

	Description et remarques
1	Course de montage Contrôles à effectuer : Lancer une course vers le bas avec la manœuvre de rappel. <ul style="list-style-type: none">– Si la course de montage s'arrête avec une erreur (d'encodeur ou de vitesse de gaine), changer la direction de l'encodeur avec CF = 16, PA = 14– Si l'ascenseur se déplace dans la mauvaise direction, changer la séquence des phases avec CF = 16, PA = 15
2	Montage mécanique terminé (contrepoids lesté, décoration de la cabine terminée)
3	Course d'apprentissage avec charge de cabine 0 %. (Menu 10, sous-menu 116 = 1) (Digisens activé, 107 = 0) (voir section 4.9.2)
4	Configurations obligatoires Voir section 5.2.
5	Reset Certaines modifications ne seront activées qu'après un reset. → Attendre 30 s une fois la configuration terminée. Puis appuyer sur le bouton Reset (SCPU).



En cas de problèmes avec la précision d'arrêt

Certaines configurations de système spéciales peuvent engendrer des problèmes avec la précision d'arrêt.

– **Systèmes avec une grande distance entre étages**

Dans ce cas, l'option « étages fictifs » peut être commandée. (fanions PHS supplémentaires. Pour la configuration voir CF = 26)

– **Systèmes avec 2 étages seulement ou en cas de 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 section 4.9.10 « Calibrage pré-couple manuel (IHM menu 123) »
- Etape 3 : l'étape 3 ne s'applique que si le Digisens a été calibré mais n'a pas été désactivé pendant la course d'apprentissage : Renouveler le calibrage 0 kg (CF = 98) avec la cabine vide.

5.2 Configurations obligatoires et ordre

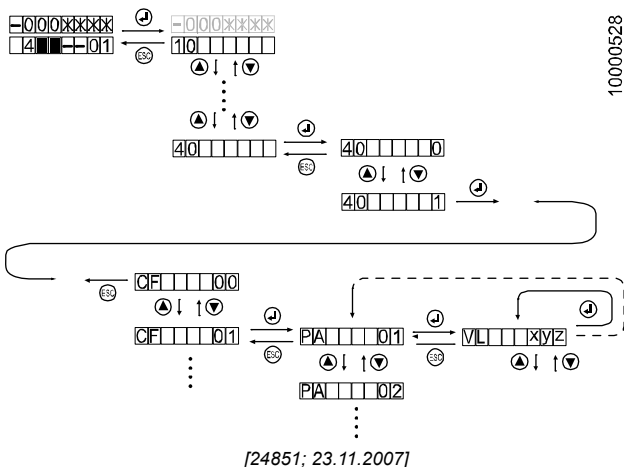
Des descriptions détaillées figurent dans la section « Paramètres de manoeuvre (Menu 40) » et « Descriptions détaillées de la configuration ».

1	Seulement si option « attique » (LDU à l'avant-dernier étage) : configurer l'étage ou le LDU est installé.	– CF = 02, PA = 07
2	Si nécessaire (avant la course d'apprentissage) : – Direction de l'encodeur – Séquence de phase	– CF = 16, PA = 14 – CF = 16, PA = 15
3	Seulement si des fanions d'étage fictif sont posés : Configuration longue distance entre étages LIFD	– CF = 26
4	Uniquement en cas de fonctionnement avec des portes indépendantes :	– CF = 30
5	Calibrage de la cellule de charge de cabine – Définition de GQ – Définition du Digisens – Calibrage 0 kg – Calibrage avec charge de référence – Sauvegarde du calibrage	– CF = 08, PA = 01 – CF = 08, PA = 08 – CF = 98 – CF = 99 – CF = 96
6	COP5B-N, COP4B et FI-GS seulement : Configuration du clavier	– CF = 15
7	Désignation d'étage	– CF = 01
8	Configuration LOP (si nécessaire : comptage LOP manuel) Remarque : En cas de systèmes Duplex avec 1 seul LOP par étage : se reporter à la section « Duplex, configuration des LOP avec carte SBBD ».	– CF = 00, LE = -- – (CF = 00, LE = 00)
9	Toutes les autres configurations dépendent des options du système. Aucun ordre spécial n'est requis pour la configuration.	

5.3 Paramètres de commande (menu 40)

5.3.1 Principe de base

Configuration de la manœuvre d'ascenseur avec l'IHM



5

Signification des abréviations

CF	Groupe de configuration (menu principal)
C	CF = 05 C = Identification COP (C1 ... C4 ; 1 ^{er} ... 4 ^{ème})
L	CF = 40 et CF = 41 uniquement. L = Niveau d'étage
S	CF = 40 et CF = 41 uniquement. S = côté de porte (1 ou 2)
PA	Paramètre (sous-menu) (si PA = 1..n, VL est défini par étage où PA1 = Etage1, PA2 = Etage2 ..., PAN = l'étage le plus haut disponible de la course d'apprentissage)
VL	Valeur

Pour ouvrir le mode de configuration

	Interaction utilisateur	Affichage
	L'IHM indique le niveau actuel d'état de l'ascenseur	
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 à « 40 1 » avec les boutons HAUT/BAS (activation du mode de configuration)	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

	Interaction utilisateur	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).	PA _ _ 01
7	Choisir le sous-menu PA que vous voulez configurer à l'aide des boutons HAUT/BAS. Appuyer sur « OK ». → L'IHM indique la valeur enregistrée actuelle VL	VL _ x y z
8	Appuyer sur OK pour modifier le premier caractère de la valeur → Le chiffre modifiable clignote.	VL _ x y z
9	Appuyer sur OK pour confirmer le chiffre modifié et changer le chiffre suivant. Répéter les étapes 8 et 9 jusqu'à ce que le sous-menu PA s'affiche à nouveau.	PA _ _ x y

Pour quitter le mode de configuration

	Interaction utilisateur	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 indique à nouveau l'état actuel de l'ascenseur.	
14	Une fois la configuration terminée, appuyer sur RESET sur SCPU. (certains paramètres ne deviendront actifs qu'après une RAZ).	



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

Attendre 30 s une fois la configuration terminée. Puis appuyer sur le bouton Reset (SCPU). Certaines modifications ne seront activées qu'après la RAZ.

5

5.3.2 Liste des paramètres - Vue d'ensemble

- Cette liste est valable pour les versions de logiciel V9.34.04, V9.38.08, V9.53, V9.56, V9.73, V9.85 et V10.07 (sauf indication contraire).
- Pour connaître le paramètre le plus récent, se reporter au TK Mise en service EJ 604620.



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

CF	Détails	Remarques
00	Configuration LOP (adressage et comptage)	-
01	Désignation de l'étage (dénomination pour le client)	-
02	Etages principaux, étages de stationnement, étages de service	-
03	Temporisateurs de porte	-
04	Configuration des données d'ascenseur (groupe (duplex, triplex), date et heure)	-
05	Interrupteurs à clé entrée COP	-
06	Paramètres COP (config - rebond, sensibilité, langue, volume)	-
07	Paramètres LOP/LIN (sensibilité, volume)	-
08	Paramètres de cabine (charge, éclairage, etc.)	-
09	Paramètres de filtre d'alarme	-
10	Codes PIN pour ordre en cabine sécurisé	→ CF41
11	Statistiques (compteur de courses, heures de service)	-
12	Versions de logiciel - en lecture seule - (SCIC, SDIC, DRIVE, SEM, 1 ^{er} ... 4 ^{ème} COP, ETMA, CPLD, Overlay, chargeur d'amorçage, entraînement de porte côté 1/2)	-
13	Versions de matériel - en lecture seule - (SCIC, SDIC, DRIVE, SEM, 1 ^{er} ... 4 ^{ème} COP, MCCxx, ETMA, SMIC, Overlay, entraînement de porte côté 1/2)	-
14	Paramètres NS21 (ZNO, JNO, minuteurs d'ouverture de porte)	-

CF	Détails	Remarques
15	Configuration COP	-
16	Paramètres FC	-
17	Manœuvre visiteurs GS	1)
18	Gong de cabine (type, volume)	2)
19	Paramètre ASMTL	3)
20	Paramètres d'entraînement hydraulique	-
21	Télésurveillance (et alarme) embarquée ETM(A)	-
25	Portes mixtes	-
26	Grande distance entre étages LIFD	-
28	Surveillance du STM	-
30	Portes indépendantes (ZZ2, ZZ3)	3)
31	Service incendie personnalisé	2)
32	Economie d'énergie	
40	Configuration des noeuds de bus BIO (entrées LOP, entrées et sorties LIN, LCUX et BIOGIO)	-
41	Fonctions d'accès réservé (accès étage et cabine réservé)	-
49	Entrées et sorties SIEU	4)
55	Entrée/sortie auxiliaires premier SCOPH(MH), SCOPMX-B double marque	-
56	Entrée/sortie auxiliaires deuxième SCOPH(MH), SCOPMX-B double marque	-
60	Entrée sur broche 4 sur LOP(bus BIO type 1)	→ CF40
61..80	Entrées/sorties auxiliaires SLCUX, entrée LOP (bus BIO type 2), étage 1 (CF61) à étage 20 (CF80)	→ CF40
83	Affectation des niveaux Touche COP 1-4 pour ZB3	→ CF41
84	Mappage Copenhague entrée sur CF83 (ZB3)	→ CF41
86	Groupe asymétrique	3)

CF	Détails	Remarques
87..89	LCUX dans le local des machines	→ CF40
94	Effacement des adresses de système de bus BIO	→ CF40
95	Charge actuelle de la cabine - en lecture seule	-
96	Valeurs de calibrage CLC - en lecture seule	-
97	Configuration CLC	-
98	Calibrage Fréquence Charge nul en cabine	-
99	Calibrage de mesure de charge de cabine	-

- 1) non pris en charge par les log. \geq V9.7 (voir CF = 41, PA = 03)
- 2) pas encore pris en charge
- 3) non utilisé sur Schindler 3100/3300/5300 ou non utilisé sur Schindler 3100/3300/5300 version UE

5.3.3 Liste des paramètres - Description détaillée



- Pour tous les paramètres qui manquent, se reporter au TK Mise en service EJ 604620.
- La visibilité des paramètres dépend de : la version logicielle, le matériel installé et les options disponibles sur la carte SIM et l'activation OEM.

Structure du tableau des paramètres

CF	Nom du groupe de paramètres	
	PA	Nom (défaut = valeur) [VLmin, VLmax, étape = unité] Description

Abréviations CF, PA, VL : voir section 5.3.1

Tableau des paramètres

CF	PA	VL : Valeurs et description	OEM
00	Configurationetadressage LOP		
	(voir les explications supplémentaires dans la section 5.4 « Descriptions détaillées de la configuration »)		
	--	[LE --] : Adressage LOP. Configurer chaque LOP au cours du compte à rebours de 12 s en appuyant sur DE- U	[2]
00	[LE 00] : Comptage LOP (indiqué par « LC » et le clignotement de « - - - - ») Sauvegarde les adresses de tous les LOP dans l'EEPROM.	[2]	

CF	PA	VL : Valeurs et description	OEM
01	Désignation de l'étage (dénomination des étages du client), si log. < V11 (voir les explications supplémentaires dans la section 5.4 « Descriptions détaillées de la configuration »)		
	1 ... n	Nom de l'étage (défaut = étage 1 = 0, 2 = 1, etc. [- 9 ... 99, 1]) La désignation est affichée sur les indicateurs de position. Activation des « boutons » d'ordre en cabine correspondants sur le COP5-N. Aide pour la configuration : Un changement d'étage 1 (PA1) provoquera la modification automatique de tous les étages situés au-dessus. Avec FIGS100 et COP AP : L'emploi de lettres (B, G, L, M, P, H, A, R, F) est aussi possible. (certaines restrictions peuvent s'appliquer.)	[2]
	Désignation de l'étage (toujours), si log. > V11		
1 ... 35	Niveau (1 ... nombre maximal de niveaux physiques existants, Floor_designation = Floor_level) C'est la position de chaque étage. Quand la position de l'étage le plus bas est saisie, tous les autres étages sont calculés en fonction (incrémentiel). Seuls les étages existants sont affichés (il est aussi utile de contrôler le nombre d'étages). Les « désignations d'étage » possibles sont limitées par : le type d'affichage sur les appareils (7 segments, 16 segments, matrice, code Gray) et sur les dispositifs de saisie (clavier 10 touches ou 1 ... n). Les lettres de l'alphabet ne sont pas toutes configurables et elles sont limitées à B, G, L, M, P, H, A, R, F (certaines restrictions peuvent s'appliquer). Exemples : « 01 », « 12A », « 11-F ».	[2]	

CF	PA	VL : Valeurs et description	OEM
02	Étages principaux, étages de stationnement, étages de service		
	1	<p>Étage de rappel incendie [1 ... n, 1 = 1]</p> <p>Étage principal utilisé pour chaque service BR. Cette valeur est affectée automatiquement pendant le comptage des LOP au premier étage détecté où un JBF/KBF est raccordé (en partant du bas). En cas de Duplex, les deux ascenseurs doivent être configurés de manière identique. (l'ascenseur ne disposant pas de sa propre colonne montante (c-à-d. SBBB) doit être configuré manuellement).</p> <p>En cas de portes indépendantes : Vérifier CF30, PA1.</p>	[0] SIM
	2	<p>Politique d'étage principal (KA, KS) (par défaut = 1) [1 ... n, 1 = 1]</p> <p>Étage principal utilisé pour la manœuvre collective. Il contient la même valeur que l'étage de rappel incendie mais peut être modifié. Il s'agit de l'étage utilisé en cas d'activation du bouton « étoile » du COP. (dans les systèmes avec option CPIF, ce paramètre doit être réglé à l'étage où le LIN est installé).</p> <p>Dans le cas de portes sélectives : régler le côté de porte avec CF30, PA2.</p>	[2] SIM
3	<p>Étage de stationnement (par défaut = 1) [1 ... n, 1 = 1]</p> <p>Étage principal utilisé pour les deux options « retour à l'étage de stationnement » (CF02, PA4 et PA5). Il reçoit la même valeur que l'étage de rappel incendie mais peut être modifié. Également utilisé pour JAB.</p> <p>En présence de portes indépendantes, et en cas de stationnement avec les portes ouvertes : régler le côté de porte avec CF30, PA3.</p>	[2] SIM	

CF	PA	VL : Valeurs et description	OEM
02	Étages principaux, étages de stationnement, étages de service		
	4	<p>Temporisateur de retour à l'étage de stationnement (par défaut = 12 ↔ 120 s) [0 ... 90, 1 = 10 s]</p> <p>Temporisateur pour l'option (RL1) « Retour à l'étage de stationnement depuis n'importe quel étage » (« 0 » = désactive RL1)</p>	[2] SIM
	5	<p>Temporisateur de retour au stationnement pour les étages sous l'étage de stationnement (par défaut = 5, [0 ... 90, 1 = 1 s])</p> <p>Durée utilisée dans l'option (RL2) « retour à l'étage de stationnement de n'importe quel étage au dessous de l'étage de stationnement » si RL1 et RL2 sont activés : la durée la plus courte est utilisée (« 0 » = désactive RL2).</p>	[2] SIM
	6	<p>Étage de rappel incendie alternatif 2 (par défaut = 1), [1 ... n, 1]</p> <p>2^{ème} étage principal, utilisé pour chaque service BR-ALT LUX.</p> <p>Cette valeur est affectée automatiquement pendant le comptage des LOP au deuxième étage détecté où un JBF/KBF est raccordé (en partant du bas). Si non utilisé, définir la même valeur que pour CF02, PA1.</p> <p>En cas de duplex, les deux ascenseurs doivent être configurés de manière identique. (l'ascenseur ne disposant pas de sa propre colonne montante (c-à-d. SBBB) doit être configuré manuellement).</p> <p>En cas de portes indépendantes : régler le côté de porte avec CF30, PA6.</p>	[0] SIM
7	<p>Étage de configuration (par défaut = étage le plus haut), [1 ... n, 1]</p> <p>Étage vers lequel la cabine est envoyée quand le mode de configuration est activé.</p> <p>CF30 PA7 : régler le côté pour la configuration LDU.</p>	[2]	

CF	PA	VL : Valeurs et description	OEM
02	Étages principaux, étages de stationnement, étages de service		
	8	Local des machines disponible (par défaut = 0) [0 ... 1, 1] Distingue les ascenseurs MRL et MR. Si 1 est réglé pour les ascenseurs avec MR, KFM n'ouvre pas la porte à l'étage le plus élevé.	[2]
	9	Temps de maintien de la porte ouverte après une évacuation incendie (par défaut = 0) [0 ... 99, 1 = 1 s] Durée de maintien de la porte ouverte après une évacuation incendie.	[2]
	18	Mode d'annulation d'appel (par défaut = 32) [0 ... 32,1] – 0 = annulation des appels de cabine et d'étage désactivée – 11 = annulation des appels de cabine, pression simple – 12 = annulation des appels de cabine, pression double – 21 = annulation des appels d'étage, pression simple – 22 = annulation des appels d'étage, pression double – 31 = annulation des appels de cabine et d'étage, pression simple – 32 = annulation des appels de cabine et d'étage, pression double	[2] ≥ 9.8
	19	Compte à rebours dérive vers le haut (par défaut = 5), [0 ... 90, 1 = 1 min] Stationne la cabine à l'écart de l'étage le plus haut à l'issue de la temporisation définie. (envoie la cabine à l'étage de stationnement défini par CF02, PA3, ou à l'avant-dernier étage). 0 = fonction désactivée.	[0] ≥ 9.8 SIM

CF	PA	VL : Valeurs et description	OEM
02	Étages principaux, étages de stationnement, étages de service		
	20	Compte à rebours de pré-nivelage (par défaut = 2), [0 ... 72, 1 = 10 min] Les STM peuvent légèrement dériver sur la poulie d'adhérence après un certain temps. Lorsque cette durée est écoulée, l'ascenseur effectue une légère course de correction pour retrouver la position exacte de l'étage (à une distance de 12 cm de la bordure PHS). 0 = fonction désactivée	[1] ≥ 9.8 SIM
	21	Distance de position cabine cuvette (par défaut = 150), [0 ... 200, 1 = 1 cm] Cette valeur définit la distance entre le premier étage et la cabine pour accéder à la cuvette.	[2] ≥ 9.9
22	ISPT (par défaut = 3), [2 ... 10, 1] Cette valeur définit le nombre maximum d'ouvertures ISPT inattendues avant de déclencher une panne.	[2] ≥ 9.9 SIM	

CF	PA	VL : Valeurs et description	OEM
03	Temporisateurs de porte		
	1	Temps de maintien de la porte ouverte pour embarquement (par défaut = 40 ↔ 4 s), [10 ... 255, 1 = 0,1 s] Durée de maintien de la porte ouverte après un appel d'étage	[0]
	2	Temps de maintien de la porte ouverte pour sortie (par défaut = 30 ↔ 3 s), [10 ... 255, 1 = 0,1 s] Durée de maintien de la porte ouverte après un ordre cabine	[0]

CF	PA	VL : Valeurs et description	OEM
03	Temporisateurs de porte		
	3	<p>Temporisateur minimal d'ouverture de porte (par défaut = 20 ↔ 2 s), [10 ... 255, 1 = 0,1 s]</p> <p>Constitue la durée minimale d'ouverture des portes utilisée par les services (pas en cas de trafic normal, par ex. AAT, tremblement de terre, NS21, DKFM, positionnement automatique de la cabine, surcharge ...), généralement durant la phase de conclusion.</p> <p>Pour CDD commandé par relais : par défaut = 30</p>	[2]
	4	<p>Temps minimum de maintien de la porte ouverte après DT-O (par défaut = 10 ↔ 1 s), [10 ... 255, 1 = 0,1 s]</p> <p>Durée de maintien de la porte ouverte après DT-O</p> <p>Pour CDD commandé par relais : par défaut = 30</p>	[2]
	5	<p>Temps supplémentaire de maintien de la porte ouverte (par défaut = 20 ↔ 2 s), [10 ... 255, 1 = 0,1 s]</p> <p>Appel Combo (appel de cabine et appel d'étage simultanés) CF3, PA5 est ajouté à CF3, PA1</p>	[2]
	6	<p>Temporisation de pré-ouverture des portes (par défaut = 0, [0 ... 99, 1 = 0,1 s])</p> <p>Temporisation entre l'activation de PHUET et le début de la préouverture. Les problèmes de préouverture causés par des fanions PHS à PHUET non alignés peuvent être compensés par ce paramètre de temporisation de la préouverture.</p>	[2]
7	<p>Durée maximale de verrouillage porte (par défaut = 50 ↔ 500 s), [6 ... 60, 1 = 10 s]</p> <p>Durée maximale de verrouillage de porte pendant une course d'évacuation ou d'apprentissage. (n'affecte pas le délai de verrouillage maximal standard de 3 minutes).</p>	[2]	

CF	PA	VL : Valeurs et description	OEM
03	Temporisateurs de porte		
	8	<p>Temps de rebond porte (par défaut = 3 ↔ 0,3 s), [1 ... 30, 1 = 0,1 s]</p> <p>Délai d'attente de la manœuvre entre le verrouillage de porte (SV activé) et le contrôle du circuit de sécurité (KV). Cette temporisation est utilisée même en absence de SV/KV</p>	[2]
	9	<p>Temps de maintien de la porte ouverte après réouverture (par défaut = 20 ↔ 2 s), [0 ... 255, 1 = 0,1 s]</p> <p>Durée de maintien de la porte ouverte après activation des éléments de réouverture (KSKB et RPHT). Pour CDD commandé par relais : par défaut = 30</p>	[2]
	10	<p>Temps de maintien de la porte ouverte après réouverture KSKB (par défaut = 20 ↔ 2 s), [0 ... 255, 1 = 0,1 s]</p> <p>Ce paramètre n'est visible et configurable que lorsque CF03, PA9 est réglé sur VL = 0. Durée de maintien de la porte ouverte après activation de KSKB. Pour CDD commandé par relais : par défaut = 30</p>	[2]
	11	<p>Temps de maintien de la porte ouverte après réouverture RPHT (par défaut = 20 ↔ 2 s), [0 ... 255, 1 = 0,1 s]</p> <p>Ce paramètre n'est visible et configurable que lorsque CF03, PA9 est réglé sur VL = 0. Durée de maintien de la porte ouverte après interruption de la cellule photoélectrique RPHT. Pour CDD commandé par relais : par défaut = 30</p>	[2]
14	<p>NE PAS MODIFIER CE PARAMETRE ! (par défaut = 120 ↔ 12 s)</p> <p>(compte à rebours d'ouverture de porte : si la porte n'est pas complètement ouverte après ce délai, le moteur de porte est désactivé et une erreur est enregistrée).</p>	1) [2]	

CF	PA	VL : Valeurs et description	OEM
03	Temporisateurs de porte		
	15	<p>NE PAS MODIFIER CE PARAMETRE ! (par défaut = 120 ↔ 12 s) (Compte à rebours de fermeture de porte : si la porte n'est pas complètement fermée après ce délai, le moteur de porte est désactivé et une erreur est enregistrée).</p>	1) [2]
	20	<p>NE PAS MODIFIER CE PARAMETRE ! (par défaut = 10 ↔ 1 s) Durée d'ouverture minimale : si l'interrupteur KET-O est activé en permanence (défectueux) et que la porte doit s'ouvrir à partir de la position fermée, la porte se déplace dans le sens de l'ouverture pendant ce temps minimum.</p>	1) [2]
	21	<p>Temporisateur final (par défaut = 30 ↔ 30 s) [0 ... 100, 1 = 1 s] Non disponible pour l'UE. (cette fonction nécessite une option de carte SIM « Temporisateur final ».) Si RPHT est interrompu et qu'un appel reste en suspens après l'écoulement du temporisateur final, l'ascenseur ignore le RPHT et essaie de fermer la porte à vitesse lente pour que l'ascenseur desserve l'appel. Le temporisateur final est exclusif ou fourni avec la surveillance RPHT depuis la version de logiciel ≥ V9.5, et activé par CF22, PA2.</p>	1) [2] SIM
25	<p>Type de stationnement 6 (par défaut = 12 ↔ 120 s), [1 ... 90, 1 = 10 s] En mode de stationnement 6, il s'agit du délai durant lequel la porte reste ouverte lorsque la cabine est stationnée à l'étage prédéfini. (utilisé à Moscou uniquement).</p>	[2] SIM	

5

CF	PA	VL : Valeurs et description	OEM
03	Temporisateurs de porte		
	26	<p>Compte à rebours hors du groupe (par défaut = 3 ↔ 30 s), [0 ... 60, 1 = 10 s]</p> <p>Définit le délai requis pour activer des fonctions hors du groupe. Si sa valeur est réglée sur 0, la fonction hors du groupe est désactivée. (pour éviter la mise en œuvre d'une opération de fermeture forcée de la porte lorsque l'ascenseur fonctionne dans le cadre d'un groupe mais est bloqué à un étage suite à l'obstruction d'une cellule photoélectrique, il est recommandé de programmer CF22 PA2 en lui attribuant une valeur supérieure à CF03 PA26 (max 255 s) ou de désactiver la fonction de fermeture forcée en réglant le paramètre CF22 PA2 sur VL = 0).</p>	[2] ≥ 9.7
	27	<p>Temporisateur d'ouverture de porte après évacuation tremblement de terre (S00x ≥ V9.9) Par défaut = 15 s [0 ... 60, 1 = 1 sec.] Après un tremblement de terre, la porte reste ouverte pendant une période définie. 0 = indéfiniment</p>	[0]
	28	<p>Temporisateur d'ouverture de porte après évacuation automatique (S00x ≥ V9.9) Par défaut = 15 s [0 ... 60, 1 = 1 sec.] Après une évacuation automatique, la porte reste ouverte pendant une période définie. 0 = indéfiniment</p>	[0]
	29	<p>Durée d'arrêt étendue pour bouton d'ouverture de porte étendue (S00x ≥ V9.9, carte SIM) Par défaut = 20 s [1 ... 180, 1 = 1 sec.] Ce paramètre représente le temporisateur d'ouverture de porte activé lorsque dtx-o est enfoncé. Remarque : il est recommandé de garder cette durée plus courte que le temporisateur final CF3PA21.</p>	[2]

CF	PA	VL : Valeurs et description	OEM
04	Données de l'ascenseur		
	1	<p>ID d'ascenseur dans un groupe (par défaut = 1) [1 ... 4, 1]</p> <p>1 = premier ascenseur, ..., 4 = quatrième ascenseur</p> <p>En cas de systèmes Duplex avec option de carte SIM « DUPLEX » : La valeur est réglée automatiquement en fonction du numéro de mise en service. (lecture uniquement)</p> <p>Pour des log. ≥ V9.7 et en cas d'Overlay (pas d'option de carte SIM « Duplex ») : La valeur doit être réglée pour chaque ascenseur du groupe. (voir section 5.4 « Descriptions détaillées de la configuration »).</p>	[2] SIM
	2	<p>Heure locale [00.00.00 ... 23.59.59]</p> <p>Heure locale en hh.mm.ss. Horodatage. Utilisé entre autres pour l'historique des erreurs.</p>	[0] ≥ 9.34
5	<p>Date locale [01.01.00 ... 31.12.99] (année 2000 ... 2099)</p> <p>Date locale en jj.mm.aa. Datage. Utilisé entre autres pour l'historique des erreurs.</p> <p>Remarque : Le système de télésurveillance règle automatiquement l'horloge interne, mais une date trop loin dans le passé ou dans le futur (des années) peut être la cause d'une télésurveillance qui ne fonctionne pas.</p>	[0] ≥ 9.34	

CF	C	PA	VL : Valeurs et description	OEM
05	Interrupteurs à clé d'entrée COP5 (si log. ≤ V9.8x)			
	-	1 ... 4	Key1, Key2, Key3, Key4 sur COP #1 (par défaut = 0 ↔ pas de fonction), [0 ... 255, 1] Fonctions d'entrée sur COP n° 1, KKey1 ... XKey4 : BMK voir section 5.3.4 « Codes de fonction BMK ». (séquence de câblage : SDIC → COP2 → COP1) Remarque : Ne pas utiliser les BMK déjà utilisés dans CF05, PA11 ... 14.	[2]
		11 ... 14	Key1, Key2, Key3, Key4 sur COP #2 (par défaut = 0 ↔ pas de fonction), [0 ... 255, 1] Fonctions d'entrée sur COP n° 2 : voir PA1 ... 4 Numéro de COP selon l'ordre du câblage : SDIC → COP2 → COP1) Ne pas utiliser les BMK déjà utilisés dans CF05, PA1 ... 4.	[2] ≥ 9.34
	Si log. ≥ V9.9 et COP détecté : Entrée COP			
	C1	1 ... 3	Touche d'entrée 1 ... 3 (par défaut = 0), [0 ... 999, 1] Pour le code de fonction BMK, voir section 5.3.4 « Codes de fonction BMK ».	[2] ≥ 9.9
		4	Si COP5/COPPI : Touche d'entrée 4 (par défaut = 0), [0 ... 999, 1] Pour le code de fonction BMK, voir section 5.3.4 « Codes de fonction BMK ».	[2] ≥ 9.9
		5 ... 6	Si COPPI : Touche d'entrée 5 ... 6 (par défaut = 0), [0 ... 999, 1] Pour le code de fonction BMK, voir section 5.3.4 « Codes de fonction BMK ».	[2] ≥ 9.9
		51 ... 56	Si COPPI : Sorties 1 ... 6 (par défaut = 0), [0 ... 999, 1] Pour le code de fonction BMK, voir section 5.3.4 « Codes de fonction BMK ».	[2] ≥ 9.9

CF	C	PA	VL : Valeurs et description	OEM
	C2	1 ... 56	2 ^{ème} COP pour les détails, voir CF05, C1, PA1 ... 56 Pour le code de fonction BMK, voir section 5.3.4 « Codes de fonction BMK ».	[2] ≥ 9.9

CF	PA	VL : Valeurs et description	OEM
06	Paramètres COP		
	1	Durée pour la saisie à 2 chiffres (par défaut = 20 ↔ 2 s), [1 ... 50, 1 = 0,1 s] Durée maximale pour saisir une commande à 2 chiffres	[2]
	2	Durée d'affichage de l'acquittement d'ordre en cabine (par défaut = 5 ↔ 0,5 s) [1 ... 50, 1 = 0,1 s] Durée d'affichage de la confirmation d'ordre cabine (pour système collectif)	[2]
	3	Durée pour saisie du code PIN (par défaut = 50 ↔ 5 s), [1 ... 99, 1 = 0,1 s] Durée max. pour saisir un appel sécurisé par code (COP5x avec un clavier à 10 touches) Avec SAS : Durée pour saisir l'ordre.	[2]
	4	Sensibilité du COP (par défaut = 5) [0 ... 7, 1] Sensibilité du clavier COP5x (touches à effleurement) (0 = sensibilité minimale). Résultats optimaux avec VL = 04.	[1]
	6	Volume du gong du COP (par défaut = 3), [0 ... 10, 1] 0 = minimum ... 10 = maximum Le gong sert uniquement aux DM236 (Italie). La modification de ce paramètre n'exerce une influence que depuis le logiciel de COP ≥ V3.1.	[0] COP ≥ 3.1
	7	Code d'indicateur de position COP (par défaut = 1) [1 ... 2, 1] Pour indicateur de position d'un autre fabricant : 1 = Code Gray, 2 = Code binaire. Non utilisé sur Schindler 3100/3300/5300	[2] 1)

CF	PA	VL : Valeurs et description	OEM
06	Paramètres COP		
	14	NE PAS MODIFIER CE PARAMETRE ! NF 1 Type 1 ou 2 (par défaut = 1), [1 ... 2, 1]	[2] 1)
	15	NE PAS MODIFIER CE PARAMETRE ! Annonce vocale de porte (par défaut = 3), [0 ... 3, 1] 0 = pas d'annonce, 1 = fermeture de porte, 2 = ouverture de porte, 3 = ouverture et fermeture de porte.	[2] 1) SIM
	16	NE PAS MODIFIER CE PARAMETRE ! Temporisateur annonce vocale de porte (par défaut = 0), [1 ... 255, 1 = 0,1 s] Durée entre l'annonce vocale et le début du mouvement de porte.	[2] 1) SIM
	20	Volume d'annonce vocale de porte pendant une durée spécifiée (par défaut = 0), [0 ... 10, 1] 1 = minimum ... 10 = maximum 0 = Annonce vocale de porte désactivée Il s'agit du volume appliqué pendant la durée définie par PA21 et PA22. Si PA21 et PA22 sont tous les deux sur 00:00 la fonction est désactivée. A ce moment-là, modifier PA20 n'a aucun effet. Du point de vue interne PA20 conserve toujours VL = 0.	[2] ≥ 9.7
	21	Heure de début du changement de volume de l'annonce vocale (par défaut = 00:00), [00:00 ... 23:59, 1] Il s'agit de l'heure de début d'application du volume défini par PA20. (pour le moment : heure de désactivation de l'annonce vocale).	[2] ≥ 9.7
	22	Heure d'arrêt du changement de volume de l'annonce vocale (par défaut = 00:00), [00:00 ... 23:59, 1] Il s'agit de l'heure de fin d'application du volume défini par PA20. (pour le moment : heure de réactivation de l'annonce vocale).	[2] ≥ 9.7

CF	PA	VL : Valeurs et description	OEM
07	Paramètres LOP/LIN		
	1	Code d'indicateur de position LOP (par défaut = 1), [1 ... 2, 1] Pour indicateur de position d'un autre fabricant. 1 = Code Gray, 2 = Code binaire. Non utilisé sur Schindler 3100/3300/5300	[2] 1)
	2	Sensibilité du LOP (par défaut = 4), [1 ... 7, 1] Sensibilité des LOP Bionic 5 (touches à effleurement) (7 = sensibilité minimale)	[0]
	3	Volume du LOP (par défaut = 3), [0 ... 5, 1] N'a un effet que sur les LOP mécaniques.	[2]
	4	Volume du LIN (par défaut = 3), [0 ... 5, 1] Réglage du volume du gong, connecté au LIN5x.	[2]
	8	Ascenseur préférentiel pour CP (par défaut = 0), [0 ... 1, 1] Définit la cabine du groupe utilisée en service préférentiel de cabine (CP). Utilisé pour les appels de palier DCW-U et DCW-D. 0 = ascenseur non CP, 1 = ascenseur CP Voir les explications supplémentaires dans la section 5.4 « Descriptions détaillées de la configuration, duplex asymétrique ».	[2]
	10	Compte à rebours de configuration LOP (par défaut = 12 [6 ... 24, 1 s]) Compte à rebours durant la configuration LOP	[2] ≥ 9.7

5

CF	PA	VL : Valeurs et description	OEM
08	Paramètres de cabine		
	1	Charge nominale (par défaut = 0), [20 ... 113, 1 = 10 kg] (exemple : 625 kg = 62) Charge nominale de la cabine (GQ)	[2]

CF	PA	VL : Valeurs et description	OEM
08	Paramètres de cabine		
	2	Temporisateur d'éclairage de cabine automatique – Log. < V9.5 : (par défaut = 10 min.), [1 ... 40, 1 = 1 min] – Log. ≥ V9.5 : (par défaut = 60 min.), [30 ... 90, 1 = 1 min] – Log. ≥ V9.7 : (par défaut = 60 min.), [1 ... 90, 1 = 1 min] Pour l'option « éclairage de cabine automatique ». Après cette période d'inactivité, l'éclairage de la cabine s'éteint.	[0] SIM
	7	Activation de pré-ouverture des portes (par défaut = 1 = activée), [0 ... 1, 1] Commande logicielle de la fonction de pré-ouverture des portes avec le CI SUET. 1 = activée, 0 = désactivée	[1]
	8	Type de capteur de charge de cabine (par défaut = 0), [0 ... 1, 1] – 0 = Digisens rouge KL250 – 1 = Digisens blanc KL66	[1]
	9	Seuil de pleine charge (par défaut = 90 %), [50 ... 90, 1 %] Seuil pour l'activation pleine charge en pourcentage de la charge nominale.	[1]
	10	Annulation d'un ordre en cabine enregistré après une réouverture des portes (par défaut = 1), [0 ... 1, 1] En politique DE et PI, l'ordre en cabine peut être annulé après une réouverture des portes. 0 = pas d'annulation, 1 = annulation après réouverture.	[2]

CF	PA	VL : Valeurs et description	OEM
08	Paramètres de cabine		
	11	Action de l'interrupteur d'éclairage de cabine JLC 0 = Type A JLC désactivé : éteint la lumière en permanence ; JLC activé : allume ou éteint la lumière en cabine conformément à la fonction «RLC» 1 = Type B (par défaut) JLC désactivé : allume ou éteint la lumière en cabine conformément à la fonction «RLC» ; JLC activé : allume la lumière en permanence.	[1] 1)
	13	Compte à rebours d'éclairage de cabine et de ventilateur en service incendie (par défaut = 0), [0 ... 300, 1 = 1 s] Utilisé à Hong-Kong et à Singapour pour le service incendie uniquement. (pour log. ≥ V9.8 : voir CF31, PA21)	[0]
	19	Seuil de surcharge (par défaut = 105), [50 ... 105, 1 = 1 %] Seuil pour l'activation de la surcharge en pourcentage de la charge nominale. Limites définies dans EN 81-1 : Si GQ > 750 kg au maximum = GQ + 5 % Si GQ < 750 kg au maximum = GQ + 38 Kg (figé dans le code)	[1] ≥ 9.81
	20	Seuil de précision d'arrêt (par défaut = 1), [0 ... 10, 1 = 1 mm] Etape minimale pour action corrective.	[1] ≥ 9.9
21	Correction de précision d'arrêt (par défaut = 6), [0 ... 15, 1 = 1 mm] Nombre de millimètres qui peuvent être ajoutés ou retirés lors de chaque action corrective. Si cette valeur est réglée sur 0, la fonction d'amélioration de la précision d'arrêt est désactivée.	[1] ≥ 9.81	

CF	PA	VL : Valeurs et description	OEM
09	Paramètres de filtre d'alarme		
	1	<p>Log. ≤ V9.38 :</p> <p>Filtre d'alarme (par défaut = 1), [0 ... 1, 1]</p> <p>Filtrage au bouton d'alarme (pendant que la cabine se déplace ou porte ouverte à l'étage). 0 = désactivé, 1 = activé. Systèmes avec SDIC5 : selon l'interrupteur JRA-A.</p>	
		<p>Log. > V9.38 et < V9.5 (non utilisé avec S3300 UE) :</p> <p>Filtre d'alarme (par défaut = 1), [0 ... 3, 1]</p> <p>Filtrage au bouton d'alarme (pendant que la cabine se déplace ou porte ouverte à l'étage). 0 = désactivé, 1 = activé. VL = 2 ou 3 ne doit pas être utilisé sauf sur instruction d'un expert !</p>	1)
	<p>Log. ≥ V9.5 :</p> <p>Filtre d'alarme (par défaut = 1 ou 2), [0 ... 2, 1]</p> <ul style="list-style-type: none"> – VL = 0 : Désactiver – VL = 1 : Filtrage standard. Quand la cabine se déplace ou quand la porte est ouverte l'alarme est filtrée. L'appui sur le bouton d'alarme ne déclenche pas d'alarme dans le centre de contrôle. – VL = 2 : Filtrage avancé. Comme VL = 1. Mais lorsque l'ascenseur arrive à l'étage il essaie d'abord d'ouvrir les portes (DTO). Si cela reste sans effet, une alarme est envoyée au centre de commande. <p>En cas de COP5 capacitif et de firmware COP ≥ V3.1, VL = 2 est réglé par défaut.</p> <p>Le filtre d'alarme peut être désactivé temporairement à l'aide du menu 10 > 134.</p>	[0] ≥ 9.5	

CF	PA	VL : Valeurs et description	OEM
09	Paramètres de filtre d'alarme		
	3	<p>NE PAS MODIFIER CE PARAMETRE sauf sur instruction d'un expert.</p> <p>Temporisateur de bouton d'alarme (par défaut = 30), [0 ... 255, 1 = 100 ms]</p> <p>Si le bouton d'alarme est enfoncé plus longtemps que cette durée, la demande d'alarme est reconnue comme valide La surveillance de l'alarme commence par vérifier si la porte s'ouvre correctement, ou si la cabine démarre une course normale. Disponible uniquement avec le filtrage d'alarme avancé CF09, PA1, VL = 02.</p>	[0] ≥ 9.5
	4	<p>NE PAS MODIFIER CE PARAMETRE sauf sur instruction d'un expert.</p> <p>Temporisateur d'ouverture de porte en alarme (par défaut = 20), [0 ... 255, 1 = 1 s]</p> <p>Une fois l'alarme considérée comme valide, il s'agit de la durée maximale durant laquelle le système tente d'ouvrir la porte ou de lancer une course normale. Disponible uniquement avec le filtrage d'alarme avancé CF09, PA1, VL = 02.</p>	[0] ≥ 9.5
5	<p>NE PAS MODIFIER CE PARAMETRE sauf sur instruction d'un expert.</p> <p>Temporisateur de relais d'alarme (par défaut = 10), [0 ... 255, 1 = 1 s]</p> <p>Durée pendant laquelle le relais est commuté par la commande pour générer une alarme réelle après le temps de filtrage spécifié par PA4.</p>	[0] ≥ 9.5	

5

CF	PA	VL : Valeurs et description	OEM
11	Statistiques		
	1	<p>Compteur de courses [0 ... 999 999, 1 = 100] Exemple : 26 = 2 600 courses</p>	[0]

CF	PA	VL : Valeurs et description	OEM
11	Statistiques		
	2	Heures de service cumulées [0 ... 9 999, 1 = 1 heure] Heures de service totales (déplacement de cabine)	[0]

CF	PA	VL : Valeurs et description	OEM
12	Version de logiciel (lecture seule)		
	1	Version de logiciel SCPU (exemple : 95 ↔ V.9.5)	[2]
	2	Version de logiciel SDIC (exemple : 21 ↔ V.2.1) (valeur mise à jour après la course d'apprentissage)	[2]
	3	Version de logiciel ACVF (boucle fermée uniquement)	[2]
	4	Version log. SEM (SMART MRL SEM)	[2], 2)
	5	Version de logiciel COP n° 1	[2]
	6	Version de logiciel COP n° 2 (si disponible)	[2]
	8	Version de logiciel CLSD (exemple : 1205 ↔ V1.2.05)	[2]
	9	Version de logiciel SMIC CPLD (exemple : 18 ↔ V1.8)	[2] Rel. 4
	10	Version Overlay (xx.xx.xx = « version ».« sous-version ».« révision »)	[2] Rel. 6
	11	Version logiciel COP n° 3 (si disponible)	[2] ≥ 9.7
	12	Version de logiciel COP n° 4 (pas encore utilisée)	[2]
	13	Version de chargeur d'amorçage	[2]

CF	PA	VL : Valeurs et description	OEM
13	Version de matériel (lecture seule), voir le tableau dans EJ 604639		
	1	Version mat. SCPU	[2]
	2	Version mat. SDIC (51 ... 58 = SDIC5, 60, 63 = SDIC51, 61, 64 = SDIC52, 62, 65 = SDIC53)	[2]

CF	PA	VL : Valeurs et description	OEM
13	Version de matériel (lecture seule), voir le tableau dans EJ 604639		
	3	Version de matériel ACVF (boucle fermée uniquement)	[2]
	4	Version mat. SEM (SMART MRL SEM)	[2], 2)
	5	Version mat. COP n° 1 (voir tableau supplémentaire)	[2]
	6	Version mat. COP n° 2 (si disponible) (voir tableau supplémentaire)	[2]
	7	Version de matériel MCCxx	[2], 2)
	8	Version mat. CLSD ou ETMA (65 ... 69 = CLSD11, 49 = ETMA)	[2]
	9	Version mat. SMIC (5 = SMIC5, 6 = SMIC6)	[2] Rel. 4
	10	Version de matériel Overlay	[2] Rel. 6
	11	Version de matériel COP n° 3 (si disponible) (voir tableau supplémentaire)	[2] ≥ 9.7
12	Version de matériel COP n° 4 (pas encore utilisé)	[2]	

0	Matériel inconnu	10 ... 40	Anciens COP, non valides pour Schindler 3100/3300/5300
51	COP5_N	52	COP5_10
53	COP5B_10 ou COP5B_N	54	COP4_B (5 étages)
55	COP5 AP (tous)	56	COP5_N ZLA
57	COP5_10 ZLA	58	COP5B_10 ZLA
59	matériel COP5 inconnu	75	SCCI
80	SCOPH3	81	SCOPHM3
82	SCOPMH3	83	SCOPMXB3
90	COP5B_10 AU	93	COP5 AP avec tableaux EU
94	COP4_B_EU_8 (8 étages)	95	COP4_B_EU_12 (12 étages)
96	FIGS (tous)	99	POP1.Q

Valeurs pour CF13 PA5, 06, 11, 12, version de matériel COP

CF	PA	VL : Valeurs et description	OEM
14	Paramètres NS21 (log. ≥ V9.38) Pas possible avec BIOGIO (GUE/GLT), pas possible avec les systèmes TSD21.		
	1	Temporisateur ZNO (par défaut = 0) [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).	[1] SIM
	2	Compte à rebours JNO (par défaut = 0), [0 ... 99, 10 s] Durée entre la fin de l'évacuation et le moment auquel l'ascenseur doit commencer à assurer le suivi du signal JNO (pour autoriser le mode de fonctionnement normal de la cabine). (0 = pas d'autorisation pour cette cabine).	[1] SIM
3	Temporisateur d'ouverture de porte pour évacuation (par défaut = 0), [0 ... 99, 1 = 1] Durée de maintien de la porte ouverte à l'étage d'évacuation après l'évacuation (NS21 Marine)	[1] SIM	

CF	PA	VL : Valeurs et description	OEM
15	Configuration du clavier COP5B_N, COP4B, FI-GS (voir les explications supplémentaires dans la section 5.4 « Descriptions détaillées de la configuration »)		
	-	Configuration du clavier COP (log. < V9.5) , [- 3 ... 8, 1] La configuration du clavier COP commence toujours par l'étage le plus bas. Le COP affiche FL et n (« n » représente l'étage prêt à être configuré). COP5B_N : COP avec boutons mécaniques nécessitant une assignation d'étage avant utilisation. Pour conserver CF15 sans changer quoi que ce soit : Appuyer sur DTO pendant 3 secondes ou appuyer sur <ESC>. Log. < V9.5 : une course d'apprentissage efface la configuration CF15.	

CF	PA	VL : Valeurs et description	OEM
15	Configuration du clavier COP5B_N, COP4B, FI-GS (voir les explications supplémentaires dans la section 5.4 « Descriptions détaillées de la configuration »)		
	1	Configuration du clavier COP n° 1 (log. ≥ V9.5), [- 3 ... 8, 1] (le COP n° 1 est physiquement le dernier COP5 dans la chaîne) La configuration du clavier COP commence toujours par l'étage le plus bas. Le COP affiche FL et n (« n » représente l'étage prêt à être configuré). Pour quitter CF15 sans rien changer : Appuyer sur DTO pendant 3 secondes ou appuyer sur <ESC>.	[2] ≥ 9.5x
	2	Configuration du clavier COP n° 2 (log. ≥ V9.7), [- 3 ... 8, 1] (le COP n° 2 est physiquement le premier COP5 dans la chaîne) (voir PA1)	[2] ≥ 9.7
	11	Effacer la configuration du clavier COP n° 1 (log. ≥ V9.5), [0 ... 1, 1] Pour effacer la configuration du clavier (= revenir à la valeur par défaut). VL = 1 : Commande d'effacement. (Avec FIGS100 : pour restaurer les valeurs par défaut d'usine = boutons non disponibles.	[2] ≥ 9.5x
12	Effacer la configuration du clavier COP n° 2 (log. ≥ V9.7), [0 ... 1, 1] (voir PA11)	[2] ≥ 9.7	

5

CF	PA	VL : Valeurs et description	OEM
16	Paramètres FC (Vacon xx C NXP avec bus CAN) (pour des explications supplémentaires voir document J 42101238) Les valeurs par défaut dépendent de la spécification système. Ne pas changer les paramètres sauf si vous êtes expert système. Pour un usage normal, seuls PA14 et 15 doivent être modifiés.		
	01	Vitesse de nivelage (par défaut = 20 ↔ 0,20 m/s) [5 ... 30, 1 = 0,01 m/s]	[2]

CF	PA	VL : Valeurs et description	OEM
	02	Vitesse d'inspection (par défaut = 25 ↔ 0,25 m/s), [10 ... 30, 1 = 0,01 m/s] Si Schindler 3600 : vitesse d'inspection maximale = 0,6 m/s	[2] SIM
	03	Vitesse basse nominale (par défaut = 50 ↔ 0,50 m/s), [10 ... 80, 1 = 0,01 m/s]	[2]
	04	Vitesse d'évacuation (par défaut = 10 ↔ 0,10 m/s), [10 ... 30, 1 = 0,01 m/s]	[2]
	05	Limite de vitesse de gaine (par défaut = 30 ↔ 0,30 m/s), [0 ... 30, 1 = 0,01 m/s]	[2]
	06	Limite de surveillance de vitesse (par défaut = 80 ↔ 0,80 m/s), [0 ... 80, 1 = 0,01 m/s]	[2]
	07	Accélération1 (par défaut = 50 ↔ 0,50 m/s ²), [10 ... 90, 1 = 0,01 m/s ²]	[2]
	08	Décélération1 (par défaut = 50 ↔ 0,50 m/s ²), [10 ... 90, 1 = 0,01 m/s ²]	[2]
	09	Distance d'arrêt évacuation (par défaut = 100 mm), [5 ... 250, 1 mm]	[2]
	10	Distance finale (par défaut = 120 mm), [5 ... 250, 1 mm]	[2]
	11	PosCorrectLim (par défaut = 30 mm), [0 ... 200, 1 mm]	[2]
	12	Erreur moyenne palier (par défaut = 0), [- 20 ... 20, 1 mm]	[2]
	13	Facteur d'équilibrage KG (par défaut = 50 %), [0 ... 50, 1 %] (dépend de la carte SIM)	[2] SIM
	14	Direction d'encoder (par défaut = 1), [0 ... 1, 1]	[2]
	15	Séquence des phases (par défaut = 1), [0 ... 1, 1]: 0 = U - V - W, 1 = U - W - V	[2]
	16	Couple haut (par défaut = 0 %), [- 50 ... 50 %] (exemple : 117 = 11,7 %) Ne pas modifier cette valeur, elle a été calculée lors de la course d'apprentissage !	[2]

CF	PA	VL : Valeurs et description	OEM
	17	Couple bas (par défaut = 0 %), [- 50 ... 50 %] (exemple : 117 = 11,7 %) Ne pas modifier cette valeur, elle a été calculée lors de la course d'apprentissage !	[2]
	18	Durée vitesse de gaine (par défaut = 40 ↔ 0,40 m/s), [0 ... 500, 1 = 0,01 s]	[2]
	19	Durée service de gaine (par défaut = 20 ↔ 0,20 m/s), [0 ... 500, 1 = 0,01 s]	[2]
	20	Limite de vitesse service gaine (par défaut = 8 ↔ 0,08 s), [0 ... 30, 1 = 0,01 m/s]	[2]
	21	Surveillance KB/KB1 (par défaut = 1 ↔ activée), [0 ... 1, 1] : 1 = Activé, 0 = Désactivé. NE PAS DESACTIVER sur un système Schindler 3100/3300/5300 !	[2] 1)
	22	(Courbe U/f) et identification d'impédance du stator [0 ... 1, 1]	[2]
	23	Identification tr/min [0 ... 4, 1]	[2]
	24	Temporisation serrage de frein (par défaut = 125 ↔ 1,25 s), [35 ... 200, 1 = 0,01 s]	[2] 1)
	25	Temporisation desserrage de frein (par défaut = 9 ↔ 0,09 s), [5 ... 18, 1 = 0,01 s]	[2] 1)
	26	Type de thermistance moteur (par défaut = 1 ↔ activé), [0 ... 1,1] : 1 = Activé, 0 = Désactivé	[2] 1)
	27	Distance finale d'isonivelage (par défaut = 15 ↔ 15 mm), [0 ... 120, 1 = 1 mm]	[2] 1)
	28	Distance maximale d'isonivelage (par défaut = 40 ↔ 40 mm), [0 ... 250, 1 = 1 mm]	[2] 1)
	29	Pré-couple manuel (par défaut = ...), [- 1 000 ... 1 000, 1]	[2] 1)
	30	Limite de vitesse de gaine en isonivelage (par défaut = 0,08 m/s), [0 ... 30, 1 = 0,01 m/s]	[2] 1)

CF	PA	VL : Valeurs et description	OEM
	31	Vitesse maximale d'isonivelage (par défaut = 0,02 m/s), [1 ... 30, 1 = 0,01 m/s]	[2] 1)
	32	Durée de gaine isonivelage (par défaut = 0,02 m/s), [0 ... 100, 1 = 0,01 m/s]	[2] 1)
	33	Inertie du système (par défaut : CBR :- 0,1, PBR-OL = 0, PBR-CL = - 0,1) [- 1 ... 160, 1 = 0,01 kgm ²]	[2] 1)
	34	Nombre d'impulsions par tour encodeur (par défaut = 4 096) (*), [500 ... 9 999, 1]	[2] SIM
	35	Vitesse nominale (par défaut = 100 ↔ 1 m/s), [10 ... VKN, 1 = 0,01 m/s]	[2] SIM
	36	Tension nominale moteur (par défaut = 340 V), [180 ... 420, 1 V]	[2] SIM
	37	Fréquence nominale moteur (par défaut = 5 000 ↔ 50 Hz) (*) [1 000 ... 7 000, 1 = 0,01 Hz]	[2] SIM
	38	Régime moteur nominal (par défaut = 1 440 tr/min) (*), [100 ... 3 000, 1 tr/min]	[2] SIM
	39	Courant nominal du moteur (par défaut = 12 ↔ 1,2 A), [12 ... 330, 1 = 0,1 A] La plage dépend du type de Vacon	[2] SIM
	40	Cos phi moteur (par défaut = 85 %), [70 ... 90, 1 = 1 %]	[2] SIM
	41	Courant magnétisant (par défaut = 68 ↔ 6,8 A) (*), [3 ... 300, 1 = 0,1 A] La plage dépend de PA39	[2] SIM
	42	Puissance nominale moteur PMN (par défaut = 75 ↔ 7,5 kW) [0 ... 300, 1 = 0,1 kW]	[2] SIM
	43	Impédance stator (par défaut = 1 000 ↔ 1 Ohm) [0 ... 20 000, 1 = 0,001 Ohm]	[2] SIM
	44	IW - Rapport de réduction (par défaut = 100 ↔ 1) (*), [100 ... 4 000, 1 = 0,01] Un changement ou une validation de ce paramètre peut modifier : PA26, 34, 21 et d'autres paramètres de régulation de la vitesse.	[2] SIM

CF	PA	VL : Valeurs et description	OEM
	45	Facteur de mouflage KZU (par défaut = 2 ↔ 2:1) (*), [1 ... 2, 1] 1 = 1:1, 2 = 2:1	[2] SIM
	46	GQN - Charge utile nominale (par défaut = 400 kg), [0 ... 1 300, 1 kg]	[2] SIM
	47	DD - Diamètre de la poulie d'adhérence (par défaut = 870 ↔ 87 mm) [600 ... 30 000, 1 = 0,1 mm] (*)	[2] SIM
	48	Limite de température défaillance moteur (par défaut = 120 °C), [5 ... 140, 1 °C] Dépend du type de moteur	[2] SIM
	49	Version des paramètres AVCF (lecture seule)	[2]
	50	Numéro de mise en service AVCF (lecture seule)	[2], 1)
	51	Contrôle vitesse KP 1 (P gain accélération) (par défaut : CBR = 20, PBR-OL = 100, PBR-CL = 20), [0 ... 1 000, 1 = 0,1 x]	[2] V9.8
	52	Contrôle vitesse KP 2 (P gain vitesse constante), (par défaut = 30) [0 ... 1000, 1 = 0,1 x]	[2] V9.8
	53	Contrôle vitesse KP 3 (P gain décélération) (par défaut : CBR = 20, PBR-OL = 100, PBR-CL = 20), [0 ... 1 000, 1 = 0,1 x]	[2] V9.8
	54	Contrôle vitesse Ti 1 (Ti durée d'intégration accélération), (par défaut : CBR = 15, PBR-OL = 10, PBR-CL = 15), [0 ... 500, 1 = 0,1x]	[2] V9.8
	55	Contrôle vitesse Ti 2 (Ti durée d'intégration vitesse constante), (par défaut : CBR = 45, PBR-OL = 20, PBR-CL = 45), [0 ... 500, 1 = 0,1 x]	[2] V9.8
	56	Contrôle vitesse Ti 3 (Ti durée d'intégration décélération), (par défaut : CBR = 15, PBR-OL = 10, PBR-CL = 15), [0 ... 500, 1 = 0,1 x]	[2] V9.8
	57	Type de moteur, 0 = non défini, 1 = asynchrone, 2 = synchrone à aimants permanents, (par défaut = 0)	[2] V9.8
	58	Impédance d'axe d de moteur, (par défaut = 0), [0, 65535, 1 = 1 mOhm]	[2] V9.8

CF	PA	VL : Valeurs et description	OEM
	59	Impédance d'axe q de moteur, (par défaut = 0), [0, 65535, 1 = 1 mOhm]	[2] V9.8
	60	Tension réseau, (par défaut = 3), [1 ... 6, 1] 1 = 230 V, 2 = 380 V, 3 = 400 V, 4 = 415 V, 5 = 460 V, 6 = 480 V.	[2]
	61	Type d'encoder (par défaut = 0), [0 ... 4, 1] 0 = incrémental, 1 = sinusoïdal, 2 = pas d'encodeur, 3 = sincos ENDAT, 4 = sincos HYPERFACE.	[2]
	62	Type de mesure de charge, (par défaut = 2), [0 ... 130, 1] 0 = pas de mesure, 1 = contacts, 2 = capteur de charge, 128 = pas de mesure et commande vitesse rapide, 129 = contacts et commande vitesse rapide, 130 = capteur de charge et commande vitesse rapide.	[2]
	63	Type de réducteur, (par défaut = 0), [0 ... 3, 1] 0 = pas de réducteur, 1 = réducteur à vis sans fin, 2 = réducteur planétaire, 3 = courroie traction semi-directe (SGB).	[2]
	95	Restauration (EEPROM → carte SIM) (autorisé seulement après une sauvegarde avec PA96)	[2]
	96	Sauvegarde (Carte SIM → EEPROM)	[2]
	97	Comparaison ACVF contre carte SIM Exemple : [34__ 0] : PA34 a la même valeur sur ACVF et SIM, [35__ 1] : PA35 a des valeurs différentes sur SIM et ACVF.	[2]
	98	Chargement ascendant des paramètres FC (ACVF → carte SIM)	[2]
	99	Chargement descendant des paramètres FC (carte SIM → ACVF)	[2]
(*) une modification de ce paramètre force une course d'apprentissage			

CF	PA	VL : Valeurs et description	OEM
17	Mancœuvre visiteurs GS Seulement pour log. < V9.7. (log. ≥ V9.7 : voir CF = 41, PA = 03)		
	1..n	Durée d'acquiescement pour les appels visiteurs (défaut = 0 = GS désactivée) [0..12, 1 = 10 s] : définit la durée de signalisation de la demande de visiteur et celle d'activation pour le bouton d' « accès accordé ». Pour GS, régler sur 3 ↔ 30 s comme valeur standard. GS est limité à Simplex avec PI. Voir aussi section 5.4 « Descriptions détaillées de la configuration ».	SIM < 9.7

CF	PA	VL : Valeurs et description	OEM
19	Non utilisé sur Schindler 3100/3300/5300 UE Contrôle de vitesse d'approche sur palier terminal (ASMTL) Seulement pour log. ≥ V9.34		
	4	Non utilisé sur Schindler 3100/3300/5300 UE Distance KSE (par défaut = 1 250 ↔ 1 250 mm) [350..3 000, 1 = 1 mm] Distance KSE. Cette valeur passe en « lecture seule » après la course d'apprentissage.	L2 1) SIM
	5	Non utilisé sur Schindler 3100/3300/5300 UE Limite de vitesse KSE (par défaut = 985 ↔ 985 mm/s), [350 ... 3 000, 1 = 1 mm] Cette valeur passe en « lecture seule » après la course d'apprentissage.	L2 1) SIM

5

CF	PA	VL : Valeurs et description	OEM
21	Télesurveillance (et alarme) embarquée ETM(A) Pour Rel. 04 seulement (log. ≥ V9.3x)		
	1	Servitel-ID (partie supérieure) (par défaut = 000000) Ce paramètre fait partie de l'identification du système de télesurveillance auprès du centre de commande à distance RMCC.	[1] SIM

CF	PA	VL : Valeurs et description	OEM
21	Télesurveillance (et alarme) embarquée ETM(A)		
	Pour Rel. 04 seulement (log. \geq V9.3x)		
	2	Servitel-ID (partie inférieure) (par défaut = 000000) Ce paramètre fait partie de l'identification du système de télesurveillance auprès du centre de commande à distance RMCC.	[1] SIM
3	Numéro de module (par défaut = 10), [1 ... 254, typiquement 10, 20, 30, ...] Désigne un module TM au sein d'un groupe d'installations derrière la même ligne téléphonique.	[1]	
	4	ID de gaine (par défaut = 1), [1 ... 254, 1], [0 ... 5, 1] Désigne une gaine d'ascenseur au sein d'un groupe d'installations derrière la même ligne téléphonique.	[1]
	5	Numéro de téléphone de télesurveillance (partie gauche) (par défaut = aucun), [six chiffres] Partie gauche du numéro de téléphone de télesurveillance. Pour log. \geq 9.56 : PA5 affiche le numéro de téléphone complet. (plus d'informations à la fin du tableau CF21).	[1]
	6	Numéro de téléphone de télesurveillance (partie centrale) (par défaut = aucun), [six chiffres]	[1] <9.56
	7	Numéro de téléphone de télesurveillance (partie droite) (par défaut = aucun), [six chiffres]	[1] <9.56
	8	Type de modem Type de modem (par défaut = 0), [0, 1, 2, 3], Type de modem. (0 = pas de modem détecté, 1 = CLSD, 4 = ETMA (sans fil/RTC), 5 = CGW) Montre le résultat de la commande « Détection de modem » (menu 10 > 128).	[1]
	33	Valeur de pays du modem Cette valeur provient de ce qui est enregistré sur la carte SIM. Si elle n'est pas correcte, saisir la valeur correcte :	[1]

ID	Pays		ID	Pays	
13	WII	Autriche	20	BRU	Belgique
40	SCH	Suisse (idem ASZ)	53	DEU	Allemagne
63	ESP	Espagne	70	PAR	France
72	UKC	Grande Bretagne	102	MIL	Italie
155	HAG	Pays-Bas	172	POR	Portugal



Pour les autres KG, se référer à EJ 604639.

La valeur correcte est absolument nécessaire pour pouvoir effectuer la configuration automatique de l'ETM(A).

CF	PA	VL : Valeurs et description	OEM
21	Télesurveillance (et alarme) embarquée ETM(A) Pour Rel. 04 seulement (log. ≥ V9.3x)		
	34	Volume des sonneries (par défaut = 0) [0 ... 3, 1] Définit le niveau de volume du modem (CLSD uniquement). 0 = désactivé.	[1]
	35	Numérotation ligne externe (par défaut = __ __ ↔ pas de préfixe = pas de pré-numérotation requise) Ce paramètre détermine le préfixe à composer avant le numéro de téléphone pour appeler une ligne externe si le modem se trouve derrière un commutateur téléphonique. <ul style="list-style-type: none"> 0__ (appeler la ligne téléphonique externe avec « 0 », numérotation immédiate) 0_ (appeler la ligne téléphonique externe avec « 0 », attendre un peu avant la numérotation) 0- (appeler la ligne téléphonique externe avec « 0 », attendre un peu plus avant la numérotation) 	[1]
	50	Numéro de téléphone TACC n° 1 (défaut = aucun) Numéro de téléphone TACC pour les alarmes, numéro principal. Utilisé pour les ETMA. (plus d'informations à la fin du tableau CF21).	[1] ≥ 9.56

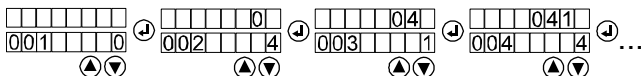
5

CF	PA	VL : Valeurs et description	OEM
21	Télesurveillance (et alarme) embarquée ETM(A) Pour Rel. 04 seulement (log. ≥ V9.3x)		
	53	Numéro de téléphone TACC n° 2 (défaut = aucun) Numéro de téléphone TACC pour les alarmes, premier numéro de sauvegarde. Utilisé pour les ETMA. (plus d'informations à la fin du tableau CF21).	[1] ≥9.56
	70	Numéro de téléphone TACC n° 3 (défaut = aucun) Numéro de téléphone TACC pour les alarmes, second numéro de sauvegarde. Utilisé pour les ETMA. (plus d'informations à la fin du tableau CF21). – vide = pas de numéro – 0 ... 9 = tonalités DTMF – , (virgule) = attendre 2 secondes – W = attendre la tonalité	[1] ≥9.56
	73	Numéro de téléphone TACC n° 4 (par défaut = aucun), voir PA70	[1] ≥9.56
	76	Numéro de téléphone TACC, alarme d'essai (défaut = aucun) Numéro de téléphone TACC utilisé pour les alarmes d'essai périodiques. (plus d'informations à la fin du tableau CF21). – vide = pas de numéro – 0 ... 9 = tonalités DTMF – , (virgule) = attendre 2 secondes – W = attendre la tonalité	[1] ≥9.56

CF	PA	VL : Valeurs et description	OEM
21	Télesurveillance (et alarme) embarquée ETM(A) Pour Rel. 04 seulement (log. ≥ V9.3x)		
	79	Numéro de téléphone TACC, surveillance des entrées (par défaut = aucun) L'unité ETMA assure la surveillance du bouton d'alarme. Si le bouton d'alarme est abîmé (le bouton d'alarme est toujours actif), l'ETMA appelle ce numéro de téléphone TACC pour transmettre le défaut. (plus d'informations à la fin du tableau CF21). – vide = pas de numéro = pas d'appel en cas de défaut – 0 ... 9 = tonalités DTMF – , (virgule) = attendre 2 secondes – W = attendre la tonalité	[1] ≥9.56
	82	Compte à rebours d'essai de ligne - partie haute (par défaut = 0), [0 ... 99 999, 1 min.] Compte à rebours (en minutes) pour l'appel d'essai de la ligne. VL = vide ou 0 : Réinitialise le compte à rebours avec une valeur de 4 320 minutes	[1] ≥9.56
	83	Compte à rebours d'essai de ligne - partie basse (par défaut = 0), [0 ... 99 999, 1 min.] Compte à rebours (en minutes) pour l'appel d'essai de la ligne. VL = vide ou 0 : Réinitialise le compte à rebours avec une valeur de 4 320 minutes	[1] ≥9.56
	84	Compte à rebours rebond d'alarme (par défaut = 3), [0 ... 254, 1 s] Durée de rebond pour les entrées du bouton ALARME	[1] ≥9.56
84	Compte à rebours d'alarme de rebond	[1] ≥ 9.56	

CF	PA	VL : Valeurs et description	OEM
21	Télesurveillance (et alarme) embarquée ETM(A) Pour Rel. 04 seulement (log. ≥ V9.3x)		
	85	Haut-parleur de cabine (par défaut = 5), [0 ... 8, 1] Volume du haut-parleur dans la cabine	[1] ≥9,56
	86	Sensibilité du micro de COP (par défaut = 5) [0 ... 8, 1] Sensibilité du microphone dans la cabine	[1] ≥9.56
	87	Haut-parleur de local des machines (par défaut = 5), [0 ... 8, 1] Utilisé uniquement pour l'interphone. Volume du haut-parleur dans le local des machines.	[1] ≥9.56
	88	Sensibilité du micro de local des machines (par défaut = 0) [0 ... 8, 1] Utilisé uniquement pour l'interphone. Sensibilité du microphone dans le local des machines.	[1] ≥9.56

Configuration des numéros de téléphone CF = 21, PA = 5, 50, 53, 70, 73, 76, 79 :



Exemple, configuration de numéro de téléphone 0414..., [38363; 01.02.2011]

CF	PA	VL : Valeurs et description	OEM
26	Longue distance entre étages (LIFD)		
	2 ... n-1	Affectation d'étage fictif (par défaut = 0), [0 ... 1, 1] 0 = étage normal, 1 = étage fictif (sans portes) (voir les explications supplémentaires dans la section 5.4 « Descriptions détaillées de la configuration »)	[2] SIM

CF	PA	VL : Valeurs et description	OEM
28	Surveillance STM Pour plus de détails, voir section : 5.4.29 « Configuration STM » et « Reconfiguration STM »		
	1	Non utilisé	-
	2	Avertissement de comptage de flexion de STM en pourcent (lecture seule) (par défaut dérivée de la carte à puce), [50 ... 90, 1 %] Pourcentage du comptage de courses max. de STM autorisées à envoyer au centre de service pour avertissement de remplacement de STM.	SIM ≥ 10.0
	3	Limite de comptage de flexion de STM (lecture seule) (par défaut dérivée de la carte à puce), [0 ... 200 000, 1 = 100 courses] Comptage des courses max. de STM autorisées. Si le STM atteint la limite de maintenance, l'ascenseur est mis hors service.	SIM ≥ 10.0
	4	Date de fabrication du STM [10100 ... 75399, JSSAA] J = jour de la semaine (1 ... 7) SS = semaine de l'année (1 ... 53) AA = année (00 ... 99)	SIM ≥ 10.0
	5	Non utilisé	
	6	Numéro de mise en service (lecture seule) [0 ... 9 999 9999, 1] Numéro de mise en service si erreur 4611. Ce paramètre peut être modifié seulement après activation du menu 190.	SIM ≥ 10.0
	7	Niveau d'avertissement de vieillissement de STM (lecture seule) (par défaut dérivée de la carte à puce), [0 ... 65 000, 1 = 1 mois] Nombre de mois précédant la fin de la durée de vie du STM qui déclenche l'envoi d'un avertissement de remplacement de STM au centre de service.	SIM ≥ 10.0

CF	PA	VL : Valeurs et description	OEM
28	Surveillance STM Pour plus de détails, voir section : 5.4.29 « Configuration STM » et « Reconfiguration STM »		
	8	Limite de vieillissement de STM (lecture seule) (par défaut dérivée de la carte à puce), [0 ... 65 000, 1 = 1 mois] Age maximum autorisé pour le STM. Si le STM atteint la limite de maintenance, l'ascenseur est mis hors service.	SIM ≥ 10.0
	9	Compteur de flexion STM [0 ... 4 000 000, 1 = 1 course] Ce paramètre peut être modifié seulement après activation du menu 190.	SIM ≥ 10.0
	10	Flexion simple par course (lecture seule) (par défaut dérivée de la carte à puce), [0 ... 10, 1 = 1 flexion] Flexion simple par course : utilisé pour incrémenter le compteur de flexion.	SIM ≥ 10.0

CF	PA	VL : Valeurs et description	OEM
30	Portes indépendantes (log. ≥ V9.7x seulement)		
	1	Étage de rappel d'incendie (étage principal), côté de porte (par défaut = 3), [0 ... 3, 1] Définit le côté de porte s'ouvrant durant un service incendie. VL : 0 = indéfini , 1 = côté 1, 2 = côté 2, 3 = les deux côtés.	[0] ≥ 9.7 SIM

CF	PA	VL : Valeurs et description	OEM
30	Portes indépendantes (log. ≥ V9.7x seulement)		
	2	<p>Politique collective étage principal, côté de porte (par défaut = 3), [0 ... 3, 1]</p> <p>Côté de politique d'étage principal. Utilisé entre autres pour un NS21.</p> <p>VL : 0 = indéfini, 1 = côté 1, 2 = côté 2, 3 = des deux côtés. (avec un log. ≥ V9.72, la valeur est réglée automatiquement sur 3 en cas de modification de CF02, PA2).</p>	[2] ≥ 9.7 SIM
	3	<p>Etage de stationnement, côté de porte (par défaut = 3), [0 ... 3, 1]</p> <p>Utilisé pour un stationnement avec les portes ouvertes. Utilisé à Moscou uniquement. Pour un stationnement de type 6 (VCF : distribution des cabines libres).</p> <p>0 = indéfini, 1 = côté 1, 2 = côté 2, 3 = les deux côtés.</p>	[2] ≥ 9.7 SIM
	6	<p>Etage de rappel d'incendie (étage alternatif), côté de porte (par défaut = 3), [0 ... 3, 1]</p> <p>Définit le côté de porte s'ouvrant durant un service incendie.</p> <p>VL : 0 = indéfini, 1 = côté 1, 2 = côté 2, 3 = les deux côtés.</p>	[0] ≥ 9.7 SIM
	7	<p>Configuration, côté de porte (par défaut = 3), [0 ... 3, 1]</p> <p>Côté d'accès s'ouvrant durant la configuration.</p> <p>VL : 0 = indéfini, 1 = côté 1, 2 = côté 2, 3 = les deux côtés.</p>	[2] ≥ 9.7

CF	PA	VL : Valeurs et description	OEM
30	Portes indépendantes (log.≥ V9.7x seulement)		
	21	<p>Côté de porte desservi par le COP n° 1 (par défaut = 1), [0 ... 3, 1]</p> <p>Définit le côté d'accès auquel le COP n° 1 appartient. (la numérotation du COP est défini pas sa position physique : SDIC → COP n° 2 → COP n° 1)</p> <p>VL : 0 = indéfini , 1 = côté 1, 2 = côté 2, 3 = les deux côtés.</p>	[2] ≥ 9.7
	22	<p>Côté de porte desservi par le COP n° 2 (par défaut = 2), [0 ... 3, 1]</p> <p>Définit le côté d'accès auquel le COP n° 2 appartient. (la numérotation du COP est défini pas sa position physique : SDIC → COP n° 2 → COP n° 1)</p> <p>VL : 0 = indéfini , 1 = côté 1, 2 = côté 2, 3 = les deux côtés.</p>	[2] ≥ 9.7

CF	L	S	PA	VL : Valeurs et description	OEM	
40	Configuration des noeuds de bus BIO (L = niveau d'étage) Seulement pour log. ≥ V9.34					
	La disponibilité des paramètres (PA) dépend du matériel raccordé à l'étage respectif. (par exemple, PA1 ... 14 n'est visible que si un LCUX est connecté et détecté pendant la configuration du LOP. Connecté avec un câble XCF).					
	Le côté d'accès S (1,2) n'est disponible que pour les logiciels ≥ V9.7 et en présence de portes indépendantes (ZZ2 ou ZZ3 sur la carte SIM).					
	(voir les explications supplémentaires dans la section 5.4 « Descriptions détaillées de la configuration »).					
	0	L = 0 : affecte tous les nœuds de tous les étages				
	0	-	31	Sortie LIN à tous les niveaux (par défaut = 0 ↔ pas de fonction), [0 ... 999] VL = BMK : voir section 5.3.4 « Codes de fonction BMK » (VL = 213 : Commande d'éclairage d'étage) (disponible avec un LINV51 ou plus récent)	[2] ≥9.38 3)	
0	-	99	Effacement du nœud bio Bus à tous les étages (par défaut = 0), [0 ... 1, 1] 1 = commande d'effacement (ramène l'adresse à la valeur prédéfinie)	[2] ≥9.34		
1 ... n	L = 1 ... n : N'affecte que le niveau d'étage défini (1 ... n)					
1 ... n	1,2	1	Fonction d'entrée 1 LCUX.I/O1 (par défaut = 0 ↔ pas de fonction), [0 ... 999] VL = BMK : voir section 5.3.4 « Codes de fonction BMK ». Pour les fonctions groupées en Duplex : les deux LCUX doivent être configurés de manière identique.	[2] ≥9.34		

CF	L	S	PA	VL : Valeurs et description	OEM
40	Configuration des noeuds de bus BIO (L = niveau d'étage)				
	Seulement pour log. ≥ V9.34				
	1... n	1,2	2	Fonction d'entrée 2 LCUX.I/O2 (par défaut = 0 ↔ pas de fonction), [0 ... 999]	[2] ≥9.34
	1... n	1,2	3	Fonction d'entrée 3 LCUX.I/O3 (par défaut = 0 ↔ pas de fonction), [0 ... 999]	[2] ≥9.34
	1... n	1,2	4	Fonction d'entrée 4 LCUX.I/O4 (par défaut = 0 ↔ pas de fonction), [0 ... 999]	[2] ≥9.34
1... n	1,2	5... 8	BIOGIO.INPUT1 ... 4, fonction entrée 1 ... 4 (par défaut = 0 ↔ pas de fonction), [0 ... 999] Disponible si BIOGIO configuré avec bouton TEACH-IN. Non utilisé pour le moment. Voir aussi PA91 ... 93.	[2] ≥9.34	
	1... n	1,2	11	Fonction de sortie 1 LCUX.I/O1 (par défaut = 0 ↔ pas de fonction), [0 ... 999] VL = BMK : voir section 5.3.4 « Codes de fonction BMK ». Pour les fonctions groupées en Duplex : les deux LCUX doivent être configurés de manière identique.	[2] ≥9.34
	1... n	1,2	12	Fonction de sortie 2 LCUX.I/O2 (par défaut = 0 ↔ pas de fonction), [0 ... 999]	[2] ≥9.34
	1... n	1,2	13	Fonction de sortie 3 LCUX.I/O3 (par défaut = 0 ↔ pas de fonction), [0 ... 999]	[2] ≥9.34
	1... n	1,2	14	Fonction de sortie 4 LCUX.I/O4 (par défaut = 0 ↔ pas de fonction), [0 ... 999]	[2] ≥9.34
	1... n	1,2	15 ... 18	BIOGIO.OUTPUT1 ... 4, fonction de sortie (par défaut = 0 ↔ pas de fonction), [0 ... 999] Disponible si BIOGIO configuré avec bouton TEACH-IN. Non utilisé pour le moment. Voir aussi PA91 ... 93.	[2] 1)

CF	L	S	PA	VL : Valeurs et description	OEM	
40	Configuration des noeuds de bus BIO (L = niveau d'étage) Seulement pour log. ≥ V9.34					
	1... n	1,2	21	Fonction d'entrée broche 4 LOP.XBIO (par défaut = 0 ↔ pas de fonction), [0 ... 999] BMK : voir section 5.3.4 « Codes de fonction BMK ». (avec l'ancien logiciel : CF60, PA = n ou CF61 ... 80, PA17)	[2] ≥ 9.34	
	1... n	1,2	31	Sortie LINV51 (par défaut = 0 ↔ pas de fonction), [0 ... 999] VL = BMK : voir section 5.3.4 « Codes de fonction BMK » (VL = 213 : Commande d'éclairage d'étage) (Disponible avec un LINV51 ou plus récent)	[2] ≥ 9.38	
	1... n	1,2	99	Effacement du nœud bio Bus à cet étage (par défaut = 0), [0 ... 1, 1] 1 = commande d'effacement (Ramène l'adresse à la valeur prédéfinie)	[2] ≥ 9.34	
	91 ... 93	Noeuds de local des machines (LCUX ou BIOGIO, étage indépendant)				
	91	-	1... 4	LCUX ou BIOGIO avec adresse prédéfinie n° 1, fonction d'entrée (CFG1 = ON, CFG2 = ON, section 7.14, 7.15) (par défaut = 0 ↔ pas de fonction), [0 ... 999] VL = BMK : voir section 5.3.4 « Codes de fonction BMK ». (PA1 : entrée I/O1, PA2 : entrée I/O2, etc) Avant d'effectuer la configuration : Régler les commutateurs DIP correctement, connecter le LCUX ou le BIOGIO au bus BIO et lancer un comptage LOP manuellement.	[2] ≥ 9.34	

CF	L	S	PA	VL : Valeurs et description	OEM
40	Configuration des noeuds de bus BIO (L = niveau d'étage) Seulement pour log. ≥ V9.34				
	91	-	5... 8	BIOGIO avec adresse prédéfinie n° 1, fonction d'entrée (PA5 : entrée1, PA6 : entrée2, etc) (détails voir PA1 ... PA4)	[2] ≥ 9.34
	91	-	11 ... 14	LCUX ou BIOGIO avec adresse prédéfinie n° 1, fonction de sortie (CFG1 = ON, CFG2 = ON, section 7.14, 7.15) (par défaut = 0 ↔ pas de fonction), [0 ... 999] VL = BMK : voir section 5.3.4 « Codes de fonction BMK ». (PA11 : sortie I/O1, PA12 : sortie I/O2, etc) Avant d'effectuer la configuration : Régler les commutateurs DIP correctement, connecter le LCUX ou le BIOGIO au bus BIO et lancer un comptage LOP manuellement.	[2] ≥ 9.34
	91	-	15 ... 18	BIOGIO avec adresse prédéfinie n° 1, fonction de sortie (détails voir PA11 ... 14)	[2] ≥ 9.34
	92	-	1... 18	LCUX ou BIOGIO avec adresse prédéfinie n° 2 (CFG1 = OFF, CFG2 = ON, section 7.14, 7.15) (détails voir L = 91)	[2] ≥ 9.34
	93	-	1... 18	LCUX ou BIOGIO avec adresse prédéfinie n° 3 (CFG1 = ON, CFG2 = OFF, section 7.14, 7.15) (détails voir L = 91)	[2] ≥ 9.34

CF	L	S	PA	VL : Valeurs et description	OEM	
41	Fonctions d'accès réservé (L = niveau d'étage) Seulement pour log. ≥ V9.34					
	Le côté d'accès S (1,2) n'est disponible que pour les logiciels ≥ V9.7 et en présence de portes indépendantes (ZZ2 ou ZZ3 sur la carte SIM). (voir les explications supplémentaires dans la section 5.4 « Descriptions détaillées de la configuration »)					
	0	L = 0 : affecte tous les nœuds de tous les étages				
	0	-	1	CF41, L = 0, PA1 : Comportement de la course indépendante, manoeuvre de réservation (JRCV) (s'applique à tous les types d'étage et de limitation de CF41) (par défaut = 0 ↔ pas de fonction), [0, 1] – 0 = JRVC peut accéder aux étages réservés – 1 = JRVC ne peut pas accéder aux étages réservés	[2] ≥ 9.34	
	1 ... n	L = 1 ... n : N'affecte que le niveau d'étage défini (1 ... n)				
1 ... n	1, 2	1	ZB1 : Code PIN sur COP (par défaut = 0) ↔ pas de limitation), [- 999 ... 9 999, 1] Un code PIN à quatre chiffres pour accès limité, désactive le bouton d'ordre cabine normal à cet étage. Pour les codes à 3 chiffres, utiliser « - » comme premier caractère. (par exemple « -123 ») VL = 0000 : pas de code PIN	[2] ≥ 9.34 SIM		
1 ... n	1, 2	2	ZB3 : Interrupteur à clé en cabine (par défaut = 0 ↔ pas de fonction), [0 ... 4] Exemple : VL = 1 : Interrupteur à clé connecté à XKEY1 sur le COP (correspond à CF05 ou 55)	[2] ≥ 9.34 SIM		

CF	L	S	PA	VL : Valeurs et description	OEM
41	Fonctions d'accès réservé (L = niveau d'étage)				
	Seulement pour log. ≥ V9.34				
1 ... n	1, 2	3		<p>GS : Manœuvre visiteurs (par défaut = 0 ↔ désactivée), [0 ... 12, 1 = 10 s]</p> <p>Disponible avec un log. ≥ V9.7. (pour un log. < V9.7 se référer à CF17)</p> <p>définit la durée de signalisation de la demande de visiteur et celle d'activation pour le bouton d' « accès accordé ». Pour GS, régler sur 3 ↔ 30 s comme valeur standard. GS est limité à Simplex avec Pl.</p> <p>Voir aussi section 5.4 « Descriptions détaillées de la configuration ».</p>	[2] ≥ 9.7 SIM
1 ... n	1, 2	99		<p>ZBC2 : utilisé uniquement pour un lecteur de carte parallèle.</p> <p>Restrictions d'étage (par défaut = 0 ↔ pas de restriction), [0, 1, 2, 3]</p> <ul style="list-style-type: none"> – 0 = pas de restriction (accès libre) – 1 = Sortie restreinte vers l'étage – 2 = Sortie restreinte depuis l'étage – 3 = Sortie restreinte vers/depuis l'étage (blocage total). 	[2] ≥ 9.38 SIM

CF	PA	VL : Valeurs et description	OEM
49	Entrée/sortie SIEU auxiliaire(sur SDIC, CCU)		
1 ... 8	Entrées SIEU (par défaut = 0 ↔ pas de fonction), [0 ... 999, 1] BMK voir section 5.3.4 « Codes de fonction BMK ». PA1 = IN1, ... PA8 = IN6 Utilisé pour MOS uniquement. (seules les entrées 1, 4, 7, 8 sont disponibles)	[2] ≥ 9.7	
9 ... 10	Sorties SIEU OUT1 (par défaut = 0 ↔ pas de fonction), [0 ... 999, 1] BMK voir section 5.3.4 « Codes de fonction BMK ». PA9 = OUT1.1, PA10 = OUT1.2 Non utilisé pour le moment.	[2] 1)	
11 ... 12	Sorties SIEU OUT2 (par défaut = 0 ↔ pas de fonction), [0 ... 999, 1] BMK voir section 5.3.4 « Codes de fonction BMK ». PA11 = OUT2.1, PA12 = OUT2.2 Utilisé pour MOS uniquement.	[2] ≥ 9.7	

5

CF	PA	VL : Valeurs et description	OEM
55	Entrée/sortie auxiliaires premier SCOPH(MH), SCOPMX-B double marque		
56	Entrée/sortie auxiliaires deuxième SCOPH(MH), SCOPMX-B double marque		
1 ... 6	Entrées COP (par défaut = 0 ↔ pas de fonction) [0 ... 255, 1] BMK voir section 5.3.4 « Codes de fonction BMK ». PA1 = XIO1, ... PA6 = XIO6 (broche 2 et 3)	[2]	
7 ... 12	Sorties COP (par défaut = 0 = pas de fonction) [0 ... 255, 1] BMK voir section 5.3.4 « Codes de fonction BMK ». PA7 = XIO1, ... PA12 = XIO6 (broche 1 et 2)	[2]	

CF	PA	VL : Valeurs et description	OEM
86	Groupe asymétrique (groupe asymétrique pris en charge uniquement par les logiciels \geq V9.7) Dans les systèmes Duplex symétriques, CF86, PA1 doit être VL01.		
	1	Niveau de groupe de départ de l'ascenseur (par défaut = 1) [1 ... n, 1] Le niveau le plus bas du groupe est toujours « 1 ». Dans le cas d'un duplex asymétrique : Le niveau de départ (en termes de groupe) doit être configuré sur les deux ascenseurs. Voir la section 5.4 « Descriptions détaillées de la configuration »	[2] SIM log. < 11.0
	Groupe asymétrique (1 ... nombre maximal de niveaux physiques existants), si log. \geq V11		
	1	Niveau d'étage 1 (par défaut = 1), [1 ... nombre maximal de niveaux (\leq 35)] Niveau du bâtiment affecté à ce niveau d'étage 1	[0]
	2	Niveau d'étage 2 (par défaut = 2), [1 ... nombre maximal de niveaux (\leq 35)] Niveau du bâtiment affecté à ce niveau d'étage 2	[0]
	3	Niveau d'étage 3 (par défaut = 3), [1 ... nombre maximal de niveaux (\leq 35)] Niveau du bâtiment affecté à ce niveau d'étage 3	[0]
	...		
	35	Niveau d'étage 35 (par défaut = 35), [1 ... nombre maximal de niveaux (35)] Niveau du bâtiment affecté à ce niveau d'étage 35	[0]

CF	PA	VL : Valeurs et description	OEM
87		LCUX avec adresses prédéfinies	
...		Pour log. \geq V9.3x (avec SCPU) : voir CF41, PA91, 92, 93	
89			
87		LCUX avec adresse prédéfinie 1 (réglage des commutateurs DIP, voir section 7.14)	
88		LCUX avec adresse prédéfinie 2 (réglage des commutateurs DIP, voir section 7.14)	
89		LCUX avec adresse prédéfinie 3 (réglage des commutateurs DIP, voir section 7.14)	
1		Fonction d'entrée LCUX (par défaut = 0 = pas de fonction),	-
...			
4		[0 ... 255, 1] VL = BMK : voir la liste indépendante de codes de fonctions BMK PA1 : LCUX.I/O1, PA2 : LCUX.I/O2, ... Avant d'effectuer la configuration : régler les commutateurs DIP correctement, connecter le LCUX au bus BIO et lancer un comptage LOP manuellement.	
9		Fonction de sortie LCUX (par défaut = 0 = pas de fonction), [0 ... 255, 1]	-
...			
12		VL = BMK : voir la liste indépendante de codes de fonctions BMK PA9 : LCUX.I/O1, PA10 : LCUX.I/O2, ... Avant d'effectuer la configuration : régler les commutateurs DIP correctement, connecter le LCUX au bus BIO et lancer un comptage LOP manuellement.	

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

CF	PA	VL : Valeurs et description	OEM
96	Valeurs CLC pour sauvegarde (lecture seule) Après le calibrage du Digisens. Possibilité de lire les valeurs de calibrage du Digisens. Peut être utilisé pour reconfigurer ultérieurement le Digisens sans charge de référence. (voir les explications supplémentaires dans la section 5.4 « Descriptions détaillées de la configuration »)		
	1	Fréquence zéro charge de cabine (1 = 10 Hz)	[1]
	2	Fréquence de consigne charge de cabine (1 = 10 Hz)	[1]
	3	Poids de référence charge de cabine (1 = 10 kg)	[1]

CF	PA	VL : Valeurs et description	OEM
97	Configuration CLC A utiliser pour reconfigurer le Digisens avec les valeurs qui ont été lues avec CF = 96 auparavant. (voir les explications supplémentaires dans la section 5.4 « Descriptions détaillées de la configuration »)		
	1	Configuration fréquence zéro charge de cabine – [13 400 ... 14 800 Hz, 10 Hz] : Si KL255 (CF08, PA08, VL = 1) – [10 000 ... 18 000 Hz, 10 Hz] : Si KL66 (CF08, PA08, VL = 0)	[1]
	2	Configuration fréquence de consigne charge de cabine – [12 100 ... 16 100 Hz, 10 Hz] : Si KL255 (CF08, PA08, VL = 1) – [8 000 ... 20 000 Hz, 10 Hz] : Si KL66 (CF08, PA08, VL = 0)	[1]
	3	Configuration poids de la charge de référence dans la cabine , [0..113, 10 kg]	[1]

CF	PA	VL : Valeurs et description	OEM
98	Recalibrage fréquence zéro charge de cabine		
	-	Vérifier que la cabine est vide (charge 0 kg) à un étage. Saisir 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.	[1]

CF	PA	VL : Valeurs et description	OEM
99	Calibrage de mesure de charge de cabine (voir les explications supplémentaires dans la section 5.4 « Descriptions détaillées de la configuration »)		
	-	-	[1]

5

- 1) = non utilisé sur Schindler 3100/3300/5300 ou non utilisé sur la version UE
- 2) = pas disponible avec le logiciel actuel
- SIM = Option carte SIM
- [0] = OEM niveau 0 conformément à la définition de la section 1.4
- [1] = OEM niveau 1 conformément à la définition de la section 1.4
- [2] = OEM niveau 2 conformément à la définition de la section 1.4
- Si Schindler 3100/3300/5300 : n = 25
- Si Schindler 3600 : n = 35.

5.3.4 Codes de fonctions BMK

Entrées - Codes fonction pour CF 05, 40, 55 et 56

VL	Code	Description	1)	Emplacement
00	-	Sans fonction		
02	JDC	Ordre en cabine par interrupteur à clé [ZB3]	NON	COP
04	DFDC	Bouton-poussoir d'autorisation de bouton-poussoir d'ordre en cabine	NON	-
07	DCW-U	Bouton-poussoir de sélection de cabine en montée	NON	-
08	DCW-D	Bouton-poussoir de sélection de cabine en descente	NON	-
10	JDNF	Interrupteur à clé / voyant de secours appel d'étage	NON	-
11	KL-V	Contact pleine charge	NC	-
12	KL-X	Contact surcharge	NC	-
13	KL-M	Contact charge minimale	NON	-
17	DE-U, LDE-U	Bouton-poussoir et voyant d'appel d'étage MONTEE	NON	LOP
18	DE-D, LDE-D	Bouton-poussoir et voyant d'appel d'étage DESCENTE	NON	LOP
19	JDE-U	Interrupteur à clé pour appel d'étage MONTEE	NON	LOP
20	JDE-D	Interrupteur à clé pour appel d'étage DESCENTE	NON	LOP
22	KTTC	Porte de séparation cabine	NC	-
23	JBFFG	Service incendie pompiers	NON	COP
24	JBFFGH1	Service incendie pompiers - étage de rappel 1	NC	-

VL	Code	Description	1)	Emplacement
25	JBFFGH2	Service incendie pompiers - étage de rappel 2	NC	-
26	JBFH1	Service incendie premier étage de rappel	NC	-
27	JBFH2	Service incendie deuxième étage de rappel	NC	-
34	KL-H	Contact demi-charge	NON	-
36	KKE	Contact de surveillance déverrouillé	NON	-
39	DDFLI	Contournement des appels d'étage, bouton-poussoir de service liftier course directe [LI]	NON	-
40	DLI	Course de départ, service liftier, voir CF06 PA12 [LI]	NON	-
41	DLI-U	Changement de préavis de direction MONTEE [LI]	NON	-
42	DLI-D	Changement de préavis de direction DESCENTE [LI]	NON	-
48	KTHS	Thermostat de gaine	NON	LCUX
49	JAB / RAB	Interrupteur/relais hors service [JAB]	NON	LOP, LCUX
52	JKLBL	Interrupteur de blocage d'ordre en cabine, lecteur de carte parallèle, [ZBC2]	NON	-
53	JLC	Interrupteur de blocage d'ordre en cabine, lecteur de carte parallèle, [ZBC2]	NON	-
54	JLI	Interrupteur ON/OFF service liftier [LI]	NON	COP
56	JNFF	Interrupteur service pompiers	NC	COP, LOP, LCUX

VL	Code	Description	1)	Empla- cement
57	JNFF-S	Commutateur service pompiers démarrage de course	NC	-
58	JNO	Interrupteur service sur alimentation de secours. Libération de la cabine pour la course [NS21]	NON	LCUX
59	JRVC	Interrupteur service de réservation [RV1]	NON	COP
61	JRVCP	Interrupteur stationnement de réservation [RV2]	NON	-
66	JVEC	Interrupteur ventilateur de cabine	NON	-
69	KGEB	KGEB contact contrepoids déplacé [EB]	NC	-
77	RFEF	Relais autorisation course d'évacuation [NS21]	NON	-
87	JHCL-I	Interrupteur d'arrêt en cabine - Retour d'information en cabine	NC	-
91	DH	Bouton-poussoir d'arrêt	NC	COP
97	DEB-A	Bouton-poussoir de réinitialisation tremblement de terre contrepoids	NON	-
99	JBF	Commutateur de service incendie (entrée sécurisée)	NC	LOP, LCUX
100	JBF-A	Commutateur de service incendie désactivé (entrée sécurisée)	NON	LCUX
106	JSDC	Interrupteur à clé de blocage d'ordre en cabine	NON	-
111	JZH	Interrupteur d'arrêt forcé	NON	-
112	KBF	Contact d'activation service incendie détecteur d'incendie	NC	LCUX

VL	Code	Description	1)	Emplacement
113	KBFH1	Contact d'activation service incendie, premier étage de rappel	NC	LCUX
114	KBFH2	Contact d'activation service incendie, deuxième étage de rappel	NC	LCUX
116	KEB	Contact tremblement de terre [EB]	NC	-
120	RNO	Relais service sur alimentation de secours [NS21]	NC	-
121	RSPE / KSPE	Relais de blocage d'étage [EBR1] (entrée sécurisée)	NC	LCUX
179	JSDC_G	Interrupteur à clé de verrouillage d'ordre en cabine pour groupe [ZBC1] CF81	NON	LCUX
184	JHCC	Interrupteur d'arrêt de cabine - En cabine	NON	-
185	DVEC	Bouton de ventilateur de cabine	NON	-
241	DEH-U	Bouton-poussoir d'appel d'étage handicapé - montée	NON	-
242	DEH-D	Bouton-poussoir d'appel d'étage handicapé - descente	NON	-
256	KKE2	Surveillance de verrouillage porte côté 2, utilisé pour les systèmes de porte Haushahn	NON	-
257	JDE-E	Interrupteur à clé de permission de verrouillage d'étage	NON	-
260	KUESG	Contact de pontage des contacts de cuvette de gaine - premier	NC	-
261	KUESG1	Contact de pontage des contacts de cuvette de gaine - deuxième	NC	-
263	KSG-A	Contact de désactivation des contacts de cuvette de gaine	NON	-

VL	Code	Description	1)	Emplacement
264	JSPS	Interrupteur à clé de verrouillage d'étage [ZBCE] CF82	NON	-
265	KTL	Contact mécanique de lisse de sécurité de porte	NC	-
266	KSR	Contact rappel sprinkler	NC	-
274	JSK-A	Contact fumée rappel désactivé	NON	-
276	KOL-M	Contact niveau d'huile minimum	NON	-
279	KTEC	Contact porte armoire de manœuvre d'ascenseur	NC	-
281	KNA-I	Contact de retour de sortie de secours	NON	-
546	KSKHW	Contact de détecteur de fumée de gaine	NC	-
789	KET-O	Contact fin d'ouverture de porte	NON	-
790	KET-S	Contact fin de fermeture de porte	NON	-
792	KSKB	Contact limiteur de force de fermeture	NON	-
848	PHS	PHS	NON	-
871	KEBVL	Contact tremblement de terre très bas	NC	-
872	KEBL	Contact tremblement de terre bas	NC	-
873	KEBH	Contact tremblement de terre haut	NC	-
875	JEB	Interrupteur à clé tremblement de terre	NC	-
883	JZHPK	Interrupteur d'arrêt forcé manœuvre d'urgence	NON	-
886	KLS-D	Contact de limite de gaine - bas	NC	-
887	KLS-U	Contact de limite de gaine - haut	NC	-

VL	Code	Description	1)	Emplacement
889	JZHPK-A	Interrupteur d'arrêt forcé manœuvre d'urgence - désactivé	NON	-
891	KNET	Contact d'urgence déverrouillage porte palière	NC	-
892	KSM	Position de cabine par rapport au milieu de gaine	-	-
896	DTX-O	Bouton-poussoir durée d'ouverture de porte étendue	NON	-
900	GPIN1AND	Entrée d'ordre général 1 avec logique AND	NON	-
902	GPIN2OR	Entrée d'ordre général 2 avec logique OR	NON	-
967	DVEC	Interrupteur à bascule pour ventilation de cabine	NON	-
1091	2PHS	2PHS	NON	-
1095	2KET-O	Contact fin d'ouverture de porte arrière	NON	-
1096	2KET-S	Contact fin de fermeture de porte arrière	NON	-
1097	2KSKB	Contact limiteur de force de fermeture arrière	NON	-

5

1) Type de contact : NO = contact de travail, NC = contact de repos

Sorties – Codes de fonction (VL) pour CF40, 55, 56, 61-80, 87-89

VL	Code	Description	Emplacement
37	LUB	Voyant maintenance et erreurs, Corée	-
38	LRV	Voyant manœuvre indépendante RESERVATION	-
49	LAB	Voyant hors service (ancien code, le nouveau code est 131)	LCUX
56	LFF	Voyant de service pompiers	-
131	LAB	Voyant hors service (nouveau code) sortie LED sur LCUX éteinte en cas de hors service	LCUX
134	LAB - E	Voyant hors service actif, acquiescement JAB	LCUX
136	LBFC	Voyant service incendie activé, en cabine	-
140	LHC	Voyant cabine présente	LCUX
145	LEF	Voyant course d'évacuation [BR4-NZ]	-
146	LGEB	Voyant contrepoids déplacé [EB]	-
147	LGS	Voyant course d'évacuation [BR4-NZ]	-
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-U	Voyant service de secours, en cabine [NF1]	-
156	LNOC	Voyant service sur 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 de préavis de direction montée	-

VL	Code	Description	Emplacement
164	LW-D	Voyant de préavis de direction descente	-
167	LL-X	Voyant Surcharge	-
170	RBF	Service incendie actif dans le local des machines [JBF]	-
172	RE-A	Service appels d'étage suspendu (par ex. réservation)	-
173	REFE1	Relais de fin de course d'évacuation	-
174	REFEH1	Relais de in de course d'évacuation étage de rappel 1	-
175	REFEH2	Relais de in de course d'évacuation étage de rappel 2	-
177	RIB	Ascenseur en mode normal	-
183	RSM	Ascenseur en erreur fatale ou erreur fatale permanente	-
186	SUMC	Ronfleur de cabine	-
190	GA-k ¹⁾	Gong d'arrivée (k = numéro d'étage)	LCUX
205	LBF	Voyant service incendie activé à l'étage, pour groupe [KBF]	-
207	LEB	Voyant service tremblement de terre activé, pour groupe [EB]	-
213	RFBE-k ¹	Relais d'éclairage d'étage (k = numéro d'étage)	LCUX
214	SUMP	Ronfleur gardien	-
225	LL-V	Voyant pleine charge	-
251	GA-D	Gong d'arrivée à l'étage pour descente	-
252	GA-U	Gong d'arrivée à l'étage pour montée	-
258	RUESG	Relais de pontage des contacts de cuvette de gaine - premier	-
259	RUESG1	Relais de pontage des contacts de cuvette de gaine - deuxième	-

VL	Code	Description	Emplacement
262	RSG-A	Relais de désactivation des contacts de cuvette de gaine	-
275	LOL-M	Voyant niveau d'huile minimum	-
277	RLUO	Relais indicateur d'ouverture non autorisée d'une porte palière	-
280	RKTEC	Relais de contact de porte d'armoire de manœuvre d'ascenseur	-
797	LE-D	Voyant d'acquiescement d'appel d'étage pour descente	-
798	LE-U	Voyant d'acquiescement d'appel d'étage pour montée	-
857	RLC-A	Relais Lampe de la cabine éteint	-
859	RPSC-D	Relais mode d'alimentation veille sur signal de commande de cabine	-
860	RPSM-D	Relais mode d'alimentation veille sur signal de commande de local des machines	-
868	LAPS	Voyant de mode d'alimentation veille activé	-
874	LEBIB	Voyant évacuation tremblement de terre	-
879	LEBEFE	Voyant évacuation tremblement de terre terminée	-
880	LEBEFEG	Voyant évacuation tremblement de terre terminée groupe	-
881	LVC	Voyant d'évacuation de cabine	-
882	LDTOB	Voyant de rétro-éclairage DTO	-
885	LAEFE	Voyant de course d'évacuation automatique terminée	-
888	LEFFS	Voyant de course d'évacuation - arrêt forcé à chaque étage	-

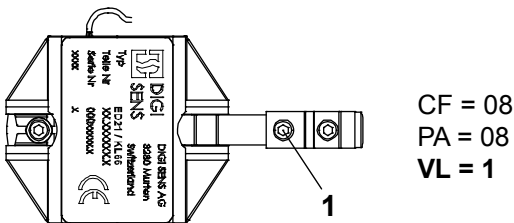
VL	Code	Description	Emplacement
890	LNOIB	Voyant d'alimentation de secours UPS en fonctionnement	-
895	LDA	Voyant de rétro-éclairage DA	-
897	LEH-U	Voyant d'acquiescement d'appel d'étage pour montée - handicapé	-
898	LEH-D	Voyant d'acquiescement d'appel d'étage pour descente - handicapé	-
898	LEH-D	Voyant d'acquiescement d'appel d'étage pour descente - handicapé	-
899	LSI	Voyant d'incident de sécurité	-
901	GPOUT1	Sortie d'ordre général 1	-
903	GPOUT2	Sortie d'ordre général 2	-
906	LDTXOB	Voyant de rétro-éclairage DTO étendu	-

5

1) k est un nombre chronologique

5.4 Descriptions détaillées de la configuration

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



Digisens blanc KL66 [402022 : 14.10.2014]





- Pour la charge de consigne, 75 % de la charge nominale (charge nominale GQ) sont recommandés
- Toute erreur affichée pendant le calibrage appartient au groupe d'erreur 11. (Exemple : Er 9 = Erreur 1109)

Conditions préalables :

- contrepoids entièrement lesté
- Cabine entièrement montée, y compris la décoration, la balustrade, etc.
- Aucune précontrainte ne doit être exercée sur le Digisens (desserrer les vis de réglage (1) et les resserrer avant de commencer le calibrage).
- Sur Schindler 3100 : le Digisens blanc doit être monté à 45° sur la poulie (voir document K 609754_04)
- La course d'apprentissage avec le Digisens activé a été effectuée

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

- 1) Préparation avec les valeurs propres au système (charge nominale, etc.)
- 2) Calibrage 0 kg (avec cabine vide)
- 3) Calibrage avec charge de référence

<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">CLC</div> ✓ - GQ - Digisens		<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">CLC</div>	 xy kg	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">CLC</div> ✓	CF=99
<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">1 0 </div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">4 0 1</div>	CF=98	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">1 0 </div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">1 0 </div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">4 0 1</div>
<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">1 0 7 </div>	CF=08	⤵	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">1 0 7 </div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">1 0 7 </div>	CF=99
<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">1 0 7 0</div>	PA=01 VL=GQ [10kg]	⤵	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">1 0 7 1</div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">1 0 7 0</div>	rL= xy [10kg]
	CF=08 PA=08 VL= ?				⤵ ⤵
1	2		3		

Procédures de calibrage [402023 ; 08.10.2014]

5

Exemple : charge nominale cabine 450 kg ; charge de référence rL : 380 kg.

Calibrage avec CDD installé (Schindler 3600)

N°	Étape
1	Accéder au toit de la cabine.
2	Fermer la porte de cabine en utilisant le bouton de commande de porte.
3	Attendre jusqu'à ce que le CDD soit ouvert.
4	Désactiver JH.
5	Débrancher l'alimentation du CDD.
6	Fermer l'OKR.
7	Activer le JH.
8	Effectuer le calibrage de la CLC.

Etape 1 : Préparatifs

N°	Étape
1	Contrôler que les conditions préalables sont remplies.
2	S'assurer que la cellule de charge de cabine est activée. (menu 10, sous-menu 107 = 0)
3	Activer le mode de configuration menu 40. Configurer la charge (nominale) de la cabine (GQ) avec CF = 08, PA = 01. (Dans notre exemple : Charge nominale 450 kg : VL = 045)
4	Configurer le type de Digisens avec CF = 08, PA = 08. – VL = 1 : Digisens blanc KL66

Etape 2 : Calibrage du point 0 kg (cabine vide)

N°	Étape
5	S'assurer que la cabine est vide. (charge 0 kg)
6	Sélectionner 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	Appuyer sur « 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 de Digisens (CF = 08, PA = 08) – Renouveler la course d'apprentissage (avec le Digisens activé).
8	Sélectionner CF = 96, PA = 01 et contrôler la fréquence 0 kg : La fréquence doit être 16 500 Hz ± 500 Hz (si la valeur est hors limite, contrôler le montage mécanique du Digisens. Desserrer et resserrer les vis. Contrôler la position à 45° sur la poulie du Schindler 3100. Refaire le calibrage 0 kg).

Étape 3 : Calibrage avec charge de référence

N°	Étape	IHM
9	Désactiver la cellule de charge de cabine. (Menu 10, sous-menu 107 = 1). 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 consigne. (Au moins 75 % de la charge nominale GQ. Dans cet exemple, 380 kg).	
11	Envoyer la cabine à l'étape de configuration.	
12	Activer la cellule de charge de cabine. (Menu 10, sous-menu 107 = 0)	
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 cet exemple, 38 = 380 kg).	r L __ 3 8
17	Appuyer sur « OK ». → L'écran indique la charge de cabine actuellement mesurée. (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 I ___ 5 C I ___ 1
20	Ces 5 mesures étant effectuées, le système est calibré et indique la charge effective. (Dans cet exemple, 380 kg)	Ld __ 3 8

N°	Étape	IHM
21	<p>Si la valeur est correcte (correspondant au poids dans la cabine), valider le calibrage en appuyant sur OK sur l'IHM. L'écran retourne sur CF = 99</p> <p>Si la valeur affichée est erronée ou si une erreur s'est produite, recommencer avec l'étape 9 et refaire le calibrage.</p>	CF __ 9 9
22	<p>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 du LDU).</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lire CF = 96, PA = 1 - Lire CF = 96, PA = 2 - Lire CF = 96, PA = 3 	
23	<p>Quitter le mode configuration en appuyant sur « ESC » et modifier [40 1] en [40 0].</p>	



Après le calibrage, lire les valeurs calibrées avec CF = 96, PA = 1, 2, 3, et les noter, par exemple sur la page de garde du schéma de câblage avec un feutre résistant à l'eau, ou à l'intérieur du capot du LDU (utiliser l'étiquette fournie).

En cas d'erreur pendant le calibrage 0 kg (CF = 98), essayer la procédure suivante :

- Sélectionner CF = 97, PA = 01 et saisir une valeur caractéristique (pour le Digisens blanc 16500).
- Refaire la procédure complète de calibrage CLC.

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 (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 avec un feutre résistant à l'eau, à l'intérieur du capot du LDU). Exemple : 1 450 = 14 500 Hz

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

5

Procédure de reconfiguration

Avec le nouveau CI SPCU inséré, configurer le système avec les anciennes valeurs :

N°	Étape
	Vérifier que le Digisens est bien activé (107 = 0)
1	Activer le mode de configuration menu 40.
2	Ouvrir CF = 08 , PA = 01 et saisir la charge nominale de la cabine(GQ).
3	Sélectionner CF = 08 , PA = 08 et saisir le type de Digisens type (VL = 1 : Digisens blanc, voir le schéma de la section 5.4.1)

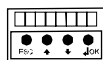
N°	Étape
4	<p>Ouvrir CF = 97 et saisir les valeurs qui ont été lues auparavant avec CF = 96.</p> <ul style="list-style-type: none"> - CF = 97, PA = 1 : Fréquence de charge de cabine 0 kg [1 = 10 Hz] - CF = 97, PA = 2 : Fréquence de charge de cabine de référence [1 = 10 Hz] - CF = 97, PA = 3 : Poids de référence charge de cabine [1 = 10 kg] (exemple : 500 kg = 50)
5	<p>Quitter le mode configuration en appuyant sur « ESC » et modifier [40 1] en [40 0].</p>



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

5.4.3 Configuration du clavier COP (CF = 15)

Les touches du COP doivent être affectées aux niveaux d'étage réels.



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

2) CF [] [] [] [] [] 1 5

FL n))	FL n))	FL n))	Ac))	Ac))
3)	4)	5)	6)	7)

Configuration du COP [402039_00 ; 31.1.2015]



La configuration du clavier COP commence toujours avec l'étage **le plus bas**. L'ordre de configuration est : Niveau d'étage 1 → 2 → 3 → 4 → 5.

5

Étape	Description
1	Ouvrir le mode de configuration menu 40.
2	Log. < V9.5x : Sélectionner CF = 15 Log. ≥ V9.5x : Sélectionner CF = 15, PA = 1
3	L'IHM affiche [CF15__]. Le COP émet un bip. « FL » et « n » (COP5) s'affichent. (« n » représente l'étage prêt à être configuré) La configuration du clavier COP commence toujours par l'étage le plus bas .
4	Appuyer sur le bouton-poussoir correspondant à l'étage affiché sur le COP ou sur l'indicateur (par ex. CPI 4 pour COP4B).
5	Appuyer sur « DT-O » pour valider votre choix (le COP émet un bip).
6	Le COP ou l'indicateur (par ex. CPI 4 pour COP4B) affiche « Ac ». Le bouton-poussoir est configuré.

Étape	Description
7	Appuyer sur « DT-O » ou le bouton-poussoir supérieur suivant (COP4B) pour passer à l'étage supérieur suivant. Remarque : Sur le COP ou sur l'indicateur (par ex. CPI4), l'étage supérieur suivant à configurer est affiché.
8	Répéter les étapes 3) à 7) pour tous les étages supérieurs suivant (1 → 2 → 3 etc.).



Contrôler si les inscriptions sur les boutons correspondent avec les étages affichés sur le COP ou sur l'indicateur CPI4 (si COP4B installé). S'ils diffèrent, la configuration de « désignation des étages » CF = 01 doit être effectuée.

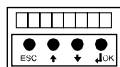
5.4.4 Configuration des LOP (CF = 00)

- Chaque LOP doit avoir une adresse unique.
- En présence de deux côtés d'accès, la configuration du LOP doit être réalisée des deux côtés à l'étage correspondant :
 - Log. < V9.7 : Le même étage doit être saisi manuellement.
 - Log. ≥ V9.7 : La commande propose le même étage de façon automatique.
- En présence de systèmes de groupe (duplex, triplex et quadruplex) employant un CI SBBD, veuillez vous référer au chapitre 5.4.12.
- Description des codes d'erreur durant la configuration LOP : Voir la section 5.4.6.

La configuration du LOP consiste en deux étapes :

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

Etape 1 : Adressage LOP [LE - -]



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

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

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

[402042_00 ; 01.02.2015]

5

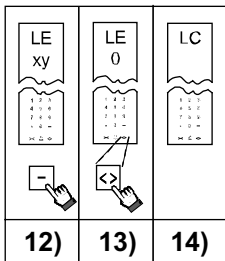
<p>LE xy</p>	<p>LE 3</p>		<p>Cd 12</p>	<p>LOP</p> <p>12 s</p>	<p>Ac 5</p>	<p>Ac 5</p>
4)	5)	6)	7)	8)	9)	10)

[402041_00 ; 01.02.2015]

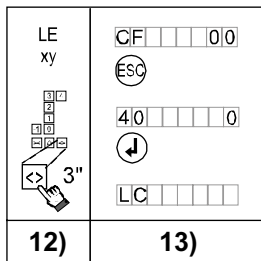
Étape	Description
1	Activer le mode de configuration menu 40.
2	Sélectionner CF = 00 et appuyer sur « OK ». → L'IHM affiche [LE --]
3	Appuyer sur « OK » pour ouvrir la configuration des LOP. → L'IHM affiche [_ _ _ _ _] ou [CF00 _ _]
4	Le COP affiche « LE ». Choisir l'étage à configurer. Appuyer sur le bouton correspondant sur le COP. (dans notre exemple, nous avons choisi l'étage 3).
5	Le COP montre l'étage que vous voulez configurer. Appuyer sur « DT-O » pour valider le choix.
6	La cabine se déplace vers l'étage choisi et la porte s'ouvre.
7	Une fois la porte ouverte, le COP émet un bip. Le COP ou l'indicateur (par ex. CPI 4 pour COP4B) affiche « Cd » « 12 ». Ce bip sonore indique que le compte à rebours de 12 secondes a commencé.
8	Pendant ces 12 secondes, presser le bouton « MONTEE » sur le LOP et le maintenir jusqu'à émission d'un bip.

Étape	Description
9	<p>Attendre que le compte à rebours se soit écoulé. Ceci est signalé par un autre bip. La configuration du LOP est correcte si le COP ou l'indicateur (par ex. CPI4) affiche « AC » ou « BR » si un JBF a été détecté.</p> <p>Indications d'erreur COP :</p> <ul style="list-style-type: none"> – Le COP émet un double bip et affiche « Er » ou « E0 »...« E9 » : Configuration LOP erronée. <p>Confirmer l'erreur en appuyant une fois sur DT-O et répéter la configuration du LOP pour le même étage (étape 4). Description détaillée des erreurs pour les logiciels \geq V9.7 : Voir section 5.4.6</p> <p>Indications d'erreur COP4B :</p> <ul style="list-style-type: none"> – COP4 avec CPI4 : une erreur est indiquée par un double bip. « Er » s'affiche sur le CPI4. – COP4 sans CPI4 : une erreur est indiquée par un bip unique, et le témoin d'acquiescement du bouton est éteint. <p>Confirmer l'erreur en appuyant deux fois sur DT-O et relancer le compte à rebours.</p>
10	<p>Appuyer sur DT-O pour valider la configuration correct du LOP qui vient d'être configuré. Le système répond par un bip et le COP ou l'indicateur (par ex. CPI4) indique le niveau « LE » de l'étage suivant.</p>
	<p>Dans le cas de 2 côtés d'accès : Répéter la configuration pour le LOP se trouvant du second côté (étape 4).</p> <ul style="list-style-type: none"> – Log. < V9.7 : Le même étage doit être saisi manuellement. – Log. \geq V9.7 : La commande propose le même étage de façon automatique. Il suffit d'appuyer sur DT-O pour ouvrir la seconde porte d'accès.
11	<p>Répéter les étapes 4 10 pour tous les étages.</p>

Étape 2 : Comptage LOP [LC _ _ _ _]



COP5/5-10, COP5B-10



COP4B, COP5B-N, FI-GS

[402043_00 ; 01.02.2015]

Étape	Comptage des LOP au niveau d'étage pour COP5, 5-10, 5B-10
12	Quand « LE » s'affiche sur le COP, appuyer sur « - »
13	Appuyer sur DT-O pour confirmer.
14	Le comptage LOP est indiqué par « Lc » sur le COP et l'IHM. Attendre que le comptage LOP soit terminé.

Étape	Comptage LOP avec IHM
12	Si « LE » est affiché sur le COP ou sur l'indicateur (par ex. CPI4), 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 00] et appuyer sur « OK ») – Le comptage 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 LOP : Voir section 5.4.5 « Comptage des LOP [LE 00] »

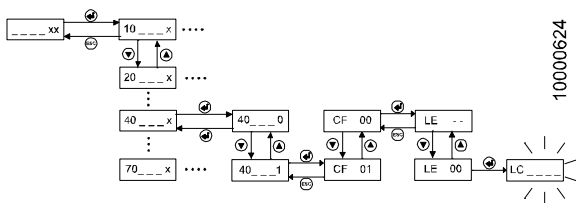
5.4.5 Comptage des LOP [LE 00]



Le comptage LOP interroge tous les dispositifs biobus et les enregistre comme information permanente ans l'EEPROM. Cette procédure s'effectue automatiquement après tout changement effectué dans CF00 ou dans la configuration des E/S (CF40 ou CF 60-80).

- Si le comptage LOP ne démarre pas automatiquement, il doit être lancé manuellement.
- Le comptage manuel des LOP doit également être effectué après le remplacement de la carte microprocesseur.

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



[25822; 13.02.2008]

Étape	Interaction utilisateur	IHM
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 LOP est signalé par le clignotement de [LC ____]. Ceci peut durer plusieurs minutes.	LC ____
5	Une fois le comptage 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

5.4.6 Erreurs pendant la configuration des LOP

Pour un logiciel < V9.7x :

Les erreurs durant la configuration LOP sont indiquées par « Er » sur le COP (ou le CPI).

En cas d'erreur : confirmer l'erreur en appuyant sur DT-O et répéter la configuration de l'étage correspondant.

Pour un logiciel ≥ V9.7x

Les erreurs durant la configuration LOP sont indiquées par « E0 » à « E7 » sur le COP (ou le CPI).

E0	Aucun bouton n'a été enfoncé.	confirmer l'erreur en appuyant sur DT-O.
E1	Un bouton erroné a été enfoncé. (BAS au lieu de HAUT)	Répéter la configuration de l'étage correspondant.
E2	Le bouton a été relâché trop tôt (avant 3 secondes) ou enfoncé deux fois.	
E3	Etat de bouton LOP absent	Confirmer l'erreur en appuyant sur DT-O. Répéter la configuration de l'étage correspondant. Si l'erreur se répète, s'assurer qu'aucun connecteur n'est débranché, ou remplacer le LOP.
E4	Etat de bouton esclave (LIN ou LCUX) absent	Confirmer l'erreur en appuyant sur DT-O.
E5	Etat de bouton esclave (LIN ou LCUX) BIO 1 absent	Répéter la configuration de l'étage correspondant. Si l'erreur se répète, s'assurer qu'aucun connecteur n'est débranché sur le LIN ou le LCUX ou remplacer le LIN ou le LCUX.

E6	Etat de bouton esclave (LIN ou LCUX) BIO 2 absent	Confirmer l'erreur en appuyant sur DT-O. Répéter la configuration de l'étage correspondant. Si l'erreur se répète, s'assurer qu'aucun connecteur n'est débranché sur le LCUX, ou remplacer le LCUX.
E7	Pas d'adresse de réserve disponible (si deux côtés d'accès et apprentissage LOP/LIN séparé)	Effacer la configuration pour cet étage xy (avec CF = 40, L = xy, PA = 99, VL = 1) et redémarrer la configuration de l'étage correspondant.

5.4.7 Configuration des LIN et LCUX

- De plus, chaque LIN et LCUX doit être configuré à l'aide d'une adresse unique.
- Normalement, cette opération est réalisée durant la configuration LOP.
- La configuration des entrées et sorties du LCUX doit être réalisée ultérieurement. Celle-ci est décrite dans la section 5.4.14
- Il est aussi possible d'utiliser un LCUX indépendant d'un étage spécifique. (appelé « LCUX de local des machines »). Dans un tel cas, l'adressage du LCUX est réalisé à l'aide des commutateurs DIP du LCUX. Détails voir section 7.14

Procédures de configuration possibles :

Version	LIN5, LIN51 LCUX1.Q	LIN52 LCUX2.Q
Log. < V9.7	A	A
Log. ≥ V9.7	A	A ou B

Procédure de configuration A

1	Veiller à ce que le LIN et/ou le LCUX soit connecté au LOP à l'aide du câble de synchronisation (XCF). (si l'étage dispose d'un LIN et d'un LCUX, il peut s'avérer nécessaire de réaliser la configuration à deux reprises. La première fois en connectant le LIN, et la seconde en connectant le LCUX).
2	Réaliser la configuration LOP de cet étage, y compris le comptage des LOP, comme décrit dans les sections « Configuration LOP » (5.4.4 à 5.4.6).

Procédure de configuration B :

En présence d'un LIN52 ou LCUX2.Q disposant d'un logiciel ≥ V9.7, il est possible de configurer le LIN et le LCUX sans brancher le câble de synchronisation (XCF) sur le LOP.

LIN52 :

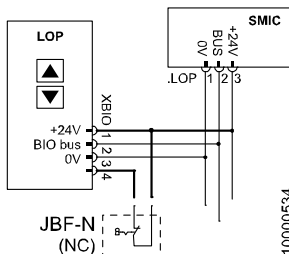
	Le LIN52 peut être configuré à l'aide d'un aimant. (par exemple un aimant d'information de gaine).
1	Saisir la configuration LOP (CF = 00, LE = --) et sélectionner l'étage auquel le LIN est installé.
2	Placer l'aimant sur la surface située au milieu du LIN durant les 12 secondes du compte à rebours. La nature correcte de l'adressage est confirmé par un bip émis par le COP. Il est recommandé de configurer simultanément le LOP (à l'aide du bouton) et le LIN (à l'aide de l'aimant) durant le même compte à rebours. Conseil : Il est possible d'augmenter la durée du compte à rebours à l'aide de CF = 07, PA = 10.
3	Le comptage LOP doit être effectué une fois tous les LIN configurés.

5

LCUX2.Q :

	Le LCUX2.Q peut être configuré à l'aide des entrées (IO1 à IO4). Remarque : La disponibilité de cette fonction dépend du micrologiciel installé sur le LCUX2.Q. Cette fonction n'avait pas encore été publiée au début de l'année 2011.
1	Saisir la configuration LOP (CF = 00, LE = --) et sélectionner l'étage auquel le LCUX est installé.
2	Fermer l'une des entrées IO1..IO4, broche 3-4 durant le compte à rebours de 12 secondes. (par exemple à l'aide de l'interrupteur (à clé) connecté au LCUX.) La nature correcte de l'adressage est confirmé par un bip émis par le COP. Il est recommandé de configurer simultanément le LOP (à l'aide du bouton) et le LIN (à l'aide de l'aimant) durant le même compte à rebours. Conseil : Il est possible d'augmenter la durée du compte à rebours à l'aide de CF = 07, PA = 10.
3	Le comptage LOP doit être effectué une fois tous les LCUX configurés.

5.4.8 Interrupteur service incendie JBF (BR) sur LOP (Simplex)



10000534

Connexion de JBF au LOP en cas de systèmes Simplex [24877; 27.11.2007]

Conditions préalables :

- Sur la carte SIM, un service incendie BRx doit être défini.
- Pour JBF, un interrupteur à clé normalement fermé (NC) doit être utilisé.
- JBF doit être connecté au LOP entre XBIO.1 et XBIO.4 conformément aux schémas.
- JBF est en position normale (contact fermé).

Configuration :

1	Faire la configuration du LOP (CF = 00, LE = --) à l'étage ou le JBF est connecté. JBF doit être en position normale (fermée). (voir sections 5.4.4 à 5.4.6)
2	Vérifier que le comptage LOP a été fait. Durant le comptage LOP, le JBF est automatiquement détecté et configuré par le système. Aucune configuration supplémentaire n'est requise.
	Une reconnaissance correcte de JBF est indiquée par « Br » (au lieu de « Ac ») pendant l'adressage du LOP. (sur les systèmes sans témoins visuels -Dual Brand- la reconnaissance correcte est indiquée par l'absence de bip d'acquiescement).
	Voir la remarque à part pour les systèmes Duplex.

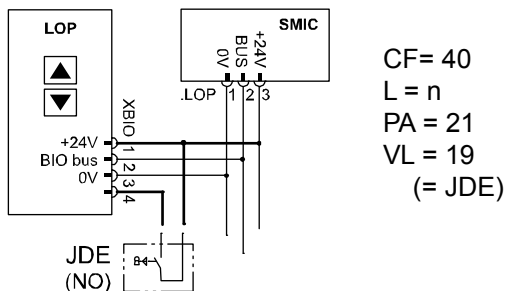


Si, sur un **même** étage, un JBF et un autre interrupteur (JAB ou JDE) sont installés, le JBF doit alors être connecté à un LCUX (consulter les schémas)

Sur un système **Duplex** avec 1 seul LOP par étage et un CI SBBD, l'interrupteur à clé JBF (avec 2 contacts synchrones) doit être connecté à deux LCUX. (contrôler sur les schémas)

Dans les deux cas, la configuration doit être effectuée manuellement avec CF = 40 (avec log. \geq V9.34)
(voir section 5.4.14)

5.4.9 Interrupteur à clé d'appel d'étage JDE sur LOP (CF = 40)



Configuration de JDE [402026 ; 15.10.2014]

Conditions préalables :

- Pas d'option nécessaire sur la carte SIM
- Pour JDE, un interrupteur à clé normalement ouvert (NO) doit être utilisé.
- JDE doit être connecté au LOP entre XBIO.1 et XBIO.4 conformément aux schémas.
- JDE est en position normale (contact ouvert).

Configuration :

Étape	Log. ≥ V9.34
1	Ouvrir le mode de configuration menu 40.
2	Faire la configuration du LOP (CF = 00, LE = --) à l'étage ou le JDE est connecté. JDE doit être en position normale (ouverte). Vérifier que le comptage LOP a été fait.
3	Sélectionner CF = 40, L = n (niveau d'étage) Choisir PA = 21 Configurer VL : <ul style="list-style-type: none">• JDE et JDE-U → VL = 019• JDE-D → VL = 020

5.4.10 Interrupteur à clé mise hors service JAB sur LOP

Pour l'interrupteur à clé JAB « Hors service », les mêmes conditions préalables et la même procédure de configuration que pour l'interrupteur à clé JDE s'appliquent. (voir section précédente)

Seules différences :

- Option carte SIM « JAB Hors service »
- Code BMK programme VL = 049 (= JAB)

JAB étage de stationnement

L'étage où l'ascenseur revient alors que JAB est actif peut être configuré avec CF = 02, PA = 03. (Indépendamment de l'étage où JAB est installé).

5.4.11 Duplex, Informations générales

Connexion duplex directe à l'aide d'un câble RS232 :

- L'option de carte SIM « DUPLEX » doit être disponible sur les deux ascenseurs
- Quand connecter les ascenseurs :
 - duplex standard : la connexion peut être réalisée avant ou après la configuration complète
 - Duplex asymétrique : La connexion doit être réalisée **avant** la configuration. (voir section 5.4.13).
 - Duplex avec portes indépendantes (ZZ2 ou ZZ3) : La connexion doit être réalisée **après** la configuration indépendante complète de chaque ascenseur.
- Duplex avec colonne unique et SBBD : Voir la configuration LOP section 5.4.12

Connexion duplex avec boîtier Overlay :

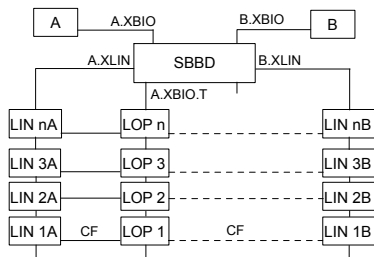
- L'option de carte SIM « DUPLEX » ne doit **pas** être présente
- Impossible avec des portes indépendantes (ZZ2 ou ZZ3) :
- Voir la configuration section 5.4.12

5.4.12 Duplex, configuration des LOP avec carte SBBD

Pour systèmes Duplex avec 1 seul LOP par étage

Si les ascenseurs A et B sont tous deux alimentés, les LOP sont connectés à A. Si A n'est pas alimenté et B est alimenté, les LOP sont alors connectés à B automatiquement.

Les LIN sont toujours connectés à l'ascenseur correspondant.



220_000543_00

Duplex avec 1 seul LOP par étage [17363; 02.02.2011]

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 d'adresse LOP de l'ascenseur B pour tous les étages. (le comptage LOP n'est pas requis puisqu'il doit être fait à l'étape 5).
4	Rétablir l'alimentation de l'ascenseur A. (les LOP sont alors connectés au bus BIO de l'ascenseur A)
5	Effectuer le comptage LOP (CF = 00, LE = 00) pour l'ascenseur B. Seuls les dispositifs connectés à l'ascenseur B sont enregistrés dans le tableau de la manoeuvre d'ascenseur B.
6	Répéter la configuration d'adresse LOP de l'ascenseur A pour tous les étages. (l'ascenseur B peut rester sous alimentation)
7	Répéter le comptage LOP (CF = 00, LE = 00) pour l'ascenseur A

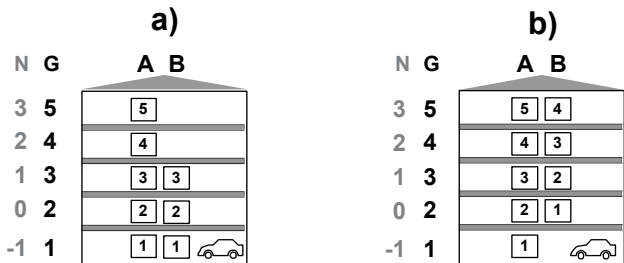


Sur les étages avec LCUX et LIN, il sera peut-être nécessaire de connecter les LCUX et LIN au LOP avec un « câble de synchronisation XCF en Y » fait spécialement. (LCUX et LIN sont connectés en parallèle au LOP). Sinon des problèmes peuvent se poser pour configurer les entrées et sorties de la clé. Ou la configuration de l'adresse du LIN52 et du LCUX2.Q doit être réalisée à l'aide de l'aimant ou de l'entrée pendant le compte à rebours durant lequel d'adressage du LOP est réalisé.

5.4.13 Duplex asymétrique (CF = 86)

Conditions préalables et restrictions :

- Il convient de mettre en place une connexion RS232 directe entre les deux commandes. (à l'heure actuelle, il est impossible de réaliser un duplex asymétrique avec des boîtiers overlay).
- Algorithme KS. (pour permettre l'émission d'un appel en direction des étages extrêmes au niveau du dernier étage commun).
- Pour assurer un plus grand confort aux utilisateurs, il est recommandé d'installer des appels de palier supplémentaires (interrupteurs à clé DCW-U/D ou boutons poussoir) pour appeler l'ascenseur à CP desservant tous les étages. Dans le cas contraire, le client est susceptible de devoir changer d'ascenseur au niveau du dernier étage commun.
- Option de carte SIM « DUPLEX » sur les deux ascenseurs
- Seuls les 2 types d'asymétrie suivant sont autorisés, si log. < V11 :



Implantations asymétriques [37752; 02.02.2011]

a), b) Types d'asymétries possibles

A, B Etages d'ascenseurs pour chaque ascenseur (utilisés par la manoeuvre, par exemple durant la configuration)

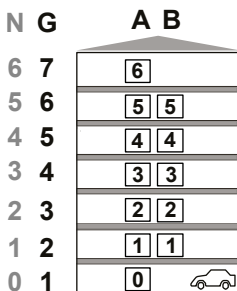
N Nom attribué à l'étage par le client (visible sur le COP)

G Niveaux d'étages de groupe (démarré toujours à la position la plus basse de tout le groupe)

Étape	Description	
1	Connecter les 2 ascenseurs à l'aide du câble RS232.	
2	Si disponibles, installer les entrées d'appels de palier supplémentaires (DCW-U/D). <ul style="list-style-type: none"> – Ces appels de palier peuvent être installés à des étages desservis par les deux ascenseurs. (le client aimerait peut-être disposer de la possibilité de n'appeler l'ascenseur préférentiel qu'à certains de ces étages) – Utiliser un LCUX (ou l'entrée 4 du LOP) pour connecter soit un bouton-poussoir supplémentaire soit un interrupteur à clé. 	
3	Mettre les deux ascenseurs sous tension.	
4	Configurer CF = 86 sur les deux ascenseurs. CF = 86 définit l'étage de groupe le plus bas pour chaque ascenseur.	
	Exemple a) (voir illustration) : <ul style="list-style-type: none"> • A : CF = 86, PA = 01, VL = 1 • B : CF = 86, PA = 01, VL = 1 	Exemple b) (voir illustration) : <ul style="list-style-type: none"> • A : CF = 86, PA = 01, VL = 1 • B : CF = 86, PA = 01, VL = 2
5	En présence d'entrées de DCW-U/D, configurer l'ascenseur desservant tous les étages en tant qu'ascenseur CP. (CF = 07, PA = 08 : ascenseur préférentiel).	
	Exemple a) (voir illustration) : <ul style="list-style-type: none"> • A : CF = 07, PA = 08, VL = 1 • B : CF = 07, PA = 08, VL = 0 	Exemple b) (voir illustration) : <ul style="list-style-type: none"> • A : CF = 07, PA = 08, VL = 1 • B : CF = 07, PA = 08, VL = 0
6	Effectuer la configuration du LOP des deux ascenseur.	
7	En présence d'entrées de DCW-U/D, configurer ces entrées avec <ul style="list-style-type: none"> – BMK = 007 (DCW-U = cabine préférentielle vers le haut) ou – BMK = 008 (DCW-D = cabine préférentielle vers le bas) 	

Depuis le log. V11, les types d'asymétrie suivants sont aussi autorisés :

c) Asymétrie intérieure



[604620_001; 10.09.2014]

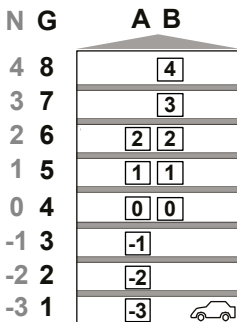
A, B Etages d'ascenseurs pour chaque ascenseur (utilisés par la manoeuvre, par exemple durant la configuration)

N Nom attribué à l'étage par le client (visible sur le COP)

G Niveaux d'étages de groupe (démarré toujours à la position la plus basse de tout le groupe)

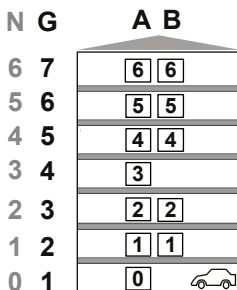
5

d) Asymétrie montée et descente (utilisée par exemple à la fois pour attique et garage)



- A, B Etages d'ascenseurs pour chaque ascenseur (utilisés par la manoeuvre, par exemple durant la configuration)
- N Nom attribué à l'étage par le client (visible sur le COP)
- G Niveaux d'étages de groupe (démarré toujours à la position la plus basse de tout le groupe)

e) Asymétrie globale (par exemple, certains étages ne sont pas disponibles pour un ascenseur)



- A, B Etages d'ascenseurs pour chaque ascenseur (utilisés par la manoeuvre, par exemple durant la configuration)
- N Nom attribué à l'étage par le client (visible sur le COP)
- G Niveaux d'étages de groupe (démarré toujours à la position la plus basse de tout le groupe)

A partir de V11 il est possible de définir des niveaux de bâtiments précis pour représenter des implantations complexes.

Choisir le niveau de base via le menu CF86.

Exemple de configuration :

Bâtiment	Ascenseur A	Ascenseur B
15	A3	
14	A2	
13	A1	
12	D7	D7
11	D6	D6
10		5
9		4
8		3
7		2
6		1
5	J	J
4	- 1	
3	- 2	
2	- 3	
1	U	U

- L'ascenseur A a 10 étages, l'ascenseur B a 9 étages
- Les ascenseurs A et B partagent le sous-sol (U), l'accueil (G) et la salle de restaurant (D)
- L'ascenseur A a un accès exclusif à l'attique (A) et au garage (- 1 ... - 3)
- L'ascenseur B a un accès exclusif aux chambres d'hôtels (1 ... 5)
- Le paramètre du menu CF86 sera configuré comme :

Ascenseur A	
CF86 PA	VL
1	1
2	2
3	3
4	4
5	5
6	11
7	12
8	13
9	14
10	15

Ascenseur B	
CF86 PA	VL
1	1
2	5
3	6
4	7
5	8
6	9
7	10
8	11
9	12

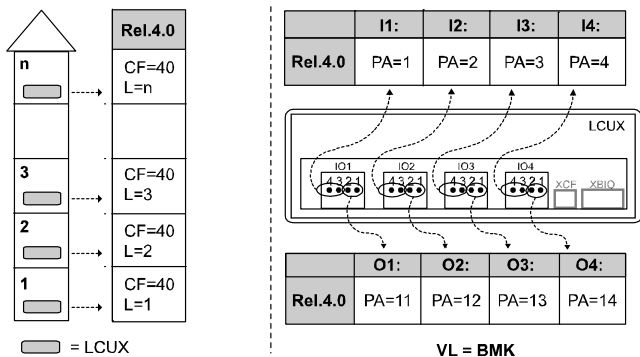


- Si SBBD est disponible, configurer l'asymétrie avant de configurer la boîte à boutons palière
- En cas d'étages fictifs, il est important de les définir (CF26) avant de configurer l'asymétrie (CF86).

5.4.14 LCUX, entrées et sorties supplémentaires

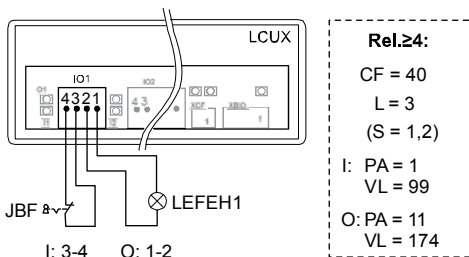
Conditions préalables :

- Pour certaines options, il est nécessaire de disposer d'une option de carte SIM
- Le logiciel doit prendre en charge le code de fonctionnement BMK configuré.
- Entrées et sorties connectés conformément aux schémas. (Informations supplémentaires : voir LCUX, section 7.14)
- Impossible avec LOPB4
- La configuration LOP et le comptage LOP ont été effectués avec LCUX connecté conformément aux schémas (bus BIO et XCF)



5

Exemple : JBF et LEFEH à l'étage 3 :



Configuration d'une entrée :

	Description
0	Ouvrir le mode de configuration menu 40.
1	Définition du niveau d'étage ou le LCUX est connecté <ul style="list-style-type: none">– CF = 40– L = n (niveau d'étage)– (S = 1,2 = côté d'accès)
2	Définition de l'entrée où le contact est connecté <ul style="list-style-type: none">• Entrée 3 : PA = 3• Entrée 4 : PA = 4
3	Définition de la fonction d'entrée (BMK) <ul style="list-style-type: none">– VL = BMK (le code est disponible dans la section 5.3.4 « Codes de fonction BMK »)

Configuration d'une sortie :

	Description
0	Ouvrir le mode de configuration menu 40.
1	Définition du niveau d'étage ou le LCUX est connecté <ul style="list-style-type: none">– CF = 40– L = n (niveau d'étage)– (S = 1,2 = côté d'accès)
2	Définition des sorties auxquelles le signal (24 V, 400 mA max.) est connecté <ul style="list-style-type: none">– PA = 11..14<ul style="list-style-type: none">• Sortie 1 : PA = 11• Sortie 2 : PA = 12•
3	Définition de la fonction de sortie (BMK) <ul style="list-style-type: none">– VL = BMK (le code est disponible dans la section 5.3.4 « Codes de fonction BMK »)



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

LCUX avec adresse prédéfinie qui n'a pas de connexion XCF vers un LOP (utilisé par ex. pour la surveillance de température de gaine) :

- La définition de l'adresse doit être effectuée avec les commutateurs DIP sur le LCUX. Voir chapitre 7.14.
- La configuration doit être effectuée avec CF = 40, L = 91, L = 92, L = 93 (log. ≥ 9.34)

5.4.15 Désignation des étages (CF = 01)

Exemple : le premier étage doit être désigné par « - 2 ».
(CF = 01, PA = 03, VL = - 2)



A = Niveau d'étage, B = Désignation d'étage [13026; 19.07.2005]

	Description	IHM
1	Ouvrir le mode de configuration menu 40.	40____1
2	Choisir « Configuration de la désignation des étages » CF = 01	CF__01
3	Appuyer sur « OK ». → Le premier niveau d'étage s'affiche.	PA__1
4	Choisir l'étage à désigner. (dans notre exemple, le niveau d'étage 1).	PA__1
5	Presser « OK » sur l'IHM pour valider votre choix. → La désignation actuelle de l'étage s'affiche.	VL__1
6	Remplacer la désignation de l'étage par le numéro souhaité. (dans notre exemple, la désignation « - 2 »).	VL__-2
7	Presser « OK » sur l'IHM pour confirmer la modification. Le niveau d'étage suivant s'affiche.	PA__2
	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 dans l'ordre montant.	
	Quitter le mode configuration en appuyant sur « ESC » et modifier [40 1] en [40 0] et appuyer sur « OK »	40____1 40____0 40

5.4.16 ZB1, code PIN pour ordres en cabine sécurisés (CF = 41, PA = 1)

- CF = 41
- L = n (niveau d'étage)
- (S = côté d'accès 1 ou 2)
- PA = 1 (ZB1)
- VL = PIN (code PIN)

Conditions préalables :

- Possible uniquement avec COP5-10 ou COP5B-10
- Option carte SIM « ZB1 code Pin »
- Non autorisé avec « Fonctionnement visiteurs GS » sur le même étage.

Exemple : l'accès au niveau d'étage 5 doit être protégé par le code Pin « 123 ».

	Description	IHM
1	Ouvrir le mode de configuration menu 40	40__ _1
2	Sélectionner CF = 41 (fonctions d'accès réservé)	CF__ _41
3	Appuyer sur « OK ». → L'IHM affiche le niveau d'étage le plus bas. Choisissez l'étage que vous voulez protéger. (Dans notre exemple L = 05)	L__ _n
4	Appuyer sur « OK ». Seulement en cas de portes indépendantes (ZZ2 ou ZZ3) : Sélectionner le côté de porte dont l'accès doit être restreint.	S__ _x
5	Appuyer sur « OK » et sélectionner PA = 1 (restriction d'accès ZB1)	PA__ _1
6	Appuyer sur « OK ». → L'IHM affiche le code PIN actuel pour ce niveau d'étage.	VL 0000
7	Saisir le code (dans notre exemple [UL-123]). Confirmer chaque chiffre en appuyant sur « OK » (ensuite l'IHM affiche PA2)	
8	Quitter le mode configuration en appuyant sur « ESC » et modifier [40 1] en [40 0] et appuyer sur « OK »	



- 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.
- Pour effacer le code : Saisir VL = 0000
- Il peut s'avérer nécessaire de modifier le délai de saisie du code PIN. Ceci peut être fait par CF = 06, PA = 03.
- En cas de fonctionnement avec portes indépendantes, il n'est pas possible de configurer le même code PIN pour le côté S1 et le côté S2 à certains étages.

5.4.17 ZB3, ordre en cabine avec interrupteur à clé (CF = 41, PA = 2)

Conditions préalables :

- Option carte SIM « ZB3 »
- Interrupteur à clé connecté à l'entrée COP XKEY (broche 2-3)

Étape	Log. ≥ V9.34
1 : JDC	<ul style="list-style-type: none">– CF = 05 (= 55)– PA = Entrée (XKEY..)– VL = 002 (= JDC)
2 : ZB3	<ul style="list-style-type: none">– CF = 41– L = n (niveau d'étage)– (S = côté d'accès 1 ou 2)– PA = 2 (ZB3)– VL = Entrée (XKEY..)
3 : Comportement JRVC	<ul style="list-style-type: none">– CF = 41– L = n (niveau d'étage)– (S = côté d'accès 1 ou 2)– PA = 2 (ZB3)– VL = Entrée (XKEY..)

5

Exemple :

- L'étage 4 ne doit être accessible qu'à l'aide d'un interrupteur à clé. L'interrupteur à clé est connecté au SCOP fiche KEY3.

Version COP5, COP5-10, COP5B-N, COP5B-10, COP4B

	Étape 1 : Définition de clé comme JDC
1	Choisir « Définition de l'interrupteur à clé SCOP5 » : CF = 05
2	Choisissez l'entrée (broche) à configurer : dans notre exemple, la broche « KEY3 » : PA = 03
3	Affecter la fonction JDC à cette entrée : VL = 02

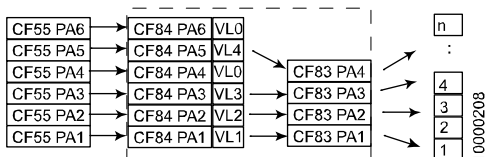
Etape 2 : Affectation de l'entrée de clé au niveau de l'étage protégé	
4	Choisir « Accès réservé » : CF = 41
5	Choisir le niveau d'étage : L = n. Dans notre exemple L = 4
6	Seulement en cas de portes indépendantes (ZZ2 ou ZZ3) : Choisir le côté d'accès S = 1 ou S = 2.
7	Choisir la fonction ZB3 : PA = 2
8	Définir la même entrée de clé (broche) qu'à l'étape 1.2. Dans notre exemple, VL = 03

Etape 3 : Comportement JRVC	
	<ul style="list-style-type: none"> – Cette étape ne s'applique qu'en présence d'un interrupteur à clé JRVC dans la cabine. – L'étape 3 définit si une manoeuvre de réservation JRVC peut accéder aux étages réservés ou non.
9	Choisir « Accès réservé » : CF = 41
10	Choisir le niveau d'étage L = 0 (le comportement JRVC affecte tous les niveaux)
11	Choisir PA = 1
12	Affecter un comportement JRVC : <ul style="list-style-type: none"> – VL = 0 : la manoeuvre de réservation JRVC peut accéder aux étages réservés – VL = 1 : la manoeuvre de réservation JRVC ne peut pas accéder aux étages réservés

COPH version handicapés, SCOPH(MH), MX-B Dual Brand avec Bionic 5

Etape 1 : Définition de clé	
1	Choisir « Définition de l'interrupteur à clé SCOPH(MH) » : CF = 55
2	Choisissez l'entrée (broche) à configurer : dans notre exemple, la broche « IO3 » : PA = 03
3	Affecter la fonction JDC à cette entrée : VL = 02

	Etape 1b : Affectation d'entrée à l'entrée par clé SCOPH(MH)
4	Choisir l'affectation de clé d'entrée : CF = 84
5	Définir la même entrée (broche « IO ») qu'à l'étape 1.2. Dans notre exemple encore PA = 03
6	Affecter cette entrée à une entrée de clé virtuelle de votre choix. Dans notre exemple, nous avons choisi l'entrée de clé 03 : VL = 03



[20212; 15.01.2007]

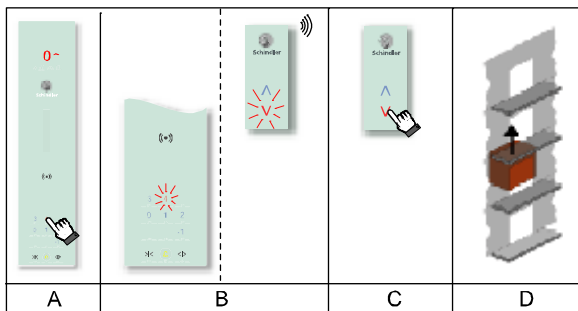
	Etape 2 : Affectation de clé à un niveau d'étage réservé
7	Choisir l'affectation de clé ZB3 : CF = 83
8	Définir la même entrée de clé (virtuelle) que celle utilisée à l'étape 1b.6. Dans notre exemple, entrée 03 : PA = 03
9	Affecter l'étage avec accès réservé à cette entrée virtuelle. Dans notre exemple, l'étage 4 : VL = 04

5

5.4.18 GS, Manœuvre visiteurs (CF = 17 ou CF = 41, PA = 03)

	Log. < V9.7	Log. ≥ V9.73
Etape 1 : GS	<ul style="list-style-type: none"> – CF = 17 – PA = n (niveau d'étage) – VL = temps de réaction [1 = 10 s] 	<ul style="list-style-type: none"> – CF = 41 – L = n (niveau d'étage) – (S = côté d'accès 1 ou 2) – PA = 3 (GS) – VL = temps de réaction [1 = 10 s]
Etape 2 : ZB3	Voir section 5.4.17	Voir section 5.4.17

Description des fonctions :



10000558

[25349; 18.12.2007]

Exemple. Protection de l'étage en attique 4 :

- a) Un visiteur émet un ordre cabine vers l'étage protégé.
- b) L'ordre cabine est acquitté mais l'ascenseur ne démarre pas pour le moment. A l'étage protégé, un signal optique est émis (sur le LOP) ainsi qu'un signal sonore (gong connecté au LIN)
- c) A l'étage protégé, le résident de l'appartement doit approuver l'ordre cabine dans les 30 secondes en appuyant sur le bouton d'autorisation.
- d) Ce n'est qu'après cette autorisation que la cabine se déplacera à l'étage protégé.

Conditions préalables :

- Seul un étage est autorisé à avoir une manoeuvre visiteurs
- Manoeuvre PI
- Option « Manoeuvre visiteurs (GS) » sur carte SIM
- Option « Accès réservé clé » ZB3 sur la carte SIM ou un système SAS doit être disponible
- « Accès réservé avec code PIN » ZB1 non autorisé sur le même étage
- A l'étage protégé, un LIN avec gong doit être monté

Remarque : Pour renforcer la sécurité du client, il est possible d'installer une connexion interphone avec la cabine. (la fonction de charge minimale n'est pas disponible sur Schindler 3100/3300/5300).

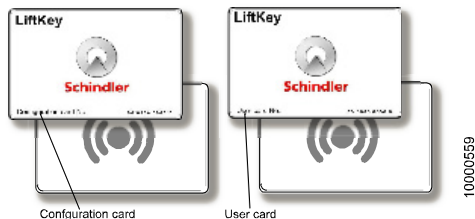
(Remarque : dans certains schémas électriques, le bouton d'appel d'étage et le bouton d'acquiescement peuvent être interchangeables).

Configuration :

	Etape 1 : Configuration GS (CF = 17) Log. < 9.7	Etape 1 : Configuration GS (CF = 17) Log. ≥ V9.73
1	Choisir « Manoeuvre visiteurs GS » : CF = 17	Choisir « Accès réservé » : CF = 41
2	Définir l'étage à protéger. Dans notre exemple, le niveau d'étage 4 : PA = 04	Définir l'étage à protéger. Dans notre exemple, le niveau d'étage 4 : L = 04
3	Programmer la durée pendant laquelle le résident peut approuver la visite. Dans notre exemple, 30 secondes : VL = 3	Seulement en cas de portes indépendantes (ZZ2 ou ZZ3) : Choisir le côté d'accès S = 1 ou S = 2.
4	-	Choisir « Manoeuvre visiteurs GS » : PA = 3
5	-	Programmer la durée pendant laquelle le résident peut approuver la visite. Dans notre exemple, 30 secondes : VL = 3

Etape 2 : Interrupteur à clé d'ordre cabine pour client Log \geq 9.34 : CF = 5 ou CF = 55, CF = 41 PA = 2	
5	<ul style="list-style-type: none"> • Pour permettre au client de se rendre à son appartement, un interrupteur à clé pour le niveau d'étage correspondant à l'appartement doit être programmé dans la cabine (voir section 5.4.17). • A la place d'un interrupteur à clé, il est également possible d'utiliser le Schindler Access System SAS pour permettre au client de se rendre à son appartement (voir section 5.4.19).

5.4.19 SAS Schindler Access System (LiftKey)



Configuration Card et User Card [25395; 20.12.2007]

Conditions préalables :

- Possible uniquement avec COP5, COP5-10 et COP5B-10
- **Pas** possible avec COP5B-N, COP5-1N 25 EU, COP5B-1N 25 EU or COPB4
- **Pas** possible avec FI-GS
- Nombre maximal d'étages pris en charge : $ZE \leq 15$
- Pour restreindre l'accès à un étage particulier, l'option de carte SIM « ZB1 code PIN » doit être disponible
- (le lecteur de carte SAS lui-même ne requiert pas d'option carte SIM)
- COP log. $\geq V1.5$
- 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
- Impossible avec des portes indépendantes (ZZ2 ou ZZ3)

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)	<p>Ordre cabine vers un étage protégé par code PIN</p> <p>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).</p>
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
	<p>Avant de commencer la configuration, vérifier que la « Désignation des étages » CF = 01 a été effectuée. Pendant la configuration SAS, les noms d'étage (désignés avec CF = 01) sont utilisés (et non pas les niveaux d'étage).</p>
	<p>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.</p>
1	<p>Placer la carte de configuration près du sigle de récepteur sur le COP.</p> <p>→ Le COP émet un bip et affiche « Cr » (carte reçue).</p>
2	<p>→ Le COP bipe à nouveau et affiche « CF » (mode de configuration).</p> <p>(pour sortir de ce menu, presser DT-O pendant 3 secondes).</p>
3	<p>Saisir « 1 » sur le COP (1 = activation carte utilisateur)</p> <p>→ Le COP émet un bip et affiche « FL » (étage)</p>
4	<p>Saisir le nom de l'étage à configurer. (le COP émet un bip). Appuyer sur DT-O pour confirmer le niveau d'étage.</p> <p>→ Le COP émet un bip</p>

	Description
4a	Pour activer la carte d'utilisateur sur d'autres étages, répéter l'étape 4 pour tous les étages qui doivent être accessibles avec la User Card.
5	Pour activer la carte d'utilisateur 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 carte d'utilisateur près du sigle de récepteur sur le COP. → Le COP émet un bip et affiche « Cr » (carte reçue). → Le COP émet à nouveau un bip et affiche « CA » (attente de carte).
6a	Pour activer d'autres cartes d'utilisateur avec les mêmes droits, répéter l'étape 6 pour chaque carte d'utilisateur.
7	Pour sortir de ce menu, appuyer sur DT-O pendant 3 secondes. → Le COP bipe et affiche à nouveau « CF » (mode de configuration). Pour sortir du mode de configuration, appuyer sur DT-O pendant 3 secondes.



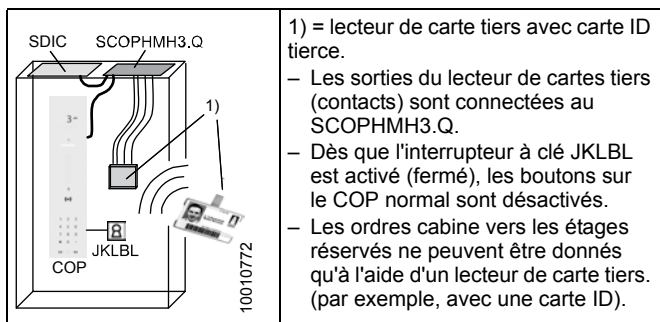
- Avant de transmettre les cartes d'utilisateur aux clients, noter les numéros des cartes employées. (ces numéros permettront de désactiver les cartes utilisateurs si nécessaire).
- Pour la désactivation d'une carte d'utilisateur ou d'une carte de configuration, se reporter au document J42103073 « Description générale et guide utilisateur SAS » (en anglais).
- Les Configuration Cards doivent être conservées en lieu sûr. Il faut garder à l'esprit que les cartes de configuration sont « mariées » avec un COP.

Accès réservé

	Description
8	<p>La carte d'utilisateur programmée fonctionne comme un « interrupteur à clé pour ordre cabine ». L'accès à un étage particulier n'est pas restreint automatiquement.</p> <p>→ Pour limiter l'accès à un étage particulier, un code PIN doit être programmé à cet étage. Se reporter à la section 5.4.16 « ZB1, code PIN pour ordres en cabine sécurisés (CF = 10, CF = 41) »</p>

5.4.20 Lecteur de carte parallèle CRC, ZBC2

Description des fonctions :



Conditions préalables et restrictions :

- Log. ≥ 9.38
- Option « Interface lecteur de cartes parallèle ZBC2 » sur carte SIM
- Impossible avec des ZZ2 ou ZZ3 (portes indépendantes)
- L'interface lecteur de carte parallèle SCOPMH est posé conformément aux schémas S274199 et S274603. (L'alimentation pour le lecteur de carte tiers est prise sur SDIC.XPOW, 230V. Les sorties du lecteur de cartes tiers sont connectées en tant que contacts sans potentiel au SCOPMH3.Q, connecteurs XDC1..XDC21, broche 2-3).

- Si le SCOPMH est posé après la course d'apprentissage, il doit être affecté manuellement au système. Utiliser le menu 10, sous-menu 129 pour la détection du COP.
- Le contact normalement ouvert JKLBL est connecté soit à une entrée COP soit à une entrée LCUX.
- Avec les logiciels < V9.7, un seul COP « habituel » est autorisé dans la cabine.
- Avec les logiciels ≥ V9.7 il est possible de disposer de 2 COP « habituels » dans la cabine (mais pas avec des portes indépendantes ZZ2 ou ZZ3). (2 COP et ZBC2 sont susceptibles de ne pas être autorisés à la vente).
- Avec les logiciels ≥ V9.6 il est possible de disposer de ZBC2 à ordres en cabine multiples. (Le client peut choisir l'étage sur le COP « habituel »).

Configuration

Etape 1 : Configuration de JKLBL	
Le JKLBL est utilisé pour activer la limitation d'accès aux étages. Il peut être raccordé soit au COP soit à un LCUX.	
Variante A : JKLBL sur COP	Variante B : JKLBL sur LCUX
1 <ul style="list-style-type: none"> – CF = 05 – PA = Entrée (XKEY.. sur COP) – VL = 052 (= JKLBL) 	<ul style="list-style-type: none"> – CF = 40 – L = n (niveau d'étage où le LCUX est connecté) – PA = Entrée (IO.. sur LCUX) – VL = 052 (= JKLBL)

Etape 2 : Configuration des étages où l'accès doit être restreint.	
2	CF = 41 (Accès réservé)
3	L = n (niveau d'étage où l'accès doit être restreint)
4	PA = 99 (type de restriction)
5	VL = 1 (ZBC2. Sortie réservée de la cabine vers l'étage. Appel cabine désactivé)
Répéter les étapes 3 à 5 pour tous les niveaux d'étage où l'accès doit être restreint.	

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 et restrictions :

- Option carte SIM « LIFD longue distance entre étages »
- Capteur PHS_B sur la cabine et fanion supplémentaire posé sur l'étage « fictif »
- Course d'apprentissage effectuée
- La distance entre deux étages « réels » ne doit pas dépasser 11 mètres. (dans le cas contraire, il n'est plus possible de garantir une évacuation en cas de panne du système).

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 sans porte)

5.4.22 Configuration Triplex avec boîtier Overlay

Mise en service : Conditions préalables et contrôle fonctionnel :

- Aucun câble n'est connecté aux boîtiers overlay
- Les câbles Ethernet sont posés entre les ascenseurs, mais pas encore connectés aux boîtiers Overlay
- L'algorithme de carte SIM doit être égal à KS. Aucune option de carte SIM spéciale n'est nécessaire en cas de triplex.

1	Réaliser la mise en service de chaque ascenseur comme s'il s'agissait d'ascenseurs simplex (ou duplex).
2	Effectuer la configuration du LOP de chaque ascenseur. Sur les ascenseurs sur lesquels les LOP et LIN/LCUX sont connectés via SBBD : réaliser la configuration LOP des ascenseurs comme décrit dans la section 5.4.12.
3	Contrôler le fonctionnement de chaque ascenseur. (Appels de palier, appels de cabine, indicateurs).
4	En présence d'un CI SBBD : Désactiver le premier ascenseur et vérifier le fonctionnement des appels de palier et des indicateurs de palier. Répéter l'essai pour le second ascenseur.

Configuration triplex

5	Effectuer les configurations suivantes sur les ascenseurs respectifs : <ul style="list-style-type: none"> • Ascenseur A : CF = 04, PA = 01, VL = 1 • Ascenseur B : CF = 04, PA = 01, VL = 2 • Ascenseur C : CF = 04, PA = 01, VL = 3
6	Désactiver tous les ascenseurs :
7	Dans tous les ascenseurs, connecter : <ul style="list-style-type: none"> • tous les câbles Y (LOP, VF) • tous les boîtiers overlay avec les câbles Y (PWR, CAN) • tous les câbles ethernet (voir les schémas S277208)
8	Mettre tous les ascenseurs sous tension. (la séquence est indifférente).
9	Sur chaque ascenseur, activer le menu 10 > sous-menu 136 (détection overlay)

5

5.4.23 Porte indépendantes (ZZ2, ZZ3)

Informations générales, conditions préalables et restrictions :

- Logiciel requis :
 - Logiciel SCPU \geq V10.07 requis
 - Testé et publié avec les logiciels SDIC \geq V3.2 et COP \geq V3.4
- Options nécessaires de carte SIM
 - ZZ2 pour la fonction de porte sélective (les deux portes peuvent être ouvertes indépendamment).
 - ZZ3 pour fonction d'interverrouillage de porte (pour éviter que les deux portes ne s'ouvrent simultanément).
- Equipement requis :
 - 2 COP doivent être installés dans la cabine
- Restrictions :
 - Impossible avec un Triplex ou Quadruplex
 - Dans le cas d'un duplex : pour le moment, possible uniquement avec un duplex totalement symétrique.
 - Les COP Dual brand (MX basic) ne sont pas pris en charge.
 - Schindler Access System SAS (LiftKey) non pris en charge

Configuration



Dans le cas de systèmes duplex : procéder individuellement aux configurations suivantes pour chaque ascenseur, avant de connecter le groupe au câble RS232.

	Description
1	<p>Vérifier les affectations des COP aux côtés d'accès :</p> <ul style="list-style-type: none"> – réaliser un appel sur l'un des COP, et vérifier si la porte correspondante s'ouvre. – Répéter l'essai pour le second COP. <p>Si l'affectation du COP est erronée, la modifier à l'aide de CF = 30</p> <ul style="list-style-type: none"> – PA = 21 : Définit le côté d'accès auquel le COP n° 1 appartient. – PA = 22 : Définit le côté d'accès auquel le COP n° 2 appartient. <p>VL = 0 : Indéfini, VL = 1 : Côté 1, VL = 2 : Côté 2, VL = 3 : Les deux côtés</p> <p>La numérotation du COP est défini pas sa position physique : SDIC → COP n° 2 → COP n° 1.</p>
2	<p>Effectuer la configuration LOP.</p> <p>Durant la configuration du LOP d'un étage disposant de deux côtés d'accès, la commande commencera automatiquement par proposer le côté d'accès 1 à la configuration du LOP, puis le côté d'accès 2.</p>
3	<p>Au besoin, configurer le côté d'accès pour des services spéciaux. Contrôler CF = 30, PA = 1, 2, 6, et 7</p>
4	<p>En cas de restriction d'accès (CF = 41) veiller à ce qu'ils soient configurés correctement pour chaque côté d'accès.</p> <p>C'est pour cette raison qu'il existe un sous-menu de sélection du côté d'accès dans le menu de restriction d'accès CF = 41, S1 (côté d'accès 1) et S2 (côté d'accès 2).</p>
5	<p>En présence d'entrées et de sorties supplémentaires sur les nœuds de bus BIO (LOP, LIN, LCUX, BIOGIO) veiller à ce qu'elles soient configurées correctement pour chaque côté d'accès.</p> <p>C'est pour cette raison qu'il existe un nouveau sous-menu de sélection du côté d'accès dans le menu de restriction d'accès CF = 40, S1 (côté d'accès 1) et S2 (côté d'accès 2).</p>

5.4.24 ETM, télésurveillance embarquée



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 correct de la Remote Monitoring Platform RMP - plateforme de télésurveillance).

La configuration ETM doit être faite manuellement seulement si les données sur la carte SIM sont erronées ou absentes.

Cette section 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

Étape	Description
	Pour la bonne connexion du CLSD, du TAM2 (système d'alarme GNT) et du PABX : se reporter aux 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 CI CLSD, placer le commutateur rotatif en position correcte : <ul style="list-style-type: none">– Position « 0 » : si le CLSD est connecté directement à la ligne téléphonique– Position « F » : si le CLSD est connecté au PABX Schindler (le PABX est connecté à la ligne téléphonique). Ceci peut être le cas pour les systèmes Duplex ou les systèmes à gaines multiples.
4	Brancher le connecteur RTC sur le CLSD.

Étape	Description
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
6	→ Le CLSD est ensuite détecté par le système. <ul style="list-style-type: none"> – L'IHM affiche [1281] pendant la détection – L'IHM affiche [128 1] quand la détection est terminée (la nature correcte de la détection de CLSD (ETM) peut être contrôlée ultérieurement à l'aide de CF21, PA8. La valeur doit être différente de 0).
7	→ Après la détection CLSD, la configuration automatique de l'ETM commence.
8	Si la configuration de l'ETM a échoué, procéder comme suit : Effectuer l'une des « configurations manuelles » présentées ci-après.

5



L'état de la configuration de l'ETM peut être vérifié avec le menu 30, sous-menu 308 (voir section 9.3)

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 PABX

Étape	Description
0	Cette configuration manuelle ne doit être faite que si la configuration automatique a échoué.
1	Sur le CLSD, tourner le commutateur rotatif en position « 0 »

Étape	Description
2	<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 EJ 604639 pour voir la liste des 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 PA5 (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.
3	<p>Lancer une détection du modem sur l'IHM avec la commande spéciale 128. Contrôler CF21 PA8 pour voir le résultat de la détection du type de modem.</p>
4	<p>Dans CF21 PA1 et PA2, saisir l'ID de l'installation (Box ID). Exemple : si l'ID est « 88999111 », saisir :</p> <ul style="list-style-type: none"> • PA1 → VL000088 • PA2 → VL999111.
5	<p>Dans CF21 PA3, saisir VL1 comme numéro de module.</p>
6	<p>Dans CF21 PA5, PA6 et PA7, saisir le numéro de téléphone TACC approprié. Exemple : si le numéro de téléphone est « 0917569785 », saisir :</p> <ul style="list-style-type: none"> • PA5 → VL091756 • PA6 → VL9785 - - • PA7 → VL - - - - -
7	<p>Si applicable, régler CF21 PA35 pour déterminer comment numéroter pour accéder à la ligne extérieure.</p>
8	<p>Dans CF04 PA2 et PA5, régler la date et l'heure locales. 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"> • PA2 → VL093810 • PA5 → VL200607 (→ va automatiquement être converti en 20.06.2007)

Étape	Description
9	Sortir du mode de configuration.
10	Vérifier que la commande spéciale 117, « Visite de maintenance », est désactivée.

Configuration manuelle avec PABX

Étape	Description
0	Cette configuration manuelle ne doit être faite que si la configuration automatique a échoué.
1	Sur le CLSD, tourner le commutateur rotatif en position « F » (→ avec PABX).
2	<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 EJ 604639 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 PA5 (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.
3	Lancer une détection du modem sur l'IHM avec la commande spéciale 128. Contrôler CF21 PA8 pour voir le résultat de la détection du type de modem.
4	<p>Dans CF21 PA1 et PA2, saisir l'ID de l'installation (Box ID). Exemple : si l'ID est « 88999111 », saisir :</p> <ul style="list-style-type: none"> • PA1 → VL000088 • PA2 → VL999111

Étape	Description
5	<p>Dans CF21 PA3, saisir le numéro de module conformément à la configuration du câblage.</p> <p>Exemple : Si la manoeuvre 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 connecté au dispositif TM sur la ligne téléphonique2 sur le PABX, saisir : <ul style="list-style-type: none"> • Sur l'ascenseur A : PA3 → VL010 • Sur l'ascenseur B : PA3 → VL020.
6	<p>Dans CF21 PA4, 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 (c'est-à-dire situé dans la première gaine), et – l'ascenseur B est le deuxième ascenseur (c'est-à-dire situé dans la deuxième gaine), saisir : <ul style="list-style-type: none"> • Sur l'ascenseur A : PA4 → VL001 • Sur l'ascenseur B : PA4 → VL002.
7	<p>Dans CF21 PA5, PA6 et PA7, 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"> • PA5 → VL091756 • PA6 → VL9785 -- • PA7 → VL - - - - -
8	<p>Si applicable, régler CF21 PA35 pour déterminer comment numéroter pour accéder à la ligne extérieure.</p>
9	<p>Dans CF04 PA2 et PA5, 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"> • PA2 → VL093810 • PA5 → VL200607 (→ va automatiquement être converti en 20.06.2007)
10	<p>Sortir du mode de configuration.</p>

Étape	Description
11	Vérifier que la commande spéciale 117, « Visite de maintenance », est désactivée.

5.4.25 ETMA, télésurveillance et alarme embarquées



- Si l'on suit les procédures d'installation normales, l'ETM(A) doit se configurer automatiquement et l'ascenseur peut commencer à communiquer via la télésurveillance.
- Pour vérifier si l'unité communique déjà, la date du « Dernier appel TM réussi » peut être contrôlée par le menu 30 → commande 320-3.
- Si la date se trouve dans les 7 derniers jours : cela signifie que l'unité communique déjà.
- En l'absence de date ou s'il y a plus de 7 jours : cela signifie que l'unité n'est pas en mesure de communiquer avec le Centre et les sections suivantes peuvent aider à configurer et éliminer les défauts de l'ETM(A).

Conditions préalables pour la configuration automatique	
1	Unité correctement enregistrée dans le système SAP (YEST) : Normalement, ceci est fait au cours de la phase de montage. Pour le vérifier et obtenir des informations supplémentaires, s'adresser à votre centre d'appel ou service administratif.
2	Connexions effectuées conformément aux schémas de câblage : (en cas d'ETMA) A contrôler aussi avec les LED de diagnostic de l'ETMA dans la section 7.19
3	Ligne téléphonique / couverture GSM disponible : Le vérifier par le menu 30 → commande 308-5 (au moins 24 VCC / 14 (en cas d'ETMA sans fil))
4	Un numéro d'équipement correct est configuré sur la carte SIM (carte à puce) : Le vérifier par le menu 30 → commande 320-1 (si le numéro ne correspond pas au numéro d'équipement attendu ou qu'il est 0, une nouvelle carte SIM avec le numéro d'équipement correcte est requise)
5	Un code de pays correct est programmé sur la carte SIM (carte à puce) : Le vérifier par le menu 40 → paramètre CF21PA33 (le régler si nécessaire) (se reporter à EJ 604639 pour voir la liste complète des codes nationaux)

Conditions préalables pour la configuration automatique	
6	Réglages d'horloge corrects (date et heure) : Le vérifier par le menu 40 → paramètre CF4PA5 (le régler si nécessaire, dans iSPECI ce paramètre est CF4PA98). Le système de télésurveillance règle automatiquement l'horloge interne, mais une date trop loin dans le passé ou dans le futur (des années) peut être la cause d'une télésurveillance qui ne fonctionne pas.
7	Dispositif TM correctement détecté : Le vérifier par le menu 40 → paramètre CF21PA8 (0 = pas de modem détecté, 1 = CLSD, 4 = ETMA (sans fil / RTC), 5 = CGW)
8	Commutateur rotatif (CLSD uniquement) : Position « 0 » : si le CLSD est connecté directement à la ligne téléphonique Position « F » : si le CLSD est connecté au PABX Schindler

Comment relancer la configuration automatique	
1	Supprimer les alarmes en cours par le menu 10 → commande 135-1
2	Réinitialiser « Type de modem » en réglant le menu 40 → paramètre CF21PA8 = 0
3	Effectuer la « Détection du modem » par le menu 10 → commande 128-1 (cela dure environ 60 s.)
4	Réinitialiser le « Servitel ID » en réglant le menu 40 → paramètre CF21PA1 et PA2 = 0
5	Effectuer « Prochain appel » par le menu 10 → commande 126-1 (lancer la configuration automatique)

5



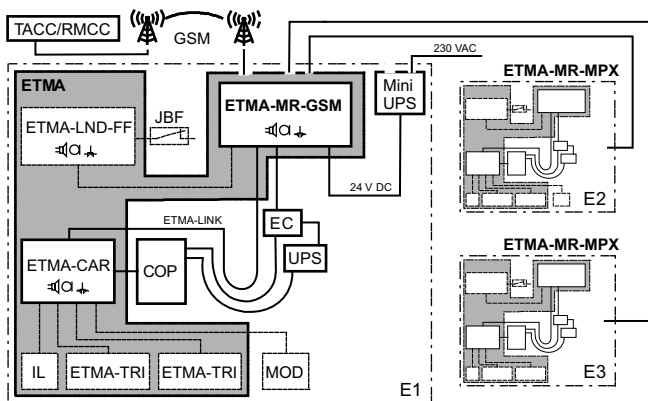
Après quelques minutes la date du « Dernier appel TM réussi » peut être à nouveau contrôlée et un appel test de téléalarme doit être effectué.

Si le système ne fonctionne toujours pas comme attendu :

- contacter votre Centre d'appel / service administratif afin de vérifier la situation et d'essayer éventuellement une configuration manuelle à distance.
- Contrôler la suite des détails de configuration et les conseils d'élimination des défauts à l'aide des références suivantes :

Type de dispositif	Document	Titre du document
Tous	K 42520120	RM Aide rapide
Tous	J 42520128	Processus d'enregistrement TA/TM dans SAP
ETMA RTC	K 40700049	ETMA RTC Aide rapide
ETMA RTC	E J41700380	ETMA RTC Montage et mise en service
ETMA RTC	EJ 41700383	ETMA RTC Diagnostic
ETMA RTC	EJ 41700381	ETMA RTC Informations techniques et Configuration
ETMA RTC	EJ 41700382	ETMA RTC Maintenance
ETMA sans fil	EJ 41700661	ETMA sans fil Montage
ETMA sans fil	EJ 41700662	ETMA sans fil Mise en service
ETMA sans fil	EJ 41700663	ETMA sans fil Diagnostic
ETMA sans fil	EJ 41700660	ETMA sans fil Informations techniques & Configuration
ETMA sans fil	EJ 41700664	ETMA sans fil Maintenance
CGW/ETMA	J 41700485	Montage et mise en service d'ETMA avec CGW
CGW	K 40700048	CGW Aide rapide
CGW	EJ 604795	CGW Installation et mise en service
CGW	EJ 604796	CGW Diagnostic
CGW	EJ 604794	CGW Informations techniques & Configuration
CGW	EJ 604797	CGW Maintenance
PABX	S 42102258	Mise en réseau avec PABX

5.4.26 ETMA sans fil



ETMA sans fil, vue d'ensemble du système Triplex [402035_00 ; 02.02.2015]





Condition préalable : l'ETMA a été installé et pré-câblé.





- 1) Connecter l'antenne
- 2) Activer l'interrupteur principal JH.
 - L'ETMA démarre. Vérifier que la LED de diagnostic sur le connecteur ANT passe au vert. Si ce n'est pas le cas, trouver une meilleure position pour l'antenne à l'aide du « Mode d'assistance pour l'installation de l'antenne ».
 - L'ETMA se configure automatiquement en se basant sur l'opérateur de téléphonie mobile et sur le numéro de série du système.
 - La manoeuvre se connecte au RMCC en passant par l'ETMA.
 - Le RMCC effectue la configuration automatique de la manoeuvre.
 - Tous les paramètres sont enregistrés dans l'EEPROM et une sauvegarde est faite dans l'ETMA.
 - La configuration automatique s'est terminée avec succès si le LAGC (cloche) est désactivé. (Le LARC clignote toujours.)
- 3) Déclencher une alarme d'essai pour contrôler la fonctionnalité d'alarme de l'ETMA.



Configuration : Procédure automatique

Conditions préalables :

- ETMA-MR et ETMA-CAR sont installées et câblées correctement
- ETMA-MR est connectée avec la manoeuvre
- DAKI est connecté (entrée ETMA-CAR.X1-1-1 fermée)
- L'antenne est raccordée et la LED de diagnostic ANT est verte
- Les données concernant le système telles que le numéro de série de l'ETMA et le numéro d'équipement de l'ascenseur sont disponibles dans SAP OSC, transaction YEST de l'installation correspondante.

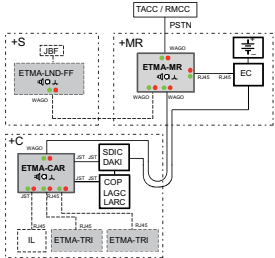
N°	Étape	Remarque
1	Activer l'interrupteur principal JH dans la manoeuvre.	<p>Le LAGC et le LARC sur le COP se mettent à clignoter pour indiquer que la mise en service automatique n'a pas encore été effectuée.</p> <p>LAGC  </p> <p>LARC  </p>
2	ETMA-MR-GSM effectue la configuration automatique en arrière-plan.	<p>Il reçoit la configuration du fournisseur de la carte SIM, le numéro de série du système et les données d'installation enregistrées dans la base de données du RMCC. Remarque : il est impératif que les données soient présentes dans la transaction YEST du SAP OSC, faute de quoi la configuration automatique ne peut pas avoir lieu.</p>

N°	Étape	Remarque
3	<p>La première étape de la procédure de mise en service automatique est la « détection du modem » :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Soit elle est démarrée automatiquement par le système pendant la course d'apprentissage • Soit elle peut être initiée manuellement avec l'IHM menu 10, sous-menu 128 (= « détection du modem ») 	<p>Course d'apprentissage : démarrée automatiquement si l'ascenseur est commuté en mode de course normale pour la première fois.</p> <p>Remarque : l'ETMA doit être connectée pendant la course d'apprentissage sinon elle ne sera pas reconnue.</p> <p>La réussite de la détection du modem peut être vérifiée sur l'IHM : CF = 21, PA = 08. Il doit y avoir la valeur VL = 4 (= ETMA).</p> <p>ATTENTION : Ne pas régler manuellement la valeur sur VL = 4.</p>
4	<p>Un fois la détection de modem correctement terminée, l'ETMA essaie de se connecter au RMCC dès que l'ETMA elle-même a terminé sa propre configuration automatique.</p>	<p>Sur la base de l'ID du pays indiquée sur la carte à puce, la manoeuvre choisit le numéro de téléphone correspondant enregistré dans l'EEPROM et se connecte au RMCC à l'aide de l'ETMA.</p>
5	<p>Le RMCC va régler automatiquement</p> <ul style="list-style-type: none"> • tous les paramètres ETMA associés dans la manoeuvre sur la base du numéro d'équipement enregistré dans la base de données. • La manoeuvre copie les paramètres vers l'ETMA. • L'ETMA lance un appel test vers le TACC (pour tester le canal vocal). <p>Cette procédure peut durer quelques minutes.</p>	<p>Le RMCC définit les numéros de téléphone pour l'alarme, pour la surveillance, pour l'appel périodique, etc. et règle tous les autres paramètres applicables.</p> <p>La réussite de la configuration est indiquée sur le COP :</p> <p>LAGC   OFF</p> <p>LARC  </p>

N°	Étape	Remarque
6	<p>Déclencher une alarme d'essai pour contrôler la fonctionnalité de l'ETMA.</p>	<p>Possibilités de désactivation du filtrage d'alarme :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Soit désactiver l'interrupteur principal (JH). • Soit désactiver temporairement le filtrage d'alarme : IHM Menu 10, sous-menu 134. • Soit (avec un COP capacitif uniquement) appuyer sur le bouton d'alarme sur le COP 5 fois en moins de 10 secondes. Le système acquitte par un double bip. Appuyer ensuite à nouveau sur le bouton d'alarme pendant plus de 3 secondes pour déclencher l'alarme d'essai.
7	<ul style="list-style-type: none"> • L'ETMA appelle les numéros de téléphone d'alarme enregistrés. • Contrôler la qualité vocale en parlant avec l'opérateur/trice du centre d'appels et vérifier le numéro d'équipement. 	
8	<p>La réussite de l'alarme d'essai est indiquée par LAGC = éteint et LARC = éteint.</p>	<p>LAGC  OFF</p> <p>LARC  OFF</p>

Diagnostic : Procédure automatique

Liste de contrôle étape par étape avec l'IHM pour la configuration automatique :

N°	Contrôles	Actions à mener si non-conformités
1	Contrôler toutes les connexions des câbles sur ETMA-MR et ETMA-CAR. (voir aussi les schémas de câblage).	
2	<p>Contrôler les LED sur ETMA-MR et ETMA-CAR (et ETMA-LND-FF).</p>  <p>Le système est installé correctement si :</p> <ul style="list-style-type: none"> chaque module a au moins une LED verte allumée aucun module n'a une LED rouge allumée 	<p>S'il y a une LED rouge allumée ou si aucune LED n'est allumée sur l'une des interconnexions, voir le chapitre « Diagnostic par LED » dans ce document.</p>
3	Vérifier que l'entrée d'alarme (DAKI) est connectée et en position de repos (NC). (La mise en service automatique ne démarre pas lorsque le bouton d'alarme est absent.)	Connecter l'entrée d'alarme (DAKI) et vérifier qu'elle est fermée.

N°	Contrôles	Actions à mener si non-conformités
4	Sur le tableau de commande en cabine COP , contrôler le voyant LAGC jaune (cloche) . Si le LAGC est allumé, il faut alors réinitialiser l'alarme en cours.	Réinitialiser l'alarme en cours à l'aide de l'interface utilisateur IHM . <ul style="list-style-type: none"> • Ouvrir le menu principal 10 • Sélectionner le sous-menu 135 • Régler 135 = 1

Contrôler CF21 / PA5 ≠ 0

N°	Contrôles	Actions à mener si non-conformités
5	Vérifier que c'est bien l' ID de pays correcte qui est enregistrée sur la carte à puce. Sur l'IHM, vérifier l'ID de pays par le menu 40, CF = 21 , PA = 33 .	
6	A l'aide de l'interface utilisateur IHM, contrôler le numéro d'équipement : IHM menu 30, sous-menu 320, sous-menu 320-1 Remarque : Si le sous-menu 320 n'est pas disponible, il faut mettre à jour le logiciel de la manoeuvre. Si le sous-menu 320-1 n'est pas SPECI vers manoeuvre.	Si le numéro d'équipement est erroné ou absent, une configuration manuelle de tous les paramètres est requise. S'adresser au responsable du centre de commande pour obtenir une assistance.
7	Si la manoeuvre est restée longtemps sans alimentation secteur, il se peut qu'il y a une incompatibilité de date enregistrée dans l'EEPROM. Contrôler la date du jour avec l'IHM : Menu principal 40, CF = 04 , PA = 05 (jj.mm.aa)	Si nécessaire, régler la date correcte avec l'IHM :

N°	Contrôles	Actions à mener si non-conformités
8	<p>Vérifier que le protocole de communication correct est réglé dans la manoeuvre de l'ascenseur. IHM menu 10, sous-menu 106 : la valeur doit être 106 = 0</p>	Régler 106 = 0.
9	<p>Vérifier que la surveillance n'est pas désactivée. IHM menu 10, sous-menu 117 : la valeur doit être 117 = 0</p>	Régler 117 = 0.
10	<p>Réinitialiser les paramètres de base et relancer la détection du modem :</p> <ul style="list-style-type: none"> • SV-ID : régler CF = 21, PA = 01 et PA = 02 sur VL = 000000 • Indicatif : régler CF = 21, PA = 35 sur VL = END (vide) • Type de modem : régler CF = 21, PA = 08 sur VL = 0 <p>Relancer la détection de modem : IHM menu 10, sous-menu 128, 128 = 1 → Après la détection du modem, le type de modem (CF = 21, PA = 08) doit être VL = 4. → La mise en service automatique doit redémarrer.</p>	

N°	Contrôles	Actions à mener si non-conformités
11	<p>Contrôler la communication des données entre l'ETMA et le centre d'appels :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lancer une demande de données : IHM menu 10, sous-menu 126 = 1 • Vérifier la connexion avec l'IHM menu 30, sous-menu 308, sous-menu 308-3 : <ul style="list-style-type: none"> – 308-3 = 7 : Connexion en cours (transaction PPP) – 308-3 = 8 : En ligne 	<p>Si le paramètre 308-3 reste sur la valeur « 2 », c'est que le nombre maximum de tentatives est atteint.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Désactiver la manoeuvre de l'ascenseur. • Déconnecter la batterie d'alimentation de secours. • Attendre 30 secondes. • Reconnecter la batterie. • Activer la manoeuvre de l'ascenseur. • Relancer une demande de données (126 = 1). <p>Si la valeur passe à « 7 » mais n'atteint pas le « 8 », veuillez contrôler les LED d'indication de connectivité sur ETMA-MR.</p>

5.4.27 Configuration du STM

Configuration

Étape	Description	
1	Contrôler l'heure dans la manœuvre.	CF04 PA2
2	Contrôler la date dans la manœuvre.	CF04 PA5
3	Régler la date de fabrication du plus ancien STM installé. [10100 ... 75399, jssaa] Exemple d'étiquette en face arrière du STM : MEGADYNE STM-PV30-1.73S-PU-42 Xjssaa1XXD0 j = jour, 1 = Lundi ... 7 = Dimanche ss = semaine, 01 ... 52 aa = année, 04 ... 99 Si l'IHM affiche « ER 46xx », c'est que la date de fabrication du STM posé le plus récemment est la même ou plus récente que la date de manœuvre actuelle.	CF28 PA4
4	Appuyer sur bouton de réinitialisation.	-

5

Reconfiguration

Étape	Description	
1	Contrôler l'heure dans la manœuvre.	CF04 PA2
2	Contrôler la date dans la manœuvre.	CF04 PA5
3	Activer le menu 190. Le menu de configuration du STM CF28 est activé pour 300 secondes.	-

Étape	Description	
4	Régler la date de fabrication du plus ancien STM installé. [10100 ... 75399, jssaa] Exemple d'étiquette en face arrière du STM : MEGADYNE STM-PV30-1.73S-PU-42 Xjssaa1XXD0 j = jour, 1 = Lundi ... 7 = Dimanche ss = semaine, 01 ... 52 aa = année, 04 ... 99 Si l'IHM affiche « ER 46xx », c'est que la date de fabrication du STM posé le plus récemment est la même ou plus récente que la date de manoeuvre actuelle.	CF28 PA4
5	Régler de compteur de flexion de STM.	CF28 PA9
6	Quitter le menu de configuration du STM.	-
7	Appuyer sur bouton de réinitialisation.	-

5.4.28 Configuration Retainer Plus

Étape	Description
1	Pas de configuration requise. C'est une option sur la carte à puce.

5.5 Sematic C-MOD (Schindler 6300)

Pour les paramètres de l'entraînement de porte Sematic C MOD, consulter le chapitre 7.23.2.

5.6 Fermator Compact (Schindler 6300)

Pour les paramètres de l'entraînement de porte Fermator, se reporter à la section 7.22.

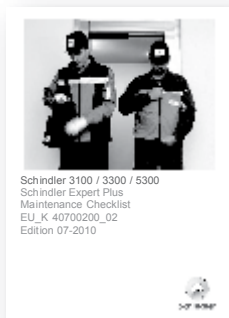
5.7 Varidor 15

Tous les paramètres modifiables sont donnés dans EJ 41354325. Ces paramètres peuvent être modifiés à l'aide de l'IHM.

6 Maintenance préventive

6.1 Informations générales

Pour la maintenance préventive, suivre les instructions K 40700200
« Liste de contrôle de maintenance Schindler Expert Plus »



Document K 40700200 [37912; 26.11.2010]

6

Avant d'effectuer la maintenance de l'ascenseur, s'assurer que le système de télésurveillance est désactivé :

- Soit en utilisant le positionnement automatique de cabine (voir section 4.9.8) pour passer en mode de course d'inspection
- Soit en désactivant la télésurveillance à l'aide de l'IHM, menu 10, sous-menu 117 = 1

6.2 Alarme d'essai

Pour désactiver temporairement le filtrage d'alarme, régler le menu IHM 10 > 134 sur « 1 » et déclencher une alarme d'essai dans un délai de 30 secondes.

7 Annexe A : Circuits imprimés et composants

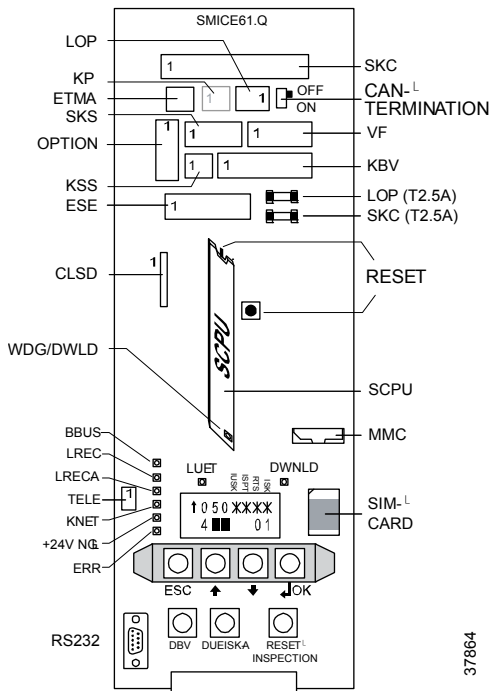
7.1 Circuits imprimés importants

7.1.1 Interface principale - SMIC(E)61/63.Q, SCPU1.Q

CI S Main Interface Controller

- SMIC61/63 : Version Rel.4 avec ETM, SMIC63.Q : avec connecteur KP
- SMICE61/63 : Version Rel. ≥ 5 avec ETMA, SMICE63.Q : avec connecteur KP

Circuit imprimé du microprocesseur SCPU



[37864; 28.01.2011], CI SMICE6x.Q

37864

7

LED (sur SMIC(E)61/63.Q et SCPU1.Q) :

LED	Description
	Pour la description des LED, voir la section 4.3

Fusibles

Fusible	Description
SKC (SI1)	Alimentation 24 V _{CC} vers SDIC, cabine (2.5 AT)
LOP (SI2)	Alimentation 24 V _{CC} bus BIO, LOP (2.5 AT)

Affectation des fiches

Fiche	Description
SKC	Connexion vers cabine (alimentation électrique, circuit de sécurité, bus CAN)
LOP	Bus BIO, tableaux de commande
KP	SMIC(E)63.Q seulement, circuit de sécurité, amortisseurs dans la cuvette
ETMA	SMICE16/63.Q seulement, connexion à l'ETMA-MR. Transfert de données et alimentation de secours pour l'alarme.
OPTION	Connecteur en option. Vérifier sur le schéma pour la fonction E/S (LAS (DM236), SOA, RNO (NS21))
SKS	Circuit de sécurité des portes palières, surveillance KNET
VF	Convertisseur de fréquence (bus CAN, circuit de sécurité, MVE)
KSS	Circuit de sécurité contact mou de câbl
KBV	Limiteur de vitesse KBV, MGBV, (KFG)
ESE	Manœuvre de rappel ESE ou connecteur de pontage
CLSD	Circuit imprimé CLSD pour ETM (Embedded Telemonitoring system)
RS232	Connexion Duplex et SPEC1 ou PC de service
TELE	Dispositif de surveillance externe TM4
CHIPCARD	Carte SIM (options de manoeuvre et paramètres ACVF)

Fiche	Description
MMC	Carte multimédia pour mise à jour de logiciel principal (SCPU)

Boutons-poussoirs (sur SMIC(E)61/63.Q)

Bouton	Description
RESET	SMICE16/63.Q seulement, réinitialisation manuelle (voir section 4.8)
DBV	Déclenchement à distance du limiteur de vitesse GBV pendant les essais de réception
DUEISK-A	Activation de l'alimentation du circuit de sécurité (après court-circuit dans le circuit de sécurité (> 1 A). L'erreur est indiquée par clignotement IUSK).
RESET INSPECTION	<ul style="list-style-type: none"> – Fonction 1 : Positionnement automatique de la cabine pour accéder au toit de la cabine. (voir section 4.9.8) – Fonction 2 : Dans les systèmes TSD : réinitialisation après activation du TSD.

Boutons-poussoirs (sur SCPU1.Q)

Bouton	Description
RESET	Réinitialisation manuelle (voir section 4.8)

Interrupteurs

Commutateur	Description	Remarque
CAN TERMINATION	Terminaison du bus CAN sur le CI SMIC61.Q. <ul style="list-style-type: none"> – OFF : Pas de terminaison sur SMIC (position Normal) – ACT. : Bus CAN terminé sur SMIC 	Si bus CAN vers cabine (SKC) non connecté → mettre le commutateur sur « ON » (par exemple pendant le montage). Pour déplacer la cabine avec le bus CAN déconnecté : Voir section 4.9.9.

7

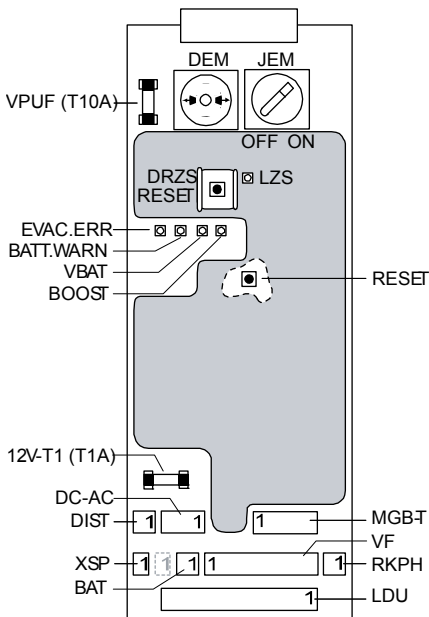
Interface utilisateur IHM

L'interface utilisateur IHM est décrite dans la section 3.1.

7.1.2 Module d'évacuation - SEM11/12/21/22.Q

Circuit imprimé du module d'évacuation S

- SEM11/21 : Evacuation automatique et manuelle
- SEM12/22 : Evacuation manuelle uniquement
- Alimentation 3,3 V pour manoeuvre Bionic
- Alimentation électrique de secours



[23161; 28.01.2011], SEM11/12/21/22.Q

10000342

LED :

LED	Description
	Pour la description des LED, voir la section 4.3

Fusibles

Fusible	Description
VPUF (T10A)	Protection interne de SEM (24 V-NSG)
12V-T1 (T1A)	Protection de l'alimentation de secours 12 V-NSG

Interface d'évacuation manuelle

	Description	Remarque
JEM	Interrupteur d'évacuation manuelle.	Position antihoraire = évacuation manuelle ON JEM = 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. DEM doit être pressé après le remplacement de la batterie.

Affectation des fiches

Fiche	Description
CC-CA	SEM11/21.Q seulement ; batterie (12 V-NSG, 24 V-NSG), inverseur
BAT	SEM12/22.Q seulement ; batterie (12 V-NSG)
DIST	Capteur de distance. Non utilisé pour le moment.
MGB-T	Utilisé pour l'« essai de capacité de demi-frein » (voir J 139452 « Guide de l'inspecteur »)
XSP	Alimentation électrique interphone
VF	Alimentation ACVF (frein, 24 V, signal Evac. et LUET)
RKPH	SEM11.Q seulement ; en option, détecteur de phase de ligne externe. Ou cavalier.
LDU	Alimentations électriques (230 VCA, 24 VCC)

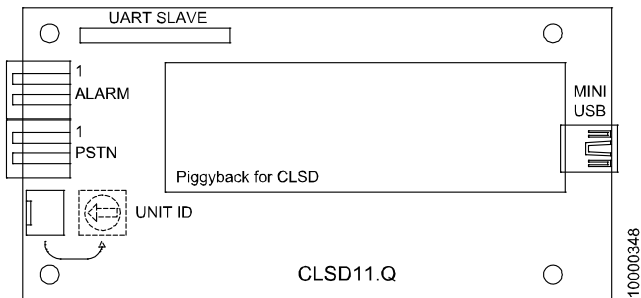
Boutons supplémentaires

	Description
RESET	Utilisé seulement pour le diagnostic du chargeur de batterie. Une réinitialisation permute la batterie qui sera chargée (sans réinitialisation, permutée toutes les 5 minutes automatiquement).

7.1.3 CI de télésurveillance ETM CLSD11.Q

Communication & line sharing device (CLSD - dispositif de partage de ligne et de communication), utilisé pour l'ETM dans Bionic 5

- Fonction principale : Gestionnaire de ligne entre le système d'alarme externe (TAM2) et la télésurveillance embarquée
- Pour une connexion correcte (avec ou sans PABX), consulter les schémas



[23169; 09.02.2008]

Affectation des fiches

Fiche	Description
ALARM	Dispositif téléalarme (Servitel 10 GNT ou GSV)
RTC	Ligne téléphonique publique

Fiche	Description
UART SLAVE	Interface UART (connexion de CLSD)
USB	Connexion mini-USB (pour mise à jour firmware)
	Toutes les autres fiches sont réservées à la R&D.

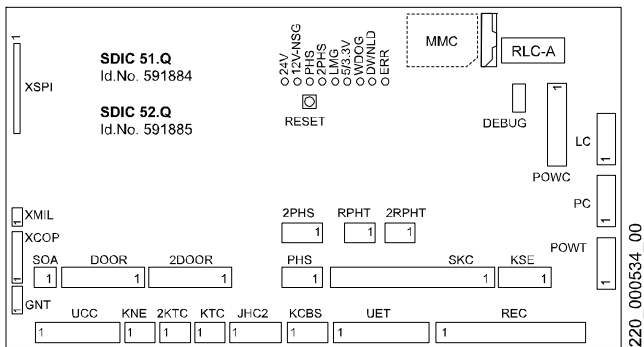
Commutateur

Commutateur	Description
UNIT ID	<p>Commutateur rotatif hex. 0 ... F</p> <p>Unit ID (si plus d'un CLSD connecté à la même ligne téléphonique).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Si le CLSD est connecté à une ligne téléphonique directe : Régler UNIT ID sur « 0 » (par défaut) • Si CLSD connecté à un autocommutateur PABX : régler l'UNIT ID sur « F »

7.2 CI d'interface de cabine - SDIC 51/52.Q

Circuit imprimé S Door Interface Controller

- Interface avec tous les composants de cabine (porte, informations de gaine, tableau de commande en cabine, circuit de sécurité, alarme, etc.).



SDIC51/52.Q [16521; 09.02.2008]

Vue d'ensemble des types

	SDIC51	SDIC52
Interface porte principale	X	X
Interface deuxième porte		X
Pré-ouverture des portes (Door Pre-Opening)		X

Remarque : Sur les premiers systèmes livrés sur le terrain, un SDIC5.Q avec une affectation des fiches différente a été monté.

LED :

LED	Description
	Pour la description des LED, voir la section 4.3

Interrupteurs, boutons-poussoirs et cavaliers

Commutateur	Description
JRA-A	Interrupteur discriminateur d'alarme (SDIC5.Q seulement. Contrôler avec la configuration CF = 09

Bouton-poussoir	Description
RESET	Réinitialisation circuit imprimé SDIC

Affectation des fiches

Connecteur	Description
XSPI	CI d'interface SIEU
XVCA	Non monté. (Annonceur vocal)
MMC	Téléchargement de logiciel avec la Multi Media Card
XMIL	Témoin course d'évacuation LEFC sur COP
XCOP	COP, bus CAN, alimentation
GNT	Système d'alarme, GNT ou GSV
SOA	Alarme acoustique du système
DOOR	Signaux logiques porte 1
2DOOR	Signaux logiques porte 2, SDIC52 seulement
2PHS	Cellule photoélectrique étage (information gaine), côté d'accès 2, SDIC52 seulement
PHS	Cellule photoélectrique étage (information gaine), côté d'accès 1
RPHT	Rideau lumineux ou barrière lumineuse, porte 1
2RPHT	Rideau lumineux ou barrière lumineuse, porte 2, SDIC52 seulement
SKC	Circuit de sécurité, alimentation électrique, alarme, signaux, SOA, LAS, TT, bus CAN

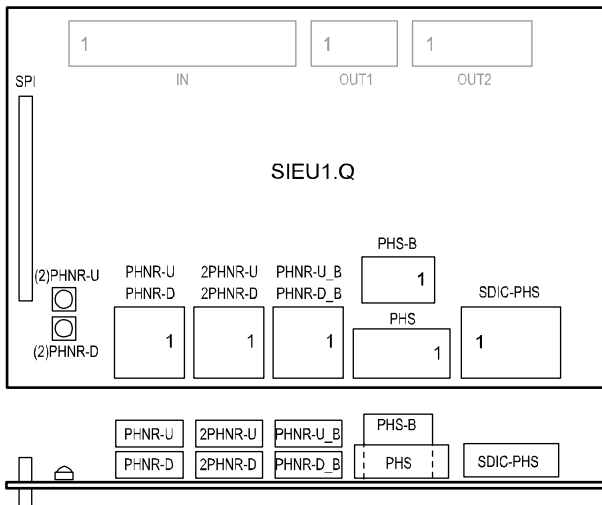
7

Connecteur	Description
KSE	KSE-D et KSE-U
UCC	Cellule de charge de cabine, alarme sous la cabine DA-D, contact parachute KF
KNE	KNE
2KTC	2KTC, porte 2, SDIC52 seulement
KTC	KTC, porte1
JHC2	JHC2 (2 ^{ème} interrupteur d'arrêt cabine), sécurité et logique. Si la cabine dépasse 1 125 kg. Cavalier, si non utilisé, SDIC52 seulement
KCBS	KCBS. Contact de circuit de sécurité dispositif de blocage de cabine.
UET	Pontage des portes SUET3.Q. Logique et circuit de sécurité, SDIC52 seulement.
REC	Tableau d'inspection, logique, circuit de sécurité, DA-U
POWC	Alimentation 230 V _{CA} du LDU, porte, éclairage cabine, prise électrique
LC	Vers l'éclairage en cabine
PC	Prise sur toit de cabine, 230 V _{CA}
POWT	Alimentation 230 V _{CA} du ou des entraînements de porte VVVF-4

7.3 CI d'isonivelage - SIEU1/11.Q

S Interface Europe

- Monté sur le CI SDIC (version de matériel ≥ « E », de logiciel ≥ V2.7)
- Isonivelage et étages sans porte
- SIEU11.Q : Prend en charge les fonctions MOS spéciales (surveillance de verrouillage de porte)



10005122

SIEU1.Q, vue de dessus et vue de face [28775; 23.12.2008]

LED

LED	Fonctionnement normal	Signification
(2)PHNR-U	ON/OFF	ON = (2)PHNR-U ou PHNR-U_B est actif (= 24 V) = Faisceau de lumière interrompu
(2)PHNR-D	ON/OFF	ON = (2)PHNR-D ou PHNR-D_B est actif (= 24 V) = Faisceau de lumière interrompu

7

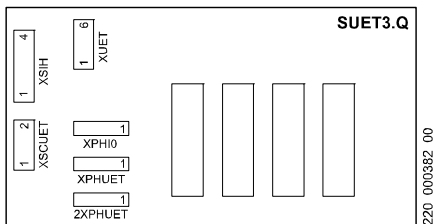
Affectation des fiches

Connecteur	Description
PHNR-U	Capteur d'isonivelage haut (capteur en bas)
PHNR-D	Capteur d'isonivelage bas (capteur en haut)

Connecteur	Description
2PHNR-U	Capteur d'isonivelage haut (capteur en bas), deuxième porte
2PHNR-D	Capteur d'isonivelage bas (capteur en haut), deuxième porte
PHNR-U_B	Capteur bas d'étage sans porte (si étage sans porte et isonivelage)
PHNR-D_B	Capteur haut d'étage sans porte (si étage sans porte et isonivelage)
PHS-B	Capteur d'étage sans porte (si étage sans porte seulement sans isonivelage)
PHS	Vers SDIC.PHS (voir le schéma du circuit de sécurité)
SDIC-PHS	Vers capteur PHS (voir le schéma du circuit de sécurité)
IN	SIEU11.Q seulement. Entrées (utilisé pour les fonctions MOS uniquement)
OUT2	SIEU11.Q seulement. Sorties (utilisé pour les fonctions MOS uniquement).

7.4 Circuit imprimé de pontage de porte - SUET3.Q

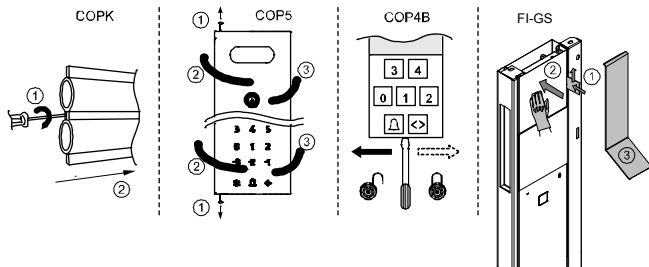
S Ueberbrückung Tür (Pontage de porte)



CI SUET3.Q [13021; 19.05.2005]

Connecteur	Description
XUET	Commande pontage de porte (SDIC)
XSIH	Non utilisé sur Schindler 3100/3300/5300
XSCUET	Circuit de sécurité UET (SDIC)
XPHIO	Connexion manœuvre (SDIC)
(2)XPHUET	Zone de porte (cellule photo PHUET optique)

7.5 Procédures d'ouverture de COP



[402036 ; 28.01.2015]

Pour ouvrir le tableau d'interrupteur à clé COPK :

- 1) Tournez la vis sur le côté gauche dans le sens des aiguilles d'une montre
- 2) Faire coulisser le COP sur le côté et le retirer

Pour ouvrir le COP5 :

- 1) Desserrer les vis en haut et en bas du COP
- 2) Ouvrir le COP d'abord sur le côté gauche
- 3) Pour l'ouvrir complètement par le côté droit

Pour ouvrir le COP4B :

- 1) Déplacer la serrure en bas du COP4B sur le côté gauche
- 2) Retirer COP4B

Pour ouvrir le FI GS :

- 1) Insérer la carte en plastique ou en métal sur le côté droit, faire glisser la carte pour dégager le crochet de protection.
- 2) En même temps, pousser le COP vers l'intérieur pour libérer le crochet de protection.
- 3) Insérer un morceau de tôle plié ou l'outil spécial rattaché au sommet du COP et ouvrir le COP (il faut forcer au départ à cause des aimants).

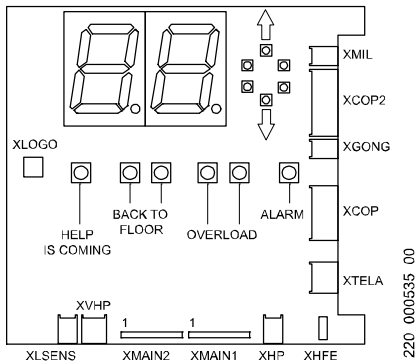
7.6 COP5 avec maximum 12 boutons

- COP5-N, COP5-10, COP5-10-PI, COP5B-10, COP5B-N

7.6.1 CI d'indicateur - SCOPM 51/53.Q

Indicateur principal de tableau de commande de cabine S

- SCOPM51.Q : utilisé pour des COP avec maximum 12 étages
- SCOPM53.Q : utilisé pour des COP avec maximum 27 étages
- SCOPM51.Q et SCOPM53.Q ne sont pas interchangeables.



[16523; 15.02.2006]

7

Affectation des fiches

Fiche	Description
XMIL	Témoin course d'évacuation cabine
XCOP2	Connexion au 2 ^{ème} COP
XGONG	CI GONG1.Q (option, non utilisé sur Schindler 3100/3300/5300)
XCOP	Connexion SDIC
XTELA	Dispositif d'alarme GNT (LARC, LAGC)
XHFE	Mise à la terre (non utilisé)

Fiche	Description
XHP	Haut-parleur externe
XVHP	Haut-parleur externe (non utilisé)
XMAIN1/2	SCOPD(C)
XLSENS	Phototransistor, utilisé pour éclairage de secours
XLOGO	Rétroéclairage du logo

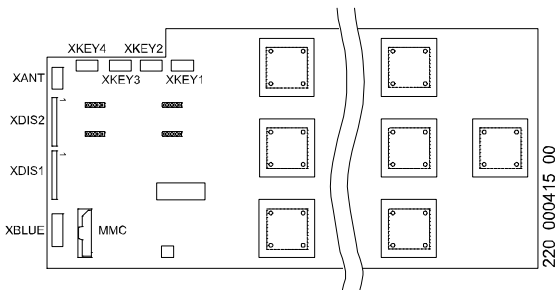
LED (éclairage des affichages)

LED	Normal	Description
Flèches	ON/OFF	Direction de course HAUT/BAS
« L'aide arrive »	OFF	ON = LARC
« Retour à l'étage »	OFF	ON = Course d'évacuation
« Overload »	OFF	ON = indication de surcharge
« Alarme »	OFF	ON = alarme ou LAGC

7.6.2 Circuits imprimés COP5 - SCOPC/SCOPK/SCOPBM 5.Q

S Car Operating Panel Configurable/Keys/Button Mechanical

- Module principal du COP5, utilisé pour des COP avec max. 12 boutons
- Microprocesseur, mise à jour logiciel, interrupteurs à clé
- SCOPC : Clavier capacitif auto-configurable (bleu, rouge)
- SCOPK : clavier capacitif à 10 caractères
- SCOPBM : clavier à boutons mécaniques



[13005; 19.05.2005]

LED

LED	Normal	Description
WDG	Cligno- tant	Clignote toutes les 2 s si logiciel OK
TELECHARGEMENT LOGICIEL	OFF/ clignote	OFF = Affichage normal Clignotement = Téléchargement logiciel en cours

Affectation des fiches

Connecteur	Description
XDIS1/2	SCOPD(C)
XANT	Antenne, Schindler Access System SAS
MMCARD	Multi Media Card MMC, mise à jour logiciel
XKEY1..4	Entrées touches externes (entrée : broche 2-3)
XBUT1..3	Circuit imprimé SCOP5B.Q (SCOPBM5.Q seulement)

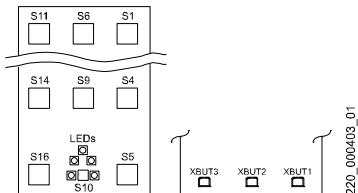
Bouton-poussoir

Bouton	Description	Remarque
Reset	Réinitialise le circuit imprimé SCOP	

7.6.3 Circuit imprimé COP5 - SCOPB 5.Q

Boutons-poussoir de tableau de commande en cabine S

- Utilisé avec SCOPBM5.Q



Façade et partie arrière du circuit imprimé [12996; 03.02.2006]

Affectation des fiches

Connecteur	Description
XBUT1..3	SCOPBM 5.Q circuit imprimé tableau cabine

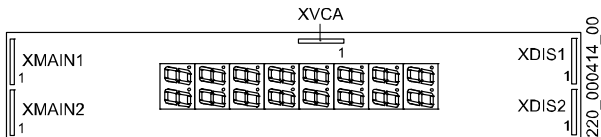
LED

LED	Normal	Description
Cinq LED	OFF	ON = Bouton d'alarme (bouton-poussoir mécanique) enfoncé ou éclairage de secours actif

7.6.4 Circuit imprimé COP5 - SCOPD 5.Q/SCOPDC 5.Q

S Car Operating Panel Destination (et) Call Indicator

- SCOPD : Affichage 8 x 2 chiffres (utilisé pour commande KA ou KS)
- SCOPDC : Affichage 1 x 2 chiffres (utilisé pour commande PI)



[13004; 03.02.2006]

Affectation des fiches

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

7.7 COP5 avec maximum 27 boutons

- utilisé dans l'UE sur les systèmes 1,6 m/s uniquement
- COP5-1N 25 EU ; COP5B-1N 25 EU

7.7.1 CI d'indicateur - SCOPM 53.Q

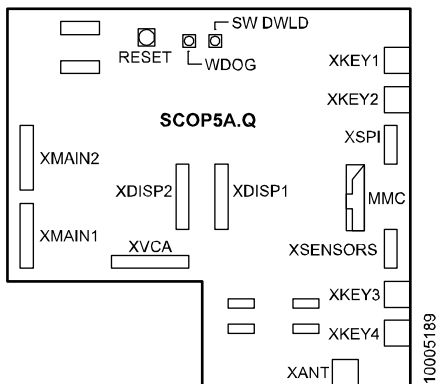
Indicateur principal de tableau de commande de cabine S

Les descriptions du SCOPM53.Q figurent dans la **section 7.7.1**.
Le SCOPM53.Q doit être utilisé conjointement avec le SCOPA5.Q.

7.7.2 CI SCOPA5.Q

SCOPA5.Q : S Car Operating Panel Asie (tableau de commande en cabine)

- Module principal du COP5, utilisé pour des COP avec max. 12 boutons
- Microprocesseur, mise à jour logiciel, interrupteurs à clé



[28917; 19.01.2009]

Affectation des fiches

Connecteur	Description
XMAIN1/2	
XVCA	Interface UART annonceur vocal

Connecteur	Description
XDISP1/2	Affichage
XKEY1/2/3/4	Entrées touches externes (entrée : broche 2-3)
XSENSORS	Interface avec les boutons
XSPI	Interface avec les boutons
XANT	Antenne de système d'accès Schindler SAS (LiftKey)

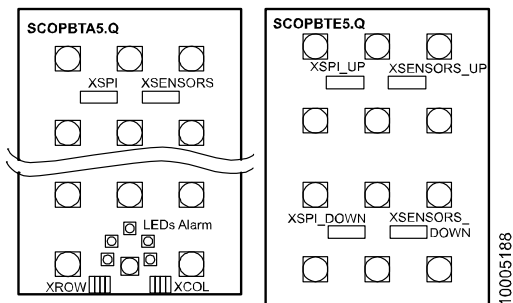
LED sur CI SCOPA5.Q

LED	Affichage normal	Signification
WDOG	Clignotant	Clignotant = le microprocesseur sur SCOPA5.Q travaille
TELECH. LOG.	OFF	ON = Téléchargement de logiciel en cours (MMC)

Boutons-poussoirs

Bouton	Description
RESET	Réinitialise le microprocesseur sur SCOPA5.Q

7.7.3 CI SCOPBTA5.Q et SCOPBTE5.Q



[28916; 19.01.2009]

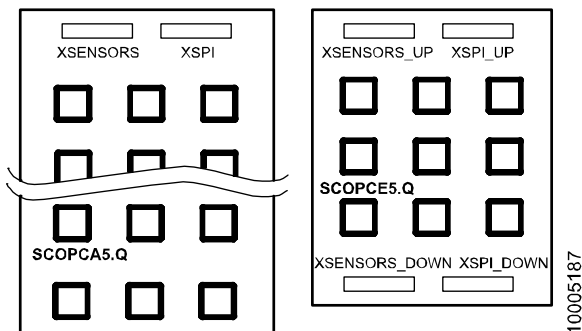
SCOPBTA5.Q : S Car Operating Panel Button Asie

- Pour les COP avec boutons poussoirs mécaniques
- Raccordé au SCOPA5
- Prend en charge jusqu'à 15 boutons-poussoirs
- Peut être complété avec SCOPBTE5.Q

SCOPBTE5.Q : S Car Operating Panel Button Extension

- CI d'extension entre SCOPA5.Q et SCOPBTA5.Q
- Prend en charge 12 boutons-poussoirs supplémentaires (au total 27 boutons)

7.7.4 CI SCOPCA5.Q et SCOPCE5.Q



[28913; 19.01.2009]

SCOPCA5.Q : S Car Operating Panel Capacitive Asie

- Pour les COP avec boutons capacitifs auto-configurables
- Raccordé au SCOPA5
- Prend en charge jusqu'à 18 boutons capacitifs
- Peut être complété avec SCOPCE5.Q

SCOPCE5.Q : S Car Operating Panel Capacitive Extension

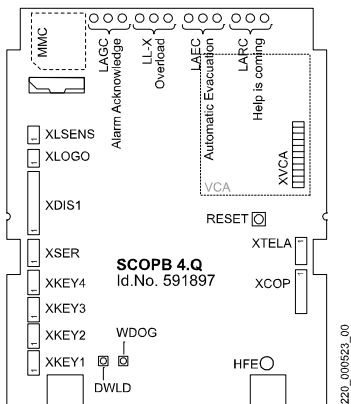
- CI d'extension entre SCOPA5.Q et SCOPCA5.Q
- Prend en charge 9 boutons capacitifs supplémentaires (au total 27 boutons)

7.8 COP4

7.8.1 Circuit imprimé COP4, SCOPB4

S Car Operating Panel Button

- Circuit imprimé principal COP4
- Microprocesseur, mise à jour logiciel, alimentation, interrupteurs à clé



[16410; 09.02.2008]

LED (éclairage des affichages et témoins)

7

LED	Affichage normal	Description
« L'aide arrive »	OFF	ON = LARC
« Evac. autom. »	OFF	ON = Course d'évacuation, LAEC
« Overload »	OFF	ON = surcharge, LL-X
« Acquit. alarme »	OFF	ON = LAGC
WDOG	Clignotant	Clignote si logiciel OK
DWLD	OFF/ clignote	Clignote lors du téléchargement du logiciel

Affectation des fiches

Connecteur	Description
XLSENS	Phototransistor pour éclairage de secours (non utilisé)
XLOGO	Rétroéclairage du logo
XDIS1	Affichage externe, SCPI4, option
XSER	Connexion série vers affichage externe, option (non utilisé)
XKEY1..4	Entrées touches externes (entrée : broche 2-3)
XTELA	Dispositif d'alarme GNT (LARC, LAGC)
XCOP	Connexion SDIC
XHFE	Mise à la terre
XVCA	Annonceur vocal VCA11, option

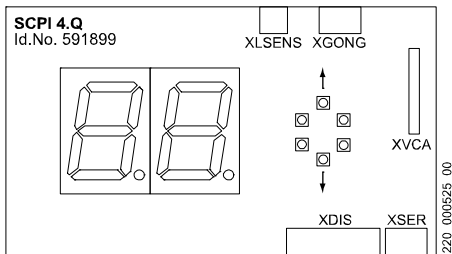
Bouton-poussoir

Bouton-poussoir	Description
Reset	Réinitialise le circuit imprimé SCOP

7.8.2 Circuit imprimé COP4 - SCPI4

S Car Position Indicator

- Option, indicateur de position de la cabine avec COP4



[16522; 15.02.2006]

LED (éclairage des affichages)

LED	Affichage normal	Description
Montée/descente	ON/OFF	Indicateur de (préavis de) direction

Affectation des fiches

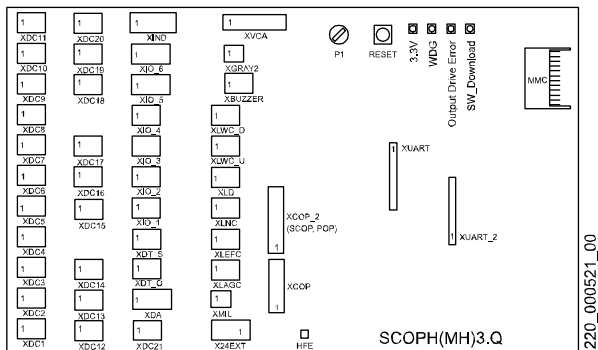
Connecteur	Description	Remarque
XLSENS	Phototransistor	Utilisé pour éclairage de secours
XGONG	Gong	Option
XDIS1	Connexion SCOPB4	
XSER	Connexion SCOPB4	
XVCA	Annonceur vocal	Option

7

7.9 COP Handicapés et lecteur de carte externe

SCOPH(MH)3.Q : Tableau de commande handicapés en cabine S

- Utilisé sur les COP handicapés (SCOPH3.Q)
- Interface pour lecteur de carte parallèle (CRC) (SCOPHMH3.Q)
- Une seule des options mentionnées ci-dessus est possible (le Bionic 5 prend en charge un maximum de 2 COP seulement, y compris le COP principal).



[21780; 24.04.2007]

Affectation des fiches

Fiche	Description	
XDC 1..21	Bouton d'appel Bouton poussoir : Broches 2-3 Acquittement : broches 1-2 (max. 28 V, 80 mA)	
XDA	Alarme, broches 3-5 (normalement fermées). En cas de lecteur de carte parallèle : ponter les broches 3 et 5.	
XDT-O	DT-O, entrée : Broche 2-3	
XDT-S	DT-S, entrée : Broche 2-3	
XCOP	SDIC.COP (connexion à SDIC)	
XCOP2	1 ^{er} COP (connexion au COP principal)	

Fiche	Description	
XIO1..4	Entrées (broches 2-3), sorties (broches 1-2, max. 28 V, 80 mA)	1)
XIO5..6	Entrées (broches 3-4), sorties (broches 1-2, max. 28 V, 80 mA)	1)
XIND	Indicateur de code Gray, bit 0..3	1)
XGRAY2	Indicateur de code Gray, bit 4 (broche 1 = bit 4 de code Gray)	1)
X24EXT	Alimentation 24 V (depuis le SDIC, utilisée pour piloter les témoins de sortie)	1)
XMIL	SDIC.MIL, connexion à SDIC (broche 1 : entrée LEFC, broche 2 : entrée LARC)	1)
XLARC	Sortie LARC (broches 1-2, max. 14 V, 1,6 A)	1)
XLEFC	Sortie LEFC (broches 1-2, max. 14 V, 1,6 A)	1)
XLNC	Lampe de secours LNC (broches 1-2, broche 1 : 12 V, 1,6 A)	1)
XLD	Entrée lampe de secours	1)
XLWC_U/D	Flèche de direction de course montée/descente (max. 28 V, 80 mA)	1)
XBUZZER	Sortie ronfleur externe (broches 1-2, max. 14 V, 1,6 A, volume : condensateur variable P1)	1)
XVCA	Annonceur vocal VCA, ancienne version	1)
XUART XUART_2	VCA1.Q, interface UART, annonceur vocal, nouvelle version	1)

1) = Non utilisé sur Schindler 3100/3300/5300

LED

LED	Fonctionnement normal	Signification
3V3	ON	ON = 3,3 V alimentation interne OK
WDOG	Clignotant	Clignote = Logiciel OK
ERREUR	OFF	ON = courant trop élevé sur les sorties XDC1..21, XIO1..6 ou XLWC_U/D
SW_Download	OFF	Clignote lors de la mise à jour du logiciel

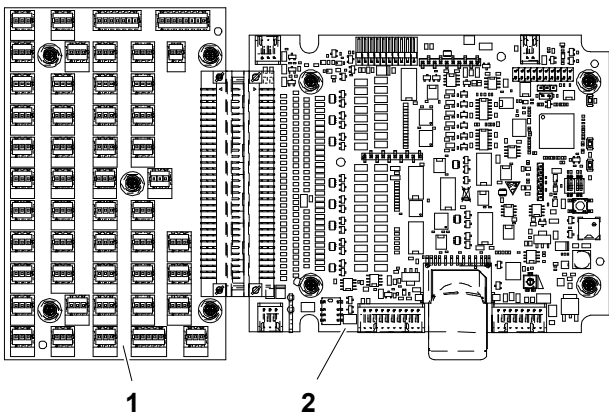
Boutons-poussoirs et potentiomètre

	Fonction	Remarques
Reset	Reset	
P1	Volume	Réglage du volume du ronfleur

CI d'extension entre (PI_P1/PI_P2) et SCOPPI1.Q

i Les PCBA PI_P1/PI_P2 (associés au PCBA SCOPPI1) remplacent le PCBA SCOPHM(H)3.

La fonctionnalité de la carte est l'adaptation des connecteurs requis pour un COP parallèle sur le connecteur d'interface du SCOPPI1. Il n'y a donc aucun autre composant (à l'exception des connecteurs) requis sur ce PCBA.



CI d'extension et SCOPPI1 [402034 ; 20.01.2015]

- 1 CI d'extension
- 2 CI SCOPPI1 parallèle

Affectation des fiches

Fiche	Description	
XDC 1 ... 30	Bouton d'appel Bouton poussoir : Broches 2-3 Acquittement : broches 1-2 (max. 28 V, 80 mA)	
XDA	Alarme, broches 3-5 (normalement fermées). En cas de lecteur de carte parallèle : ponter les broches 3 et 5.	
XDT-O	DT-O, entrée : Broche 2-3	
XDT-S	DT-S, entrée : Broche 2-3	
XIO1..4	Entrées (broches 2-3), sorties (broches 1-2, max. 28 V, 80 mA)	1)
XIO5..6	Entrées (broches 3-4), sorties (broches 1-2, max. 28 V, 80 mA)	1)
XIND	Indicateur de code Gray, bit 0..3	1)
XMIL	SDIC.MIL, connexion à SDIC (broche 1 : entrée LEFC, broche 2 : entrée LARC)	1)
XLARC	Sortie LARC (broches 1-2, max. 14 V, 1,6 A)	1)
XLEFC	Sortie LEFC (broches 1-2, max. 14 V, 1,6 A)	1)
XLNC	Lampe de secours LNC (broches 1-2, broche 1 : 12 V, 1,6 A)	1)
XLD	Entrée lampe de secours	1)
XLWC_U/ D	Flèche de direction de course montée/descente (max. 28 V, 80 mA)	1)
XBUZZER	Sortie ronfleur externe (broches 1-2, max. 14 V, 1,6 A, volume : condensateur variable P1)	1)
XVCA2	Annonceur vocal VCA, ancienne version	1)

1) = Non utilisé sur Schindler 3100/3300/5300

7.10 Circuit imprimé d'annonceur vocal - VCA 1/11.Q

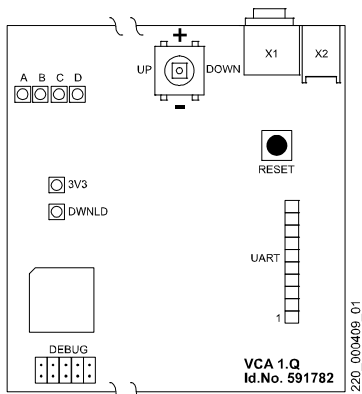
Circuit imprimé d'annonceur vocal

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



Le VCA est livré pré-configuré conformément à la commande émise.

Pour les modifications ultérieures, se reporter au document J 42102314 « Mise en service VCA ». (Fichier X42102314)



[12999; 02.02.2006]

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 Ohm, 1 W
UART	Interface UART	Connexion SCOP

Connecteur	Description	Remarque
MMCARD	Carte multimédia avec fichiers audio mp3. (à l'arrière du circuit imprimé)	La MMC doit rester insérée (les fichiers mp3 ne peuvent pas être téléchargés sur le circuit imprimé)

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 HP principal
B	OFF	ON = Réglage de la balance (joystick +/-) Clignote = annonce HP secondaire
C	OFF	ON = Réglage des aigus (joystick +/-)
D	Clignotant	ON = Réglage des graves (joystick +/-) Clignote = VCA prêt (Watchdog)

Etats spéciaux des LED :

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

Joystick et bouton-poussoir

Joystick	Description	Remarque
Réglage	Menu activation et « ENTER »	Enfoncer le joystick
MONTEE/ DESCENTE	Changer fonction/menu	Volume, graves, etc.

Joystick	Description	Remarque
+/-	Augmenter/réduire valeur	Réglage du volume, des graves, etc.

Bouton-poussoir	Description	Remarque
RESET	Remise à zéro du CI VCA	

Réglage du volume

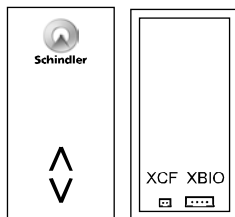
1)	Condition préalable : LED « 3V3 » = ON, LED « D » = clignotant
2)	Abaisser le joystick → le VCA joue de la musique, LED « A » = ON
3)	Utiliser +/- pour changer le volume
4)	Lorsque le volume convient, arrêter de modifier la valeur et attendre que la musique s'arrête automatiquement. La valeur modifiée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

MMC en fonction de la langue

Le numéro de commande de la MMC pour une langue particulière se trouve dans le document J 41322160.

7.11 Boîtes à boutons palières LOP5

Landing Operating Panel

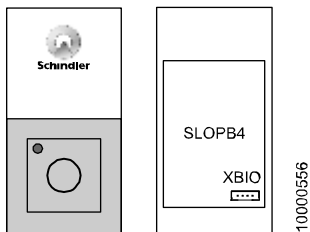


LOP (XBIO)[402038_00 ; 30.01.2015]

XBIO : JST 4 broches 2,5 mm
XCF : JST 2 broches 1,5 mm
Livré depuis 2006
Remarque : accepte les protocoles de bus BIO de type 1 et 2, selon la version de logiciel SCPU.

7.12 Boîtes à boutons palières LOPB4

Landing Operating Panel pour Schindler 3100



[25140; 08.02.2008]

Affectation des fiches

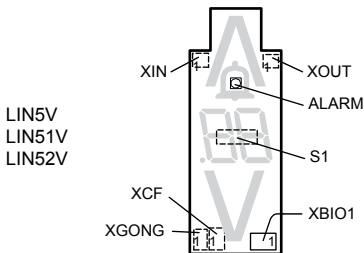
Fiche	Description	Remarques
XBIO	Bus BIO	Connexion bus BIO



Il n'y a pas de XCF disponible pour la synchronisation avec LIN/LCUX. Il n'est donc pas possible de connecter un LIN ou un LCUX sur un LOPB4.

7.13 CI d'indicateur d'étage - SLINV5/51/52.Q

- Comparé au SLINV5.Q normal, le SLINV51/52.Q offre une entrée et une sortie.
- Le SLINV52.Q propose un contact magnétique à lames souples pour la configuration sans connexion XCF au LOP.



LIN5V, LIN51V, LIN52V, vue de derrière [28981; 21.10.2010]

Fiche	Description
XBIO1	Connexion bus BIO – LIN5V : WAGO 2,5 mm – LIN51V, LIN52V : JST 2,0 mm
XCF1	Synchronisation avec le LOP durant la configuration – LIN5V : JST 2,5 mm – LIN51V, LIN52V : JST 1,5 mm
XGONG1	Connexion du gong d'étage
XIN	LIN51V, LIN52V seulement. Entrée. Non utilisé à l'heure actuelle
XOUT	LIN51V, LIN52V seulement. Sortie. (max. 24 V, 100 mA) Utilisé pour le kit de commande d'éclairage d'étage. Configuration : CF = 40, L = n, (S = 1,2), PA = 31, VL = 213

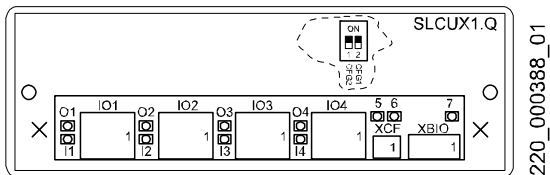
Commutateur	Description
S1	LIN52V seulement. Contact magnétique à lames souples. Peut être activé en plaçant un aimant de gaine sur la surface du LIN. Pour configurer le LIN sans câble XCF vers le LOP.

7.14 CI d'entrée/sortie de palier - SLCUX1/2.Q

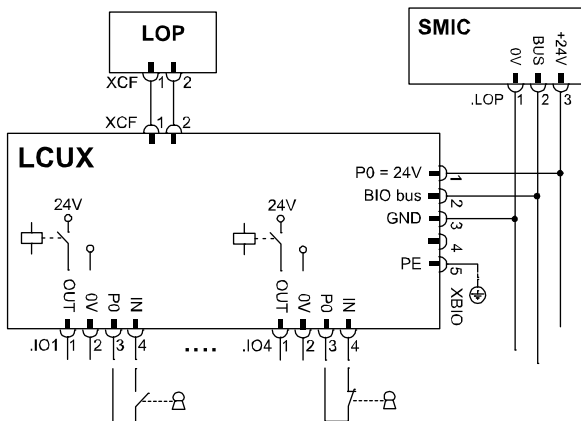
Extension d'unité d'appel d'étage S

Fonction principale :

- Raccordement d'entrées et de sorties supplémentaires dans la gaine



[13023; 22.11.2006]



Connexions SLCUX1.Q / SLCUX2.Q [13012; 19.05.2005]

220_000493_00

Affectation des fiches

Fiche	Fonction	Remarques
XBIO	Bus BIO	
XCF	Synchronisation	Connexion vers LCU(M) ou LOP
IO1..IO4	Entrées/sorties	<ul style="list-style-type: none"> • Entrée : Broches 3-4 (contact NO ou NC sans potentiel) • Sortie : Broches 1-2 (P0, max. 0,4 A)

LED sur CI SLCUX1/2.Q

LED	Fonctionnement normal	Description
O1 .. O4	ON/OFF	ON = sortie activée (dépend de la configuration BMK)
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

Réglage des commutateurs DIP

Utilisé pour les adresses prédéfinies du LCUX si monté séparément (sans connexion XCF vers le LOP). **Si le LCUX est connecté à un LOP, le réglage des commutateurs DIP n'a aucune influence.**

DIP 1 CFG2	DIP 2 CFG1	Définition des nœuds et menu Configuration
ON	ON	Le LCUX a une adresse prédéfinie « nœud 1 ». Configuration avec CF = 40, L = 91 (log. ≥ V9.34)
ON	OFF	Le LCUX a une adresse prédéfinie « nœud 2 ». Configuration avec CF = 40, L = 92 (log. ≥ V9.34)
OFF	ON	Le LCUX a une adresse prédéfinie « nœud 3 ». Configuration avec CF = 40, L = 93 (log. ≥ V9.34)
OFF	OFF	Adresse LCUX non prédéfinie

Remarque 1 : pour enregistrer l'adresse prédéfinie dans l'EEPROM, un comptage LOP (CF = 00, LE = 00) est nécessaire.

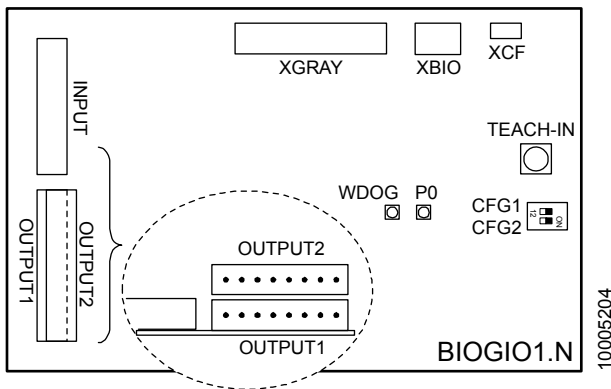
Remarque 2 : Si le LCUX est connecté à un LOP sur un étage, l'adresse prédéfinie sera remplacée par une nouvelle adresse au cours de la configuration du LOP. (indépendamment du réglage du commutateur DIP actuel).

Remarque 3 : Si un LCUX a reçu une adresse pendant la configuration du LOP, il peut être réinitialisé à son adresse par défaut avec CF = 94 (Rel. 2) ou CF = 40, L = n, PA = 99 (Rel.4).

7.15 Surveillance bâtiment GUE/GLT - BIOGIO1.N

CI d'entrées/sorties générales du bus BIO

- Connecté au bus BIO
- 8 entrées librement configurables (contacts sans potentiel)
- 8 sorties librement configurables (contacts de relais, max. 0,2 A, 30 V)
- Consulter les schémas S274634 pour les options de configuration
- Impossible avec une alimentation de secours NS21



[28980; 12.11.2009]

7

Affectation des fiches

Fiche	Description
ENTREE	Broche 1 = 24 V, broche 3..10 = entrée IN1 à IN8
SORTIE1	Broche 1-2 = OUT1, broche 3-4 = OUT2, .. Broche 7-8 = OUT4 ; Contacts sans potentiel, max. 30 V, 200 mA
SORTIE2	Broche 1-2 = OUT5, broche 3-4 = OUT6, .. Broche 7-8 = OUT8 ; Contacts sans potentiel, max. 30 V, 200 mA
XGRAY	Code Gray et flèches HAUT/BAS

Fiche	Description
XBIO	Connexion bus BIO
XCF	Synchronisation avec le LOP (pour la configuration)

Réglage des commutateurs DIP

DIP 1 CFG1	DIP 2 CFG2	Définition des nœuds et menu Configuration
ON	ON	Le BIOGIO a une adresse prédéfinie « nœud 1 ». Configuration avec CF = 40, L = 91
OFF	ON	Le BIOGIO a une adresse prédéfinie « nœud 2 ». Configuration avec CF = 40, L = 92
ON	OFF	Le BIOGIO a une adresse prédéfinie « nœud 3 ». Configuration avec CF = 40, L = 93
OFF	OFF	Adresse BIOGIO non prédéfinie

Remarque 1 : pour enregistrer l'adresse prédéfinie dans l'EEPROM, un comptage LOP (CF = 00, LE = 00) est nécessaire.

LED sur circuit imprimé BIOGIO1.Q

LED	Fonctionnement normal	Description
WDOG	clignote	Clignote = système en mode normal
P0	ON	ON = 24 V (P0) disponible

Bouton-poussoir

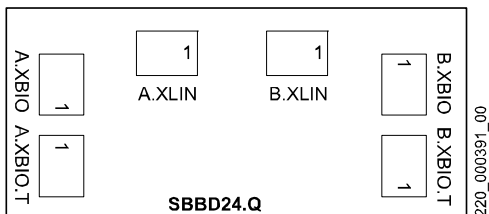
Bouton	Description
APPRENTISSAGE	Non utilisé sur Schindler 3100/3300/5300. (configure l'adresse du BIOGIO si le circuit imprimé n'est pas raccordé à un LOP. Sur les Schindler 3100/3300/5300, l'adresse est définie à l'aide du DIP1 et du DIP2.)

7.16 Circuit imprimé de bus BIO Duplex - SBBD24.Q

S BIO Bus Duplex 24 V

- Pour systèmes Duplex avec 1 seul LOP par étage (une colonne)
- Pour systèmes Triplex avec seulement 1 ou 2 LOP par étage (une ou deux colonnes). (passerelle overlay BBMCM nécessaire).
- Il permet de désactiver un ascenseur sans empêcher les appels d'étages. (commute le bus BIO du LOP sur l'ascenseur sur lequel il est activé).
- Désactive les LIN de l'ascenseur désactivé
- Monté dans la gaine à l'étage du LDU

- i**
- S'assurer de l'absence de problème de câblage et de raccordements à l'aide des schémas (S274125, S274613, S277207, S277208)
 - Pour plus d'informations, voir la section 5.4.12.



[13025; 19.05.2005]

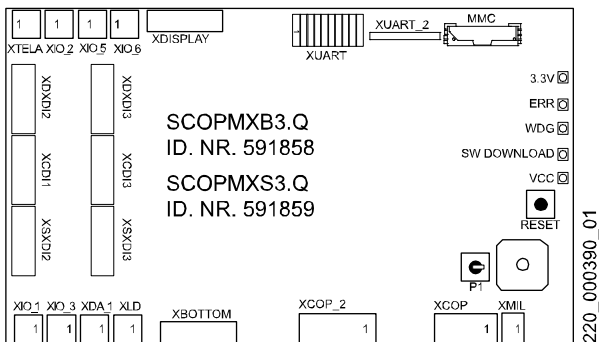
Affectation des fiches

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

7.17 Tableaux de commande Dual Brand

7.17.1 Circuit imprimé COP Dual Brand - SCOPMXB3.Q

Tableau de commande de cabine S Dual Brand (MX-Basic)



[13980; 13.03.2008]

Affectation des fiches

Fiche	Description
XCOP	Connexion au SDIC (Bus CAN, alimentation)
XCOP_2	2 ^{ème} COP Si pas de 2 ^{ème} COP connecté : ponter les broches 6-7 !
XMIL	Indicateur LEFC et LARC (de SDIC)
XDISPLAY	Code Gray, lampe de secours, LEFC, LAGC, LARC (éclairage de secours max. 1,2 W)
XDXDI2/3 XCDI2/3 XSDI2/3	Boutons équipés de voyants d'acquiescement
XBOTTOM	Signaux (DTO, DTS, DA,...)
XDA_1	Alarme

Fiche	Description
XLD	Alimentation de secours, détecteur d'éclairage (utilisé pour panneau type D)
XTELA	Téléalarme LARC, LAGC
XUART	Interface annonceur vocale (série) (boîte VCA externe)
XUART_2	Interface annonce vocale (série) - (CI VCA sur CI SCOPMXB)
XIO_1.. XIO_6	Entrées (broches 2-3) et sorties (broches 1-2) supplémentaires (24 V, sortie max. 350 mA, entrée max. 15 mA)
XDBG08	Interface débogage (utilisé uniquement pour les travaux d'étude)

LED sur circuit imprimé SCOPMXB3.Q

LED	Fonctionnement normal	Signification
3,3 V	ON	Alimentation électrique (3,3 V)
ERR, OVL D	OFF	ON = courant trop élevé sur les sorties (1 à 6)
WDG	Clignotant	Clignote = Logiciel OK
Téléchargement de logiciel	OFF	Clignote lors de la mise à jour du logiciel
VCC	ON	Alimentation électrique (5 V)

7.17.2 Circuits imprimés de LOP Dual Brand - SLCU(M)2.Q

Unité d'appel de palier S (principale)

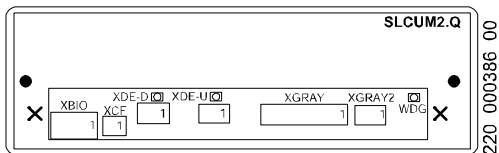
Fonction principale :

- Interface parallèle bus BIO vers boîtes à bouton Dual Brand

i Avec systèmes Bionic 5 seuls des circuits imprimés LCU(M)2.Q peuvent être utilisés.

(alimentation données bus BIO : 24 V). Ne PAS utiliser les circuits imprimés SLCUM1.Q !

Les circuits imprimés SLCU(M)2.Q peuvent être identifiés par le LED WDOG



[13979; 19.12.2006]

LED

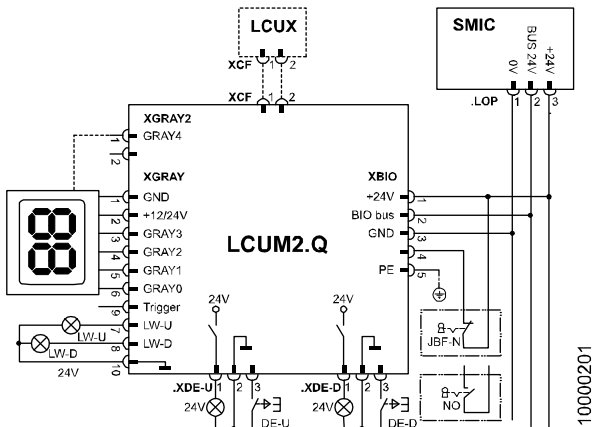
LED	Signification
XDE-D	DE-D actionné
XDE-U	DE-U actionné
WDG	Watchdog (disponible seulement sur les circuits imprimés SLCU(M)2.Q)

Affectation des fiches

Fiche	Fonction	Remarques
XBIO	Bus BIO	Broche 1 : alim. 12 ou 24 V (rouge) Broche 2 : Ligne données (blanc) Broche 3 : Masse-0 V (noir) Broche 4 : Entrée (orange) Broche 5 : Terre (jaune/vert)

Fiche	Fonction	Remarques
XDE-U¹⁾ XDE-D	Appel d'étage (MONTEE/ DESCENTE)	Broche 1 : Acquittement (sortie) Broche 2 : Masse-0 V Broche 3 : Appel d'étage (entrée)
XCF	Synchronisation	Connexion à LCUX/LIN
XGRAY	Indicateur LW-U/D	Code Gray/indicateur de préavis de direction (SLCUM2 seulement)
XGRAY2	Indicateur	Code Gray bit 4 (SLCUM2 seulement)

1) 1) Lors de la configuration, le bouton raccordé à XDE-U est utilisé !

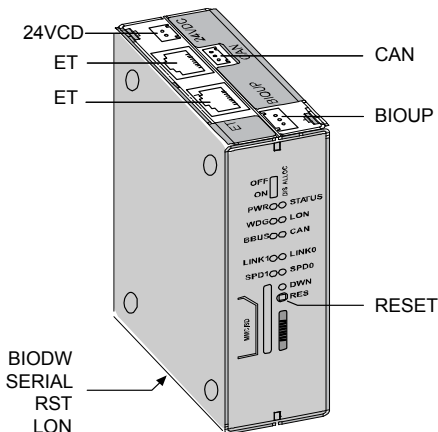


Connexions SLCU(M)2.Q [20023; 04.01.2007]

Configuration

Les circuits imprimés SLCU(M)2.Q sont reconnus comme bus BIO boîtes à boutons type 1 ou type 2. Configuration de l'interrupteur à clé connecté sur XBIOS.4

7.18 Boîtier Overlay, MCM (Triplex, Quadruplex)



Boîtier overlay, [37488; 04.11.2010]

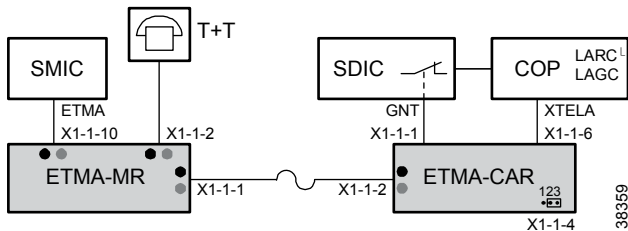
LED	Description
PWR, DWN	Seul les LED PWR (alimentation) et DWN (téléchargement) sont fonctionnels.

Bouton	Description
RESET	Pour réinitialiser le boîtier overlay. Dispose de la même fonction que le menu spécial IHM 137. le boîtier overlay doit être réinitialisé en cas de modification de CF = 04, PA = 01.

Fiche	Description
24 V CC	Alimentation (du SMIC.VF et SMIC.LOP)
CAN	Connexion de bus CAN (du SMIC.VF)
ET	Connexion Ethernet au boîtier overlay des autres ascenseurs du groupe

BIOUP, BIODW, SERIAL, RST, LON : Non utilisé pour le moment.

7.19 Alarme et télésurveillance embarquées ETMA



38359

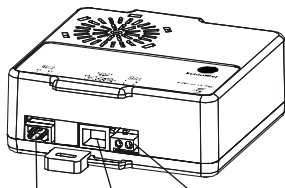
ETMA, aperçu de la disposition de base [38359; 01.02.2011]



Documentation principale pour l'ETMA :

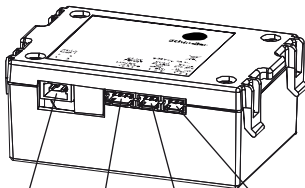
- EJ 41700380 : montage et mise en service de l'ETMA
- K 40700049 : diagnostics et Maintenance de l'ETMA

ETMA-MR



X1-1-2 PSTN
X1-1-10 CON
X1-1-1 LINK1

ETMA-CAR



X1-1-2 LINK1
X1-1-6 POWER
X1-1-1 ALARM
X1-1-4 MIC

ETMA-MR, ETMA-CAR, modules de base, [38360; 01.02.2011]

7

Affectation des fiches

Fiche	Description
ETMA-MR	
X1-1-2	PSTN : Ligne téléphonique
X1-1-10	CON : Interface vers la commande, SMIC.ETMA. (comprend une alimentation de secours pour l'alarme).
X1-1-1	LINK1 : câble pendentif ETMA-CAR
ETMA-CAR	
X1-1-2	LINK1 : câble pendentif ETMA-MR
X1-1-6	POWER : COP, LARC et LAGC
X1-1-1	ALARM : Contact d'alarme du SDIC
X1-1-4	MIC : cavalier. Position 2-3 pour microphone interne

Diagnostics à l'aide des LED

Chaque connecteur principal dispose d'un LED vert et d'un LED rouge, visible à travers le boîtier transparent.

ETMA-MR

LED CON		Description
Vert	Rouge	
Off	Off	ETMA CPU désactivé. → Vérifier l'alimentation, la connexion du câble etc.
CLI-GNOTE	Off	Transfert de données en cours. OK.
All.	Off	ETMA OK

LED PSTN		Description
Vert	Rouge	
Off	On	Ligne PSTN non connectée ou hors tension.
CLI-GNOTE	Off	Communication en cours. OK.
All.	Off	Ligne PSTN connectée et en veille. OK.

ETMA-MR LED LINKx		Description
Vert	Rouge	
Off	Off	Dispositif ETMA hors tension ou défectueux. → Si l'alimentation est active, le dispositif est défectueux et doit être remplacé.
Off	On	Non connecté à un autre module ETMA ou non synchronisé. → Vérifier le câble et l'état de l'autre module ETMA. Si l'autre ETMA est ok, le dispositif est défectueux et doit être remplacé.
CLI-GNOTE	Off	Communication en cours. OK.
All.	Off	Connecté à un autre module ETMA, synchronisé et en veille. OK.

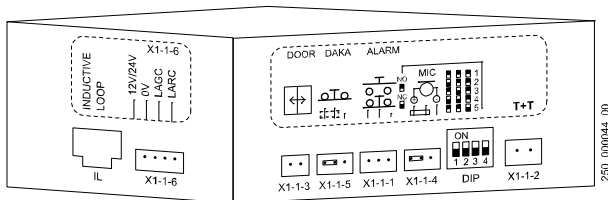
7.20 Téléalarme GNT TAM2 (Servitel 10)

- Dispositif téléalarme
- Module Interphone en option
- Pour un raccordement complet, se référer aux schémas (S274156, S274181)
- Configuré à distance par le centre de commande téléalarme (TACC)



Se reporter à la section 5.4.24 pour la configuration et l'élimination des défauts.

7



[16428; 07.02.2006]

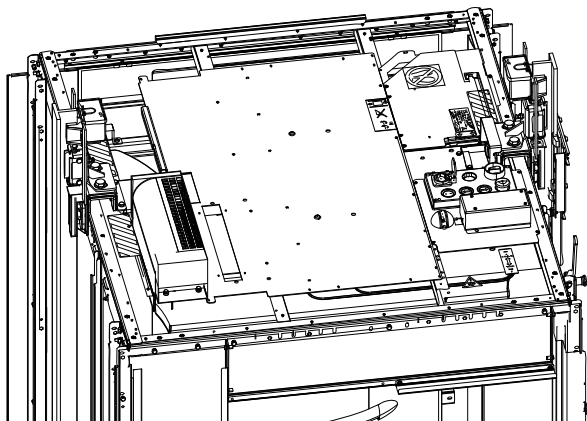
Affectation des fiches

Fiche	Description	Remarques
X1-1-1	Bouton d'alarme	Connexion à SDIC.GNT
X1-1-2	Ligne téléphonique T + T	Connexion à SMIC.SKC
X1-1-3	Discriminateur d'abus d'alarme AMD	Non utilisé (intégré dans la manoeuvre Bionic 5)
X1-1-4	Microphone externe	Non utilisé ; le cavalier broches 2-3 doit être installé
X1-1-5	Bouton d'alarme hors de la cabine DAKA	non utilisé, (intégré dans la manoeuvre Bionic 5); le cavalier broches 2-3 doit être installé
X1-1-6	Indication LARC, LAGC	Connexion à SCOP.XTELA
IL	Boucle inductive	Option, pas encore disponible : connexion sans fil pour une assistance à l'audition des malentendants
	Triphonie	Option, J.S.T. 6 broches dans le boîtier TAM2

Réglage des commutateurs DIP

DIP1	DIP2	DIP3	DIP4	Description
ON	ON	ON	x	ID module = 1 (par défaut pour les Simplex , toujours maître, ascenseur Duplex A)
OFF	ON	ON	x	ID module = 2 (toujours esclave, ascenseur Duplex B)
ON	OFF	ON	x	ID module = 3 (toujours esclave)
OFF	OFF	ON	x	ID module = 4 (toujours esclave)
ON	ON	OFF	x	ID module = 5 (toujours esclave)
OFF	OFF	OFF	x	Réinitialise tous les paramètres
x	x	x	ON	Bouton d'alarme : Contact normalement ouvert
x	x	x	OFF	Bouton d'alarme : Contact de repos (NC) (par défaut sur Schindler 3100/3300/5300)

7.21 Système pour cuvette et haut de gaine réduits TSD21

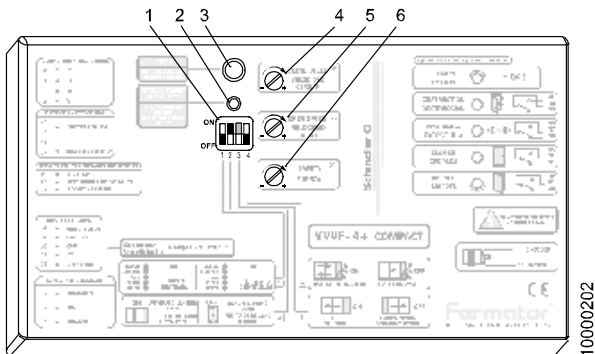


Pour plus d'informations sur les systèmes TSD21 pour cuvette et haut de gaine réduits, se reporter à :

- J 41141066 EMBD TSD21 - Haut de gaine réduit - CO BIC 5
- J 41141093 EMBD TSD21 - Cuvette réduite - CO BIC 5

7

7.22 Entraînement de porte Fermator Compact VVVF4+



[20056; 01.02.2007]

Réglage commutateur DIP (1)

Commutateur DIP		Normal Position	Description
1	1 & 2 entrées	OFF	<ul style="list-style-type: none"> • ON = 1 entrée (ouvrir/fermer) • OFF = 2 entrées
2	Type de porte palière	ON	<ul style="list-style-type: none"> • ON = porte automatique • OFF = porte manuelle
3	Porte qui s'ouvre	ON ou OFF	<ul style="list-style-type: none"> • ON = ouverture à gauche (TL) • OFF = à droite (TR) ou centrale
4	Maître & esclave	OFF	<ul style="list-style-type: none"> • ON = maître • OFF = esclave

Remarque sur l'ouverture de porte :

Le réglage du commutateur DIP 3 est différent selon la version du boîtier de commande Fermator VVVF4. (d'anciens schémas peuvent donc être incorrects). → Contrôler l'étiquette sur le coffret de manoeuvre pour le réglage correct !



Remarque sur les commutateurs DIP : la position du commutateur DIP peut être difficile à voir. Les commutateurs DIP des nouveaux dispositifs de commande sont noirs. Contrôler leur position en les mettant sur ON/OFF.

Fusible

Fusible	Description
4 A 250 V	Rapide, entrée alimentation électrique 230 VCA

Interrupteur secteur

Commutateur	Description
ON/OFF	Interrupteur d'alimentation secteur, sur le côté du boîtier VVVF4+

Procédure de mise en service

1	Vérifier que toutes les fiches sont correctement branchées. La porte de cabine et la porte palière doivent être couplées.
2	Activer l'entraînement de porte (sur le côté du boîtier de commande Fermator VVVF4)
3	Appuyer sur le bouton « Réglage auto » (2)
4	Le bouton de test (3) peut être utilisé pour les courses d'essai
5	Contrôler le fonctionnement du limiteur de force. Régler si nécessaire avec le potentiomètre (6) à < 150 N
6	Si nécessaire, régler les vitesses d'ouverture (5) et de fermeture (4) des portes.

7

7.23 Entraînement de porte Sematic C-MOD

L'entraînement de porte Sematic C-MOD est utilisé pour le système de remplacement Schindler 6300.

7.23.1 Configuration



[25237; 17.12.2007]

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 simultanément sur la touche 1 et la touche 4 pendant quelques instants
- La Touche 1 agit comme « Entrée » : 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]

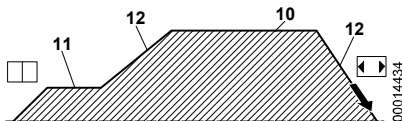
- Doit être effectué avant que l'ascenseur devienne opérationnel
- Important : la fermeture de porte à vitesse lente après une interruption d'alimentation (RAZ) n'est pas un cycle d'auto-apprentissage.
- Ceci est aussi possible en mode « AUTO », mais il est fait usage du mode « MAN »

Cycle d'auto-apprentissage		Indication
1	Appuyer sur la 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 la touche 3, changer le paramètre 22).	« CL » clignote
4	Appuyer sur Touche 2 : la porte s'ouvre à vitesse lente	« OP » clignote
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

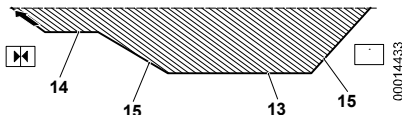
Indications d'affichage

- -- 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

7.23.2 Paramètres



Paramètres de courbe de déplacement d'ouverture des portes [18748; 17.10.2006]



Paramètres de courbe de déplacement de fermeture des portes [18747; 25.11.2009]

Code	Défaut	Proposé	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 MLC 0 : arrêt instantané, vitesse lente jusqu'à l'arrêt, 2 : cycle de vitesse lente
03	0		0/1	Alarme entrée MLC 0 : désactivé, 1 : ON
04	0		0/1	Effet réouverture portes limité 0 : désactivé, 1 : ON
05	00	00	0/1	Dispositif de verrouillage porte de cabine 0 : désactivé, 1 : ON
06	0		0/1	Portes vitrées 0 : désactivé, 1 : ON
07	0		0/1/2/3	Relais sortie aux 0 : désactivé, 1 : gong à l'ouverture, 2 : selon % d'espace, 3 : signal d'alarme thermique

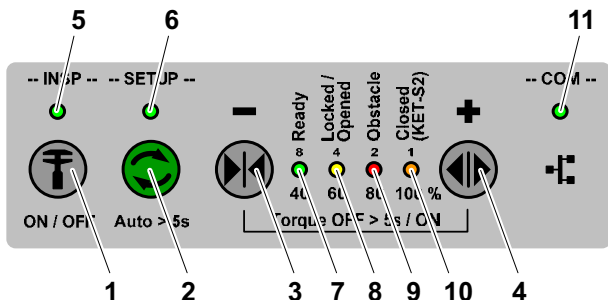
Code	Défaut	Pro- posé	Plage	Paramètre
08	00		00..99	Pourcentage d'espace (pour relais aux) 00 = limite de fermeture
09	66	66	00..99	Force de fermeture (déclencheur de réouverture) 10..150 N
10	50	45	01..99	Ouverture vitesse élevée (voir image)
11	50	30	01..99	Ouverture vitesse lente (voir image)
12	50	75	01..99	Acc./décélération ouverture (voir image) (valeur plus grande = acc./décélération plus basse)
13	30	50	01..99	Fermeture vitesse élevée (voir image)
14	50	20	01..99	Fermeture vitesse lente (voir image)
15	80	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	00		0/1	Logique du dispositif de protection Kn 0 : N/O, fermé sur obstruction, 1 : N/C ouvert sur obstruction
22	0	00	0/1	Sens de rotation du moteur 0 : horaire, 1 : anti-horaire
25	01	00	0/1	Mode de stationnement fermé 0 : stationnement patin/coupleur fermés (moteur alimenté), 1 : stationnement patin/coupleur ouverts
26	01	01	0/1	Type de patin 0 : patin alu standard, 1 : patin d'extension
99	00	00	0/1	Interface E/S0 : type par défaut, 1 : LONIBV

7.23.3 Diagnostics

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)

7.24 Entraînement de porte Varidor15

7.24.1 Configuration



Clavier de l'IHM [402032 ; 15.12.2014]

- | | | | |
|---|---------------|----|-----------------------------|
| 1 | Touche INSP | 7 | LED Ready |
| 2 | Touche SETUP | 8 | LED Locked / Opened |
| 3 | Touche DRET-S | 9 | LED Obstacle |
| 4 | Touche DRET-O | 10 | LED Closed (KET-S2) |
| 5 | LED INSP | 11 | LED COM (communication CAN) |
| 6 | LED SETUP | | |

N°	Étape
1	Vérifier que JREC est activé (inspection toit de cabine) et mettre sous tension (JHT).
2	Activer la porte d'inspection en appuyant sur la touche INSP (1).
3	Vérifier l'état des LED suivantes (voir aussi Annexe A4) : <ul style="list-style-type: none">– LED INSP ON– LED Setup OFF– LED Ready ON– LED Locked/Opened Clignote lentement ou ON– LED Obstacle OFF– LED Closed (KET-S2) ON (si vantaux fermés)– LED COM (communication) ON (non clignotante)

7

N°	Étape
4	Verrouiller la porte de cabine et appuyer sur la touche DRET-S (3) jusqu'à ce que la LED Locked/Opened (8) soit ON, si la porte de cabine n'est pas verrouillée.
5	Alors que le monteurt est encore sur le toit de cabine, fermer la ou les porte(s) palière(s) manuellement.
6	Désactiver la porte d'inspection en appuyant sur la touche INSP (1). – LED INSP OFF
7	Sur le boîtier d'inspection, appuyer sur le bouton DRET-U/(D) jusqu'à ce que la LED LUET bleue sur le capteur principal SALSIS/PHS indique que la cabine est en zone de porte.
8	Activer la porte d'inspection en appuyant sur la touche INSP (1). – LED INSP ON
9	<p>Lancer la fonction de configuration automatique :</p> <ul style="list-style-type: none"> – La LED SETUP clignote lentement, ce qui indique que la configuration automatique est en cours. – La porte s'ouvre légèrement. – Verrouillages de porte – La porte s'ouvre et se ferme une première fois à vitesse de référence – La porte s'ouvre et se ferme une 2^{ème} fois à vitesse normale réduite – La porte s'ouvre et se ferme une 3^{ème} fois à vitesse normale finale – LED SETUP = OFF, ce qui signifie que la configuration automatique s'est terminée correctement <p>Si la configuration auto échoue pour une raison x :</p> <ul style="list-style-type: none"> – Les LED « 1 ... 4 » et « Setup » clignotent rapidement. <p>Sur l'IHM, appuyer sur la touche Setup (2) pour effacer l'erreur.</p>
10	<p>Si la configuration auto échoue pour une raison x :</p> <ul style="list-style-type: none"> – Les LED « 1 ... 4 » et « Setup » clignotent rapidement selon un code de clignotement binaire. <p>Sur l'IHM, appuyer sur la touche Setup (2) pour effacer l'erreur.</p>

N°	Étape
11	<p>Contrôler la performance et le mouvement de la porte</p> <p>Sur l'IHM, appuyer sur la touche DRET-O (4) / DRET-S (3) pour ouvrir, fermer ou arrêter la porte.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Contrôler le déplacement entre ouverture complète et verrouillage 2 à 3 fois. - Contrôler l'arrêt pendant une ouverture à pleine vitesse (environ 50 %). - Contrôler l'arrêt pendant une fermeture à pleine vitesse (environ 50 %).
12	<p>Ouvrir la porte pour définir la position ouverte</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sur l'IHM, appuyer sur la touche DRET-O (4) pour ouvrir complètement la porte. - Sur l'IHM, appuyer sur la touche Setup (2) pour configurer la position ouverte. <ul style="list-style-type: none"> - LED SETUP = OFF - Sur l'IHM, appuyer sur la touche DRET-S (3) / DRET-O (4) pour faire affleurer les vantaux avec le cadre. <ul style="list-style-type: none"> - Le vantail se déplace en temps réel par incréments/décréments de 1 mm. - Sur l'IHM, appuyer sur la touche Setup (2) pour enregistrer la position ouverte actuelle. <p>Si aucune action n'est effectuée sur l'IHM dans un délai de 30 secondes, la position actuelle de la porte n'est pas enregistrée. La LED 'SETUP' s'éteint.</p>
13	<p>Contrôler l'alignement de la porte de cabine par rapport à la porte palière et le mouvement de la pince.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sur l'IHM, appuyer sur la touche DRET-S (3) jusqu'à ce que la LED Locked/Opened soit ON. - Sur l'IHM, appuyer sur la touche DRET-O (4) pendant < 0,2 s pour ouvrir la pince. <ul style="list-style-type: none"> - Contrôler qu'il n'y a aucun mouvement sur les vantaux de porte de cabine et palière. - Répéter le processus de verrouillage/déverrouillage 2 à 3 fois. <p>Si l'alignement de la porte de cabine par rapport à la porte palière est correct, aucun mouvement de porte n'est visible.</p>

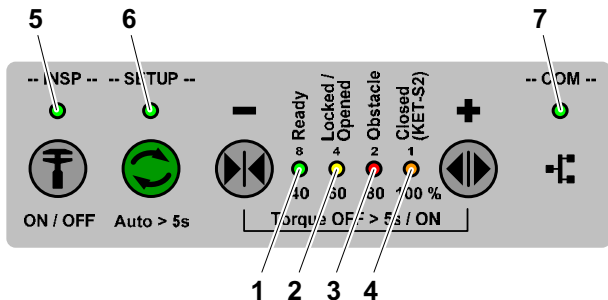
N°	Étape
14	<p>Définir la vitesse d'ouverture et de fermeture de la porte.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Sur l'IHM, appuyer sur la touche DRET-S (3) jusqu'à ce que la LED Locked/Opened soit ON. – Sur l'IHM, appuyer sur la touche Setup (2) pour configurer la vitesse. – Sur l'IHM, utiliser les touches DRET-S (3) / DRET-O (4) pour sélectionner les valeurs de vitesse d'ouverture et de fermeture. – Sur l'IHM, appuyer sur la touche Setup (2) pour enregistrer les vitesses d'ouverture et de fermeture définies. <p>Si aucune action n'est effectuée sur l'IHM dans un délai de 30 secondes, la position actuelle de la porte n'est pas enregistrée.</p> <ul style="list-style-type: none"> – La LED 'SETUP' s'éteint.
15	<p>Désactiver la porte d'inspection en appuyant sur la touche INSP (1).</p> <ul style="list-style-type: none"> – LED INSP OFF
16	Fin des procédures de mise en service.

7.24.2 Paramètres



Tous les paramètres modifiables sont donnés dans EJ 41354325. Ces paramètres peuvent être modifiés à l'aide de l'IHM.

7.24.3 Diagnostics



Clavier de l'IHM [402031 ; 15.12.2014]

- | | | | |
|---|---------------------|---|-----------------------------|
| 1 | LED Ready | 5 | LED INSP |
| 2 | LED Locked / Opened | 6 | LED SETUP |
| 3 | LED Obstacle | 7 | LED COM (communication CAN) |
| 4 | LED Closed (KET-S2) | | |

1	2	3	4	Description	Elimination du défaut
Tous clignotants				erreur de porte	Contrôler le journal d'erreurs sur l'IHM.
Clignote lentement				Porte en mode de veille	-
	Clignote lentement			Référencement non réalisé	Fermer la porte jusqu'à ce qu'elle soit verrouillée
		Clignote lentement		KSKB / KOKB / RPHT / KTL / KTFP actif	Retirer l'obstacle
Clignotant				Couple inactif	-

7


5	6	7	Description	Élimination du défaut
Clignote lentement			INSP par EC	-
	Clignotant		Erreur de configuration automatique	-
		OFF	Pas de communication CAN	Contrôler le câblage et l'état EC
		Clignote lentement	Communication OK. EC non prêt	Connexion physique ok. -> Contrôler EC
		Clignotement rapide	Erreur de communication pendant le téléchargement logiciel via l'interface CAN. Téléchargement logiciel en préparation (mode chargeur d'amorçage)	Vérifier le câblage et relancer le téléchargement
		Clignotement unique	Téléchargement logiciel en préparation (mode chargeur d'amorçage)	-
		Clignotement triple	Téléchargement logiciel en cours (mode chargeur d'amorçage)	-

8 Annexe B : Description des codes d'erreur

L'explication sur la façon d'interpréter l'historique des codes d'erreur à l'aide de l'interface utilisateur IHM se trouve dans la section 4.5.

Légende :

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

-  – Toute erreur affichée pendant le calibrage appartient au groupe d'erreur 11. (Exemple : Er 9 = Erreur 1109)
- Les erreurs (E0..E9) affichées durant la configuration LOP sont décrites dans la section 5.4.6.

Code	Messages d'ordre général
0001	E_ELEVATOR_FATAL_ERROR L'ascenseur est bloqué en permanence et ne fonctionne pas. A noter que ce message suit en général une autre erreur.
	C1 : Plusieurs causes différentes A1 : Contrôler dans le journal d'erreurs les messages émis précédemment afin d'identifier la cause racine du problème.
0002	E_ELEVATOR_SAFETY_CHAIN Le circuit de sécurité s'est ouvert intempestivement ou ne s'est pas fermé comme attendu.
	C1 : Le circuit de sécurité s'est ouvert intempestivement (par ex. lors du déplacement de cabine) A1 : Vérifier si le circuit de sécurité comporte des contacts ouverts. Contrôler le fusible 110 V sur la carte SMIC.
	C2 : La chaîne de sécurité ne s'est pas fermée comme prévu. Quand toutes les portes sont fermées, le circuit de sécurité est censé être fermé aussi. 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).

Code	Messages d'ordre général
	<p>C3 : Chaîne de sécurité non alimentée à cause d'un actionnement UCM (mouvement de cabine incontrôlé).</p> <p>A3 : Contrôler les procédures de restauration après UCM (par ex. effacement d'erreur fatale permanente).</p>
0003	<p>E_ELEVATOR_OVERLOAD_MODE</p> <p>L'ascenseur a détecté une surcharge dans la cabine.</p>
	<p>C1 : Charge trop lourde dans la cabine</p> <p>A1 : Réduire la charge dans la cabine</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. Refaire le calibrage si le signal est présent mais non valide.</p>
0004	<p>E_ELEVATOR_NORMAL_MODE</p> <p>L'ascenseur est en mode de course pour passagers.</p>
0005	<p>E_ELEVATOR_POWER_FAIL_MODE</p> <p>Panne de l'alimentation secteur de l'ascenseur.</p>
0006	<p>E_ELEVATOR_INSPECTION_MODE</p>
0007	<p>E_ELEVATOR_JBF_MODE</p>
0008	<p>E_ELEVATOR_JRVC_MODE</p>
0009	<p>E_ELEVATOR_EVACUATION_MODE</p>
0010	<p>E_ELEVATOR_RECALL_MODE</p>
0011	<p>E_ELEVATOR_JNFF_MODE</p>
0012	<p>E_ELEVATOR_NOAUTHORIZATION_MODE</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 manoeuvre 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>

Code	Messages d'ordre général
	<p>C2 : Carte SIM avec une capacité différente</p> <p>A2 : La version plus ancienne du logiciel de manoeuvre ne comprends pas les nouvelles cartes à puce avec une capacité supérieure. Mettre à jour le logiciel de la manoeuvre.</p>
0013	E_ELEVATOR_FULLOAD_MODE
0014	E_ELEVATOR_DKFM_MODE
0015	E_ELEVATOR_LEARNING_MODE
0016	E_ELEVATOR_SYNCHRONIZATION_MODE
0017	<p>E_ELEVATOR_REVISION_NUMBERS_DO_NOT_MATCH</p> <p>Le numéro de mise en service enregistré dans la carte SIM ne correspond pas avec le numéro de mise en service actuel de l'ascenseur.</p>
	<p>C1 : Mauvaise carte SIM insérée (par ex. erreur de livraison ou carte SIM d'un autre ascenseur).</p> <p>A1 : Trouver la carte SIM correcte, l'insérer et effectuer un reset de la manoeuvre principale d'ascenseur.</p>
0018	<p>E_ELEVATOR_CHIP_CARD_DATA_INTEGRITY_FAILURE</p> <p>La carte SIM peut être lue mais les données sont corrompues.</p>
	<p>C1 : La carte SIM est défectueuse</p> <p>A1 : Remplacer la carte SIM défectueuse</p>
0019	<p>E_ELEVATOR_WATCHDOG_RESET</p> <p>Indique qu'un reset du watchdog (initié par le watchdog logiciel ou matériel) a été effectué auparavant. La manoeuvre d'ascenseur vient juste de démarrer.</p>
	<p>C1 : Un problème interne de logiciel de manoeuvre principale s'est produit.</p> <p>A1 : Vérifier la disponibilité d'une mise à jour du logiciel de la manoeuvre principale, et mettre à jour de façon correspondante.</p>
0020	<p>E_ELEVATOR_S_CHAIN_BRIDGED_PERMANENT</p> <p>Le circuit de sécurité ne s'est pas ouvert pas comme prévu (p. ex. lors de l'ouverture de la porte).</p>

Code	Messages d'ordre général
	<p>C1 : Le circuit de sécurité est ponté (par ex. sur la cabine ou la porte palière)</p> <p>A1 : Contrôler les ponts sur le circuit de sécurité (par ex. fiches) et les retirer</p>
0021	<p>E_ELEVATOR_CC_RESET</p> <p>La manoeuvre de cabine a été réinitialisée (pas d'autre action nécessaire).</p>
0022	<p>E_ELEVATOR_CC_RELEVELING_FAIL</p> <p>Erreur de manoeuvre de cabine pendant l'isonivelage.</p>
0024	<p>E_ELEVATOR_KNE_U_INTERRUPTED</p> <p>Circuit de sécurité ouvert de manière inattendue (par ex. pendant une course) sur le contact KNE_U</p> <p>Cet évènement d'information est envoyé si la position approximative est « haut » ou inconnue.</p>
	<p>C1 : La cabine a dépassé la limite de fin de course de gaine (par ex. KNE_U)</p> <p>A1 : Vérifier pourquoi la cabine a dépassé la limite de fin de gaine.</p> <p>Contrôler les messages éventuellement consignés précédemment.</p> <p>Sortir l'ascenseur de l'état bloqué (effectuer une procédure de réinitialisation).</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 sur la section du circuit de sécurité correspondante</p>
0025	<p>E_ELEVATOR_ISK_PREOPEN_ERROR</p> <p>Circuit de sécurité ouvert de manière inattendue sur le contact ISK pendant la pré-ouverture des portes.</p>
	<p>C1 : Un dispositif de sécurité s'est déclenché.</p> <p>A1 : Contrôler la raison du déclenchement de ce dispositif de sécurité et résoudre le problème.</p>

Code	Messages d'ordre général
	<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 sur la section du circuit de sécurité correspondante</p>
0026	<p>E_ELEVATOR_TT_MODE Porte de séparation cabine</p>
0027	E_ELEVATOR_CC_RELEVELING_FAIL_FATAL
0028	E_ELEVATOR_NF1_MODE
0029	E_ELEVATOR_RV2_MODE
0030	<p>E_ELEVATOR_UL3_DISABLED (OEM activé) Indique le niveau d'utilisateur 3 a été désactivé.</p>
	<p>C1 : L'utilisateur a désactivé le niveau d'utilisateur 3 par une commande (par ex. menu 109 ou SPECI).</p> <p>A1 : Aucun</p>
	<p>C2 : L'ascenseur a effectué une désactivation automatique du niveau d'utilisateur 3 pour la première fois (par ex. si l'option « OEM » est active sur la carte SIM et après 10 000 courses).</p> <p>A2 : SPECI ou CADI requis pour accéder à tous les niveaux sur l'IHM.</p>
	<p>C3 : L'ascenseur a effectué une désactivation automatique du niveau 3 utilisateur pour la deuxième et dernière fois (après réactivation, par ex. après 2 000 courses supplémentaires)</p> <p>A3 : Aucune</p>
0031	<p>E_ELEVATOR_LEARNING_INTERRUPTED La course d'apprentissage a échoué.</p>
	<p>C1 : Manipulation erronée sur l'ascenseur. Par ex. manoeuvre 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>
	<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>

Code	Messages d'ordre général
	<p>C3 : Une erreur a interrompu la course d'apprentissage</p> <p>A3 : Lire les erreurs précédentes dans l'historique pour voir quelle erreur a pu causer cette interruption.</p>
0032	E_ELEVATOR_EB_MODE
0033	<p>E_ELEVATOR_STARTED_UP</p> <p>Indique que la manœuvre principale vient juste de démarrer.</p>
	<p>C1 : L'alimentation a été coupée puis rétablie</p> <p>A1 : Aucun</p>
	<p>C2 : Le bouton Reset a été actionné</p> <p>A2 : Aucun</p>
	<p>C3 : Une réinitialisation du watchdog a été effectuée</p> <p>A3 : Contrôler d'abord l'alimentation (qualité) et une éventuelle réinitialisation par quelqu'un d'autre. Si le message apparaît inopinément, mettre à jour la manœuvre avec la dernière version de logiciel.</p>
0034	<p>ELEVATOR_SR_MODE</p> <p>Mode sprinkler</p>
0035	E_ELEVATOR_SCHOOLHOUSE_MODE
0036	E_ELEVATOR_BF_MODE
0037	<p>E_ELEVATOR_COP_HEARTBEAT_MISSING</p> <p>La communication avec le COP ou l'interface utilisateur de cabine est interrompue</p>
	<p>C1 : COP déconnecté</p> <p>A1 : Connecter le COP</p>
	<p>C2 : Transmission des données défectueuse.</p> <p>A2 : Vérifier la connexion de la ligne de données (CAN). Contrôler la terminaison de la ligne de données (commutateur de terminaison dans ECU ou LDU, terminaison dans ACVF).</p>
	<p>C3 : Incompatibilité entre logiciel de noeud de cabine et logiciel de manœuvre principale</p> <p>A3 : Mettre à jour le logiciel en conséquence</p>

Code	Messages d'ordre général
0038	<p>E_ELEVATOR_ECU_HEARTBEAT_MISSING</p> <p>Le nœud de l'interface utilisateur cabine (COP) a détecté une perte de communication avec la manœuvre principale d'ascenseur. Remarque : cette erreur se produit en général en même temps que d'autres erreurs. Consulter d'abord le journal d'erreurs pour voir les autres erreurs signalées.</p>
	<p>C1 : COP déconnecté</p> <p>A1 : Connecter le COP</p>
	<p>C2 : Transmission des données défectueuse.</p> <p>A2 : Vérifier la connexion de la ligne de données (CAN). Contrôler la terminaison de la ligne de données (commutateur de terminaison dans ECU ou LDU, terminaison dans ACVF).</p>
	<p>C3 : Incompatibilité entre logiciel de nœud de cabine et logiciel de manœuvre principale</p> <p>A3 : Mettre à jour le logiciel en conséquence</p>
0062	<p>E_ELEVATOR_BACKUP_BAT_SUFFICIENT_CHARGE</p> <p>La chargement de la batterie de secours de l'ascenseur a à nouveau atteint son niveau minimal.</p>
0063	<p>E_ELEVATOR_BACKUP_BAT_INSUFFICIENT_CHARGE</p> <p>Le chargement de la batterie de secours de l'ascenseur est inférieur au niveau minimal, ou n'a pas réussi à atteindre le niveau minimal après activation de l'alimentation principale de l'ascenseur.</p>
	<p>C1 : Mauvaise connexion de batterie ou connexion coupée</p> <p>A1 : Contrôler les connexions de la batterie</p>
	<p>C2 : Batterie défectueuse (par ex. trop vieille)</p> <p>A2 : Remplacer la batterie</p>
	<p>C3 : Problème de chargement de la batterie</p> <p>A3 : Contrôler le câblage du dispositif de charge. Contrôler le fonctionnement du dispositif de charge (tension de charge, fusibles).</p>

Code	Messages d'ordre général
	<p>C4 : Si le capteur de température de batterie ne se trouve pas sur le CI : capteur de température de batterie externe défectueux ou non raccordé au CI BC.</p> <p>A4 : Vérifier la connexion et le fonctionnement du capteur de température de batterie externe.</p>
0072	<p>E_ELEVATOR_BACKUP_BAT_CAR_INSUFFICIENT_CHARGE</p> <p>La charge de la batterie de secours de la cabine (utilisée par ex. pour alimenter l'éclairage de secours en cabine) est tombée sous le niveau minimal requis ou n'a pas pu se recharger au niveau minimum requis après la mise sous tension de l'ascenseur.</p>
	<p>C1 : Mauvaise connexion de batterie ou connexion coupée</p> <p>A1 : Contrôler les connexions de la batterie</p>
	<p>C2 : Batterie défectueuse (par ex. trop vieille)</p> <p>A2 : Remplacer la batterie</p>
	<p>C3 : Problème de chargement de la batterie</p> <p>A3 : Contrôler le câblage vers le dispositif de charge. Contrôler le fonctionnement du dispositif de charge (tension de charge, fusibles).</p>
0073	<p>E_ELEVATOR_BACKUP_BAT_CAR_SUFFICIENT CHARGE</p> <p>La charge de la batterie de secours de la cabine (utilisée par ex. pour alimenter l'éclairage de secours en cabine) est revenue au niveau minimal requis.</p>
0074	<p>E_ELEVATOR_TRACTION_MEANS_TEMP_EXCEEDED</p> <p>La température des moyens de traction de l'ascenseur (par ex. courroies) a dépassé le plafond de température de fonctionnement admissible.</p>
	<p>C1 : Température de l'air ambiant trop élevée (température dans la gaine)</p> <p>A1 : Attendre le refroidissement</p>
	<p>C2 : Signal de retour de température (par ex. KTHS) défectueux</p> <p>A2 : Contrôler l'ensemble du câblage vers le capteur de température</p>

Code	Messages d'ordre général
	<p>C3 : La dissipation de chaleur ne fonctionne pas</p> <p>A3 : Contrôler le fonctionnement du dissipateur (par ex. ventilateur ou ventilation forcée) si présent</p>
0075	<p>E_ELEVATOR_TRACTION_MEANS_TEMP_RECOVERY_SUCCESSFUL</p> <p>L'ascenseur s'est montré capable de récupérer suite à un problème de température au niveau des moyens de traction.</p>
0076	<p>E_ELEVATOR_CAR_LIGHT_BROKEN</p> <p>L'éclairage de cabine est cassé. Reconnaissable au rétro-éclairage du bouton d'alarme qui reste allumé en permanence.</p>
	<p>C1 : L'éclairage de cabine est cassé.</p> <p>A1 : Remplacer l'éclairage de cabine et vérifier que le rétro-éclairage du bouton d'alarme sur le COP, si présent, est correctement éteint</p>
	<p>C2 : Le détecteur de lumière de la cabine sur le COP est défectueux</p> <p>A2 : Contrôler le bon fonctionnement du détecteur de lumière de la cabine. Soumettre le détecteur à une lumière doit faire éteindre le rétro-éclairage du bouton d'alarme, et couvrir le détecteur doit le faire allumer.</p>
	<p>C3 : Un revêtement intérieur de cabine sombre ou absorbant la lumière a été posé après la mise en service et la lumière disponible n'est plus suffisante pour activer le détecteur.</p> <p>A3 : Si l'éclairage en cabine est OK, refaire une course d'apprentissage pour contrôler et enregistrer le nouvel état de fonctionnement du détecteur (si l'éclairage est insuffisant, l'erreur 0077 peut être signalée).</p>
0077	<p>E_ELEVATOR_NO_CAR_LIGHT_SENSOR</p> <p>Détecteur d'éclairage de cabine non détecté</p>

Code	Messages d'ordre général
	<p>C1 : Pendant la course d'apprentissage, le détecteur de lumière de cabine du COP a donné des valeurs aberrantes ou indique que la lumière est éteinte.</p> <p>A1 : Contrôler le bon fonctionnement de l'éclairage de cabine. Contrôler que le rétro-éclairage du bouton d'alarme du COP s'allume lorsque le détecteur est recouvert et qu'il s'éteint lorsque le détecteur est exposé à une lumière. Si le fonctionnement de l'éclairage est considéré comme correct, ignorer l'erreur (la surveillance de l'éclairage de cabine restera désactivée - aucune erreur 0076 ne sera enregistrée)</p>
0078	<p>E_ELEVATOR_CAR_LIGHT_OK</p> <p>Dès que la manoeuvre détecte que l'éclairage de cabine est en panne, elle signale un événement E_ELEVATOR_CAR_LIGHT_BROKEN. Dès que l'éclairage fonctionne à nouveau, elle le signale avec un événement ELEVATOR_CAR_LIGHT_OK.</p>
0079	<p>E_ELEVATOR_CAR_BLOCKED</p> <p>La cabine est bloquée en direction descendante. Après plus de 3 apparitions en une heure, l'erreur est considérée comme fatale par la manoeuvre.</p>
	<p>C1 : L'ascenseur est bloqué en direction descendante.</p> <p>A1 : Examiner l'ascenseur et le moyen de traction pour déterminer ce qui a bloqué la cabine.</p>
	<p>C2 : L'ascenseur est bloqué en direction descendante.</p> <p>A2 : L'ascenseur se rétablit automatiquement de cette erreur d'utilisateur (ou de rappel) lors de sa course en direction ascendante.</p>
	<p>C3 : L'ascenseur a été bloqué trop de fois en direction descendante.</p> <p>A3 : Le seuil dépend du calibrage de la charge de cabine. Augmenter les seuils définis sur CF08PA15/16/17.</p>
0080	<p>E_ELEVATOR_CAR_EMERGENCY_EXIT_MISUSE_DETECTED</p> <p>La manoeuvre a détecté une mauvaise utilisation de la trappe de sortie de secours.</p>
0081	<p>E_ELEVATOR_OEM_POLICY_DISABLED</p> <p>L'état de politique OEM est réglé sur « désactivé », l'interface de service utilise l'arborescence de menu standard.</p>

Code	Messages d'ordre général
0082	E_ELEVATOR_OEM_POLICY_STATUS_CHANGE L'état de politique OEM a changé. Ce message est envoyé au RMP mais il n'est pas enregistré dans le journal local de la manoeuvre.
0084	E_ELEVATOR_BACKUP_BAT_INFO_NOT_SUPPORTED_BY_HW La batterie ne peut pas être surveillée à cause d'un matériel absent.
0091	E_ELEVATOR_KNE_D_INTERRUPTED Circuit de sécurité ouvert de manière inattendue (par ex. pendant une course) sur le contact KNE avec position approximative dans la gaine « bas ».
0099	E_ELEVATOR_DIAGNOSTIC_CALL L'ascenseur émet ce message lorsqu'un message spécifique de diagnostic a été enregistré. Ce message est nécessaire pour que les anciens TMx déclenchent un appel vers le centre.

Code	Messages de porte de cabine (voir aussi section 7.22, 7.23 et 7.24)
0301	E_DOOR_CLOSING 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).
	C1 : Impossible de fermer la porte complètement malgré plusieurs tentatives. Le signal KET-S n'a pas été envoyé. Dans l'entraînement de porte Fermator, le KET-S est mis en oeuvre électroniquement, la commande de porte mesure la position de la porte et envoie le signal KET-S si la valeur prédéfinie est atteinte. A1 : Blocage mécanique Mesure : - Contrôler le seuil de porte et nettoyer si nécessaire - Contrôler visuellement les dommages mécaniques Conseils et astuces : Il est primordial de se rendre à tous les étages pour contrôler la porte.

Code	Messages de porte de cabine (voir aussi section 7.22, 7.23 et 7.24)
	<p>C2 : Signal de retour de position de porte fermée défectueux. A2 : 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.</p>
	<p>C3 : La porte ne bouge pas ou trop lentement A3 : Contrôler la présence d'un obstacle ou de saletés sur les coulisseaux de porte et les rails. Contrôler le mécanisme de porte (courroie cassée, couplage mécanique, encrassement). Contrôler l'alimentation électrique du moteur de porte (fusibles).</p>
	<p>C4 : Impossible de fermer la porte complètement malgré plusieurs tentatives. Le signal KET-S n'a pas été envoyé. Dans l'entraînement de porte Fermator, le KET-S est mis en oeuvre électroniquement, la commande de porte mesure la position de la porte et envoie le signal KET-S si la valeur prédéfinie est atteinte. A4 : Contrôler le signal KET-S. Mesure : --Contrôler le signal « ...OK ! » » doit clignoter, auto-test OK » S'allume sans clignoter » Unité de commande défectueuse, aller à la cause 3 --Utiliser le bouton de test pour actionner la porte et observer si la diode de porte fermée s'allume --Effectuer la course d'apprentissage de porte --Utiliser le bouton de test pour actionner la porte --La diode fermée s'allume à nouveau, mesure réussie Conseils et astuces : Il est primordial de se rendre à tous les étages et de contrôler la porte. Fermée fonctionne normalement mais le défaut n'est pas encore corrigé : Informer le technicien de terrain et mettre une croix dans « autre » comme mesure.</p>
	<p>C5 : Paramètre de fermeture de porte mal réglé A5 : Contrôler le bon réglage du paramètre de fermeture de porte.</p>

Code	Messages de porte de cabine (voir aussi section 7.22, 7.23 et 7.24)
	<p>C6 : Impossible de fermer la porte complètement malgré plusieurs tentatives. Le signal KET-S n'a pas été envoyé. Dans l'entraînement de porte Fermator, le KET-S est mis en oeuvre électroniquement, la commande de porte mesure la position de la porte et envoie le signal KET-S si la valeur prédéfinie est atteinte.</p> <p>A6 : Impossible de fermer la porte complètement malgré plusieurs tentatives. Le signal KET-S n'a pas été envoyé. Dans l'entraînement de porte Fermator, le KET-S est mis en oeuvre électroniquement, la commande de porte mesure la position de la porte et envoie le signal KET-S si la valeur prédéfinie est atteinte.</p>
0302	<p>E_DOOR_OPENING</p> <p>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).</p>
	<p>C1 : Impossible de fermer la porte complètement malgré plusieurs tentatives. Le signal KET-O n'a pas été envoyé. Dans l'entraînement de porte Fermator, le KET-O est mis en oeuvre électroniquement, la commande de porte mesure la position de la porte et envoie le signal KET-O si la valeur prédéfinie est atteinte.</p> <p>A1 : Blocage mécanique</p> <p>Mesure :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Contrôler le seuil de porte et nettoyer si nécessaire - Contrôler visuellement les dommages mécaniques <p>Conseils et astuces :</p> <p>Il est primordial de se rendre à tous les étages pour contrôler l'ouverture de la porte.</p>
	<p>C2 : Signal de retour de position de porte ouverte défectueux.</p> <p>A2 : 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.</p>

Code	Messages de porte de cabine (voir aussi section 7.22, 7.23 et 7.24)
	<p>C3 : La porte ne bouge pas ou trop lentement</p> <p>A3 : Contrôler la présence d'un obstacle ou de saletés sur les coulisseaux de porte et les rails. Contrôler le mécanisme de porte (courroie cassée, couplage mécanique, encrassement). Contrôler l'alimentation électrique du moteur de porte (fusibles).</p>
	<p>C4 : Impossible d'ouvrir la porte complètement malgré plusieurs tentatives. Le signal KET-O n'a pas été envoyé. Dans l'entraînement de porte Fermator, le KET-O est mis en oeuvre électroniquement, la commande de porte mesure la position de la porte et envoie le signal KET-O si la valeur prédéfinie est atteinte.</p> <p>A4 : Mesure :</p> <ul style="list-style-type: none"> --Contrôler le signal « ...OK ! » <ul style="list-style-type: none"> » doit clignoter, auto-test OK » S'allume sans clignoter » Unité de commande défectueuse, aller à la cause 3 --Utiliser le bouton de test pour actionner la porte et observer si la diode de porte ouverte s'allume --Effectuer la course d'apprentissage de porte --Utiliser le bouton de test pour actionner la porte --La diode ouverte s'allume à nouveau, mesure réussie <p>Conseils et astuces :</p> <p>Il est primordial de se rendre à tous les étages et de contrôler l'ouverture de la porte. Ouverte fonctionne normalement mais le défaut n'est pas encore corrigé :</p> <p>Informez le technicien de terrain et mettez une croix dans « autre » comme mesure.</p>

Code	Messages de porte de cabine (voir aussi section 7.22, 7.23 et 7.24)
	<p>C5 : Impossible d'ouvrir la porte complètement malgré plusieurs tentatives. Le signal KET-O n'a pas été envoyé. Dans l'entraînement de porte Fermator, le KET-O est mis en oeuvre électroniquement, la commande de porte mesure la position de la porte et envoie le signal KET-O si la valeur prédéfinie est atteinte.</p> <p>A5 : Unité de commande défectueuse</p> <p>Mesure :</p> <p>--Si le voyant OK ne s'allume pas ou ne clignote pas :</p> <ul style="list-style-type: none"> » Contrôler le fusible de l'unité de commande Fermator » Contrôler l'alimentation de l'unité de commande <p>--La diode KET-O ne s'allume toujours pas</p> <ul style="list-style-type: none"> » Remplacer le dispositif <p>Conseils et astuces :</p> <p>Se procurer le bon dispositif (ouverture à gauche ou à droite).</p>
	<p>C6 : Paramètre d'ouverture de porte mal réglé</p> <p>A6 : Contrôler le bon réglage du paramètre d'ouverture de porte.</p>
0303	<p>E_DOOR_MAX_LOCK_TIME</p> <p>Une porte est restée trop longtemps en position verrouillée. A noter : contrôler la durée pendant laquelle la porte reste verrouillée empêche le moteur de brûler. A noter : cette erreur peut se produire lorsque la cabine se déplace lentement (par ex. pendant la course d'apprentissage ou la course de rappel sur alimentation de secours).</p>
	<p>C1 : Le paramètre « durée max verrouillage porte » est mal réglé.</p> <p>A1 : Contrôler le paramètre correspondant (CF03 PA07)</p>
0304	<p>E_DOOR KSKB</p> <p>La porte n'a pas pu se fermer à cause d'un blocage mécanique. Cette erreur se produit lorsque le nombre de réouvertures des portes dues à l'activation d'un limiteur de force de porte (KSKB) dépasse un seuil maximum prédéfini (p.ex. 20).</p>
	<p>C1 : Obstacles/entraves dans la zone de porte ou dans le rail de porte</p> <p>A1 : Retirer l'obstacle</p>

Code	Messages de porte de cabine (voir aussi section 7.22, 7.23 et 7.24)
	<p>C2 : Signal de retour de limiteur de force de fermeture de porte KSKB défectueux</p> <p>A2 : Contrôler si le contact KSKB est encrassé ou mal réglé mécaniquement. Contrôler l'ensemble du câblage KSKB.</p>
0305	E_DOOR_WRONG_EVENT
	<p>C1 : Il manque à la commande un état de verrouillage de porte.</p> <p>A1 : Aucun</p>
0306	E_DOOR_WRONG_EVENT_2
	<p>C1 : Idem 0305 mais en cours de service.</p> <p>A1 : Aucun</p>
0307	E_DOOR_WRONG_EVENT_3
0308	E_DOOR_WRONG_EVENT_4
0309	E_DOOR_WRONG_CMD_VALUE
0310	E_DOOR_WRONG_MOTION_VALUE
0311	E_DOOR_WRONG_DRIVER_EVENT
0312	E_DOOR_CLOSED_WITH_WRONG_COMMAND
	<p>La signalisation de position de porte (ouverte, fermée) ne correspond avec la direction d'entraînement de la porte.</p>
	<p>C1 : Les capteurs de position de porte signalent une porte fermée alors qu'elle est supposée être ouverte ou vice versa</p> <p>A1 : Contrôler si le câblage des capteurs de position de porte ouverte et fermée (par ex. KET-S et KET-O) n'est pas interverti.</p>
	<p>C2 : Pas de DOOR_CMD = DOOR_CLOSE/ DOOR_LOCK donné</p> <p>A2 : Incompatibilité KET_S et KET_O</p>
	<p>C3 : La porte ne s'inverse pas.</p> <p>A3 : Le sens de rotation du moteur est erroné.</p>
	<p>C4 : KET_S est activé.</p> <p>A4 : La porte se rouvre juste avant d'atteindre KET_S mais la porte touche le contact à cause de son inertie.</p>

Code	Messages de porte de cabine (voir aussi section 7.22, 7.23 et 7.24)
	<p>C5 : EtatPorte = arrêté = moteur coupé</p> <p>A5 : Le moteur peut être connecté à l'envers.</p>
	<p>C6 : Le moteur de porte tourne dans la mauvaise direction</p> <p>A6 : Contrôler si les câbles d'alimentation du moteur de porte ne sont pas intervertis.</p>
0313	<p>E_DOOR_SHAFT_ERROR</p> <p>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.</p>
	<p>C1 : Plusieurs causes différentes</p> <p>A1 : Contrôler dans le journal d'erreurs les messages émis précédemment afin d'identifier la cause racine du problème. Si l'erreur précédente était une erreur fatale, aucune action ne doit être conduite.</p>
	<p>C2 : Commande d'ouverture de porte en dehors de la zone de porte.</p> <p>A2 : Contrôler le PHS.</p> <p>Mesure :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nettoyer le PHS - Contrôler la fixation du PHS - Contrôler le calibrage (vérifier s'il y a une profondeur de protection adéquate sur toute la longueur de la gaine) - Contrôler la piste de cabine - Contrôler les fiches PHS et PHS2 (sur le SDIC) et les connexions - Contrôler le fonctionnement des PHS et PHS2 avec diode électroluminescente, remplacer le PHS en cas de défaut. - Effectuer une course d'apprentissage <p>Conseils et astuces :</p> <p>En cas de pré-ouverture et avec deux côtés d'accès installés, contrôler l'alignement PHS et PHUET. Si cela est sans effet, envisager d'augmenter le temporisateur de pré-ouverture (CF3PA6).</p>

Code	Messages de porte de cabine (voir aussi section 7.22, 7.23 et 7.24)
	<p>C3 : Commande d'ouverture de porte en dehors de la zone de porte.</p> <p>A3 : Contrôler le glissement</p> <p>Mesure :</p> <p>Arrêter la cabine avec la manoeuvre d'inspection par arrêt KSE-U</p> <ul style="list-style-type: none"> - Marquer la courroie et la poulie d'adhérence. - Utiliser la manoeuvre d'inspection pour réaliser un déplacement de cinq mètres vers le bas, et remonter jusqu'au niveau de l'arrêt KSE-U. - Mesurer la distance entre le repère sur la courroie et celui sur la poulie d'adhérence. <p>En cas de décalages de plus de 10 mm, contacter la technologie de terrain.</p> <p>Conseils et astuces :</p> <p>Voir le module de maintenance préventive 19, K 609755, section Courroies de traction.</p>
0314	<p>E_DOOR_PRE-OPENING</p> <p>Il y a eu un défaut d'activation ou de désactivation du dispositif de by-pass du circuit de sécurité de porte alors que l'ascenseur était censé effectuer une pré-ouverture de la porte.</p>
	<p>C1 : En se déplaçant vers l'étage, l'ouverture anticipée de la porte a détecté un défaut.</p> <p>A1 : Contrôler la barrière photoélectrique bidirectionnelle (PHUET)</p> <p>Mesure :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nettoyer le capteur et les fanions - Contrôler le calibrage (vérifier s'il y a une profondeur de protection adéquate sur toute la longueur de la gaine). - Contrôler les tolérances de cabine. - Contrôler le fonctionnement du PHUET avec diode électroluminescente, remplacer le PHUET en cas de défaut. <p>Conseils et astuces :</p> <p>La diode électroluminescente se trouve en bas dans le PHUET.</p>

Code	Messages de porte de cabine (voir aussi section 7.22, 7.23 et 7.24)
	<p>C2 : Le dispositif de contournement ne fonctionne pas correctement.</p> <p>A2 : Contrôler SUET</p> <p>Mesure :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Contrôler la fiche et les connexions SUET. - En mode normal, faire des déplacements de test. <p>Conseils et astuces :</p> <p>Le circuit imprimé SUET se trouve près de la manoeuvre d'inspection sous le couvercle en tôle.</p>
	<p>C3 : Le dispositif de contournement ne fonctionne pas correctement.</p> <p>A3 :</p> <p>Mesure :</p> <p>Il est primordial d'appliquer les mesures 1 et 2 AVANT le remplacement préventif du matériel</p> <ul style="list-style-type: none"> - Remplacer les circuits imprimés - Ramener CF8 PA7 sur 1 - Contrôler les déplacements de test et l'ouverture anticipée de la porte <p>Conseils et astuces :</p> <p>Dans certaines circonstances, le pontage des portes peut être désactivé temporairement jusqu'à l'obtention des circuits imprimés (CF8PA7 = 0)</p> <p>Ceci DOIT être saisi sans faute dans le journal des défaillances !</p> <p>SUET réf. 00591811</p> <p>PHUET réf. 55505160</p>
0315	<p>E_DOOR_NOT_RECOVERABLE</p> <p>La porte n'a pas pu revenir à la normale après une erreur d'ouverture ou de fermeture de porte (généralement après 20 tentatives successives d'ouverture et de fermeture). L'ascenseur est bloqué.</p>

Code	Messages de porte de cabine (voir aussi section 7.22, 7.23 et 7.24)
	<p>C1 : La porte n'a pas pu être ramenée à la normale après une erreur d'ouverture ou de fermeture de la porte (généralement après 20 tentatives d'ouverture et de fermeture de la porte). L'ascenseur est bloqué.</p> <p>A1 : Blocage mécanique</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mesure - Contrôler les rails de porte et les nettoyer si nécessaire - Contrôle visuel des dommages mécaniques <p>Conseils et astuces : Il est primordial de se rendre à tous les étages pour contrôler l'ouverture de la porte.</p>
	<p>C2 : La porte a un problème qui cause des erreurs répétées « ouverture porte » ou « fermeture porte ».</p> <p>A2 : Trouver pourquoi la porte ne peut pas revenir à la normale. Contrôler les erreurs 0301 et 0302 pour voir la cause et les actions.</p>
	<p>C3 : La porte n'a pas pu être ramenée à la normale après une erreur d'ouverture ou de fermeture de la porte (généralement après 20 tentatives d'ouverture et de fermeture de la porte). L'ascenseur est bloqué.</p> <p>A3 : Contrôler le signal KET-O/KET-S</p> <p>Mesure :</p> <ul style="list-style-type: none"> --Contrôler le signal « ...OK ! » <ul style="list-style-type: none"> » doit clignoter, auto-test OK » S'allume sans clignoter » Unité de commande défectueuse, passer à l'étape 3 --Utiliser le bouton de test pour actionner la porte et observer si les diodes d'interrupteur de fin de course de porte s'allument --Effectuer la course d'apprentissage de porte --Utiliser le bouton de test pour actionner la porte --Les diodes d'interrupteur de fin de course de porte s'allument à nouveau, mesure réussie <p>Conseils et astuces : Il est primordial de se rendre à tous les étages et de contrôler l'ouverture de la porte. Les diodes d'interrupteur de fin de course de porte fonctionnent normalement mais le défaut n'est pas encore corrigé : Informez le technicien de terrain et mettez une croix dans « Autre » comme mesure</p>

Code	Messages de porte de cabine (voir aussi section 7.22, 7.23 et 7.24)
	<p>C4 : La porte n'a pas pu être ramenée à la normale après une erreur d'ouverture ou de fermeture de la porte (généralement après 20 tentatives d'ouverture et de fermeture de la porte). L'ascenseur est bloqué.</p> <p>A4 : Unité de commande défectueuse Mesure Si le voyant OK ne s'allume pas ou clignote : <ul style="list-style-type: none"> » Contrôler le fusible de l'unité de commande Fermator » Contrôler l'alimentation de l'unité de commande La diode KET-O/KET-S ne s'allume toujours pas <ul style="list-style-type: none"> » Remplacer le dispositif Conseils et astuces : Porte gauche et porte centrale réf. 59313502 Porte droite réf. 59313503 Régler le commutateur DIL 2 (porte manuelle) sur OFF et DIL 3 sur ouverture à droite ou à gauche</p>
	<p>C5 : La porte n'a pas pu être ramenée à la normale après une erreur d'ouverture ou de fermeture de la porte (généralement après 20 tentatives d'ouverture et de fermeture de la porte). L'ascenseur est bloqué.</p> <p>A5 : Contrôler les erreurs 0301 et 0302 pour la cause et les actions.</p>
0316	<p>E_DOOR_HEARTBEAT_ERROR</p> <p>La communication avec le noeud de porte ou le noeud de cabine (commande) est interrompue.</p>
	<p>C1 : La manoeuvre a perdu la connexion avec le SDIC.</p> <p>A1 : Contrôler la fiche SKC sur le SMIC Mesure : Contrôler la fiche sur le SMIC Mesurer l'alimentation <ul style="list-style-type: none"> » Entre la broche 5 SKC et la masse (ou la broche 7), il doit y avoir 24 V, si ce n'est pas le cas, remplacer SI1 (T2.5A) » Entre la broche 6 SKC et la masse (ou la broche 7) il doit y avoir 12 V, si ce n'est pas le cas remplacer SI4 (T2.5A) </p>
	<p>C2 : Noeud de porte ou noeud de cabine déconnecté</p> <p>A2 : Reconnecter le noeud.</p>

Code	Messages de porte de cabine (voir aussi section 7.22, 7.23 et 7.24)
	<p>C3 : Pas d'alimentation ou mauvaise alimentation du noeud de porte ou noeud de cabine</p> <p>A3 : Vérifier l'alimentation électrique du noeud.</p>
	<p>C4 : La manoeuvre a perdu la connexion avec le SDIC.</p> <p>A4 : Contrôler SDIC dans la cabine</p> <p>Mesure :</p> <ul style="list-style-type: none"> --Contrôler la fiche SKC --Surveillance de la tension <ul style="list-style-type: none"> » 24 V s'allume » 12-NSG s'allume » Si une LED est incorrecte, c'est le câblage qui est défectueux --Contrôler la LED SDIC <ul style="list-style-type: none"> » 3,3 V/5 V s'allume » WDOG clignote » ERROR OFF » Si une LED est incorrecte, remplacer le SDIC <p>Conseils et astuces :</p> <p>Pour déplacer la cabine, voir la section 4.9.9, Accéder au toit de la cabine avec la course de montage</p>
	<p>C5 : Transmission des données défectueuse.</p> <p>A5 : Contrôler que la terminaison de la ligne de données (si présente) est correcte sur tous les dispositifs connectés au bus de données.</p> <p>Contrôler le blindage de la ligne de données (si présente).</p>
	<p>C6 : Transmission des données défectueuse.</p> <p>A6 : Contrôler la connexion globale de la ligne de données.</p> <p>Contrôler que la terminaison de la ligne de données (si présente) est correcte sur tous les dispositifs connectés au bus de données.</p> <p>Contrôler le blindage de la ligne de données (si présent).</p> <p>Contrôler s'il y a des interférences de CEM.</p>
	<p>C7 : Noeud de porte ou noeud de cabine défectueux</p> <p>A7 : Remplacer le noeud concerné.</p>

Code	Messages de porte de cabine (voir aussi section 7.22, 7.23 et 7.24)
	<p>C8 : Noeud de porte ou noeud de cabine défectueux A8 : Remplacer le SDIC Mesure : --Remplacer le SDIC --Lancer la course d'apprentissage (menu 116) --Contrôler les états logiciels » Signaler CF12 PA1 et PA2 à l'assistance Conseils et astuces : Il est primordial d'être en conformité avec les mesures de CEM Important : Si un SDIC 51 est remplacé par un SDIC 52, les connecteurs de pontage suivants doivent être posés : » Poser la fiche JHC2, réf. 55502643 > Ponter broche 1/2 > Ponter broche 3/4 » Poser la fiche 2KTC réf. 55504068 > Ponter broche 1/2 SDIC 52.Q (réf. 591885), 2 portes et ouverture anticipée des portes, rétro-compatible</p>
0317	<p>E_DOOR_UNEXPECTED_STATE Le sous-système de porte a signalé un ordre incohérent dans un état de porte (par ex. ouverture -> fermée)</p>
	<p>C1 : L'alimentation du noeud de cabine (par ex. SDIC) est défaillante A1 : Contrôler l'alimentation du noeud de cabine (par ex. contact lâche)</p>
	<p>C2 : Incompatibilité entre logiciel de noeud de cabine et logiciel de manœuvre principale A2 : Mettre à jour le logiciel en conséquence</p>
0318	<p>E_DOOR SDIC HEARTBEAT Le noeud de cabine a détecté une perte de communication vers la manoeuvre principale d'ascenseur. A noter que cette erreur se produit généralement en même temps que d'autres erreurs. Consulter d'abord le journal des erreurs pour voir les autres erreurs signalées.</p>
	<p>C1 : Nœud de cabine déconnecté (par ex. bus CAN) A1 : Reconnecter le nœud.</p>

Code	Messages de porte de cabine (voir aussi section 7.22, 7.23 et 7.24)
	<p>C2 : Transmission des données défectueuse (par ex. bus CAN). A2 : Contrôler la connexion globale de la ligne de données. Contrôler que la terminaison de la ligne de données (cavaliers et interrupteurs, si présents) est correcte sur tous les dispositifs (CI) 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 manoeuvre principale d'ascenseur absente ou mauvaise A3 : Vérifier l'alimentation électrique</p>
	<p>C4 : Incompatibilité entre logiciel de noeud de cabine et logiciel de manoeuvre principale A4 : Mettre à jour le logiciel en conséquence</p>
	<p>C5 : Manoeuvre principale d'ascenseur défectueuse A5 : Remplacer le matériel concerné</p>
0319	<p>E_DOOR_MAX_REOPENINGS_EXCEEDED Du fait d'une activation répétée du dispositif de réouverture des portes, le nombre de réouvertures de porte a dépassé le maximum prédéfini.</p>
	<p>C1 : Obstacles/entraves dans la zone de porte ou dans le rail de porte A1 : Retirer l'obstacle</p>
	<p>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.</p>
0320	E_DOOR_SHUTTING
0321	E_DOOR_TOO_FAST
0322	E_DOOR_KETO_NOT_OFF
0323	E_DOOR_KETO_ON_UNEXPECTED
0324	E_DOOR_KETO_ON_WHEN_LOCKED
0325	E_DOOR_KETO_ON_WHEN_CLOSED
0326	E_DOOR_KETO_OFF_WHEN_OPENED

Code	Messages de porte de cabine (voir aussi section 7.22, 7.23 et 7.24)
0327	E_DOOR_KETS_NOT_OFF
0328	E_DOOR_KETS_
0329	E_DOOR_KETS_OFF_UNEXPECTED
	<p>C1 : Le moteur se déplace sur une dent de la roue dentée dans le mauvais sens avant d'aller dans le bon sens - p.ex. la porte se ferme avec CMD_CLOSE. La porte se déplace dans le sens de la fermeture. Dès que KET_S est atteinte on se trouve en position fermée. Si la porte rebondit en arrière à ce moment-là et que KET-S devient inactif pendant quelques instants et juste avant que le SDIC reçoive la commande CMD_LOCK, on se trouve dans cette situation.</p> <p>A1 : Déplacer un tout petit peu l'interrupteur KET_S de la position fermée réelle (position finale de porte)</p>
	<p>C2 : -</p> <p>A2 : Essayer d'obtenir une résistance mécanique (très légère) dans la zone de la porte fermée pour réduire le rebond.</p>
	<p>C3 : -</p> <p>A3 : Regarder si la porte se ferme sans accroc - c-à-d. que le tablier en bas ne doit pas se fermer avant le haut (-> afin qu'il n'y ait aucune friction/tension mécanique dans le sens de l'ouverture)</p>
0330	E_DOOR_KETS_OFF_WHEN_CLOSED
0331	E_DOOR_KETS_OFF_WHEN_LOCKED
0332	E_DOOR_KETS_ON_WHEN_OPENED
0333	E_DOOR_D1_DOD_DIP_WRONG
	Cette erreur ne s'applique pas aux Schindler 3100/3300/5300
	A1 : Contrôler les réglages des commutateurs DIP (type de porte 1) par rapport aux schémas.
0334	E_DOOR_D2_DOD_DIP_WRONG
	Cette erreur ne s'applique pas aux Schindler 3100/3300/5300
	A1 : Contrôler les réglages des commutateurs DIP (type de porte 2) par rapport aux schémas.

Code	Messages de porte de cabine (voir aussi section 7.22, 7.23 et 7.24)
0335	E_DOOR_KSPT
	C1 : Tentative d'ouverture de porte hors zone de porte A1 : Contrôler le signal KSPT.
0336	E_DOOR_OVERTEMPERATURE
	L'entraînement de porte (moteur) a dépassé sa température de service.
	C1 : Fonctionnement trop intensif (par ex. trop de cycles de porte par unité de temps) A1 : Attendre le refroidissement
	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 fonctionnement du capteur de température.
0337	E_DOOR_SUET_BOARD_DISCONNECTED
	Le dispositif de dérivation du circuit de sécurité de porte est détecté comme débranché.
	C1 : Le dispositif de dérivation du circuit de sécurité de porte a été débranché par un utilisateur. A1 : Rebrancher le dispositif de dérivation du circuit de sécurité (par ex. SUET)
	C2 : Signal de retour de dérivation du circuit de sécurité de porte (par ex. IUET, RFUET) défectueux. A2 : Contrôler l'ensemble du câblage du dispositif de dérivation du circuit de sécurité de porte (par ex. SUET)
	C3 : Défaillance du dispositif de dérivation du circuit de sécurité de porte A3 : Remplacer le dispositif concerné (par ex. SUET)

Code	Messages de porte de cabine (voir aussi section 7.22, 7.23 et 7.24)
0338	<p>E_DOOR_SUET_ERROR1_OVERBRIDGING_ACTIVATION_UNSUCCESSFUL</p> <p>Il y a eu un échec d'activation de la dérivation du circuit de sécurité de porte. Remarque : cette dérivation est activée pendant l'isonivelage ou l'ouverture anticipée de la porte (pré-ouverture).</p>
	<p>C1 : Détection de la zone de porte défectueuse A1 : Contrôler les signaux et capteurs de la zone de porte (par ex. PHSx, PHUETx).</p>
	<p>C2 : Signal de retour de dérivation du circuit de sécurité de porte (par ex. IUET, RFUET) défectueux. A2 : Contrôler l'ensemble du câblage du dispositif de dérivation du circuit de sécurité de porte (par ex. SUET)</p>
	<p>C3 : Défaillance du dispositif de dérivation du circuit de sécurité de porte A3 : Remplacer le dispositif concerné (par ex. SUET)</p>
0339	<p>E_DOOR_SUET_ERROR2_OVERBRIDGING_LOST</p> <p>L'ascenseur a détecté une désactivation inattendue de la dérivation du circuit de sécurité de porte. A noter : cette dérivation est activée pendant l'isonivelage ou l'ouverture anticipée de la porte (pré-ouverture).</p>
	<p>C1 : Détection de la zone de porte défectueuse A1 : Contrôler les signaux et capteurs de la zone de porte (par ex. PHSx, PHUETx).</p>
	<p>C2 : Signal de retour de dérivation du circuit de sécurité de porte (par ex. IUET, RFUET) défectueux. A2 : Contrôler l'ensemble du câblage du dispositif de dérivation du circuit de sécurité de porte (par ex. SUET)</p>
	<p>C3 : La cabine a involontairement quitté la zone de porte pendant le contournement du circuit de sécurité de porte A3 : Contrôler pourquoi la cabine a quitté la zone de porte</p>
	<p>C4 : Défaillance du dispositif de dérivation du circuit de sécurité de porte A4 : Remplacer le dispositif concerné (par ex. SUET)</p>

Code	Messages de porte de cabine (voir aussi section 7.22, 7.23 et 7.24)
0340	<p>E_DOOR_SUET_ERROR3_OVERBRIDGING DEACTIVATION_UNSUCCESSFUL</p> <p>Il y a eu un échec de désactivation de la dérivation du circuit de sécurité de porte. Remarque : cette dérivation est activée pendant l'isonivelage ou l'ouverture anticipée de la porte (pré-ouverture).</p>
	<p>C1 : Signal de retour de dérivation du circuit de sécurité de porte (par ex. IUET, RFUET) défectueux. A1 : Contrôler l'ensemble du câblage du dispositif de dérivation du circuit de sécurité de porte (par ex. SUET).</p>
	<p>C2 : Défaillance du dispositif de dérivation du circuit de sécurité de porte A2 : Remplacer le dispositif concerné (par ex. SUET)</p>
0341	<p>E_DOOR_RPHT_SIGNAL_BLOCKED_ACTIVE</p> <p>Ce message d'erreur est enregistré lorsque le compteur d'erreur RPHT a atteint sa valeur limite (par ex. le signal PPHT s'est activé alors que la porte était fermée).</p>
	<p>C1 : Etiquette sur la cellule photoélectrique A1 : Retirer l'étiquette</p>
	<p>C2 : Cellule photoélectrique défectueuse A2 : Contrôler la cellule photoélectrique et la remplacer si nécessaire</p>
0342	<p>E_DOOR_RPHT_SIGNAL_RECOVERED_NORMAL_OPERATION</p> <p>Le signal RPHT est rétabli, le signal RPHT est inactif en état de porte fermée</p>
0343	<p>E_DOOR_SUET_ERROR4_OVERBRIDGED_WITHOUT_ACTIVATION</p> <p>Il y a eu un échec de la dérivation du circuit de sécurité de porte. Remarque : cette dérivation est activée pendant l'isonivelage ou l'ouverture anticipée de la porte (pré-ouverture).</p>
	<p>C1 : Défaillance du dispositif de dérivation du circuit de sécurité de porte A1 : Remplacer le dispositif concerné (par ex. SUET)</p>

Code	Messages de porte de cabine (voir aussi section 7.22, 7.23 et 7.24)
	<p>C2 : Contrôler le signal VRUET et vérifier que SUET n'est pas actif à l'arrêt (par ex. rappel activé).</p> <p>A2 : Si VRUET est toujours actif, remplacer la carte SDIC</p>
0344	<p>E_DOOR_RPHT_SIGNAL_BLOCKED_INACTIVE</p> <p>Il y a eu un échec de la dérivation du circuit de sécurité de porte. Remarque : cette dérivation est activée pendant l'isonivelage ou l'ouverture anticipée de la porte (pré-ouverture).</p>
0351	<p>E_DOOR_POSITION_RECOVERY_SUCCESSFUL</p> <p>La porte a pu récupérer après un problème de position.</p>
0355	<p>E_DOOR_UNLOCK_MISUSE_DETECTED</p> <p>Utilisation abusive de la porte palière détectée et non autorisée : l'ascenseur cesse toute activité. Pour le marché russe. Une intervention manuelle est requise pour remettre l'ascenseur en service.</p>
	<p>C1 : La surveillance de verrouillage de porte signale une erreur</p> <p>A1 : Contrôler que personne ne se trouve dans la gaine ni sur le toit de la cabine. Réinitialiser la surveillance. Si l'erreur apparaît à nouveau, examiner la bonne fermeture de chaque porte palière.</p>
0364	<p>E_DOOR_DRIVE_NO_POWER_SUPPLY</p> <p>La porte est indisponible suite à une perte d'alimentation de l'entraînement de porte.</p>
0368	<p>E_DOOR_DRIVE_INTERNAL_FAILURE</p> <p>La porte est indisponible suite à une défaillance interne sévère de l'entraînement de porte.</p>
	<p>C1 : 0 x 2 A 42 eNGT 24 VDC au-dessus de la limite de 10 % 0 x 2B 43 eNGT 24 VDC en dessous de la limite de 10 % Tension d'alimentation hors limites</p> <p>A1 : Remplacer l'alimentation.</p>

Code	Messages de porte de cabine (voir aussi section 7.22, 7.23 et 7.24)
	<p>C2 : 0 x 31 49 eSurintensité Gain de commande trop élevé (réglage paramètre contrôle de vitesse ; réglage paramètre contrôle de position)</p> <p>A2 : Lancer la configuration automatique.</p>
	<p>C3 : 0 x 31 49 eSurintensité Profil d'accélération et/ou profil de décélération trop élevé.</p> <p>A3 : 1. Lancer la configuration automatique 2. Réduire les paramètres 39_Speed_Close et 40_Speed Open.</p>
	<p>C4 : 0 x 32 50 eSurtension Trop d'énergie est renvoyée par le moteur pendant une phase de décélération.</p> <p>A4 : 1. Lancer la configuration automatique 2. Réduire les paramètres 39_Speed_Close et 40_Speed Open.</p>
	<p>C5 : 0 x 32 50 eSurtension L'alimentation est endommagée.</p> <p>A5 : Remplacer l'alimentation.</p>
	<p>C6 : 0 x 32 50 eSurtension Oscillation du système mécanique (masse/courroie) qui génère une impulsion d'énergie.</p> <p>A6 : 1. Contrôler la tension de la courroie. / 2. Lancer la configuration automatique.</p>
	<p>C7 : 0 x 38 56 eParamètre interne logiciel Paramètres de profil de déplacement extrêmes.</p> <p>A7 : 1. Contrôler si un paramètre a été modifié récemment. Si oui, le ramener à sa valeur par défaut. 2. Lancer la configuration automatique.</p>
	<p>C8 : 0 x 38 56 eParamètre interne logiciel Au démarrage les paramètres sont corrompus.</p> <p>A8 : 1. Régler le paramètre n° 169 SetParamToDef sur la valeur 1. 2. Lancer la configuration automatique. 3. En cas d'échec, remplacer DDE-VD35.</p>

Code	Messages de porte de cabine (voir aussi section 7.22, 7.23 et 7.24)
	<p>C9 : 0 x 37 55 eLogiciel interne Un événement inconnu a mis l'entraînement de porte dans un état où le comportement prédéfini du système ne peut plus être garanti.</p> <p>A9 : Redémarrer l'entraînement de porte en débranchant POWT et CANT (DOOR) sur l'OKR.</p>
	<p>C10 : 0 x 39 57 ePosition capteur L'encodeur DDE-VD-35 a rencontré un problème.</p> <p>A10 : 1. Réinitialiser le DDE-VD35 en débranchant brièvement POWT et CANT (DOOR) sur l'OKR. 2. Lancer la configuration automatique.</p>
	<p>C11 : 0 x 3A 58 eDépassement CAN</p> <p>A11 : 1. Contrôler le câble CAN. / 2. Contrôler la communication CAN.</p>
	<p>C12 : 0 x 3D 61 eCAN Tx COB Id_Collision</p> <p>A12 : -</p>
	<p>C13 : 0 x 3E 62 eCAN PDO Longueur trop courte</p> <p>A13 :</p>
	<p>C14 : 0 x 3F 63 eBus CAN désactivé</p> <p>A14 : -</p>
	<p>C15 : 0 x 40 64 eDébordement de queue CAN Rx</p> <p>A15 : -</p>
	<p>C16 : 0 x 41 65 eDébordement de queue CAN Tx</p> <p>A16 :</p>
	<p>C17 : 0 x 43 67 ePosition après un obstacle qui ralentit ou arrête la porte (possible seulement si la détection de limite de force KSKB/KOKB est désactivée).</p> <p>A17 : Contrôler la présence d'obstacles ou de situations de blocage, tester les réglages d'application de KOKB, KSKB.</p>

Code	Messages de porte de cabine (voir aussi section 7.22, 7.23 et 7.24)
	<p>C18 : 0 x 43 67 ePosition après accélération/décélération trop élevée</p> <p>A18 : Réduire les paramètres 39_Speed_Close et 40_Speed_Open.</p>
0369	<p>E_DOOR_MAX_OPENING_FORCE_EXCEEDED</p> <p>La force maximale d'ouverture de porte a été dépassée.</p>
	<p>C1 : L'ouverture de la porte est entravée par un obstacle.</p> <p>A1 : Vérifier le passage de porte et retirer tout obstacle ou encrassement.</p>
0371	<p>E_DOOR_LOCKING_UNLOCKING_OBSTRUCTED</p> <p>Le mouvement de verrouillage ou de déverrouillage de la pince est entravé.</p>
	<p>C1 : Blocage mécanique de la pince.</p> <p>A1 : Contrôler l'état mécanique de la pince. Essayer de verrouiller et déverrouiller la porte avec l'IHM et examiner la pince mécaniquement.</p>
	<p>C2 : Un obstacle ou un corps étranger à l'intérieur de la pince bloque le mécanisme de pince.</p> <p>A2 : 1. Retirer tout objet étranger ou obstacle sur le chemin de mouvement de la pince. 2. Vérifier si le verrouillage de la porte palière fonctionne correctement.</p>
	<p>C3 : En cas de blocage au verrouillage/déverrouillage uniquement : Friction accrue du fait du vieillissement ou de dommages sur les composants mécaniques du sous-système de pince.</p> <p>A3 : 1. Vérifier le bon état mécanique du sous-système de pince. 2. Remplacer la pince si nécessaire.</p>
	<p>C4 : En cas de blocage au déverrouillage uniquement : Verrou de porte palière bloqué</p> <p>A4 : Contrôler que le verrou de la porte palière fonctionne correctement.</p>

Code	Messages de porte de cabine (voir aussi section 7.22, 7.23 et 7.24)
0374	E_DOOR_CONTACT_END_CLOSING_RECOVERY_SUCCESS Le contact de position finale de porte fermeture-fermée (KET-S2) est revenu à la normale après une défaillance.
0375	E_DOOR_FINAL_TIMER La fonction de temporisateur final a été exécutée. Seulement pour le code national du Japon.

Code	Messages du sous-système entraînement
0401	E_DRIVE_SAFETY_CHAIN_INTERRUPTED Circuit de sécurité ouvert de manière inattendue (par ex. pendant une course).
	C1 : Un dispositif de sécurité s'est déclenché (circuit de sécurité ouvert) A1 : Contrôler la raison du déclenchement et résoudre le problème
	C2 : Câblage du circuit de sécurité défectueux ou contact(s) du circuit de sécurité défectueux ou mal réglé(s) A2 : Contrôler l'ensemble du câblage du circuit de sécurité et des contacts. Contrôler d'abord le câblage près de l'inverseur et les connecteurs.
	C3 : Ouverture brève des contacts de sécurité de porte A3 : Contrôler le fonctionnement et le réglage des contacts de sécurité de porte
0402	E_DRIVE_TRIP_TOO_LONG La cabine n'a pas atteint l'étage de destination dans la durée spécifiée (généralement 45s). Ce mécanisme protège la mécanique de l'entraînement si la cabine est bloquée. Par ex. sur un ascenseur à traction, pas d'endommagement des câbles ; sur un ascenseur hydraulique, pas d'endommagement des vérins/valves hydrauliques.

Code	Messages du sous-système entraînement
	<p>C1 : Cabine bloquée ou se déplaçant trop lentement A1 : Utiliser l'inspection pour se déplacer vers le bas dans la gaine et observer/écouter les irrégularités 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). Ecouter également les bruits ou vibrations inhabituels.</p>
	<p>C2 : Cabine bloquée ou se déplaçant trop lentement A2 : 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>C3 : Entraînement bloqué ou tournant trop lentement A3 : Contrôler si le frein se desserre correctement. Contrôler le paramètre de vitesse nominale de l'entraînement.</p>
	<p>C4 : Entraînement bloqué ou tournant trop lentement A4 : Mesure : Lire la vitesse nominale définie (CF16 paramètre 35, section 5.3.3) Lire la vitesse (menu 701, section 4.7), vitesse trop lente : » demander une assistance (suspicion de problèmes avec les freins ou VF défectueux).</p>
	<p>C5 : Signaux d'informations de gaine défectueux A5 : Contrôler le câblage des informations de gaine et ses signaux (PHS, KS/KS1, KSE/KSE_U/KSE_D, etc.) Mesure : --Mesurer le signal PHS sur le SDIC fiche PHS broche 2, 3 --Utiliser l'inspection pour descendre dans la gaine --Observer le signal à chaque fanion --Signal manquant : » Remplacer l'émetteur du signal PHS et effectuer une course d'apprentissage Conseils et astuces : Tester l'ascenseur après la course d'apprentissage.</p>
	<p>C6 : Signaux d'informations de gaine défectueux A6 : Contrôler le câblage de l'information de gaine et ses signaux (PHS, KS/KS1, KSE/KSE_U/KSE_D, etc.).</p>

Code	Messages du sous-système entraînement
0403	E_DRIVE_CONTACTORS_FEEDBACK
	<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.</p> <p>A1 : Contrôler : le câblage. Contrôler : si défaut de contacteur ou défaut d'entrée, le circuit associé avec l'entrée.</p>
	C2 : Arrêt d'urgence
0404	E_DRIVE_DIRECTION_ERROR
	<p>C1 : Mauvaise direction de course</p> <p>A1 : Contrôler : le câblage. Contrôler : pourquoi l'entraînement ne génère pas de couple suffisant.</p>
	C2 : FA/boucle ouverte : retour erroné des contacteurs.
	C3 : Boucle fermée : Encodeur défectueux ou moteur non alimenté et la cabine se déplace lentement lors d'un déséquilibre.
	C4 : L'entraînement ne génère pas de couple suffisant
0405	E_DRIVE_SHAFT_INFORMATION
	A1 : Contrôler : le câble CAN, contrôler le câblage CAN.
0406	E_DRIVE_OVERTEMPERATURE
	Surchauffe de l'entraînement détectée.
	<p>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)</p> <p>A1 : Attendre le refroidissement</p>
	<p>C2 : Signal de retour de surchauffe d'entraînement KTHMH/KTHM défectueux</p> <p>A2 : Contrôler le bon fonctionnement des thermocontacts KTHMH/KTHM. Contrôler l'ensemble du câblage KTHMH/KTHM.</p>

Code	Messages du sous-système entraînement
	<p>C3 : La ventilation (ventilateur intégré sur le convertisseur de fréquence ou ventilateur forcé) ne fonctionne pas</p> <p>A3 : Vérifier l'alimentation électrique et la mécanique du ventilateur</p>
0407	<p>E_DRIVE_NOT_READY_DURING_STANDSTILL</p> <p>L'entraînement (convertisseur de fréquence, boucle ouverte) est devenu techniquement indisponible avec la cabine à l'arrêt.</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) (Non applicable sur le Schindler3000)</p> <p>A1 : Contrôler les câbles et connecteurs correspondants (par ex. signal entraînement prêt)</p>
	<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>
0408	<p>E_DRIVE_NOT_READY_DURING_TRIP</p> <p>L'entraînement (convertisseur de fréquence, boucle ouverte) est devenu techniquement indisponible pendant une course de la cabine.</p>
	<p>C1 : Voir 0407</p> <p>A1 : Voir 0407</p>
	<p>C2 : Voir 0407</p> <p>A2 : Voir 0407</p>
0409	<p>E_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>

Code	Messages du sous-système entraînement
	<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) (Non applicable sur le Schindler3000)</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>
	<p>C3 : Voir 0407</p> <p>A3 : Voir 0407</p>
0410	<p>E_DRIVE_SPEED_LIMIT_EXCEEDED_DURING_SAFETY_CHAIN_BRIDGED</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 : Voir 0407</p> <p>A1 : Voir 0407</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>
	<p>C3 : Glissement du câble</p> <p>A3 : Contrôler la mécanique de l'entraînement et la traction</p>
	<p>C4 : Voir 0407, C2</p> <p>A4 : Voir 0407, A2</p>

Code	Messages du sous-système entraînement
0411	<p>E_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>
0430	<p>E_DRIVE_BRAKE_OPERATION_PARTIAL_FAILURE *)</p> <p>Défaillance partielle 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>
	<p>C2 : Le circuit de commande des freins est défectueux</p> <p>A2 : Contrôler les contacteurs qui commandent le frein (par ex. 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>
0431	<p>E_DRIVE_BRAKE_OPERATION_FATAL_FAILURE</p> <p>Défaillance fatale détectée sur le frein mécanique de l'entraînement.</p>

Code	Messages du sous-système entraînement
	<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>
	<p>C2 : Le circuit de commande des freins est défectueux</p> <p>A2 : Contrôler les contacteurs qui commandent le frein (par ex. SB, RB, SF). Contrôler l'ensemble du câblage vers l'actionneur de frein. Contrôler la présence du module de frein (CI).</p>
	<p>C3 : Voir 0430</p> <p>A3 : Voir 0430</p>
	<p>C4 : Voir 0430</p> <p>A4 : Voir 0430</p>
0451	<p>E_DRIVE_BRAKE_SUPPLY_VOLTAGE_FAILURE</p> <p>L'ascenseur a détecté une défaillance de tension d'alimentation pour le frein.</p>
0452	<p>DRIVE_TORQUE_CALIBRATION_TIMEOUT</p>
0453	<p>E_DRIVE_CDD_ACTIVATION_FAIL</p> <p>Cette erreur est signalée en cas d'échec de l'activation du dispositif d'amortissement de la cabine (CDD).</p>
	<p>C1 : Rupture de câble pour le signal de retour de CDD.</p> <p>A1 : Contrôler le contact du signal de retour CDD et le câblage vers manoeuvre d'ascenseur par rapport aux schémas. Réparer le contact ou le câblage si le signal de retour ne signale pas l'activation et la désactivation du CDD.</p>
	<p>C2 : Le contact de signal de retour CDD a une logique de commutation erronée (repos au lieu de travail).</p> <p>A2 : Contrôler la logique de commutation du signal de retour CDD et les positions des broches du connecteur par rapport aux schémas.</p>
0454	<p>E_DRIVE_CDD_DEACTIVATION_FAIL</p> <p>Cette erreur est signalée en cas d'échec de la désactivation du dispositif d'amortissement de la cabine (CDD).</p>

Code	Messages du sous-système entraînement
	<p>C1 : Le CDD est mécaniquement coincé.</p> <p>A1 : Contrôler s'il y a une obstruction par des débris dans la mécanique du CDD ou une défaillance mécanique interne.</p>
	<p>C2 : Le circuit matériel de la sortie d'activation CDD est défectueux et provoque l'activation permanente du CDD.</p> <p>A2 : Déconnecter le CDD du signal de sortie d'activation. Si le CDD reste en position active, le dispositif CDD est défectueux. Sinon, le circuit de sortie électronique est défectueux ou le relais qui active le CDD est défectueux.</p>
0455	<p>E_DRIVE_CDD_UNAVAILABLE</p> <p>Cette erreur est signalée en cas de désactivation du dispositif d'amortissement de la cabine (CDD) à cause d'une défaillance.</p>
0456	<p>E_DRIVE_CDD_LOST</p> <p>Cette erreur est signalée lorsque le dispositif d'amortissement de la cabine (CDD) ne communique plus avec la manoeuvre.</p>
0457	<p>E_DRIVE_SOFT_STOP_FEEDBACK_WRONG</p> <p>Cette erreur est signalée lorsque le retour d'arrêt progressif n'est pas cohérent.</p>
	<p>C1 : Carte MGB-T déconnectée</p> <p>A1 : Contrôler le câblage de l'arrêt progressif.</p>
	<p>C2 : Fonction d'arrêt progressif activée sans matériel.</p> <p>A2 : Contrôler le paramètre d'activation de l'arrêt progressif.</p>
	<p>C3 : Défaillance du matériel d'arrêt progressif.</p> <p>A3 : Remplacer le matériel d'arrêt progressif.</p>
0458	<p>E_DRIVE_SOFT_STOP_TRANSITION_FAIL</p> <p>Cette erreur est signalée lorsque l'arrêt progressif est activé ou désactivé et que les retours ne sont pas modifiés comme prévu.</p>
0459	<p>E_DRIVE_SOFT_STOP_RECOVERY_FAILURE</p> <p>Cette erreur est signalée en cas d'échec de l'action de rétablissement de l'arrêt progressif.</p>
0460	<p>E_DRIVE_SOFT_STOP_RECOVERY_SUCCESS</p> <p>Cette erreur est signalée en cas de réussite de l'action de rétablissement de l'arrêt progressif.</p>

Code	Messages du sous-système entraînement
0461	E_DRIVE_SOFT_STOP_LOST Cette erreur est signalée lorsque le circuit d'arrêt progressif n'est plus détecté.
0462	E_DRIVE_SOFT_STOP_DISCONNECTED Cette erreur est signalée lorsque le circuit d'arrêt progressif est déconnecté et que la fonction est désactivée.
0463	E_DRIVE_SOFT_STOP_TRANSITION_WHILE_DISABLED Cette erreur est signalée lorsque l'entrée d'arrêt progressif change d'état alors que la fonction est désactivée.
0464	E_DRIVE_SOFT_STOP_DISABLED Cette erreur est signalée lorsque l'arrêt progressif est désactivé et que le paramètre est réglé sur désactivé.
0466	E_DRIVE_SOFT_STOP_SUPPLY_LOST Cette erreur est signalée en cas de perte de l'alimentation de l'arrêt progressif.
0499	E_DRIVE_UNKNOWN_ERROR Une erreur inconnue a été détectée par la manoeuvre (par ex. une erreur inconnue de l'ACVF a été détectée).

Code	Messages de la cellule de charge de cabine (CLC)
1101	E_CLC_NO_FREQUENCY En cas de 5 absences de fréquence en moins de 5 h, une erreur fatale est émise et cet événement est enregistré.
	<p>C1 : Paramètres CLC erronés</p> <p>A1 : Mesure :</p> <p>Lire CF96 et comparer avec les paramètres indiqués dans l'armoire de commande</p> <ul style="list-style-type: none"> » Si plus que +/- 10 points (correspondant à 100 Hz), rétablir les paramètres d'origine dans CF97 <p>Recalibrer la charge de cabine 0 kg</p> <ul style="list-style-type: none"> » Effectuer le calibrage de CF98 comme décrit à la section 5.4.1 <p>Après le re-réglage, effectuer un test fonctionnel</p> <ul style="list-style-type: none"> » Le CF95 doit afficher 0 kg lorsque la cabine est vide » Se tenir dans la cabine et utiliser CF95 pour lire votre propre poids (exemple : 74 kg est affiché 7), tolérance : - 1/+ 2 points <p>Conseils et astuces :</p> <p>Voir section 5.4.1</p>

Code	Messages de la cellule de charge de cabine (CLC)
	<p>C2 : Pas de connexion avec le dispositif de mesure de la charge de cabine</p> <p>A2 : Contrôle mécanique</p> <p>Mesure :</p> <ul style="list-style-type: none"> --Contrôler les vis --Effectuer le calibrage 0 charge, voir section 5.4.1 --Brancher la fiche correctement --Si le câble est endommagé, passer à l'action 3 --Effectuer le test fonctionnel de mesure de la charge <ul style="list-style-type: none"> » Le CF95 doit afficher 0 quand la cabine est vide » Se tenir dans la cabine et utiliser CF95 pour lire votre propre poids (exemple : 74 kg est affiché 7), tolérance +/- 1 point
	<p>C3 : Dysfonctionnement du dispositif de mesure de la charge de cabine</p> <p>A3 : Remplacer le dispositif de mesure de charge de cabine (pex. CLC)</p> <p>Remplacer le Digisens, en se conformant à la section 5.4.1</p> <p>Le remplacement nécessite une expertise adéquate, il peut être nécessaire de contacter l'assistance.</p> <p>Conseils et astuces :</p> <p>Pour le 3100, se référer au document K 609754.</p>
	<p>C4 : Dysfonctionnement de l'étage de réception du signal de charge de cabine</p> <p>A4 : Remplacer le CI correspondant (p.ex SDIC) :</p> <ul style="list-style-type: none"> --Remplacer le circuit imprimé SDIC --Lancer la course d'apprentissage (menu 116) --Contrôler les états logiciels <ul style="list-style-type: none"> » Signaler CF12 PA1 et PA2 à l'assistance <p>Conseils et astuces :</p> <p>Il est primordial de respecter les mesures de CEM</p> <p>Important : Si un SDIC 51 est remplacé par un SDIC 52, les connecteurs de pontage suivants doivent être posés :</p> <ul style="list-style-type: none"> » Poser la fiche JHC2, réf. 55502643 > Ponter broche 1/2 > Ponter broche 3/4 <ul style="list-style-type: none"> » Poser la fiche 2KTC réf. 55504068 > Ponter broche 1/2 <p>SDIC 52.Q (réf. 591885), 2 portes et ouverture anticipée des portes, rétro-compatible.</p>

Code	Messages de la cellule de charge de cabine (CLC)
1102	<p>E_CLC_WRONG_VALUE</p> <p>Le signal du dispositif pèse-charge de cabine est présent mais non valide (par ex. hors limites).</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 de cabine</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 les problèmes 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>
1103	<p>E_CLC_CALIBRATION_ERROR</p>
	<p>C1 : Cellule de charge de cabine : une erreur s'est produite pendant la procédure de calibrage</p> <p>A1 : Contrôler : le câblage de la CLC. Contrôler : la fixation appropriée du CLC. Contrôler : le paramétrage de la CLC. Refaire le calibrage de la CLC. Remplacer CLC</p>
1104	<p>E_CLC_OVERBRIDGED</p>
	<p>C1 : Comm. DIP 1 sur la carte SCIC (ou ISCPU) en position ON (cellule de charge de cabine désactivée)</p> <p>A1 : Contrôler : Mettre le commutateur DIP1 du circuit imprimé SCIC (ou ISCPU) sur OFF. Contrôler : l'IHM (LDU) menu 107</p>
1105	<p>E_CLC_NO_CALIBRATION</p> <p>Le calibrage de la CLC n'a pas encore été effectué.</p>
1106	<p>E_CLC_OPERATION_NOT_SUPPORTED_IN_CURRENT_STATE</p> <p>Il n'est pas possible d'afficher la charge de cabine actuelle sur l'interface utilisateur (LDU) en passant par les menus de configuration CF95, CF98 ou CF99.</p>

Code	Messages de la cellule de charge de cabine (CLC)
	<p>C1 : Le dispositif de mesure de la charge de cabine n'est pas calibré</p> <p>A1 : Calibrer le dispositif de mesure de la charge de cabine</p>
1107	<p>E_CLC_OPERATION_NOT_SUPPORTED_IN_ERROR_STATE</p> <p>Il n'est pas possible d'afficher la charge de cabine actuelle sur l'interface utilisateur (LDU) en passant par les menus de configuration CF95, CF98 ou CF99.</p>
	<p>C1 : Le dispositif de mesure de la charge de cabine est en état d'erreur (ne fonctionne pas)</p> <p>A1 : Contrôler le journal d'erreurs pour voir les erreurs consignées pour le dispositif de mesure de la charge de cabine.</p>
1108	<p>E_CLC_OUT_OF_RANGE</p> <p>Le signal du dispositif de mesure de charge de cabine est présent mais non valide (par ex. signal hors limites).</p>
	<p>C1 : Le paramètre du type de dispositif de mesure de la charge de cabine est mal réglé et ne correspond pas à celui du dispositif de mesure de la charge de cabine monté.</p> <p>A1 : Contrôler le bon réglage du paramètre du type de dispositif de mesure de la charge de cabine (p.ex. CF08 PA08)</p> <p>Mesure :</p> <ul style="list-style-type: none"> --Lire CF96 et comparer avec les paramètres indiqués dans l'armoire de commande --Si nécessaire, régler à nouveau les paramètres indiqués dans le CF97 --Recalibrer la charge de cabine 0 kg <ul style="list-style-type: none"> » Effectuer le calibrage CF98 conformément à la section 5.4.1 --Après le re-réglage, effectuer le test fonctionnel de la mesure de charge <ul style="list-style-type: none"> » Le CF95 doit afficher 0 kg quand la cabine est vide » Se tenir dans la cabine et utiliser CF95 pour lire votre propre poids (exemple : 74 kg est affiché 7), tolérance 1 max. 2 points

Code	Messages de la cellule de charge de cabine (CLC)
	<p>C2 : Le dispositif de mesure de la charge de cabine est mal réglé mécaniquement.</p> <p>A2 : Contrôler la fixation mécanique du dispositif de mesure de la charge de cabine</p> <p>Mesure :</p> <ul style="list-style-type: none"> --Contrôler les vis --Effectuer le calibrage 0 charge, voir section 5.4.1 --Si le câble est endommagé, passer à l'action 3 --Effectuer le test fonctionnel de mesure de la charge <ul style="list-style-type: none"> » Le CF95 doit afficher 0 quand la cabine est vide » Se tenir dans la cabine et utiliser CF95 pour lire votre propre poids (exemple : 74 kg est affiché 7), tolérance + /- 1 point
	<p>C3 : Dysfonctionnement du dispositif de mesure de la charge de cabine</p> <p>A3 : Mesure :</p> <p>Remplacer le Digisens, en se conformant à la section 5.4.1</p> <p>Le remplacement nécessite une expertise adéquate, il peut être nécessaire de contacter l'assistance.</p> <p>Conseils et astuces :</p> <p>Pour le 3100, se référer au document K 609754</p>
	<p>C4 : Le signal de mesure de la charge de cabine est défectueux</p> <p>A4 : Mesure :</p> <p>Remplacer le circuit imprimé SDIC</p> <p>Le remplacement nécessite une expertise adéquate, il peut être nécessaire de contacter l'assistance.</p> <p>Conseils et astuces :</p> <p>Il est primordial d'être en conformité avec les mesures de CEM.</p>
1109	<p>E_CLC_CALIBRATION_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>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 de cabine</p>

Code	Messages de la cellule de charge de cabine (CLC)
	<p>C2 : Le paramètre du type de dispositif de mesure de la charge de cabine est mal réglé et ne correspond pas à celui du dispositif de mesure de la charge de cabine monté.</p> <p>A2 : Contrôler le bon réglage du paramètre du type de dispositif de mesure de la charge de cabine (p.ex. CF08 PA08)</p> <p>Mesure :</p> <ul style="list-style-type: none"> --Recalibrer la charge de cabine 0 kg <ul style="list-style-type: none"> » Effectuer le calibrage CF98 conformément à la section 5.4.1 --Effectuer le test fonctionnel de la mesure de charge <ul style="list-style-type: none"> » Le CF95 doit afficher 0 kg quand la cabine est vide » Se tenir dans la cabine et utiliser CF95 pour lire votre propre poids (exemple : 74 kg est affiché 7), tolérance 1 max. 2 points <p>Conseils et astuces :</p> <p>Voir section 5.4.1</p> <p>A consigner dans le carnet d'entretien si le défaut se répète puis appliquer les mesures décrites dans 1101.</p> <p>La cabine est déplacée en désactivant TEMPORAIREMENT la mesure de la charge avec le menu 107.</p>
	<p>C3 : Le signal de mesure de la charge de cabine est défectueux</p> <p>A3 : Contrôler l'ensemble du câblage vers le dispositif de mesure de la charge de cabine. Contrôler les problèmes de CEM.</p>
	<p>C4 : Procédure incorrecte lors du calibrage du dispositif de mesure de la charge de cabine</p> <p>A4 : Contrôler la bonne procédure (par ex. poids correct en cabine)</p>
	<p>C5 : Dysfonctionnement du dispositif de mesure de la charge de cabine</p> <p>A5 : Remplacer le dispositif de mesure de la charge de cabine</p>
1110	<p>E_CLC_CALIBRATION_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>

Code	Messages de la cellule de charge de cabine (CLC)
	<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 de cabine</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 les problèmes de CEM.</p>
	<p>C3 : Procédure incorrecte lors du calibrage du dispositif de mesure de la charge de cabine</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>
1111	E_CLC_CALIBRATION_REFERENCE_LOAD_WEIGHT_OUT_OF_RANGE
	<p>C1 : Mauvais poids de charge de consigne saisi.</p> <p>A1 : Contrôler : la valeur du poids de charge de consigne. Refaire le calibrage/la configuration CLC</p>
1112	E_CLC_CALIBRATION_SLOPE_OUT_OF_RANGE
	<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 de cabine. Refaire le calibrage/la configuration CLC</p>
	<p>C2 : Dysfonctionnement du dispositif de mesure de la charge de cabine</p> <p>A2 : Contrôler et remplacer le dispositif de mesure de la charge de cabine. Refaire le calibrage/la configuration CLC</p>
1113	E_CLC_CALIBRATION_RATED_LOAD_WEIGHT_OUT_OF_RANGE
	<p>A1 : Contrôler : le fichier de configuration du poids de charge nominale</p>

Code	Messages de la cellule de charge de cabine (CLC)
1132	E_LMS_ASYMETRIC_OVERLOAD
	<p>C1 : L'un des deux capteurs de charge de cabine mesure une charge de cabine trop basse.</p> <p>A1 : Vérifier les valeurs mesurées par les capteurs pour identifier le capteur défectueux. Puis localiser le défaut et corriger en conséquence.</p>

Code	Messages d'erreur du convertisseur de fréquence
1501	E_FC_OVERCURRENT
	<p>La limite de courant maximale d'une ou plusieurs phases de sortie de l'inverseur d'entraînement vers le moteur d'entraînement a été dépassée</p>
	<p>C1 : Court-circuit dans les câbles ou les enroulements du moteur</p> <p>A1 : Contrôler les câbles d'alimentation et connecteurs entre l'inverseur et le moteur d'entraînement. Contrôler s'il y a des courts-circuits sur les enroulements.</p>
	<p>C2 : Mécanique de l'entraînement neutralisée ou bloquée</p> <p>A2 : Contrôler si la mécanique de l'entraînement est bloquée (par ex. réducteur sur entraînement à réducteur, graissage). Contrôler le bon desserrage du frein.</p>
	<p>C3 : Augmentation soudaine de charge</p> <p>A3 : Vérifier la charge interdite</p>
	<p>C4 : Réglage du paramètre de l'entraînement</p> <p>A4 : Vérifier le paramètre de l'entraînement et le comparer avec le type de moteur et ses données</p>
	<p>C5 : Moteur d'entraînement inadapté</p> <p>A5 : Contrôler le bon dimensionnement du moteur d'entraînement dans le système d'ascenseur</p>
1502	E_FC_OVERVOLTAGE
	<p>Surtension détectée sur la liaison DC interne de l'inverseur d'entraînement</p>

Code	Messages d'erreur du convertisseur de fréquence
	<p>C1 : Décélération trop forte A1 : Régler la décélération (suggestion 0,5 m/s²)</p>
	<p>C2 : Surtension fortes sur le secteur A2 : Contrôler les perturbations et les tolérances de la tension secteur</p>
	<p>C3 : Défaillance FC A3 : Echec des actions précédentes : Remplacer le FC</p>
1503	<p>E_FC_EARTH_FAULT La somme des courants de phase de sortie de l'inverseur d'entraînement vers le moteur d'entraînement n'est pas égale à zéro</p>
	<p>C1 : Défaut de mise à la terre. A1 : Contrôler les câbles d'alimentation (isolation) vers le moteur. Contrôler si le moteur présente des courts-circuits sur les enroulements.</p>
	<p>C2 : Courant de fuite A2 : Contrôler les câbles d'alimentation (isolation) vers le moteur. Contrôler si le moteur présente des courts-circuits sur les enroulements.</p>
1504	<p>E_FC_INVERTER_FAULT</p>
	<p>C1 : Le convertisseur de fréquence Vacon a identifié un dysfonctionnement du module de contrôle ou du pontage IGBT - défaut d'interférence (CEM) - défaillance composant A1 : - Remettre l'erreur à zéro et redémarrer. Si l'erreur se reproduit, remplacer le convertisseur de fréquence.</p>
1505	<p>E_FC_CHARGING_CONTACTOR L'inverseur d'entraînement a détecté une défaillance de fonctionnement sur la liaison DC interne</p>
	<p>C1 : Perturbations CEM A1 : Sortir l'ascenseur de l'état bloqué (reset)</p>
	<p>C2 : Composant interne de l'inverseur d'entraînement (par ex. contacteur de charge) défectueux A2 : Remplacer l'inverseur d'entraînement</p>

Code	Messages d'erreur du convertisseur de fréquence
1506	E_FC_MC_CURNT_NOT_ZERO Le courant du moteur est différent de zéro à l'arrêt.
1509	E_FC_UNDERVOLTAGE Sous-tension détectée sur la liaison DC interne de l'inverseur d'entraînement
	C1 : Panne de l'alimentation secteur A1 : Contrôler les perturbations (microcoupures) et les tolérances de la tension du secteur
	C2 : Le dispositif d'évacuation automatique était en marche A2 : Aucun, comportement normal
	C3 : Défaillance électronique de l'inverseur d'entraînement A3 : Remplacer l'inverseur d'entraînement
1510	E_FC_INPUT_LINE_SUPERVISION Au moins une phase de l'alimentation de l'entraînement manque ou est insuffisante.
	C1 : Pas d'alimentation électrique A1 : Contrôler les phases dans le JH Mesure : --Sur l'entrée JH, mesurer la tension sur les 3 phases (bornes 1, 3 et 5), si pas OK : » Fusible du bâtiment ouvert --Sur la sortie JH, mesurer la tension (bornes 2, 4, 6), si pas OK : » Vis desserrées sur le JH » JH défectueux Conseils et astuces : Toujours mesurer d'une phase à l'autre, jamais à la terre.

Code	Messages d'erreur du convertisseur de fréquence
	<p>C2 : Pas d'alimentation électrique</p> <p>A2 : Contrôler SH</p> <p>Mesure :</p> <p>--Si le contacteur SH s'est déclenché, sinon</p> <ul style="list-style-type: none"> » Demander une assistance <p>--Sur l'entrée SH, contrôler la tension (bornes 2, 4 et 6), si pas OK :</p> <ul style="list-style-type: none"> » Vis desserrées sur l'entrée SH » Câble d'entrée défectueux <p>--Sur la sortie JH, mesurer la tension (bornes 1, 3, 5), si pas OK :</p> <ul style="list-style-type: none"> » Vis desserrées sur la sortie SH » SH défectueux
	<p>C3 : Pas d'alimentation électrique</p> <p>A3 : Mesurer JH1 si présent</p> <p>Mesure :</p> <p>--Sur l'entrée JH1, mesurer la tension (bornes 1, 3 et 5), si pas OK :</p> <ul style="list-style-type: none"> » Vis desserrées sur l'entrée JH1 » Câble SH-JH1 défectueux <p>--Sur la sortie JH1, mesurer la tension (bornes 2, 4, 6), si pas OK :</p> <ul style="list-style-type: none"> » Vis desserrées sur JH1 » JH1 défectueux
	<p>C4 : Pas d'alimentation électrique</p> <p>A4 : Mesure l'alimentation VF</p> <p>Mesure :</p> <p>--Sur l'entrée VF, mesurer la tension (fiche X1 bornes 1, 2, 3), si pas OK :</p> <ul style="list-style-type: none"> » Vis desserrées sur les bornes VF 1, 2, 3 » Câble défectueux <p>--L'ascenseur ne bouge toujours pas, 1510 encore active »</p> <p>Surveillance des phases défectueuse, remplacer VF</p>

Code	Messages d'erreur du convertisseur de fréquence
	<p>C5 : Alimentation électrique perturbée</p> <p>A5 : 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</p> <p>Conseils et astuces : Essayer de débrancher les autres dispositifs de la ligne d'alimentation et voir si le problème persiste.</p>
1511	<p>E_FC_OUTPUT_LINE_SUPERVISION</p> <p>Pas de courant détecté sur une ou plusieurs phases de sortie de l'inverseur d'entraînement vers le moteur</p>
	<p>C1 : Connexion de l'alimentation entre l'inverseur et le moteur d'entraînement mauvaise ou absente</p> <p>A1 : Contrôler les câbles d'alimentation et connecteurs entre l'inverseur et le moteur d'entraînement</p>
1512	<p>E_FC_BRAKE_CHOPPER_SUPERVISION</p> <p>Le régleur de freinage sur l'inverseur d'entraînement 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 de frein</p>
	<p>C2 : Résistance sur le frein cassée</p> <p>A2 : Remplacer la résistance de frein</p>
	<p>C3 : Echec de l'optocoupleur</p> <p>A3 : Remplacer l'optocoupleur</p>
	<p>C4 : Régleur de frein cassé</p> <p>A4 : Remplacer l'inverseur d'entraînement (FC)</p>
1513	<p>E_FC_CONVERTER_UNDER_TEMPERATURE</p>
	<p>C1 : Température du refroidisseur inférieure à - 10 °C</p> <p>A1 : Aucun.</p>
1514	<p>E_FC_CONVERTER_OVERTEMPERATURE</p>

Code	Messages d'erreur du convertisseur de fréquence
	<p>C1 : Température du refroidisseur supérieure à + 75 °C</p> <p>A1 : Contrôler : la circulation de l'air de refroidissement. Contrôler : que le refroidisseur 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 à la charge du moteur.</p>
1515	<p>E_FC_MOTOR_STALLED</p> <p>La charge sur le moteur d'entraînement est trop forte (détecté par la mesure du courant sur la sortie de l'inverseur d'entraînement)</p>
	<p>C1 : Mécanique de l'entraînement neutralisée ou bloquée</p> <p>A1 : Contrôler si la mécanique d'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>
1516	<p>E_FC_MOTOR_OVERTEMPERATURE</p>
	<p>C1 : Le modèle de température moteur du convertisseur de fréquence Vacon a détecté une surchauffe du moteur - moteur en surcharge</p> <p>A1 : Contrôler le capteur THMH sur l'ACVF. Contrôler la connexion du câble. Vérifier que le capteur est de type KTY. Contrôler : Réduire la charge du moteur. Contrôler : les paramètres du modèle de température si le moteur n'était pas en surchauffe</p>
1517	<p>E_FC_MOTOR_UNDERLOAD</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>
1518	<p>E_FC_ANALOGUE_INPUT_FAULT</p>

Code	Messages d'erreur du convertisseur de fréquence
	<p>C1 :</p> <ul style="list-style-type: none"> – Mauvaise polarité de l'entrée analogique – Défaut de composant sur la carte contrôleur – Ne concerne pas l'application boucle fermée Schindler. <p>A1 : Contrôler : la polarité de l'entrée analogique. Remplacer le convertisseur de fréquence</p>
1519	E_FC_OPTION_BOARD_IDENTIFICATION
	<p>C1 : Echec à la lecture de la carte additionnelle du convertisseur de fréquence</p> <p>A1 : Contrôler : le montage, si le montage est OK, remplacer le convertisseur de fréquence.</p>
1520	E_FC_10V_SUPPLY_REFERENCE
	<p>C1 : Tension de consigne 10 V en court-circuit sur la carte contrôleur ou la carte additionnelle</p> <p>A1 : Contrôler : le câblage de la tension de consigne + 10 V.</p>
1521	E_FC_24V_SUPPLY
	<p>C1 : Tension de consigne 24 V en court-circuit sur la carte contrôleur ou la carte additionnelle</p> <p>A1 : Contrôler : le câblage de la tension de consigne 24 V.</p>
1522	E_FC_EEPROM
	<p>C1 : Erreur de restauration des paramètres - défaut d'interférences - défaillance composant.</p> <p>A1 : Contrôler : qu'à la réinitialisation du défaut, le convertisseur de fréquence Vacon charge automatiquement les paramètres par défaut.</p>
	A2 : Contrôler tous les paramètres spécifiques à l'installation après la confirmation et les recharger si nécessaire.
	A3 : Contrôler si le défaut se reproduit, et si oui remplacer le convertisseur
1523	E_FC_CHECKSUM
	<p>C1 : Voir 1522.</p> <p>A1 : Voir 1522</p>

Code	Messages d'erreur du convertisseur de fréquence
	A2 : Contrôler tous les réglages des paramètres après la RAZ.
	A3 : Contrôler si le défaut se reproduit, et si oui remplacer le convertisseur de fréquence.
1525	E_FC_MICROPROCESSOR_WATCHDOG
	C1 : Blocage microprocesseur FC - défaut d'interférences - défaillance composant. A1 : Contrôler : un reset du défaut et redémarrer. Contrôler : si le défaut se reproduit, remplacer le convertisseur de fréquence
1526	E_FC_PANEL_COMMUNICATION
	C1 : La connexion entre le tableau et le convertisseur de fréquence ne fonctionne pas A1 : Contrôler : le câble d'interface tableau-FC.
1527	E_FC_COMMUNICATION_ERROR
	Une erreur est survenue dans la communication interne de l'inverseur d'entraînement.
1528	E_FC_MC_CURNT_DIFF
	La déviation de commande du contrôleur de courant dépasse le paramètre de surveillance is_diff_lim.
1529	E_FC_THERMISTOR_PROTECTION
	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 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)
1531	E_FC_ENCODER_PULSE_MISSING
	Signal non valide en provenance de l'encodeur du moteur d'entraînement.
	C1 : Signal d'encodeur défectueux A1 : Contrôler l'ensemble du câblage vers l'encodeur

Code	Messages d'erreur du convertisseur de fréquence
	<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 additionnelle 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, ratio d'impulsion, etc)</p>
	<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 : Changer le paramètre de direction de l'encodeur (CF16, PA14)</p>
1532	<p>E_FC_ENCODER_DIRECTION</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 : Changer le paramètre de direction de l'encodeur (CF16, PA14)</p>
1533	<p>E_FC_SPEED_SUPERVISION</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>

Code	Messages d'erreur du convertisseur de fréquence
	<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 : Paramètre d'encodeur de moteur mal réglés</p> <p>A2 : Contrôler le nombre d'impulsions de l'encodeur et sa direction</p>
	<p>C3 : En cas de modernisation : Régulation de vitesse</p> <p>A3 : Appliquer à nouveau les instructions de mise en service.</p>
	<p>C4 : Dysfonctionnement de l'encodeur du moteur</p> <p>A4 : Remplacer l'encodeur.</p>
	<p>C5 : Détection d'une surtraction : la cabine a été soulevée alors que le contrepoids était bloqué, ou vice-versa.</p> <p>A5 : Vérifier que la cabine et le contrepoids peuvent bouger librement et que le mouvement n'est pas entravé par des guides mal alignés ou des obstacles.</p>
1536	E_FC_ANALOG_INPUT_UNDER_CURRENT
	<p>C1 : Le courant dans la ligne d'entrée analogique est inférieur à 4 mA. Défaillance de la source du signal. Le câble de signalisation est défectueux.</p> <p>A1 : Contrôler : la rupture mécanique. Contrôler : 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>
1537	E_FC_LN_CHOKE_OVERTEMPERATURE Surchauffe de l'étranglement de ligne.
1538	E_FC_FAN_ERROR Le ventilateur de l'inverseur ne tourne pas.
1541	E_FC_EXTERNAL_FAULT
	<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>

Code	Messages d'erreur du convertisseur de fréquence
1542	<p>E_FC_TOO_HIGH_OR_TOO_LOW_SPEED_AT_TARGET_PHSx_RISING</p> <p>Vitesse de cabine respectivement trop lente ou trop élevée détectée lorsque la cabine arrive à l'étage.</p>
	<p>C1 : Dysfonctionnement de la détection de position de cabine A1 : Contrôler le système d'information de gaine (par ex. fanions, PHS)</p>
	<p>C2 : Mauvais équilibrage cabine et contrepoids A2 : Contrôler l'équilibrage conformément au manuel d'instructions (TK)</p>
	<p>C3 : Glissement trop fort du câble A3 : Contrôler si le moyen de traction a suffisamment de friction</p>
	<p>C4 : Usure des moyens de traction A4 : Contrôler l'usure des moyens de traction</p>
1544	<p>E_FC_WRONG_PHSx_SEQUENCE</p>
	<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 A1 : Contrôler : les erreurs matérielles/logicielles de la cabine. Contrôler : les barrières lumineuses PHS. Contrôler l'alimentation PHS 1/2. Contrôler : l'EMI. Contrôler : les fanions d'étage (niveau).</p>
	<p>C2 : Erreur logique du processeur de cabine (SDIC) A2 : Contrôler Capteurs PHS et distances jusqu'aux fanions (flags) de niveau d'étage. Contrôler : l'alimentation 24 V. Contrôler : le câblage SDIC. Contrôler : la carte SDIC.</p>
1548	<p>E_FC_MOTOR_CURRENT_SUPERVISION</p>
	<p>C1 : Courant du moteur (dans une ou plusieurs des phases) sous la valeur prévue A1 : Contrôler : le câblage entre le FC et les contacteurs de sortie, les contacts principaux. Contrôler : les contacteurs principaux, les contacts principaux. Contrôler : le câblage entre les contacteurs de sortie et le moteur. Contrôler : le moteur</p>

Code	Messages d'erreur du convertisseur de fréquence
1551	E_FC_SPEED_REFERENCE
	<p>C1 : Une tentative de modification de la vitesse en mouvement n'est pas admise par le FC. Le FC provoque un arrêt d'urgence.</p> <p>A1 : Contrôler : la version logicielle du SCIC (S00x) (erreur logique)</p>
	<p>C2 : Erreur interne logique de la manœuvre d'ascenseur (EC) (nouveau niveau de vitesse = ZERO, EVACUATION ou INCONNU)</p>
1554	E_FC BRAKING_RESISTOR_OVERTEMPERATURE
	<p>C1 : FC (boucle fermée) surchauffe de la résistance de freinage</p> <p>A1 : Contrôler : la température de la résistance sur le frein, le câblage et /ou le bimétal lui-même</p>
1555	E_FC_HEARTBEAT
	<p>Le noeud d'entraînement a détecté une perte de communication vers la manoeuvre principale d'ascenseur. A noter que cette erreur se produit en même temps que d'autres erreurs. Consulter d'abord le journal des erreurs pour voir les autres erreurs signalées.</p>
	<p>C1 : Nœud d'entraînement déconnecté (par ex. bus CAN).</p> <p>A1 : Reconnecter le nœud.</p>
	<p>C2 : Transmission des données défectueuse (par ex. bus CAN).</p> <p>A2 : Contrôler 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 manoeuvre principale d'ascenseur absente ou mauvaise</p> <p>A3 : Vérifier l'alimentation électrique</p>
	<p>C4 : Manoeuvre principale d'ascenseur défectueuse</p> <p>A4 : Remplacer le matériel concerné</p>

Code	Messages d'erreur du convertisseur de fréquence
1556	<p>E_FC_OUTPUT_CONTACTORS_SUPERVISOR_PERSISTENT</p> <p>Un ou plusieurs des contacts principaux d'entraînement ne fonctionnent pas comme prévu.</p>
	<p>C1 : Signal de retour de contacteur défectueux</p> <p>A1 : Contrôler l'état du signal de retour de contacteur sur le menu d'interface de service (par ex. 723 ou 30623). Contrôler l'ensemble du câblage du signal de retour du contacteur (vers DIN1 et DIN2 de l'entraînement). Effectuer un reset manuel ou une procédure de reset de l'erreur fatale permanente pour remettre l'ascenseur en fonctionnement.</p>
	<p>C2 : Un contacteur est défectueux (par ex. contacts collés ensemble)</p> <p>A2 : Remplacer le contacteur défectueux (par ex. SFx, SHx, SB). Effectuer une RAZ manuelle ou une procédure de RAZ de l'erreur fatale permanente pour remettre l'ascenseur en fonctionnement.</p>
	<p>C3 : Electronique de commande du contacteur défectueuse</p> <p>A3 : Remplacer les composants électroniques défectueux (CI par ex. MCCE) Effectuer une RAZ manuelle ou une procédure de RAZ de l'erreur fatale permanente pour remettre l'ascenseur en fonctionnement.</p>
	<p>C4 : Certains types d'entraînement n'ont pas d'entrée logique dédiée (matérielle) reflétant l'état du circuit de sécurité qui est utilisé pour déterminer une défaillance sur l'un des contacteurs principaux de l'entraînement. Ces entraînements sont informés par un télégramme de données (CAN) en provenance de la manoeuvre d'ascenseur sur l'état du circuit de sécurité. Le circuit de sécurité s'est ouvert mais le télégramme mentionné n'a pas été transféré.</p> <p>A4 : 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). Effectuer un reset manuel ou une procédure de reset de l'erreur fatale permanente pour remettre l'ascenseur en fonctionnement.</p>

Code	Messages d'erreur du convertisseur de fréquence
1557	<p>E_FC_OUTPUT_CONTACTORS_SUPERVISOR</p> <p>Un ou plusieurs contacteurs principaux de l'entraînement ne fonctionnent pas comme prévu. A noter que ce message d'erreur peut être consigné dans certains types d'entraînement après l'ouverture du circuit de sécurité. Dans ce cas il n'existe pas d'erreur réelle de contacteur, sauf si c'est confirmé par l'enregistrement par la suite de l'erreur 1556.</p>
	<p>C1 : Circuit de sécurité ouvert</p> <p>A1 : Si le circuit de sécurité s'est ouvert intempestivement, contrôler le journal des erreurs de l'ascenseur pour voir les messages émis précédemment afin d'identifier la cause racine du problème</p>
	<p>C2 : Signal de retour de contacteur défectueux</p> <p>A2 : Dans le menu d'interface de service (723 ou 30623), contrôler l'état du signal de retour du contacteur. Contrôler le câblage général du signal de retour du contacteur (p.ex. vers DIN1 et DIN2 de l'entraînement).</p>
	<p>C3 : Un contacteur est défectueux (par ex. contacts collés ensemble)</p> <p>A3 : Remplacer le contacteur défectueux (par ex. SFx, SHx)</p>
1559	<p>E_FC_POSITION_CORRECTION</p>
	<p>C1 : Correction de position trop importante demandée par l'EC. Le FC effectue un arrêt.</p> <p>A1 : Contrôler : Par. 11.2 PosCorrectLim et les paramètres de courbes en S (jerks max., accél. max., vitesse nominale).</p>
	<p>C2 : Utilisation de valeurs trop élevées de jerk/accélérations. (param. 1.10, 1.11, 4.2, 4.3, 4.10...4.13).</p> <p>A2 : Contrôler sur l'application en boucle fermée les valeurs max. pour les param. 1.10, 1.11, 4.2, 4.3, 4.10..4.13, cette limite est imposée par la mécanique</p>
	<p>C3 : Les câbles de la cabine glissent sur la poulie d'adhérence</p> <p>A3 : Contrôler les éléments mécaniques de l'ascenseur (frein, câbles, poulie, etc.)</p>

Code	Messages d'erreur du convertisseur de fréquence
	C4 : Image de gaine EC
1564	E_FC_MECHANICAL_BRAKE_KBKB1 Défaillance du frein, détectée sur le contact de frein KB/KB1.
	<p>C1 : Le frein ne fonctionne pas.</p> <p>A1 : Test fonctionnel Mesure : Réinitialiser l'ascenseur en mode normal</p> <ul style="list-style-type: none"> » Appuyer sur Reset » Ouvrir le menu 101 (section 4.9) » Se déplacer à tous les étages <p>Toujours demander une assistance, même si l'ascenseur fonctionne (temporairement) à nouveau</p> <p>Conseils et astuces : Tenter ici de rendre l'ascenseur à nouveau disponible pour le client, au moins de façon provisoire</p>
	<p>C2 : Problème d'alimentation du frein, les deux contacteurs signalent un état erroné en même temps. Le frein n'est pas sous tension. Le frein ne se desserre que partiellement.</p> <p>A2 : Mesure :</p> <ul style="list-style-type: none"> --Contrôler les signaux KB dans le menu 724 (voir section 4.7) --Contrôler le câblage --Contrôler les diodes de frein <p>Conseils et astuces : Ruptures, coupures majeures, isolation inadéquate, etc.</p>
	<p>C3 : Défaillance VF</p> <p>A3 : Remplacer VF.</p>

Code	Messages d'erreur du convertisseur de fréquence
	<p>C4 : Un ou plusieurs signaux de retour de position de frein KB/KB1 sont défectueux</p> <p>A4 : Contacts de frein défectueux Il est nécessaire de disposer d'un outil spécial et de la formation correspondante</p> <p>Mesure :</p> <p>--Déplacer l'ascenseur vers le haut de gaine à l'aide du mode course en boucle ouverte (IHM menu 102)</p> <p>--Régler les contacts KB, voir J 635097 pour le réglage</p> <p>--Si le réglage ne change rien :</p> <p>» KB/KB1 défectueux</p> <p>Conseils et astuces :</p> <p>Au moment du réglage des contacts, il peut s'avérer que les freins ne sont plus en bon état. Dans ce cas, le frein complet doit être remplacé. Contrôler également la tension du frein.</p>
1565	<p>E_FC_MECHANICAL_BRAKE_KB2</p> <p>Défaillance du frein, détectée sur le contact de frein KB2.</p>
1567	<p>E_FC_STANDSTILL</p> <p>L'encodeur signale un mouvement du moteur alors que l'ascenseur est stationnaire avec les freins serrés (en mode boucle fermée).</p>
	<p>C1 : Le frein n'est pas complètement serré.</p> <p>A1 : Contrôler le frein (par ex. température trop élevée).</p>
	<p>C2 : Signal d'encodeur défectueux.</p> <p>A2 : Vérifier le câblage de l'encodeur.</p>
	<p>C3 : La carte d'E/S OPTAx sur l'ACVF est défectueuse.</p> <p>A3 : Contrôler la carte d'E/S, et remplacer l'ACVF si nécessaire.</p>
	<p>C4 : L'encodeur est défectueux.</p> <p>A4 : Contrôler l'encodeur et le remplacer si nécessaire.</p>
	<p>C5 : Contrôler si l'erreur 1567 s'est produite plus ou moins simultanément avec l'erreur 2418 de la manoeuvre d'ascenseur. Si c'est le cas, cela peut indiquer un problème avec la version < V2.39 du logiciel de commande ACVF.</p> <p>A5 : Mettre à jour le logiciel de commande de l'ACVF avec la version la plus récente disponible.</p>

Code	Messages d'erreur du convertisseur de fréquence
1568	<p>E_FC_MECHANICAL_BRAKE_PERSISTENT</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 : Trop de défaillances du frein (KB et KB1) se sont produites pendant une période de temps limitée définie (généralement, plus de 3 défaillances sur 100 courses).</p> <p>A1 : Test fonctionnel</p> <p>Mesure :</p> <ul style="list-style-type: none"> --Réinitialiser l'ascenseur en mode normal <ul style="list-style-type: none"> » Appuyer sur Reset » Ouvrir le menu 101 (section 4.9) » Se déplacer à tous les étages --Toujours demander une assistance, même si l'ascenseur fonctionne (temporairement) à nouveau <p>Conseils et astuces :</p> <p>Tenter ici de rendre l'ascenseur à nouveau disponible pour le client, au moins de façon provisoire.</p>
	<p>C2 : Trop de défaillances du frein (KB et KB1) se sont produites pendant une période de temps limitée définie (généralement, plus de 3 défaillances sur 100 courses).</p> <p>A2 : Contacts de frein défectueux</p> <p>Mesure :</p> <ul style="list-style-type: none"> --Déplacer l'ascenseur vers le haut de gaine à l'aide du mode course en boucle ouverte (IHM menu 102, voir section 4.9.3) --Régler les contacts KB, voir J 635097 pour le réglage --Si le réglage ne change rien : <ul style="list-style-type: none"> » KB/KB1 défectueux <p>Conseils et astuces :</p> <p>Au moment du réglage des contacts, il peut s'avérer que les freins ne sont plus en bon état. Dans ce cas, le frein complet doit être remplacé.</p> <p>Contrôler également la tension du frein.</p>

Code	Messages d'erreur du convertisseur de fréquence
	<p>C3 : Trop de défaillances du frein (KB et KB1) se sont produites pendant une période de temps limitée définie (généralement, plus de 3 défaillances sur 100 courses).</p> <p>A3 : Connexions de câble défectueuses</p> <p>Mesure :</p> <p>--Contrôler les signaux KB dans le menu 725 (voir section 4.7)</p> <p>--Contrôler le câblage</p> <p>Conseils et astuces :</p> <p>Ruptures, coupures majeures, isolation inadéquate, etc.</p>
	<p>C4 : Logiciel de convertisseur de fréquence (FC) d'entraînement non valide.</p> <p>A4 : Effectuer la mise à jour du logiciel du convertisseur de fréquence (FC) d'entraînement et du logiciel correspondant sur la manœuvre principale d'ascenseur (SCPU).</p>
	<p>C5 : Trop de défaillances du frein (KB et KB1) se sont produites pendant une période de temps limitée définie (généralement, plus de 3 défaillances sur 100 courses).</p> <p>A5 : Contrôler VF</p> <p>Mesure :</p> <p>--Remplacer VF.</p>
1569	E_FC_UF_CURVE
1570	<p>E_FC_MECHANICAL_BRAKE_KB</p> <p>Défaillance du frein, détectée sur le contact de frein KB.</p>
	<p>C1 : Trop de défaillances du frein (KB et KB1) se sont produites pendant une période de temps limitée définie (généralement, plus de 3 défaillances sur 100 courses).</p> <p>A1 : Test fonctionnel</p> <p>Mesure :</p> <p>--Réinitialiser l'ascenseur en mode normal</p> <p>» Appuyer sur Reset</p> <p>» Ouvrir le menu 101 (section 4.9)</p> <p>» Se déplacer à tous les étages</p> <p>--Toujours demander une assistance, même si l'ascenseur fonctionne (temporairement) à nouveau.</p> <p>Conseils et astuces :</p> <p>Tenter ici de rendre l'ascenseur à nouveau disponible pour le client, au moins de façon provisoire.</p>

Code	Messages d'erreur du convertisseur de fréquence
	<p>C2 : Trop de défaillances du frein (KB et KB1) se sont produites pendant une période de temps limitée définie (généralement, plus de 3 défaillances sur 100 courses).</p> <p>A2 : Contacts de frein défectueux Il est nécessaire de disposer d'un outil spécial et de la formation correspondante Mesure : --Déplacer l'ascenseur vers le haut de gaine à l'aide du mode course en boucle ouverte (IHM menu 102, voir section 4.9.3) --Régler les contacts KB, voir J 635097 pour le réglage --Si le réglage ne change rien : » KB/KB1 défectueux Conseils et astuces : Au moment du réglage des contacts, il peut s'avérer que les freins ne sont plus en bon état. Dans ce cas, le frein complet doit être remplacé. Contrôler également la tension du frein.</p>
	<p>C3 : Trop de défaillances du frein (KB et KB1) se sont produites pendant une période de temps limitée définie (généralement, plus de 3 défaillances sur 100 courses).</p> <p>A3 : Connexions de câble défectueuses Mesure : Contrôler les signaux KB dans le menu 724 (voir section 4.7) Contrôler le câblage.</p>
	<p>C4 : Signal de retour de position de frein KB défectueux A4 : Contrôler si le contact de frein KB est encrassé. Contrôler l'ensemble du câblage KB.</p>
	<p>C5 : Le frein n'est que partiellement desserré A5 : Vérifier la tension d'alimentation du frein.</p>
	<p>C6 : Le frein est mal réglé mécaniquement A6 : Remplacer le frein.</p>
	<p>C7 : VF défectueux A7 : Contrôler VF Mesure : --Remplacer VF.</p>

Code	Messages d'erreur du convertisseur de fréquence
1571	E_FC_MECHANICAL_BRAKE_KB1 Défaillance du frein, détectée sur le contact de frein KB1. Voir C&A de 1570 E_FC_MECHANICAL_BRAKE_KB.
1572	E_FC_MECHANICAL_BRAKE_KBKB1_PERSISTENT_FATAL Trop de défaillances du frein (KB et KB1) se sont produites au cours d'un nombre défini de courses (typiquement > 3 défaillances sur 100 courses). L'ascenseur est bloqué. Voir C&A de 1570 E_FC_MECHANICAL_BRAKE_KB.
1573	E_FC_MECHANICAL_BRAKE_KB_PERSISTENT_FATAL Trop de défaillances du frein (KB) se sont produites au cours d'un nombre défini de courses (typiquement > 3 défaillances sur 100 courses). L'ascenseur est bloqué. Voir C&A de 1570 E_FC_MECHANICAL_BRAKE_KB.
1574	E_FC_MECHANICAL_BRAKE_KB1_PERSISTENT_FATAL Trop de défaillances du frein (KB1) se sont produites au cours d'un nombre défini de courses (typiquement > 3 défaillances sur 100 courses). L'ascenseur est bloqué. Voir C&A de 1570 E_FC_MECHANICAL_BRAKE_KB.
1575	E_FC_WRONG_PHNRx_SEQUENCE 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). C1 : Mauvais alignement des capteurs PHNR_U/PHNR_D A1 : Contrôler les positions des capteurs PHNR_U/PHNR_D C2 : Impuretés sur fanions A2 : Nettoyer les fanions dans la gaine C3 : Mauvais signaux dû à une source lumineuse extérieure A3 : Vérifier que la protection contre l'ensoleillement (gaine vitrée) est correcte

Code	Messages d'erreur du convertisseur de fréquence
	<p>C4 : Problème de communication, CEM</p> <p>A4 : Vérifier la communication sur le bus CAN (SDIC).</p>
1576	<p>E_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>
	<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>
1577	<p>E_FC_RPM_IDENT_STOPPED</p> <p>La procédure d'apprentissage du paramètre de régime moteur de l'entraînement (RPM) a été interrompue.</p>
	<p>C1 : Le monteur a annulé la procédure d'apprentissage par interaction sur l'interface utilisateur</p> <p>A1 : Aucun</p>
	<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. Éliminer le problème. Redémarrer la procédure d'apprentissage du paramètre de régime moteur de l'entraînement.</p>

Code	Messages d'erreur du convertisseur de fréquence
1578	<p>E_FC_RPM_IDENT_FAILED</p> <p>La procédure d'apprentissage du paramètre de régime moteur de l'entraînement (RPM) 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 moteur. Plusieurs destinations différentes pour une même direction de course ont été demandées pendant la procédure d'apprentissage.</p> <p>A1 : Suivre les instructions de J42101241 (V3 ou ultérieur) « Mise en service Biodyn XX C/P BR » ou le TK.</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 J42101241 (V3 ou ultérieur) « Mise en service Biodyn XX C/P BR » ou le TK.</p>
	<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 J42101241 (V3 ou ultérieur) « Mise en service Biodyn XX C/P BR » ou le TK.</p>
	<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 J42101241 (V3 ou ultérieur) « Mise en service Biodyn XX C/P BR » ou le TK.</p>
1579	<p>E_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>

Code	Messages d'erreur du convertisseur de fréquence
	<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>
1580	<p>E_FC_CURNT_DIFF</p> <p>La déviation de commande du contrôleur de courant de secteur dépasse le paramètre de surveillance im_diff_lim.</p>
1581	<p>E_FC_IGBT_OVERTEMPERATURE</p> <p>Surchauffe du module d'alimentation IGBT</p>
1589	<p>E_FC_MISSING_SAFETY_CHAIN_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 manoeuvre 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 CF03).</p>
	<p>C3 : JEM sur PEBO (SNGL, SEM) est sur la mauvaise position</p> <p>A3 : Mettre JEM sur OFF</p>
1590	<p>E_FC_DRIVE_START_ANGLE_IDENT_FAILED</p> <p>Au démarrage d'une course, l'entraînement a détecté une identification défailante de l'angle de démarrage. Fatal après 3 fois/h.</p>
1594	<p>E_FC_HW_ERROR</p> <p>Défaillance matérielle du convertisseur détectée.</p>
1595	<p>E_FC_HW_MISMATCH</p> <p>La configuration ne correspond pas au matériel détecté.</p>
1596	<p>E_FC_SW_WARNING</p> <p>Le logiciel a détecté un comportement exceptionnel de la part du logiciel ou du matériel.</p>

Code	Messages d'erreur du convertisseur de fréquence
1597	E_FC_MEMORY_ERROR Tentative incorrecte d'accès à la mémoire.
1599	E_FC_INVERTER_INTERNAL_FAILURE L'inverseur d'entraînement a un problème interne. Voir les informations spécifiques pour plus de détails.
	Cause selon les informations supplémentaires. Action selon les informations supplémentaires.

Code	Messages SEM
1601	E_SEM_GENERAL_ERROR

Code	Messages de carte à puce (carte SIM)
1901	E_CHIP_CARD_WRONG_DEVICE La manoeuvre principale d'ascenseur rencontre un problème logiciel interne pour accéder à la carte SIM.
	C1 : Erreur interne de logiciel de manoeuvre principale A1 : Mettre à jour le logiciel de manoeuvre principale d'ascenseur (SDIC).
1902	E_CHIP_CARD_FILE_NOT_FOUND La manoeuvre principale d'ascenseur s'attend à trouver des fichiers spécifiques sur la carte SIM. Au moins un de ces fichiers manque.
	C1 : Carte SIM avec version erronée de logiciel insérée A1 : Contrôler la version du logiciel de carte SIM. Trouver la carte SIM correcte, l'insérer et effectuer une RAZ de la manoeuvre principale d'ascenseur.
1904	E_CHIP_CARD_NOT_FORMATED La carte SIM insérée dans la carte de manoeuvre principale d'ascenseur n'est pas formatée.
	C1 : La carte SIM n'est pas formatée A1 : Trouver la carte SIM correcte, l'insérer et effectuer un reset de la manoeuvre principale d'ascenseur.

Code	Messages de carte à puce (carte SIM)
1905	E_CHIP_CARD_NO_OR_NO_SCHINDLER_CARD Pas de carte SIM insérée dans la carte de manoeuvre principale d'ascenseur ou carte non valide.
	C1 : Pas de carte SIM insérée A1 : Trouver la carte SIM correcte, l'insérer et effectuer un reset de la manoeuvre principale d'ascenseur.
	C2 : La carte SIM est mal insérée. A2 : Retirer la carte SIM, la réinsérer correctement et effectuer un reset de la manoeuvre principale d'ascenseur.
	C3 : Pas de carte SIM Schindler insérée. A3 : Trouver la carte SIM correcte, l'insérer et effectuer un reset de la manoeuvre principale d'ascenseur.
1906	E_CHIP_CARD_READING_ERROR Il y a un problème de lecture de la carte SIM. A noter : cette erreur est généralement associée à une autre erreur de carte SIM.
	C1 : Erreur de lecture de carte SIM A1 : Contrôler les autres erreurs de carte SIM dans le journal d'erreurs. Consulter les causes correspondantes et les actions à mener. Si aucune erreur n'est indiquée, remplacer la carte SIM.
1907	E_CHIP_CARD_WRITING_ERROR Il y a un problème d'écriture sur la carte SIM. A noter : cette erreur est généralement associée à une autre erreur de carte SIM.
	C1 : Erreur d'écriture sur la carte SIM A1 : Contrôler les autres erreurs de carte SIM dans le journal d'erreurs. Consulter les causes correspondantes et les actions à mener. Si aucune erreur n'est indiquée, remplacer la carte SIM.
1908	E_CHIP_CARD_WRONG_FILE_SYSTEM_VERSION Carte SIM Schindler non valide insérée dans la carte de manoeuvre principale d'ascenseur.

Code	Messages de carte à puce (carte SIM)
	<p>C1 : Carte SIM avec fichier erroné de version système ou format de données incorrect. Cela signifie que la carte SIM ne contient pas les données (par ex. paramètres FC) attendues par la manoeuvre principale d'ascenseur (SDIC).</p> <p>A1 : Trouver la carte SIM correcte, l'insérer et effectuer un reset de la manoeuvre principale d'ascenseur.</p>

Code	Messages du gestionnaire de courses
2002	<p>E_TRIP_LEARNING LEVEL MISSING</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> <p>C1 : Mauvais alignement des capteurs d'étage avec les aimants (KS) ou les fanions PHS dans la gaine</p> <p>A1 : Contrôler l'alignement des aimants (KS) ou des fanions PHS. 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</p> <p>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</p> <p>A3 : Remplacer le(s) capteur(s) d'étage</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>
2003	<p>E_TRIP_LEARNING NUMBER OF LEVELS VARY</p> <p>C1 : Le nombre de niveaux d'étage comptés lors de la montée de la course d'apprentissage ne correspond pas au nombre de niveaux comptés lors de la phase de contrôle pendant la descente.</p> <p>A1 : Contrôler les aimants/fanions PHS. Contrôler les capteurs/câble KS/PHS</p>
2004	<p>E_TRIP_LEARNING LEVEL OUTSIDE ARRAY LIMITS</p> <p>Indique que le nombre d'étage appris n'est pas valide.</p>

Code	Messages du gestionnaire de courses
	<p>C1 : Le nombre d'étages comptés pendant l'apprentissage dépasse le nombre maximal d'étages assurés par le système d'ascenseur</p> <p>A1 : Contrôler le nombre d'indicateurs de zone de porte dans la gaine (aimants, fanions)</p>
	<p>C2 : Le nombre d'étages comptés pendant l'apprentissage ne correspond pas avec les données de mise en service</p> <p>A2 : Contrôler le nombre d'indicateurs de zone de porte dans la gaine (aimants, fanions) en croisant avec le nombre d'étages autorisés spécifié dans les données de mise en service</p>
2005	<p>E_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 : Plusieurs 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 : Signal de la détection de zone de porte défectueux</p> <p>A2 : Contrôler les signaux de la zone de porte (par ex. PHSx) et leur câblage.</p>
2006	<p>E_TRIP_WARNING E_TRIP_POSITION_TARGET_NOT_REACHED</p>
2007	<p>E_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. A noter : cette erreur se produit uniquement en fonctionnement non manuel (elle ne peut pas se produire en inspection, par ex.).</p>
	<p>C1 : Plusieurs causes différentes</p> <p>A1 : Contrôler les messages consignés précédemment dans le journal d'erreurs.</p>

Code	Messages du gestionnaire de courses
	<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>
2008	E_TRIP_SYNCHRO_ROUGH_POSITION_STATE_ERROR
	<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>
2009	E_TRIP_WARNING_TRIP_SYNCHRO_ROUGH_POSITION_STATE_ERROR
2010	E_TRIP_LEARNING_DIRECTION_UNKNOWN_RECEIVED
	<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>
2011	E_TRIP_LEARNING_WRONG_MAGNET_ORDER
	C1 : Défaillance d'isonivelage
2012	E_TRIP_RELEVELING_FATAL_ERROR
	<p>C1 : Défaillance d'isonivelage causée par l'ouverture de la chaîne de sécurité</p> <p>A1 : Contrôler : le circuit de chaîne de sécurité et SUET.</p>
2060	E_TRIP_LEARNING_MINIMAL_TRAVEL_DISTANCE
	<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>
2061	E_TRIP_LEARNING_INTOLERABLE_FLAG_LENGTH
	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.

Code	Messages du gestionnaire de courses
	<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>
2062	E_TRIP_LEARNING_UPPER_FLAG_EDGE_ALREADY_SET
	<p>C1 : L'application EC a essayé de définir une valeur pour un fanion supérieur qui a déjà été spécifiée. Ceci ne peut se produire que si la réécriture de la représentation de la gaine n'est pas permise (par ex. lors de la montée pour laquelle aucune valeur n'aurait dû être prédéfinie).</p> <p>A1 : Refaire la course d'apprentissage</p>
	C2 : Perturbation CEM
2063	E_TRIP_LEARNING_UPPER_FLAG_EDGE_NOT_SET
	<p>C1 : L'application EC a oublié de définir un fanion supérieur pour un niveau.</p> <p>A1 : Refaire la course d'apprentissage</p>
2064	E_TRIP_LEARNING_LOWER_FLAG_EDGE_ALREADY_SET
	<p>C1 : L'application EC a essayé de définir une valeur pour un fanion inférieur qui a déjà été spécifiée. Ceci ne peut se produire que si la réécriture de la représentation de la gaine n'est pas permise (par ex. lors de la montée pour laquelle aucune valeur n'aurait dû être prédéfinie).</p> <p>A1 : Refaire la course d'apprentissage</p>
	C2 : Problèmes éventuels dans le circuit d'info de gaine (PHS, barrière lumineuse, interrupteur magnétique)
	C3 : Perturbations CEM
2065	E_TRIP_LEARNING_LOWER_FLAG_EDGE_NOT_SET

Code	Messages du gestionnaire de courses
	<p>C1 : L'application EC a oublié de définir un fanion inférieur pour un niveau.</p> <p>A1 : Refaire la course d'apprentissage</p>
	<p>C2 : Problèmes avec le circuit d'infos de gaine ? (PHS, barrière lumineuse, interrupteur magnétique)</p>
	<p>C3 : Perturbation CEM ?</p>
2066	E_TRIP_LEARNING_INVALID_DOOR_ENTRANCE_SIDE
	<p>C1 : L'application EC a essayé de définir un côté d'accès qui n'est pas autorisé (différent de celui prédéfini, une valeur erronée est à l'origine du problème).</p> <p>A1 : Refaire la course d'apprentissage</p>
	<p>C2 : Problèmes avec le circuit d'infos de gaine ? (PHS, barrière lumineuse, interrupteur magnétique)</p>
	<p>C3 : Perturbation CEM ?</p>
2067	E_TRIP_LEARNING_DOOR_ENTRANCE_SIDE_NOT_SET
	<p>C1 : L'application EC a oublié de définir un côté d'accès pour un niveau.</p> <p>A1 : Contrôler les fanions. Contrôler le câble de barrière lumineuse. Contrôler l'encodeur. Refaire la course d'apprentissage</p>
2068	E_TRIP_LEARNING_DOOR_ENTRANCE_SIDE_ALREADY_SET
	<p>C1 : L'application EC a essayé de définir un côté d'accès qui a déjà été défini.</p> <p>A1 : Contrôler les fanions. Contrôler le câble de barrière lumineuse. Contrôler l'encodeur. Refaire la course d'apprentissage</p>
2069	E_TRIP_LEARNING_INVALID_LOWER_FLAG_EDGE
	<p>C1 : L'application EC a essayé de définir la hauteur d'arête d'un fanion inférieur qui est supérieure à la hauteur du fanion supérieur.</p> <p>A1 : Contrôler les fanions. Contrôler le câble de barrière lumineuse. Contrôler l'encodeur. Refaire la course d'apprentissage</p>

Code	Messages du gestionnaire de courses
2070	E_TRIP_LEARNING_INVALID_UPPER_FLAG_EDGE
	<p>C1 : L'application EC a essayé de définir une hauteur d'arête d'un fanion inférieur qui est plus basse que la hauteur du fanion inférieur supérieur.</p> <p>A1 : Contrôler les fanions. Contrôler le câble de barrière lumineuse. Contrôler l'encodeur. Refaire la course d'apprentissage</p>
2071	E_TRIP_LEARNING_UPPER_FLAG_EDGE_DIFFER
	<p>C1 : L'application EC définit une nouvelle hauteur d'arête d'un fanion supérieur. La différence entre la valeur ancienne et celle-ci est supérieure à la valeur autorisée.</p> <p>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 !)</p>
2072	E_TRIP_LEARNING_LOWER_FLAG_EDGE_DIFFER
	<p>C1 : L'application EC définit une nouvelle hauteur d'arête d'un fanion inférieur. La différence entre la valeur ancienne et celle-ci est supérieure à la valeur autorisée.</p> <p>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 !)</p>
2073	E_TRIP_LEARNING_DOOR_ENTRANCE_SIDE_DIFFER
	<p>C1 : L'application EC a essayé de définir un côté d'accès. Le côté était déjà défini, la réécriture a été autorisée, mais l'ancienne valeur ne correspond pas à la nouvelle.</p> <p>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 !)</p>
2074	E_TRIP_POSITION_NESTED_MOVE
	<p>C1 : Un client demande un déplacement en mode position, mais l'entraînement n'a pas eu le temps d'acquitter le dernier.</p> <p>A1 : Faire un reset EC</p>

Code	Messages du gestionnaire de courses
2075	<p>E_TRIP_POSITION_CORRECTION_TOO_BIG</p> <p>La première limite de correction de la position de cabine (généralement 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.</p>
	<p>C1 : Traction insuffisante</p> <p>A1 : Contrôler un glissement excessif du câble</p>
	<p>C2 : Problème mécanique avec le tachymètre moteur</p> <p>A2 : Contrôler le tachymètre sur la machine de traction</p>
	<p>C3 : Elongation excessive du STM pendant la course</p> <p>A3 : Contrôler le STM (type et nombre)</p>
	<p>C4 : Problème avec le capteur d'étage (fanion/cellule photo)</p> <p>A4 : Vérifier l'installation correcte et le bon fonctionnement des capteurs d'étage dans la gaine</p>
	<p>C5 : Retard de transmission entre la carte d'interface du capteur d'étage (SDIC) et le convertisseur de fréquence d'entraînement (FC)</p> <p>A5 : Vérifier la communication sur le bus CAN (terminaison)</p>
	<p>C6 : Entrée défectueuse sur la carte d'interface pour le capteur d'étage</p> <p>A6 : Remplacer la carte d'interface (SDIC)</p>
	<p>C7 : Oubli de définir un étage fictif</p> <p>C7 : Définir un étage fictif.</p>
2076	<p>E_TRIP_LEARNING_AVERAGE_FLAG_LENGTH_EXCEEDED</p>
	<p>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.</p> <p>A1 : Contrôler l'information de gaine. Contrôler la longueur des fanions. Contrôler le paramètre FC 11.26 « Traction Pulley Diameter-DD »; refaire la course d'apprentissage.</p>

Code	Messages du gestionnaire de courses
2077	E_TRIP_LEARNING_FLAG_EDGE_SEQUENCE
	<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>
2078	E_TRIP_FINAL_LEVEL_NOT_FOUND
	L'indication d'étage final (haut ou bas) est défectueuse.
	<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 la position du capteur d'étage terminal (le plus haut ou le plus bas, par ex. PHS). Contrôler la position du capteur de fin de gaine (par ex. KSEx)</p>
	<p>C2 : Signal d'indication de fin de gaine défectueux</p> <p>A2 : Contrôler les capteurs de fin de gaine (par ex. KSEx). Contrôler l'ensemble du câblage vers ce capteur.</p>
	<p>C3 : Signal d'indication d'étage final défectueux</p> <p>A3 : Contrôler le capteur d'étage (final) (par ex. PHS). Contrôler l'ensemble du câblage vers ce capteur.</p>
2079	E_TRIP_PHSx_SIGNAL_PERSISTENTLY_BRIDGED
	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).
	<p>C1 : Pont PHS/PHS1 de test encore monté</p> <p>A1 : Retirer le pont. Effectuer une RAZ manuelle ou une procédure de RAZ de l'erreur fatale permanente pour remettre l'ascenseur en fonctionnement.</p>
	<p>C2 : Mauvaise connexion au PHS ou PHS1</p> <p>A2 : Contrôler le câblage vers PHS/PHS1. Effectuer un reset manuel ou une procédure de reset de l'erreur fatale permanente pour remettre l'ascenseur en fonctionnement.</p>
	<p>C3 : Capteur PHS ou PHS1 défectueux</p> <p>A3 : Remplacer le capteur correspondant. Effectuer une RAZ manuelle ou une procédure de RAZ de l'erreur fatale permanente pour remettre l'ascenseur en fonctionnement.</p>

Code	Messages du gestionnaire de courses
2080	E_TRIP_PHRN_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.
2082	E_TRIP_HOURS_IN_SERVICE_MISMATCH
2083	E_TRIP_HOURS_IN_SERVICE_ENTERED_MANUALLY
2084	E_TRIP_COUNTER_MISMATCH
2085	E_TRIP_COUNTER_ENTERED_MANUALLY
2086	E_TRIP_LEARNING_BLIND_FLOOR_INVALID Un fanion d'étage fictif (PHSB) a été posé à un étage avec des portes (PHS).
2087	E_TRIP_LEARNING_BLIND_FLOOR_UNEXPECTED Un fanion d'étage fictif (PHSB) a été détecté sur un système où aucun étage fictif n'est prévu.

Code	Messages de gaine
2101	E_SHAFT_UNDEFINED
	C1 : La gaine n'a pas encore été définie. A1 : Effectuer : un reset manuel du système sur la carte microprocesseur
2102	E_SHAFT_LEVEL_MISSING
	C1 : Certains niveaux manquent dans l'information de gaine. A1 : Contrôler l'information de gaine
2103	E_SHAFT_NUMBER_OF_LEVELS_VARY

Code	Messages de gaine
	<p>C1 : Le nombre total de niveaux mémorisés dans l'EEPROM diffère de celui qui a été effectivement mesuré.</p> <p>A1 : Refaire la course d'apprentissage.</p>
2104	E_SHAFT_LEVEL_OUTSIDE_ARRAY_LIMITS
	<p>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]</p> <p>A1 : Contrôler : le nombre d'aimants/de fanions. Refaire la course d'apprentissage.</p>
2105	E_SHAFT_OPEN_EEPROM_FILE
	Code réservé, uniquement pour usage interne.
2106	E_SHAFT_READ_EEPROM_FILE
	Code réservé, uniquement pour usage interne.
2107	E_SHAFT_WRITE_EEPROM_FILE
	Code réservé, uniquement pour usage interne.
2108	E_SHAFT_ERASE_EEPROM_FILE
	Code réservé, uniquement pour usage interne.
2109	E_SHAFT_CREATE_EEPROM_FILE
	Code réservé, uniquement pour usage interne.
2110	E_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 effectuée automatiquement une course de synchronisation.</p>
2111	E_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 : Voir 2110.</p>
2112	E_SHAFT_INVALID_SHAFT_STAGE

Code	Messages de gaine
	C1 : Cette erreur peut résulter d'un signal non valide ou incomplet des changements d'indicateur PHS ou KS. A1 : Voir 2110.
2113	E_SHAFT_INVALID_CURRENT_LEVEL
	C1 : Cette erreur peut résulter d'un signal non valide ou incomplet des changements d'indicateur PHS ou KS. A1 : Voir 2110.
2114	E_SHAFT_POSITION_LOST_WHILE_STATIONARY Le système d'informations de gaine a indiqué une cabine hors de la zone de porte (cabine pas à l'étage) alors qu'elle est censée se trouver à l'arrêt à l'étage.
	C1 : Défaillance au niveau de la détection de la zone de porte du système d'information de gaine A1 : Contrôler la détection de la zone de porte du système d'information de gaine (par ex. PHSx, réglage mécanique, capteur défectueux, etc.)
	C2 : Cabine qui a quitté la zone de porte A2 : Contrôler les moyens de suspension (p. ex. trop longue élongation des câbles). Contrôler le frein d'entraînement.
2115	E_SHAFT_POSITION_LOST_WHILE_BOUNCING
	C1 : Un changement d'indicateur de niveau ou KSE signalé quand la cabine se stabilise. La durée de stabilisation est prédéfinie à 2 secondes. A1 : Voir 2110.
2116	E_SHAFT_INCONSTANT_LEVEL_INDICATORS
	C1 : Cette erreur peut résulter d'un signal non valide ou incomplet des changements d'indicateur PHS ou KS. A1 : Voir 2110.
2117	E_SHAFT_CAR_POSITION_CONTROLLER_IN_SYNCHRONOUS_STATE Code réservé, uniquement pour usage interne.
2118	E_SHAFT_INVALID_TRAVEL_MODE
	A1 : La gestion des erreurs système effectue automatiquement une course de synchronisation.

Code	Messages de gainé
2119	E_SHAFT_INCONSTANT_KSE_INDICATORS
	A1 : La gestion des erreurs système effectuée automatiquement une course de synchronisation.
2120	E_SHAFT_ROUGH_POSITION_HANDLING_DISABLED Code réservé, uniquement pour usage interne.
2121	E_SHAFT_OPERATION_NOT_SUPPORTED_IN_CURRENT_STATE Code réservé, uniquement pour usage interne.
2122	E_SHAFT_INVALID_SHAFT_IMAGE_FOR_THIS_SHAFT_TYPE Code réservé, uniquement pour usage interne.
2123	E_SHAFT_IMAGE_FILE_DATA_COULD_NOT_BE_CONVERTED Code réservé, uniquement pour usage interne.
2124	E_SHAFT_INVALID_SHAFT_IMAGE_VERSION_NUMBER Code réservé, uniquement pour usage interne.
2125	E_SHAFT_ACCESS_PERSISTENT_MEDIUM C1 : Ecriture impossible sur EEPROM. A1 : Effectuer : la carte SCIC (EEPROM plus grande requise). Ou réduire le nombre de niveaux.
2126	E_SHAFT_WRONG_MAGNET_TRANSITION C1 : Séquence de N->N ou S->S A1 : Contrôler : la position KS. Faire la course d'apprentissage.
2127	E_SHAFT_NO_KS1_DETECTION_POSSIBLE A1 : Contrôler : la présence de KS/KS1
2128	E_SHAFT_WRONG_MAGNET_TRANSITION_INFORMATION C1 : Pareil que 2126 mais classée comme restaurable plutôt que fatale A1 : Pareil que 2126
2129	E_SHAFT_ROUGH_POSITION_MISMATCH

Code	Messages de gaine
	A1 : Contrôler : les informations de gaine, la longueur des fanions. Faire une course d'apprentissage
2130	E_SHAFT_WRONG_INITIALIZATION
	C1 : Représentation de gaine : initialisation erronée. A1 : Effectuer : une course d'apprentissage
2131	E_SHAFT_LUET_KS_KS1_INCONSISTENT
	A1 : Contrôler : la présence et la position de KS/KS1. Faire une course d'apprentissage
2132	E_SHAFT_INCONSISTENT_KSE_D_U_STATE Le signal d'indication de fin de gaine n'est pas valide (par ex. incohérent). Défaillance des informations de gaine.
	C1 : Un indicateur de position de fin de gaine (par ex. KSE, KSE_U, KSE_D) manque ou n'est pas à la bonne position. A1 : Contrôler la bonne position de l'indicateur correspondant (par ex. aimant et sa polarité, fanion)
	C2 : Un indicateur de position de fin de gaine (par ex. KSE, KSE_U, KSE_D) manque ou n'est pas à la bonne position. A2 : Contrôler KSE Mesure : --Contrôler si les aimants sont correctement installés » La distance entre l'interrupteur magnétique et l'aimant doit être de 8 à 12 mm --Contrôler la polarité de l'aimant, KSE U le plus haut (arrêt le plus haut) polarité nord, bas polarité sud --Contrôler les connexions sur l'interrupteur magnétique --Contrôler les connexions KSE sur le circuit imprimé SDIC --Mesurer sur la fiche KSE » Mesurer entre la broche 2 KSE D et la masse » Mesurer entre la broche 4 KSE U et la masse Conseils et astuces : Cabine à l'étage le plus bas : » KSE D = 0 et KSE U = 1 Cabine à l'étage le plus haut : » KSE D = 1 et KSE U = 0 Cabine à tous les autres arrêts : » KSE D = 1 et KSE U = 1

Code	Messages de gaine
	<p>C3 : Capteur de position de fin de gaine défectueux.</p> <p>A3 : Remplacer l'interrupteur magnétique KSE</p> <p>Mesure :</p> <p>--Remplacer le KSE défectueux</p> <p>--Forcer une course d'apprentissage</p> <p>» Menu 10 116 = 1</p> <p>Conseils et astuces :</p> <p>Interrupteur magnétique réf. 00418481</p> <p>Aimant annulaire réf. 00291284</p>
	<p>C4 : Capteur de position de fin de gaine défectueux.</p> <p>A4 : Contrôler le fonctionnement du capteur concerné.</p> <p>Le remplacer si nécessaire.</p>
	<p>C5 : Câblage vers le capteur de position de fin de gaine défectueux.</p> <p>A5 : Contrôler le câblage du capteur concerné.</p>
2133	<p>E_SHAFT_MIX_KSE_AND_KSE_D_U</p> <p>La manœuvre d'ascenseur a reçu des signaux du système d'informations de gaine qui ne sont pas les signaux attendus pour ce type de système d'informations de gaine.</p>

Code	Messages de gaine
	<p>C1 : Câblage vers le capteur de position de fin de gaine défectueux.</p> <p>A1 : Contrôler KSE Mesure : --Contrôler si les aimants sont correctement installés » La distance entre l'interrupteur magnétique et l'aimant doit être de 8 à 12 mm --Contrôler la polarité de l'aimant, KSE-U le plus haut (arrê le plus haut) polarité nord, bas polarité sud --Contrôler les connexions sur l'interrupteur magnétique --Contrôler les connexions KSE sur le circuit imprimé SDIC --Mesurer sur la fiche KSE » Mesurer entre la broche 2 KSE-D et la masse » Mesurer entre la broche 4 KSE-U et la masse Conseils et astuces : Cabine à l'étage le plus bas : » KSE D = 0 et KSE U = 1 Cabine à l'étage le plus haut : » KSE D = 1 et KSE U = 0 Cabine à tous les autres arrêts : » KSE D = 1 et KSE U = 1 Détails voir section 4.9.</p>
	<p>C2 : Câblage vers le capteur de position de fin de gaine défectueux.</p> <p>A2 : Contrôler le câblage et la bonne connexion du capteur concerné (KSE, KSE_U, KSE_D).</p>
	<p>C3 : Câblage vers le capteur de position de fin de gaine défectueux.</p> <p>A3 : Remplacer l'interrupteur magnétique KSE Mesure : --Remplacer le KSE défectueux --Forcer une course d'apprentissage » Menu 10 116 = 1 Conseils et astuces : Interrupteur magnétique réf. 00418481 Aimant annulaire réf. 00291284</p>
2134	E_SHAFT_KSE_AND_TSD_OPTION

Code	Messages de gainé
2135	<p>E_SHAFT_TSD_SIGNAL_CHANGE</p> <p>L'ascenseur a détecté un changement inattendu du signal TSD (état de présence du dispositif de sécurité temporaire).</p>
	<p>C1 : Câblage du signal TSD défectueux</p> <p>A1 : Contrôler l'ensemble du câblage</p>
	<p>C2 : La carte de la manoeuvre principale d'ascenseur a été remplacée par une carte d'un autre ascenseur</p> <p>A2 : Effectuer la course d'apprentissage. En cas d'échec, remplacer la carte de la manoeuvre principale d'ascenseur (p. ex. SCPU) par une neuve issue de l'usine.</p>
2136	<p>E_SHAFT_ROUGH_POS_MISMATCH_TOP</p> <p>Défaillance de la détection de fin de gainé supérieure.</p>
	<p>C1 : Câblage vers le capteur de position de fin de gainé supérieure défectueux.</p> <p>A1 : Contrôler le câblage du capteur concerné.</p>
	<p>C2 : Capteur de position de fin de gainé supérieure défectueux.</p> <p>A2 : Contrôler le fonctionnement du capteur concerné. Le remplacer si nécessaire.</p>
2137	<p>E_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 gainé (sur KSE) car le nombre d'étage compté était faux. Erreur dans le système d'informations de gainé.</p>
	<p>C1 : Mauvais alignement des capteurs d'étage (KS/KS1) avec les aimants dans la gainé</p> <p>A1 : Contrôler l'alignement des aimants. Vérifier 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>

Code	Messages de gaine
	<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>
2138	<p>E_SHAFT_CAR_RELEVELING_ZONE_SIGNAL_INVALID</p> <p>Le signal d'indication d'isonivelage de la cabine n'est pas valide (par ex. incohérent). Défaillance des informations de gaine.</p>
	<p>C1 : Un indicateur de zone d'isonivelage de cabine manque ou n'est pas à la bonne position.</p> <p>A1 : Contrôler la bonne position des indicateurs correspondants (par ex. alignement des aimants, fanions)</p>
	<p>C2 : Le capteur de zone d'isonivelage de cabine est défectueux</p> <p>A2 : Contrôler le fonctionnement du capteur concerné (par ex. PHS, PHNR_U, PHNR_D). Le remplacer si nécessaire.</p>
	<p>C3 : Un signal du capteur de zone d'isonivelage de cabine est défectueux</p> <p>A3 : Contrôler le câblage général des capteurs concernés (par ex. PHNR_U, PHNR_D). Contrôler les fanions et détecteurs des capteurs optiques (par ex. PHS, PHNR_U, PHNR_D) pour voir s'ils sont propres et bien protégés de l'ensoleillement direct (dans une gaine vitrée).</p>
	<p>C4 : Mauvaise transmission des données</p> <p>A4 : Certains systèmes d'information de gaine transfèrent leurs données via le bus de données. Contrôler le bus de données (par ex. CAN) pour voir si la transmission des données est correcte (par ex. mauvais blindage du câble de données).</p>

Code	Messages de gaine
2139	E_SHAFT_ROUGH_POS_MISMATCH_BOTTOM Défaillance de la détection de fin de gaine en bas.
2160	E_SHAFT_MINIMAL_TRAVEL_DISTANCE C1 : Lors de la validation de la représentation de la gaine RAM au démarrage de l'application, une distance de course trop courte (< 300 mm) est détectée entre les niveaux. A1 : Refaire une course d'apprentissage
2161	E_SHAFT_INTOLERABLE_FLAG_LENGTH 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. A1 : Contrôler : le glissement du câble. Contrôler : l'encodeur. Refaire la course d'apprentissage. Avertissement : ne pas modifier la charge pendant l'apprentissage
2162	E_SHAFT_UPPER_FLAG_EDGE_ALREADY_SET 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. A1 : Contrôler : le glissement du câble. Contrôler : l'encodeur. Contrôler : la position du fanion. Refaire la course d'apprentissage. C2 : Problèmes dans le circuit d'info de gaine (PHS, barrière lumineuse, interrupteur magnétique) C3 : Perturbations CEM
2163	E_SHAFT-UPPER_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 supérieur a été détectée. A1 : Effacer manuellement le fichier de représentation de la gaine du support de données permanentes et effectuer une course de synchronisation.
2164	E_SHAFT_LOWER_FLAG_EDGE_ALREADY_SET

Code	Messages de gaine
	<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
	C3 : Problèmes dans le circuit d'info de gaine (PHS, barrière lumineuse, interrupteur magnétique)
2165	E_SHAFT_LOWER_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 inférieur a été détectée.</p> <p>A1 : Refaire la course d'apprentissage.</p>
	C2 : Problèmes dans le circuit d'info de gaine (PHS, barrière lumineuse, interrupteur magnétique)
	C3 : Perturbations CEM
2166	E_SHAFT_INVALID_DOOR_ENTRANCE_SIDE
	<p>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.</p> <p>A1 : Refaire la course d'apprentissage.</p>
	C2 : Voir 2165.
	C3 : Voir 2165.
2167	E_ESHAFT_DOOR_ENTRANCE_SIDE_NOT_SET
	<p>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.</p> <p>A1 : Refaire la course d'apprentissage.</p>
	C2 : Problèmes dans le circuit d'info de gaine (PHS, PHUET, barrière lumineuse, interrupteur magnétique)
	C3 : Perturbations CEM
2168	E_SHAFT_DOOR_ENTRANCE_SIDE_ALREADY_SET

Code	Messages de gaine
	<p>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.</p> <p>A1 : Refaire la course d'apprentissage.</p>
	<p>C2 : Problèmes dans le circuit d'info de gaine (PHS, PHUET, barrière lumineuse, interrupteur magnétique)</p>
	<p>C3 : Perturbations CEM</p>
2169	E_SHAFT_INVALID_LOWER_FLAG_EDGE
	<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 : Voir 2165.</p>
	<p>C3 : Voir 2165.</p>
2170	E_SHAFT_INVALID_UPPER_FLAG_EDGE
	<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 : Voir 2165.</p>
	<p>C3 : Voir 2165.</p>
2171	E_SHAFT_UPPER_FLAG_EDGE_DIFFER Code réservé, uniquement pour usage interne.
2172	E_SHAFT_LOWER_FLAG_EDGE_DIFFER Code réservé, uniquement pour usage interne.
2173	E_SHAFT_DOOR_ENTRANCE_SIDE_DIFFER Code réservé, uniquement pour usage interne.
2174	E_SHAFT_INTOLERABLE_DISCREPANCY_BETWEEN_FLAG_EDGES Code réservé, uniquement pour usage interne.
2175	E_SHAFT_NO_PRECISE_LEVEL_POSITION_SHAFT_IMAGE_FILE Code réservé, uniquement pour usage interne.

Code	Messages de gaine
2176	E_SHAFT_NEGATIVE_FLAG_HEIGHT Code réservé, uniquement pour usage interne.
2177	E_FIRST_HOISTWAY_END_UP_SENSOR_REACHED La cabine a atteint le premier capteur de fin de gaine au dernier étage et la manoeuvre a effectué un arrêt.
	C1 : Cet événement apparaît fréquemment dans le journal : capteur KLS-U cassé. A1 : Contrôler le capteur KLS-U.
	C1 : Cet événement apparaît fréquemment dans le journal : capteur KLS-U pas au bon endroit. A1 : Contrôler dans la gaine s'il est correctement installé.
	C1 : Cet événement apparaît fréquemment dans le journal : problèmes de palier. A1 : Contrôler la raison de fréquents problèmes de palier.
2178	E_FIRST_HOISTWAY_END_DOWN_SENSOR_REACHED La cabine a atteint le premier capteur de fin de gaine au dernier étage et la manoeuvre a effectué un arrêt.
	C1 : Cet événement apparaît fréquemment dans le journal : capteur KLS-U cassé. A1 : Contrôler le capteur KLS-U.
	C1 : Cet événement apparaît fréquemment dans le journal : capteur KLS-U pas au bon endroit. A1 : Contrôler dans la gaine s'il est correctement installé.
	C1 : Cet événement apparaît fréquemment dans le journal : problèmes de palier. A1 : Contrôler la raison de fréquents problèmes de palier.
2190	E_SHAFT_NO_LEVEL_POSITION_SHAFT_IMAGE_FILE Code réservé, uniquement pour usage interne.
Code	Messages FA
2200 à 2205	Erreur entraînement FA (systèmes à 2 vitesses). Non utilisé sur Schindler 3100/3300/5300 Si l'une de ces erreurs se produit, contacter la Hotline Locarno ou un spécialiste.

Code	Messages d'alarme du convertisseur de fréquence
2315	E_FC_ALARM_MOTOR_STALLED
	C1 : FC (boucle fermée) Moteur bloqué. A1 : Contrôler le moteur. Contrôler le frein électromécanique MGB.
	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.
2316	E_FC_ALARM_MOTOR_OVERTEMPERATURE 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 du capteur de température. Contrôler le fonctionnement du capteur de température.
	C4 : Fonctionnement trop intensif (trop de courses par unité de temps). A4 : Attendre le refroidissement.
2317	E_FC_ALARM_MOTOR_UNDERLOAD
	C1 : FC (boucle fermée) Moteur en sous-charge. A1 : Contrôler le réducteur.
2324	E_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 : Aucune action particulière n'est requise. Vérifier l'exactitude des valeurs.
2328	E_FC_ALARM_APPLICATION_CHANGE_FAILED

Code	Messages d'alarme du convertisseur de fréquence
	<p>C1 : Echec du changement d'application.</p> <p>A1 : Resélectionner l'application puis appuyer sur le bouton Enter.</p>
2330	E_FC_ALARM_UNBALANCED_CURRENTS
	<p>C1 : Déséquilibre des courants, charge sur les segments inégale.</p> <p>A1 : Remplacer le convertisseur de fréquence.</p>
2342	E_FC_ALARM_TOO_HIGH_OR_TOO_LOW_SPEED_AT_TARGET_PHS
	<p>C1 : FC (boucle fermée) Vitesse erronée à destination (dernière arête ascendante PHSx).</p> <p>A1 : Contrôler la position des fanions. Contrôler les capteurs PHS1/2. Refaire la course d'apprentissage.</p>
2345	E_FC_ALARM_CONVERTER_OVERTEMPERATURE
	<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>
2349	E_FC_ALARM_STATE_MACHINES_SUPERVISION
	<p>C1 : FC (boucle fermée) Erreur logique interne.</p> <p>A1 : Contrôler les états du FC. Si l'erreur se reproduit, remplacer le FC.</p>
2354	E_FC_ALARM_BRAKING_RESISTOR_OVERTEMPERATURE
	<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 (5min).</p> <p>A1 : Contrôler la température de la résistance sur le frein. Contrôler le câblage et/ou la température du thermocontact bimétallique lui-même.</p>

Code	Messages d'alarme du convertisseur de fréquence
2357	E_FC_ALARM_OUTPUT_CONTACTORS_SUPERVISOR
	<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>
2358	E_FC_ALARM_PWM_ENABLE_INPUT_WRONG_STATE
	<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>
2364	E_FC_ALARM_MECHANICAL_BRAKE_KBKB1
	<p>C1 : FC (boucle fermée) Problème de contacteur KBKB1 de frein mécanique.</p> <p>A1 : Contrôler le frein et ses contacts. Vérifier le menu 724.</p>
2370	E_FC_ALARM_MECHANICAL_BRAKE_KB
	<p>C1 : FC (boucle fermée) Problème de contacteur KB de frein mécanique.</p> <p>A1 : Contrôler le frein et ses contacts. Vérifier le menu 724.</p>
2371	E_FC_ALARM_MECHANICAL_BRAKE_KB1
	<p>C1 : FC (boucle fermée) Problème de contacteur KB1 de frein mécanique.</p> <p>A1 : Contrôler le frein et ses contacts. Vérifier le menu 724.</p>
2375	E_FC_ALARM_ELEVATOR_PHNRx_SEQUENCE_ERROR
2376	E_FC_ALARM_ELEVATOR_RELEVELING_DISTANCE_EXCEEDED
2379	E_FC_ALARM_RPM_IDENT_LOW_TORQUE

Code	Messages d'avertissement du convertisseur de fréquence
2401	E_FC_PROXI_UNUSED_WARNING
2402	E_FC_HEARTBEAT_TIMEOUT La communication avec le noeud d'entraînement (manoeuvre) est interrompue.
	<p>C1 : Nœud d'entraînement déconnecté (par ex. bus CAN).</p> <p>A1 : Contrôle visuel du câble Mesure : --Contrôler la fiche VF --Contrôler la fiche CAN sur VF --Contrôler le commutateur de terminaison du bus CAN sur le SMIC, il doit être désactivé (voir section 2.4) Conseils et astuces : Comment puis-je accéder au VF ? --Couper l'interrupteur principal --Tirer la fiche SKC broche 8 pour se déplacer au-delà d'un étage --Utiliser le PEBO (évacuation de secours, SEM11/12, KA 7.2.2) pour positionner la cabine --Si la cabine se trouve à l'étage le plus haut, la charger avec des poids et utiliser le PEBO pour positionner la cabine plus bas --Contrôler le blindage de la ligne de données (si présent).</p>
	<p>C2 : Nœud d'entraînement déconnecté (par ex. bus CAN).</p> <p>A2 : Reconnecter le nœud.</p>
	<p>C3 : Pas d'alimentation ou mauvaise alimentation du noeud d'entraînement.</p> <p>A3 : Vérifier l'alimentation électrique du noeud.</p>
	<p>C4 : Défaut VF</p> <p>A4 : Remplacer VF Mesure : Remplacer VF Conseils et astuces : Contrôler la direction de l'encodeur : CF = 16, PA = 14 Contrôler la séquence de phase : CF = 16, PA = 15</p>

Code	Messages d'avertissement du convertisseur de fréquence
	<p>C5 : Défaut SMIC</p> <p>A5 : Remplacer le SMIC 61</p> <p>Mesure :</p> <p>--Voir section 4.15.1, section SMIC 61</p> <p>Conseils et astuces :</p> <p>--Le SMIC 63 (réf. 594226) remplace le SMIC 61 et il est rétro-compatible.</p> <p>--Important : Si un SDIC 61 est remplacé par un SDIC 63, les connecteurs de pontage suivants doivent être posés :</p> <p>» Poser la fiche KP (réf. 997037)</p> <p>> Ponter broche 1/2.</p>
	<p>C6 : Transmission des données défectueuse (par ex. bus CAN).</p> <p>A6 : Contrôler la connexion globale de la ligne de données. Contrôler que la terminaison de la ligne de données (cavaliers et interrupteurs, si présents) est correcte sur tous les dispositifs (CI) connectés au bus de données. Contrôler le blindage de la ligne de données (si présent).</p>
	<p>C7 : Nœud d'entraînement défectueux.</p> <p>A7 : Remplacer le nœud concerné.</p>
2403	<p>E_FC_TRUE_START_TIMEOUT</p> <p>La manoeuvre principale d'ascenseur ne reçoit pas le télégramme de données de confirmation d'accélération attendu de la part de l'entraînement dans la durée prévue (par ex. 2,5 s) après une commande de démarrage.</p>
	<p>C1 : Plusieurs 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 : Voir 2402, C3</p> <p>A2 : Voir 2402, A3.</p>
	<p>C3 : La manoeuvre principale d'ascenseur et l'entraînement sont désynchronisés.</p> <p>A3 : Effectuer une RAZ de tout le système.</p>

Code	Messages d'avertissement du convertisseur de fréquence
2404	E_FC_MOVE_CMD_TIMEOUT_ERROR La manoeuvre principale d'ascenseur ne reçoit pas les données attendues du noeud d'entraînement dans le délai prévu après une demande.
	C1 : Plusieurs causes différentes A1 : Contrôler dans le journal d'erreurs les messages émis précédemment afin d'identifier la cause racine du problème.
	C2 : La manoeuvre principale d'ascenseur et l'entraînement sont désynchronisés. A2 : Effectuer une RAZ de tout le système.
2405	E_FC_DRIVE_PHASE
	C1 : L'entraînement (FC) signale une incohérence de phase. A1 : Contrôler le câble CAN. Contrôler la terminaison du câble CAN.
	C2 : La phase FC (état) n'est pas cohérente avec la précédente (par ex. si après l'arrêt, une décélération est envoyée). Soit il manque un message, soit le logiciel du FC a un bogue. N'a rien à voir avec les connexions de phase du moteur électrique.
2406	E_FC_PROXY_WARNING_DISTANCE_ZERO_MOVE_RQST
	C1 : Le FC a reçu une demande de déplacement à distance nulle. Ceci est une erreur (interne) de l'application EC.
2407	E_FC_PROXY_WARNING_DIRECTION_NONE_MOVE_RQST
	C1 : Le FC a reçu une demande de déplacement sans distance. Ceci est une erreur (interne) de l'application EC.
2408	E_FC_PROXY_WARNING_DIRECTION_INVERSION_MOVE_RQST
	C1 : Erreur (interne) d'application EC. Si la direction change lors d'une même course entre une demande et une autre.
2409	E_FC_PROXY_WARNING_ZERO_LEVELS_MOVE_RQST

Code	Messages d'avertissement du convertisseur de fréquence
	C1 : Le FC a reçu une demande de déplacement sans niveau. Ceci est une erreur (interne) de l'application EC.
2410	E_FC_PROXY_WARNING_NESTED_MOVE_RQST
	C1 : Erreur (interne) d'application EC. Si une commande de déplacement essaie de s'imposer sur une autre.
2411	E_FC_PROXY_WARNING_MOVE_RQST_WHILE_STOPPING
	C1 : Erreur (interne) d'application EC. L'EC ne respecte pas les comptes à rebours donnés.
2412	E_FC_PROXY_WARNING_MOVE_RQST_WHILE_UNAVAILABLE
	C1 : Erreur (interne) d'application EC. L'EC ne respecte pas les comptes à rebours donnés.
2413	E_FC_PROXY_WARNING_MOVE_RQST_WITH_WRONG_FC_MODE
	C1 : Erreur (interne) d'application EC. Après le démarrage, le délai d'activation est trop long.
2414	E_FC_PROXY_WARNING_RQST_TO_RECOVER_AFTER_FATAL
	C1 : Erreur (interne) d'application EC. L'EC a essayé de récupérer d'une erreur fatale.
2415	E_FC_PROXY_WARNING_SAFETY_CHAIN_WILL_BE_DISABLED
	C1 : A cause de l'erreur FC la chaîne de sécurité va être désactivée (via le relais RH1).
2416	E_FC_PROXY_WARNING_GENERIC_LOGICAL_ERROR
	C1 : Erreur (interne) d'application EC. Rassemble le reste des erreurs non mentionnées.
2417	E_FC_PROXY_WARNING_HIGH_LOAD_UNBALANCE
	C1 : Erreur (interne) d'application EC.
2418	E_FC_PROXY_WARNING_DRIVE_BECAME_UNAVAILABLE

Code	Messages d'avertissement du convertisseur de fréquence
	<p>C1 : L'entraînement (FC) est devenu indisponible (par ex. perte de commande ou autre erreur).</p> <p>A1 : Contrôler les paramètres du FC. Redémarrer le système et réinitialiser les erreurs FC. Changer le FC.</p>
2419	E_FC_PROXY_WARNING_DRIVE_PHASE_BECAME_UNKNOWN
	<p>C1 : Incohérence de transition d'état de l'entraînement (FC) ou perte de communication qui fait que la phase d'entraînement devient inconnue.</p> <p>A1 : Contrôler le bus CAN.</p>
2420	E_FC_PROXY_WARNING_UNKNOWN_FC_ERROR_RECEIVED
	<p>C1 : Erreur FC inconnue reçue</p> <p>A1 : Compatibilité de version ?</p>
2421	E_FC_PROXY_WARNING_UNKNOWN_FC_ALARM_RECEIVED
	<p>C1 : Alarme FC inconnue reçue.</p> <p>A1 : Compatibilité de version ?</p>
2422	E_FC_PROXY_WARNING_RECOVER_FROM_ERROR_LOGIC
	C1 : Erreur (interne) d'application EC.
2423	E_FC_CMD_STOP_TIMEOUT
	<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>
2424	E_FC_PROXY_WARNING_STATIC_MOVE_RQST_WHILE_NOT_IN_STAND_BY
	<p>C1 : L'EC demande un déplacement alors que l'entraînement n'est pas en veille.</p> <p>A1 : Faire une RAZ de EC. Signaler si cet événement se répète plusieurs fois.</p>

Code	Messages d'avertissement du convertisseur de fréquence
2425	E_FC_PROXY_WARNING_DYNAMIC_MOVE_RQST_WHILE_DECELERATING
	C1 : L'EC demande un déplacement dynamique alors que l'entraînement est en décélération. A1 : Faire une RAZ de EC. Signaler si cet événement se répète plusieurs fois.
2426	E_FC_PROXY_WARNING_DYNAMIC_MOVE_RQST_WHILE_IN_STAND_BY
	C1 : L'EC demande un déplacement dynamique alors que l'entraînement est en veille (= non dynamique). A1 : Faire une RAZ de EC. Signaler si cet événement se répète plusieurs fois.
2427	E_FC_PROXY_WARNING_FC_SW_VERSION_UNKNOWN_YET
2428	E_FC_PROXY_WARNING_FC_HARDWARE_VERSION_UNKNOWN_YET
2429	E_FC_PROXY_PARAMETER_DOWNLOAD_FAILED
	C1 : L'entraînement (FC) signale un échec de téléchargement des paramètres. A1 : Contrôler les valeurs de paramètre du FC.
2430	E_FC_PROXY_PARAMETER_COMPARE_FAILED
	C1 : L'entraînement (FC) signale une valeur de paramètre incohérente. A1 : Contrôler les valeurs de paramètre du FC.
2431	E_FC_PROXY_PARAMETER_FC_DATA_NOT_PRESENT
	C1 : Données FC absentes
2432	E_FC_PROXY_PARAMETER_SET_NOT_COMPLIANT
	C1 : Données FC non conformes
2433	E_FC_PROXY_PARAMETER_WRONG_FC_SW_VERSION
	C1 : Version de logiciel FC erronée.
2434	E_FC_PROXY_LAST

Code	Messages EEPROM
2601	E_EEPROM_INSUFFICIENT_SPACE
	C1 : Espace insuffisant A1 : Effectuer : la procédure d'effacement d'une erreur fatale permanente.
2602	E_EEPROM_DATA_RECOVERY_FAILURE
	C1 : Echec de récupération des données A1 : Effectuer : la procédure d'effacement d'une erreur fatale permanente.
2603	E_EEPROM_RANGE_ERROR
	C1 : Erreur de plage A1 : Effectuer : la procédure d'effacement d'une erreur fatale permanente.
2604	E_EEPROM_ACCESS_TO_UNKNOWN_FILE
	C1 : Logiciel de manoeuvre d'ascenseur défaillant A1 : Mettre à jour le logiciel de la manoeuvre d'ascenseur.
2605	E_EEPROM_SHAFT_FILE_ERROR
	C1 : EEPROM défectueux A1 : Remplacer le circuit imprimé de manoeuvre d'ascenseur si le défaut persiste
2606	E_EEPROM_RV_NR_FILE_ERROR
	C1/A1 : Voir 2604.
2607	E_EEPROM_ERROR_LOG_FILE_ERROR
	C1/A1 : Voir 2604.
2608	E_EEPROM_STATISTICS_FILE_ERROR
	C1/A1 : Voir 2604.
2609	E_EEPROM_DRIVE_FILE_ERROR
	C1/A1 : Voir 2604.
2610	E_EEPROM_MODERNIZATION_FILE_ERROR
	C1/A1 : Voir 2604.

Code	Messages EEPROM
2611	E_EEPROM_BASE_NORMAL_FILE_ERROR C1/A1 : Voir 2604.
2612	E_EEPROM_PASSWORD_FILE_ERROR C1/A1 : Voir 2604.
2613	E_EEPROM_TRAFFIC_CTRL_FILE_ERROR C1/A1 : Voir 2604.
2614	E_EEPROM_LOP_FILE_ERROR C1/A1 : Voir 2604.
2615	E_EEPROM_COP_FILE_ERROR C1/A1 : Voir 2604.
2616	E_EEPROM_BASE_SECURE_FILE_ERROR C1/A1 : voir 2604.
2617	E_EEPROM_EXT_NORMAL_FILE_ERROR C1/A1 : Voir 2604.
2618	E_EEPROM_EXT_SECURE_FILE ERROR C1/A1 : Voir 2604.
2619	E_EEPROM_DOOR_FILE ERROR C1/A1 : Voir 2604.
2620	E_EEPROM_EMBEDDED_RM_FILE_ERROR Données corrompues dans la mémoire permanente (EEPROM) de la manoeuvre d'ascenseur (erreur CRC sur le fichier de télésurveillance)
2621	E_EEPROM_DATETIME_FILE_ERROR Données corrompues dans la mémoire permanente (EEPROM) de la manoeuvre d'ascenseur (erreur CRC sur le fichier de date et heure)
	C1 : EEPROM défectueux A1 : Remplacer le circuit imprimé de manoeuvre d'ascenseur si le défaut persiste
2699	E_EEPROM_DATA_CONVERSION_SUCCESS

Code	Messages système hydraulique
2701 vers 2711	Erreurs hydrauliques. Non utilisé sur Schindler 3100/3300/5300 Si l'une de ces erreurs se produit : contacter un spécialiste ou la Hotline Locarno.

Code	Messages d'essais de réception automatiques
3101 à 3146	Erreurs de test de réception automatique AAT Voir les descriptions et les solutions dans les directives d'essai de réception automatiques (J139452 ou J41140148)
3101 à 3109	Erreurs liées à SGC « Parachute cabine » (voir J139452 ou J41140148)
3110 à 3114	Erreurs liées à AOS « Protection survitesse cabine montante » (voir J139452 ou J41140148)
3115 à 3119	Erreurs liées à HBU « Capacité de frein unique en montée » (voir J139452 ou J41140148)
3120 à 3124	Erreurs liées à HBD « Capacité de frein unique en descente » (voir J139452 ou J41140148)
3125 à 3128	Erreurs liées à RTL « Limite de durée de fonctionnement » (voir J139452 ou J41140148)
3129 à 3133	Erreurs liées à FBU « Capacité de freinage complet en montée » (voir J139452 ou J41140148)
3134 à 3138	Erreurs liées à FBD « Capacité de freinage complet en descente » (voir J139452 ou J41140148)
3139 à 3144	Erreurs liées à CWB « Equilibrage du contrepoids » (voir J139452 ou J41140148)
3145 à 3146	Erreurs liées à SMDO « Vitesse d'ouverture de porte » (voir J139452 ou J41140148)
3147 à 3153	Erreurs liées à SGCE « Parachute avec cabine vide » (voir J139452 ou J41140148)

Code		Messages d'essais de réception automatiques
3154 à 3157		Erreurs liées à KNU « KNE supérieur » (voir J139452 ou J41140148)
3158 à 3161		Erreurs liées à KND « KNE inférieur » (voir J139452 ou J41140148)
3162 à 3165		Erreurs liées à CIB « Impact cabine sur amortisseur » (voir J139452 ou J41140148)
3166 à 3169		Erreurs liées à CWIB « Impact contrepoids sur amortisseur » (voir J139452 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
31	73	Test de parachute cabine vide arrêt inopiné
31	74	AAT SURVEILLANCE STM CABINE PAS A L'ETAGE LDU
31	75	AAT SURVEILLANCE STM ANNULEE
31	76	AAT SURVEILLANCE STM INTERROMPUE

Code		Messages CANIO
3201 vers 3216		Erreurs de CI CANIO. Non utilisé sur Schindler 3100/3300/5300. Si l'une de ces erreurs se produit : contacter un spécialiste ou la Hotline Locarno.

Code		Messages TSD
3301		ELEVATOR_N_KNET_IN_NON_TSD L'ascenseur a détecté un changement du signal KNET (état de la clé triangulaire sur la porte palière) qui n'est utilisé qu'avec le TSD (dispositif de sécurité temporaire) mais le TSD n'est pas détecté comme présent.
		C1 : Câblage du signal KNET défectueux A1 : Contrôler l'ensemble du câblage

Code	Messages TSD
3302	ELEVATOR_JREC_IN_TSD L'ascenseur a détecté un changement du signal JREC (état du commutateur d'inspection sur le tableau d'inspection sur le toit de cabine) qui n'est utilisé qu'avec l'inspection sur le toit de cabine standard mais l'inspection sur le toit de cabine standard n'est pas détectée comme présent. Le TSD (dispositif de sécurité temporaire) est détecté comme présent à la place.
	C1 : Câblage du signal JREC défectueux A1 : Contrôler l'ensemble du câblage
	C2 : Dispositif de sécurité temporaire : transition JDREC détectée.
	C3 : La carte de la manoeuvre principale d'ascenseur a été remplacée par une carte d'un autre ascenseur. A3 : Effectuer la course d'apprentissage. En cas d'échec, remplacer la carte de la manoeuvre principale d'ascenseur (p. ex. SCPU) par une neuve issue de l'usine.
3303	ASCENSEUR KSR-A SANS TSD L'ascenseur a détecté un changement du signal KSR_A (état du levier TSD) qui n'est utilisé qu'avec le TSD (dispositif de sécurité temporaire) mais le TSD n'est pas détecté comme présent.
	C1 : Câblage du signal KSR_A défectueux A1 : Contrôler l'ensemble du câblage
	C2 : La carte de la manoeuvre principale d'ascenseur a été remplacée par une carte d'un autre ascenseur A2 : Effectuer la course d'apprentissage. En cas d'échec, remplacer la carte de la manoeuvre principale d'ascenseur (p. ex. SCPU) par une neuve issue de l'usine.
3304	E_TSD_FORBIDDEN_CAR_ROOF_ACTION Une action sur le toit de cabine interdite par le TSD (dispositif de sécurité temporaire) a été détectée. Ceci induit une situation à risque pour le technicien de maintenance.

Code	Messages TSD
	<p>C1 : Un bouton a été actionné sur le tableau d'inspection (arrêt, montée, descente) ou le levier TSD a été activé par le technicien de maintenance sur le toit de cabine alors que la cabine n'était pas en mode d'inspection.</p> <p>A1 : Quitter le toit de la cabine. Effectuer un reset de la manoeuvre principale d'ascenseur et activer le TSD correctement !</p>
	<p>C2 : Mauvaise connexion entre le tableau d'inspection et la carte d'interface E/S sur la cabine (SDIC)</p> <p>A2 : Contrôler la fiche et le câblage du tableau d'inspection sur le toit de cabine</p>
	<p>C3 : Le signal d'entrée KNET ne fonctionne pas</p> <p>A3 : Contrôler le fonctionnement du signal d'entrée KNET sur la carte de manoeuvre principale d'ascenseur</p>
	<p>C4 : Contact KNET défectueux sur une porte palière</p> <p>A4 : Contrôler le fonctionnement des contacts KNET</p>
3305	<p>E_TSD21_UNSAFE_SHAFT_ACCESS</p> <p>Le système TSD21 passe en mode non sécurisé.</p>

Code	Messages IHM
3401	<p>E_HMI_VALUE_OUT_OF_LOWER_BOUND</p> <p>Au moment du paramétrage, la valeur saisie sur l'interface utilisateur de l'ascenseur est inférieure à la valeur minimale autorisée.</p>
	<p>C1 : La date de fabrication du STM n'est pas valide (= 0) et elle est inférieure à la limite admissible (10 100).</p> <p>A1 : Aucune action</p>
3402	<p>E_HMI_VALUE_OUT_OF_UPPER_BOUND</p> <p>Au moment du paramétrage, la valeur saisie sur l'interface utilisateur de l'ascenseur est supérieure à la valeur maximale autorisée.</p>

Code	Messages de chaîne de sécurité (SIAP)
3501	E_SAFETY_CHAIN_PIT_CONTACT_OVERBRIDGING_ACTIVATION Le pontage des contacts du circuit de sécurité dans la cuvette (utilisé par ex. en service incendie en Corée) n'a pas réussi.
	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.
	C3 : Problème de communication bus de terrain (contrôler les erreurs enregistrées précédemment dans le journal). A3 : Voir l'erreur 3603 pour la cause et les actions.
3502	E_SAFETY_CHAIN_PIT_CONTACT_OVERBRIDGING_LOST Le pontage des contacts du circuit de sécurité dans la cuvette (utilisé par ex. en service incendie en Corée) a été perdu.
	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.
	C3 : Problème de communication bus de terrain (contrôler les erreurs enregistrées précédemment dans le journal). A3 : Voir l'erreur 3603 pour la cause et les actions.
3503	E_SAFETY_CHAIN_PIT_CONTACT_OVERBRIDGING_DEACTIVATION 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.

Code	Messages de chaîne de sécurité (SIAP)
	<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 bus de terrain (contrôler les erreurs enregistrées précédemment dans le journal).</p> <p>A3 : Voir l'erreur 3603 pour la cause et les actions.</p>
3504	<p>E_SAFETY_CHAIN_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 bus de terrain (contrôler les erreurs enregistrées précédemment dans le journal).</p> <p>A3 : Voir l'erreur 3603 pour la cause et les actions.</p>
3505	<p>E_SAFETY_CHAIN_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>C1 : CI SIAP défectueux (par ex. relais simulant une zone de porte (PHS/PHS1) défectueux).</p> <p>A1 : Remplacer la carte SIAP.</p>

Code	Messages de chaîne de sécurité (SIAP)
3506	<p>E_SAFETY_CHAIN_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>C1 : CI SIAP défectueux (par ex. relais simulant une zone de porte (PHS/PHS1) défectueux).</p> <p>A1 : Remplacer la carte SIAP.</p>
3507	<p>E_SAFETY_CHAIN_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>C1 : CI SIAP défectueux (par ex. relais simulant une zone de porte (PHS/PHS1) défectueux).</p> <p>A1 : Remplacer la carte SIAP.</p>
3508	<p>E_SAFETY_CHAIN_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 : CI SIAP défectueux (par ex. relais simulant une zone de porte (PHS/PHS1) défectueux).</p> <p>A1 : Remplacer la carte SIAP.</p>
3509	<p>E_SAFETY_CHAIN_SIM_DOORZONE_CONTACT_OVERBRIDGING_ACTIVATION_UNSUCCESSFUL</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>C1 : Mauvais câblage de simulation de la zone de porte</p> <p>A1 : Contrôler les connexions entre la carte SUET et la carte SIAP</p>
	<p>C2 : CI SIAP défectueux (par ex. relais simulant une zone de porte (PHS/PHS1) défectueux).</p> <p>A2 : Remplacer la carte SIAP.</p>

Code	Messages de chaîne de sécurité (SIAP)
	<p>C3 : Echec de pontage du circuit de sécurité des portes A3 : Voir l'erreur 0338 pour la cause et les actions.</p>
3510	<p>E_SAFETY_CHAIN_SIM_DOORZONE_CONTACT_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>C1 : Mauvais câblage de simulation de la zone de porte A1 : Contrôler les connexions entre la carte SUET et la carte SIAP</p>
	<p>C2 : CI SIAP défectueux (par ex. relais simulant une zone de porte (PHS/PHS1) défectueux). A2 : Remplacer la carte SIAP.</p>
	<p>C3 : Perte du pontage du circuit de sécurité des portes A3 : Voir l'erreur 0339 pour la cause et les actions.</p>
3511	<p>E_SAFETY_CHAIN_SIM_DOORZONE_CONTACT_OVERBRIDGING_DEACTIVATION_UNSUCCESSFUL</p> <p>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.</p>
	<p>C1 : Echec de l'annulation du pontage du circuit de sécurité des portes. A1 : Voir l'erreur 0340 pour la cause et les actions.</p>
3512	<p>E_SAFETY_CHAIN_SIM_DOORZONE_CONTACT_UNEXPECTED_OVERBRIDGING</p> <p>Un pontage inattendu du contact du circuit de sécurité qui permet de déplacer la cabine portes ouvertes (utilisé par ex. en service incendie en Corée) s'est produit.</p>
	<p>C1 : CI SIAP défectueux (par ex. relais simulant une zone de porte (PHS/PHS1) défectueux). A1 : Remplacer la carte SIAP.</p>
	<p>C1 : CI SUET défectueux. A1 : Remplacer la carte SUET.</p>

Code	Messages de chaîne de sécurité (SIAP)
3513	<p>E_SAFETY_CHAIN_ERROR_NOT_RECOVERABLE</p> <p>L'ascenseur n'a pas pu revenir à la normale après une erreur d'ouverture du circuit de sécurité (en général après 20 tentatives répétées de fermeture de la porte). L'ascenseur est bloqué.</p>
	<p>C1 : Chaîne de sécurité ouverte en permanence.</p> <p>A1 : Contrôler la tension SK</p> <p>Mesure :</p> <ul style="list-style-type: none"> --L'IUSK clignote (voir section 4.4) » Utiliser la touche DUEISK-A pour résoudre un court-circuit et lancer une réinitialisation > L'IUSK s'allume > Contrôler la course vers chaque étage > Si tout est OK, le défaut a été résolu <p><rouge>Conseils et astuces</p> <p>Il peut arriver que de l'eau entre dans la gaine lors du nettoyage, ce qui provoque un court-circuit. Le retour est important si cela devient un défaut intermittent.</p>
	<p>C2 : Chaîne de sécurité ouverte en permanence.</p> <p>A2 : Tester le SMIC</p> <p>Mesure :</p> <ul style="list-style-type: none"> --L'IUSK clignote malgré l'action 1 --Tirer la fiche KSS sur le SMIC --Utiliser la touche DUEISK-A pour résoudre un court-circuit et déclencher une réinitialisation » L'IUSK ne s'allume pas ou clignote > Remplacer le SMIC <p>Conseils et astuces :</p> <p>Ne pas oublier ce qui suit lors du remplacement du SMIC</p> <ul style="list-style-type: none"> » Carte SIM » Terminaison de bus désactivée » Vérifier que le SCPU et le CLSD sont correctement engagés (les enfoncer fermement, clips du circuit imprimé complètement fermés) <p>Voir section 4.4 ou schéma de montage</p>

Code	Messages de chaîne de sécurité (SIAP)
	<p>C3 : Chaîne de sécurité ouverte en permanence.</p> <p>A3 : Contrôler le segment SK</p> <p>Mesure :</p> <ul style="list-style-type: none"> --Tirer les fiches KSS, SKS, SKC, KBV, ESE sur le SMIC --Utiliser la touche DUEISK-A pour annuler un court-circuit et déclencher une réinitialisation --L'IUSK s'allume <ul style="list-style-type: none"> » Rebrancher KSS, SKS, SKC, KBV, ESE dans cet ordre jusqu'à ce que l'IUSK clignote une fois de plus » Corriger le court-circuit dans le segment correspondant <p>Conseils et astuces :</p> <p>Voir section 4.4 ou le schéma de montage</p>
	<p>C4 : Chaîne de sécurité ouverte en permanence.</p> <p>A4 : Contrôler le segment RTS</p> <p>Mesure :</p> <ul style="list-style-type: none"> --L'IUSK s'allume, pas l'ISPT <ul style="list-style-type: none"> » Défaut dans le circuit de sécurité passif (utiliser le schéma pour trouver tous les contacts) --L'IUSK et l'ISPT s'allument mais l'ascenseur ne bouge toujours pas --Réinitialiser la manoeuvre, et si les portes ne se ferment pas après la réinitialisation : <ul style="list-style-type: none"> » Contrôler l'entraînement de porte » Porte pas OK > Corriger le dysfonctionnement de la porte --Le RTS ne s'allume pas <ul style="list-style-type: none"> » Ponter le KTS avec le kit de pontage et déplacer la cabine en inspection » Retirer le pont » Contrôler le contact de porte palière --Le RTS s'allume mais pas l'ISK, continuer avec l'action 5 --Le RTS et l'ISK s'allument mais l'ascenseur ne bouge toujours pas <ul style="list-style-type: none"> » Réinitialiser avec le menu 101.1 et réinitialiser la manoeuvre » L'ascenseur reste stationnaire > Demander une assistance <p>Conseils et astuces :</p> <p>RTS et ISK ne s'allument jamais quand la porte s'ouvre</p>

Code	Messages de chaîne de sécurité (SIAP)
	<p>C5 : Chaîne de sécurité ouverte en permanence.</p> <p>A5 : Contrôler le segment ISK</p> <p>Mesure :</p> <p>Contrôler tous les contacts de sécurité (sur la cabine) entre le RTS et l'ISK par rapport au schéma.</p>
3514	<p>E_SAFETY_CHAIN_PIT_ACTIVATION_CHECK_UNSUCCESSFUL</p> <p>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.</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 bus de terrain (contrôler les erreurs enregistrées précédemment dans le journal).</p> <p>A3 : Voir l'erreur 3603 pour la cause et les actions.</p>
3515	<p>E_SAFETY_CHAIN_PIT_DEACTIVATION_CHECK_UNSUCCESSFUL</p> <p>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.</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 bus de terrain (contrôler les erreurs enregistrées précédemment dans le journal).</p> <p>A3 : Voir l'erreur 3603 pour la cause et les actions.</p>

Code	Messages de chaîne de sécurité (SIAP)
3516	<p>E_SAFETY_CHAIN_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>C1 : CI SIAP défectueux (par ex. relais simulant une zone de porte (PHS/PHS1) défectueux).</p> <p>A1 : Remplacer la carte SIAP.</p>
3517	<p>E_SAFETY_CHAIN_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 : CI SIAP défectueux (par ex. relais simulant une zone de porte (PHS/PHS1) défectueux).</p> <p>A1 : Remplacer la carte SIAP.</p>
3550	<p>E_SAFETY_CIRCUIT_NOT_CLOSED_AT_ISK</p> <p>Le circuit de sécurité ne s'est pas fermé sur le connecteur « ISK » lorsqu'il était censé le faire (par ex. avant de démarrer une course)</p>
	<p>C1 : Au moins une porte de cabine ne s'est pas fermée (par ex. KTC ouvert)</p> <p>A1 : Vérifier pourquoi la porte correspondante ne s'est pas fermée</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 sur la section du circuit de sécurité correspondante</p>
3553	<p>E_SAFETY_CIRCUIT_NOT_CLOSED_AT_IRTS</p> <p>Le circuit de sécurité ne s'est pas fermé sur le connecteur « IRTS » lorsqu'il était censé le faire (par ex. avant de démarrer une course)</p>

Code	Messages de chaîne de sécurité (SIAP)
	<p>C1 : Au moins une porte palière ne s'est pas fermée (par ex. KTS ouvert)</p> <p>A1 : Vérifier pourquoi la porte correspondante ne s'est pas fermée</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 sur la section du circuit de sécurité correspondante</p>
3560	<p>E_SAFETY_CIRCUIT_NOT_OPENED_AT_ISK</p> <p>Circuit de sécurité non ouvert sur le connecteur « ISK » au moment où il est censé s'ouvrir (par ex. pendant l'ouverture de la porte)</p>
	<p>C1 : Le circuit de sécurité de la porte de cabine est ponté, ou un contact de sécurité de la porte de cabine est défectueux (par ex. KTC collés ensemble)</p> <p>A1 : Vérifier l'absence de pontages sur le circuit de sécurité (par ex. connecteurs), et contrôler les contacts de circuit de sécurité de porte correspondants pour s'assurer de leur bon fonctionnement</p>
3562	<p>E_SAFETY_CIRCUIT_NOT_OPENED_AT_IRTS</p> <p>Circuit de sécurité non ouvert sur le connecteur « IRTS » au moment où il est censé s'ouvrir (par ex. pendant l'ouverture de la porte)</p>
	<p>C1 : Au niveau de la commande Bionic : Le circuit de sécurité de la porte palière est ponté, ou un contact de sécurité de la porte palière est défectueux (par ex. KTS collés ensemble)</p> <p>A1 : Vérifier l'absence de pontages sur le circuit de sécurité (par ex. connecteurs), et contrôler les contacts de circuit de sécurité de porte correspondants pour s'assurer de leur bon fonctionnement</p>
3570	<p>E_SAFETY_CIRCUIT_OPENED_AT_ISK</p> <p>Circuit de sécurité ouvert de manière inattendue (par ex. pendant une course) sur le connecteur « ISK ».</p>

Code	Messages de chaîne de sécurité (SIAP)
	<p>C1 : La cabine a dépassé la limite de fin de course de gaine (par ex. KNE, KNE_U, KNE_D)</p> <p>A1 : Contrôler pourquoi la cabine a dépassé la limite de fin de gaine. Contrôler les messages éventuellement consignés précédemment. Sortir l'ascenseur de l'état bloqué (effectuer une procédure de réinitialisation).</p>
	<p>C2 : La cabine a dépassé la limite de vitesse maximale (par ex. KBV)</p> <p>A2 : Vérifier pourquoi la cabine a dépassé la vitesse maximale (survitesse en montée ou en descente). Contrôler les messages éventuellement consignés précédemment. Sortir l'ascenseur de l'état bloqué (effectuer une procédure de réinitialisation).</p>
	<p>C3 : Le parachute de la cabine est enclenché(par ex. KF)</p> <p>A3 : Libérer la cabine du parachute enclenché (effectuer une procédure de réinitialisation)</p>
	<p>C4 : La porte d'évacuation de secours de la cabine n'est pas verrouillée (par ex. KNA)</p> <p>A4 : Fermer et verrouiller la porte d'évacuation de secours de la cabine</p>
	<p>C5 : Câblage du circuit de sécurité défectueux ou contact(s) du circuit de sécurité défectueux ou mal réglé(s)</p> <p>A5 : Contrôler l'ensemble du câblage du circuit de sécurité et des contacts sur la section du circuit de sécurité correspondante</p>
3571	<p>E_SAFETY_CIRCUIT_OPENED_AT_ISPT</p> <p>Circuit de sécurité ouvert de manière inattendue (par ex. pendant une course) sur le connecteur « ISPT ».</p>
	<p>C1 : La tension du câble du limiteur de vitesse de la cabine est trop faible (par ex. KSSBV)</p> <p>A1 : Vérifier pourquoi la tension du câble du limiteur de vitesse de la cabine est trop faible.</p>
	<p>C2 : L'échelle de cuvette n'est pas remontée</p> <p>A2 : Remonter l'échelle de cuvette</p>

Code	Messages de chaîne de sécurité (SIAP)
	<p>C3 : Câblage du circuit de sécurité défectueux ou contact(s) du circuit de sécurité défectueux ou mal réglé(s)</p> <p>A3 : Contrôler l'ensemble du câblage du circuit de sécurité et des contacts sur la section du circuit de sécurité correspondante</p>
3573	<p>E_SAFETY_CIRCUIT_OPENED_AT_IRTS</p> <p>Circuit de sécurité ouvert de manière inattendue (par ex. pendant une course) sur le connecteur « IRTS ».</p>
	<p>C1 : Au moins une porte palière s'est ouverte (par ex. KTS)</p> <p>A1 : Vérifier pourquoi la porte correspondante s'est ouverte</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 sur la section du circuit de sécurité correspondante</p>
3575	<p>E_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 défaillante.</p> <p>A1 : Contrôler le fonctionnement de l'alimentation (par ex. fusibles, alimentation en entrée, etc.).</p>
	<p>C2 : L'alimentation du circuit de sécurité est défaillante.</p> <p>A2 : Contrôler LUEISK</p> <p>Mesure :</p> <p>Contrôler LUEISK (voir section 4.4)</p> <p>» Utiliser DUEISK pour résoudre le court-circuit</p> <p>Contrôler que l'ascenseur fonctionne avec des courses d'essai</p> <p>Si LUEISK reste active :</p> <p>» Défaut sévère, demander une assistance</p> <p>Conseils et astuces :</p> <p>Il peut arriver que de l'eau entre dans la gaine lors du nettoyage, ce qui provoque un court-circuit. Le retour est important si cela devient un défaut intermittent.</p> <p>Contrôler si le circuit de sécurité présente un court-circuit à la masse.</p>

Code	Messages de chaîne de sécurité (SIAP)
	<p>C3 : L'alimentation du circuit de sécurité est défaillante.</p> <p>A3 : Remplacer le SMIC</p> <p>Mesure :</p> <p>Remplacer le SMIC</p> <p>Conseils et astuces :</p> <p>Se conformer avec les directives CEM</p> <p>Remplacer le SMIC implique de retirer les montants de porte.</p>
	<p>C4 : Défaut de mise à la terre.</p> <p>A4 : Contrôler si le circuit de sécurité présente un court-circuit à la masse.</p>
3596	E_SAFETY_CIRCUIT_RECOVERY_SUCCESSFUL
3597	E_SAFETY_CIRCUIT_RECOVERY_UNSUCCESSFUL
3598	E_SAFETY_CIRCUIT_RECOVERY_DOOR_SUCCESSFUL
3599	E_SAFETY_CIRCUIT_RECOVERY_DOOR_UNSUCCESSFUL

Code	Messages de communication
3601	<p>E_BUS_SCAN_FAILED (CAN BUS)</p> <p>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.</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>

Code	Messages de communication
3602	<p>E_LOP_COUNT_FAILED</p> <p>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.</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. Refaire le comptage LOP (CF00, LE00).</p>
	<p>C2 : Mauvaise alimentation électrique du bus.</p> <p>A2 : Vérifier la stabilité de l'alimentation électrique du bus. Refaire le comptage LOP (CF00, LE00).</p>
	<p>C3 : Problèmes CEM.</p> <p>A3 : Contrôler s'il y a des interférences sur l'ensemble du bus. Refaire le comptage LOP (CF00, LE00).</p>
3603	<p>E_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>
3604	<p>E_BIOBUS_NODE_ALIVE</p> <p>Nœud à nouveau actif.</p>
	<p>C1 : Nœud défectueux à cet emplacement</p> <p>A1 : Contrôler le nœud.</p>

Code	Messages de communication
	<p>C2 : Mauvaise connexion vers le nœud</p> <p>A2 : Vérifier le câblage et les fiches de connexion.</p>
4050	<p>E_AAT_CALL_SIM_START</p> <p>Cet événement informe que des appels sont automatiquement générés et qu'un certain nombre de courses vont être exécutées.</p>
4051	<p>E_AAT_CALL_SIM_TERMINATED</p> <p>Cet événement informe que le générateur d'appels automatique a été désactivé puisque le nombre de courses demandé a été atteint.</p>

Code	Messages du dispositif de sécurité
4305	<p>E_SAFETY_DEVICE_CAR_UNINTENDED_MOVEMENT</p> <p>Un dispositif de sécurité de l'ascenseur a détecté que la cabine a réalisé un mouvement incontrôlé (par ex. a quitté la zone de porte en laissant les portes ouvertes).</p>
	<p>C1 : Défaillance grave au niveau du moyen de traction ou du frein</p> <p>A1 : Contrôler soigneusement la raison du mouvement incontrôlé de la cabine et résoudre le problème. Sortir l'ascenseur de l'état bloqué par réinitialisation dédiée du dispositif de sécurité déclenché.</p>
	<p>C2 : Le contact de sécurité de la porte de cabine s'ouvre au démarrage.</p> <p>A2 : Vérifier le bon fonctionnement du KTC, régler le KTC en conséquence. Vérifier la bonne installation des portes et résoudre tout problème constaté.</p>
4360	E_SAFETY_DEVICE_EAS_WARNING
4361	E_SAFETY_DEVICE_EAS_ANOMALY
4362	E_SAFETY_DEVICE_EAS_ERROR
4363	E_SAFETY_DEVICE_EAS_INTERNAL_ERROR
4364	E_SAFETY_DEVICE_EAS_RESET_RQST

Code	Messages du dispositif de sécurité
4365	E_SAFETY_DEVICE_EAS_ASSISTED_RESET_RQST
4366	E_SAFETY_DEVICE_EAS_RESET_FAIL
4367	E_SAFETY_DEVICE_EAS_RESET_SUCSESFUL
4368	E_SAFETY_DEVICE_EAS_HB_LOST
4369	E_SAFETY_DEVICE_EAS_HB_RESTORED

Code	Messages du moyen de traction
4601	<p>E_TM_RESIDUAL_STRENGTH_WARNING Avertissement de résistance résiduelle insuffisante d'un moyen de traction</p> <p>C1 : Les nombre de cycles de flexion ou le comptage des courses se rapproche des limites de service. A1 : Initier le remplacement du moyen de traction avant la fin de la durée de vie estimée.</p>
4602	<p>E_TM_RESIDUAL_STRENGTH_INSUFFICIENT Résistance résiduelle du moyen de traction insuffisante.</p> <p>C1 : Le nombre maximal admissible de cycles de flexion ou le nombre de courses du moyen de traction a été dépassé. A1 : Remplacer le moyen de traction.</p>
4603	<p>E_TM_BENDING_STRESS_COUNT_RESET Réinitialisation du compteur de contraintes de flexion du moyen de traction.</p> <p>C1 : La personne chargée de la maintenance a saisi une nouvelle date de fabrication du STM : le compteur de flexion a été réinitialisé (remis à 0). A1 : Aucun</p>
4604	<p>E_TM_BENDING_STRESS_WARNING_LIMIT_CHANGED La limite d'avertissement du décompte du nombre maximal admissible de contraintes de flexion du moyen de traction a été modifié.</p>

Code	Messages du moyen de traction
4605	E_TM_BENDING_STRESS_MAXIMUM_CHANGED Le nombre maximal admissible de contraintes de flexion du moyen de traction a été modifié.
4606	E_TM_AGING_CLOCK_FAILURE L'horloge de l'ascenseur ne fonctionne pas ou est en retard.
	C1 : La date de l'horloge de l'ascenseur n'a pas été réglée ou est erronée. Un tel phénomène peut avoir été causé par une panne de courant de secteur et des batteries. A1 : Régler la date correcte.
4607	E_TM_MAX_AGE_WARNING Le moyen de traction se rapproche de son âge de fin de vie, initier son remplacement.
	C1 : L'âge du moyen de traction a atteint le pourcentage définit de limite de service. A1 : Initier le remplacement du moyen de traction avant la fin de la durée de vie estimée.
4608	E_TM_MAX_AGE_EXCEEDED L'âge maximal admissible du moyen de traction a été dépassé, il doit être remplacé.
	C1 : L'âge maximal admissible du moyen de traction a été dépassé. A1 : Remplacer le moyen de traction.
	C2 : La date indiquée par l'horloge de l'ascenseur est incorrecte. A2 : Régler la date correcte.
4610	E_TM_RES_STRENGTH_MONITORING_VIRGIN_STORAGE_DETECT Les enregistrements maître ou de sauvegarde de la surveillance d'insuffisance de la résistance du moyen de traction est vierge (vide). L'enregistrement vierge est initialisé à l'aide d'une copie des données de surveillance du STM.

Code	Messages du moyen de traction
	<p>C1 : La manoeuvre constate que l'un des supports redondants ne contient pas de données. La manoeuvre rétablit l'information de STM.</p> <p>A1 : Aucun</p>
4611	<p>E_TM_RES_STRENGTH_MONITORING_REF_KEY_MISMATCH</p> <p>Incompatibilité de clé de référence des enregistrements maître ou de sauvegarde de la surveillance d'insuffisance de la résistance du moyen de traction est vierge. La clé de référence consiste en la date de fabrication du moyen de traction le plus ancien, et le numéro de mise en service.</p>
	<p>C1 : Le numéro de mise en service est différent entre manoeuvre et carte à puce.</p> <p>A1 : Remplacer la carte puce par une avec le bon numéro de mise en service.</p>
4612	<p>E_TM_RES_STRENGTH_MONITORING_DATA_MISMATCH</p> <p>Incompatibilité des données des enregistrements maître ou de sauvegarde de la surveillance d'insuffisance de la résistance du moyen de traction est vierge. Les clés de référence des deux enregistrements sont identiques. La valeur de comptage de courses de STM la plus élevée et la limite de comptage de courses de STM la plus faible sont reproduites dans les deux enregistrements.</p>
	<p>C1 : La manoeuvre a trouvé un compteur de flexion de STM différent dans les supports redondants.</p> <p>A1 : Aucun</p>
	<p>C2 : La manoeuvre a trouvé des limites de flexion de STM différentes dans les supports redondants. La nouvelle valeur est prise dans la carte à puce.</p> <p>A2 : Aucun</p>
	<p>C3 : La manoeuvre a trouvé des niveaux d'avertissement de flexion de STM différents dans les supports redondants. La nouvelle valeur est prise dans la carte à puce.</p> <p>A3 : Aucune</p>

Code	Messages du moyen de traction
	<p>C4 : La manoeuvre a trouvé un SBPT différent dans les supports redondants. La nouvelle valeur est prise dans la carte à puce.</p> <p>A4 : Aucune</p>
4613	<p>E_TM_RES_STRENGTH_MONITORING_BACKUP_MISSING</p> <p>Enregistrement de sauvegarde des données de surveillance d'insuffisance de la résistance du moyen de traction manquantes.</p>
	<p>C1 : Les données de STM ne peuvent pas être enregistrées sur la carte à puce.</p> <p>A1 : Remplacer la carte à puce par une avec 1 k.</p>
4615	<p>E_TM_DATA_MEMORY_RECOVERY_SUCCESS</p> <p>Réussite de la récupération de la mémoire de stockage des données du moyen de traction.</p>
	<p>C1 : Une incohérence a été détectée dans les données de STM et résolue.</p> <p>A1 : Contrôler les entrées précédentes dans le journal d'erreurs pour voir la raison de l'incohérence.</p>
4616	<p>E_TM_DATA_MEMORY_RECOVERY_UNSUCCESSFUL</p> <p>Echec de la récupération de la mémoire de stockage des données du moyen de traction. La clé de référence ne correspondait à aucun des enregistrements ou échec de la restauration.</p>
	<p>C1 : Clé de référence saisie erronée.</p> <p>A1 : Saisir la bonne clé de référence pour l'ascenseur présente dans le journal de maintenance.</p>
	<p>C2 : Défaillance de l'un ou des deux dispositifs de stockage.</p> <p>A2 : Remplacer le dispositif de stockage défectueux. Voir l'entrée précédente dans le journal d'erreurs pour les détails.</p>
	<p>C3 : Les deux dispositifs de stockage proviennent de différents ascenseurs, ou sont vierges.</p> <p>A3 : Saisir à nouveau les données d'installation du STM présentes dans le journal de maintenance.</p>

Code	Messages du moyen de traction
	<p>C4 : Option STM absente sur la carte à puce.</p> <p>A4 : Remplacer la carte à puce par une avec l'option STM activée.</p>
4617	<p>E_TM_INSTALLATION_DATA_ENTERED</p> <p>Les données de montage du moyen de traction ont été saisie avec succès.</p>
	<p>C1 : La procédure de configuration du paramètre STM est terminée.</p> <p>A1 : Réinitialiser la manoeuvre.</p>
4618	<p>E_TM_STRESS_COUNT_ENTERED</p> <p>Le décompte de contraintes du STM (compteur de courses ou de cycles de tension) a été réglé.</p>
	<p>C1 : Un nouveau compteur de flexion du STM a été saisi. La configuration avancée du STM a été utilisée.</p> <p>A1 : Aucune.</p>
4619	<p>E_TM_AGING_CLOCK_RECOVERY_SUCCESS</p> <p>Récupération de la défaillance de l'horloge interne.</p>
	<p>C1 : La personne chargée de la maintenance règle l'horloge.</p> <p>A1 : Aucune.</p>
4620	<p>E_TM_AGING_CLOCK_RECOVERY_FAILED</p> <p>La défaillance de l'horloge interne n'a pas fait l'objet d'une récupération dans les délais admissibles.</p>
	<p>C1 : L'horloge interne s'est arrêtée suite à une panne de courant de secteur et des batteries.</p> <p>A1 : Régler la date et l'heure.</p>
	<p>C2 : La manoeuvre prévoit l'expiration du STM bientôt.</p> <p>A2 : Régler la date et l'heure.</p>
	<p>C3 : La manoeuvre utilise la totalité des 210 jours accordés pour régler la date et l'heure.</p> <p>A3 : Régler la date et l'heure.</p>

Code	Messages du moyen de traction
4621	E_TM_RETAINER_FAILURE Une défaillance du capot anti-saut de courroie a été détectée. Seuls des mouvements en rappel, inspection et montage sont autorisés.
	C1 : Le capot anti-saut de courroie a signalé un problème. A1 : Examiner la courroie et le capot anti-saut.
4622	E_TM_RETAINER_RECOVERY_SUCCESS Le capot anti-saut de courroie a récupéré après une erreur.
4623	E_TM_ECM_ERROR Le test de conductivité du STM a échoué.
	C1 : Défaillance de masse sur la courroie A1 : Examiner les courroies.
4624	E_TM_ECM_WARNING Le test de conductivité est hors tolérances.
4625	E_TM_ECM_UNAVAILABLE Le dispositif de conductivité du STM : - N'est plus sous tension (battement de coeur perdu) - Indique une défaillance d'autotest - Indique une erreur de calibrage
	C1 : Défaillance de calibrage ECM A1 : -
	C2 : Battement de coeur ECM perdu. A2 : Contrôler le câble de communication.
	C3 : L'ECM signale une défaillance d'autotest. A3 : Remplacer le matériel.
4626	E_TM_ECM_WARNING Le dispositif de conductivité du STM est revenu en mode de fonctionnement normal.

Code	Messages du moyen de traction
4627	E_TM_RES_AGING_MONITORING_DATA_MISMATCH Incompatibilité des données des enregistrements maître ou de sauvegarde de la surveillance de vieillissement du moyen de traction. Les clés de référence des deux enregistrements sont identiques. La limite de vieillissement et la limite d'avertissement de vieillissement diffèrent sur les deux enregistrements.
	C1 : Date de fabrication différente. A1 : Activer le menu 190 et saisir la date de fabrication correcte de la courroie.
	C2 : Limite de vieillissement différente. A2 : Effacer l'erreur fatale.
	C3 : Limite d'avertissement de vieillissement différente. A3 : Effacer l'erreur fatale.
4628	E_TM_TEMPERATURE_OUT_OF_RANGE Les TM sont hors température admissible.
4629	E_TM_TEMPERATURE_IN_RANGE Les TM sont dans la température admissible.
4630	E_TM_BENDING_STRESS_COUNT_ENTERED Saisie dans le compteur de contraintes de flexion du moyen de traction.
4631	E_TM_BENDING_STRESS_COUNTER_MISMATCH Cette erreur est générée lorsqu'il y a une incohérence entre le compteur de flexion de l'EEPROM et celui de la carte SIM.
4632	E_TM_MANUFACTURING_DATE_MISMATCH Cette erreur est générée lorsqu'il y a une incohérence entre la date de fabrication de l'EEPROM et celle de la carte SIM.

Code	Messages Overlay
4700	OVERLAY_NO_ERROR
4701	OVERLAY_HEARTBEAT_MISSING Le battement de coeur de l'overlay est absent.
	C1 : La connexion avec la carte overlay a été perdue pendant un moment par la manoeuvre principale. La raison est peut-être un problème de câblage ou un problème de carte overlay, ou la carte overlay a fait un reset. En cas d'erreur de ce type, la manoeuvre bionic quitte le mode de groupe et continue à desservir tous les appels en mode simplex. En cas de restauration de la connexion à l'overlay, l'information E_OVERLAY_HEARTBEAT_RECOVERED est aussi enregistrée dans le journal. A1 : Vérifier que le câblage de la carte overlay est correct.
4702	OVERLAY_ECU_HEARTBEAT_MISSING L'overlay détecte qu'aucun battement de coeur n'est reçu de la part de l'ECU.
4703	OVERLAY_HEARTBEAT_RECOVERED La commande de l'ascenseur commence à recevoir des signaux Heartbeat de l'overlay.
	C1 : Cette information est enregistrée dans le journal des événements si une connexion à la carte overlay perdue préalablement n'a pas été restaurée. A1 : Aucun.
4704	OVERLAY_ECU_HEARTBEAT_RECOVERED L'ECU a détecté que l'overlay commençait à recevoir un battement de coeur de sa part.
4705	OVERLAY_ELEVATOR_IN_GROUP_MISSING Des composants overlay sont absents du groupe.

Code	Messages Overlay
	<p>C1 : Cette erreur est ajoutée au journal si une commande ou plus ne font plus partie du groupe. Il est possible que cette erreur ne soit détectée que par certains ascenseurs du groupe.</p> <p>A1 : Pour mieux comprendre les causes de ce problème, il est recommandé de vérifier le menu de surveillance de l'overlay (menu IHM 30 > 309) car les valeurs y figurant peuvent aider à identifier l'origine du problème du groupe.</p>
4706	<p>OVERLAY_ALL_ELEVATORS_ARE_IN_GROUP</p> <p>Tous les composants overlay sont présents</p>
	<p>C1 : Une erreur « OVERLAY ASCENSEUR MANQUANT DANS LE GROUPE » signalée au préalable a maintenant été résolue.</p> <p>A1 : Aucun.</p>

Code	Messages de télésurveillance
5002	<p>E_RM_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> <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>
5007	<p>E_RM_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>

Code	Messages de télésurveillance
	<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>
5009	<p>E_RM_CLSD_FAILURE</p> <p>Le dispositif de partage de la ligne de communication a détecté une défaillance de ses composants électroniques internes. Remarque, le dispositif de téléalarme est toujours fonctionnel, mais il n'est plus possible d'effectuer des rappels vers la téléalarme ou le dispositif de télésurveillance depuis le poste de commande.</p>
	<p>C1 : Défaillance interne du dispositif</p> <p>A1 : Remplacer le CI CLSD</p>
5010	<p>E_RM_DISABLED_DUE_TO_TERMINAL_ACTIVATION</p> <p>La communication entre le modem et la manoeuvre n'est pas active à cause d'un terminal local activé (contacter l'expert de terrain local).</p>

Code	Messages d'alarme de cabine
8001	<p>E_CAR_ALARM_BUTTON_PRESSED</p> <p>Entrées dans le journal du bouton d'alarme pour le diagnostic étendu (utilisation abusive)</p>
8002	<p>E_CAR_ALARM_BUTTON_RELEASED</p> <p>Entrées dans le journal du bouton d'alarme pour le diagnostic étendu (utilisation abusive)</p>
8003	<p>E_CAR_ALARM_RELAY_ACTIVATED</p> <p>Entrées dans le journal du relais d'alarme pour le diagnostic étendu (utilisation abusive)</p>
8004	<p>E_CAR_ALARM_RELAY_DEACTIVATED</p> <p>Entrées dans le journal du relais d'alarme pour le diagnostic étendu (utilisation abusive)</p>
8005	<p>E_CAR_INVALID_ALARM_DETECTED</p> <p>Signal de bouton d'alarme actionné ou de relais activé reçu pendant le temps de filtrage habituel</p>

Code	Messages d'alarme de cabine
8006	E_CAR_ALARM_FILTERED Une alarme a été reçue en mode normal mais avec la porte pas entièrement ouverte ou avec la cabine qui ne bouge pas
8007	E_CAR_VALID_ALARM_DETECTED Une alarme a été reçue pendant la durée où le discriminateur de circuit d'alarme était inactif.
8008	E_CAR_ALARM_FORWARDED Une alarme a été reçue pendant que le discriminateur était actif, le système a essayé de libérer les passagers à temps mais n'a pas réussi et l'alarme est donc automatiquement transmise par le système.
8009	E_CAR_ALARM_DEVICE_OFF_HOOK Le système d'alarme est en ligne pour un appel d'alarme.
8010	E_CAR_ALARM_DEVICE_ON_HOOK Le système d'alarme n'est plus en ligne pour un appel d'alarme.
8011	E_CAR_ALARM_TEST_ENABLED Une séquence de boutons d'alarme COP valide a été réalisée ou le menu approprié (134) a été activé. L'ascenseur a indiqué au dispositif de téléalarme que l'alarme suivante consisterait en une alarme d'essai.
8012	E_CAR_ALARM_TEST_STARTED L'activation d'un bouton d'alarme a été détectée, et il s'agit d'une alarme d'essai.
8013	E_CAR_ALARM_TEST_END L'activation d'un bouton d'alarme a été détectée, et il s'est agit d'une alarme d'essai.
8014	E_CAR_ALARM_TEST_DISABLED Ce message signifie qu'aucune alarme d'essai n'a été réalisée sur le clavier COP. L'événement a lieu après une fenêtre de temps prédéfinie (généralement 30 s) durant laquelle le personnel de maintenance peut effectuer une alarme d'essai.
8017	E_MAIN_SWITCH_OFF

Code	Messages d'alarme de cabine
8018	E_MAINS_POWER_FAILURE <ul style="list-style-type: none"> – Phase de la ligne d'alimentation perdue pendant au moins 1 200 ms. – La phase d'alimentation a tourné pendant au moins 1 200 ms.
8019	E_CAR_EMERGENCY_LIGHT_DEFECT
8020	E_CAR_EMERGENCY_LIGHT_OK Eclairage de secours en cabine disponible
8021	E_CAR_ROOF_TEMPERATURE_OK Température du toit de cabine dans les tolérances. Voir les seuils de plage CF22PA27 et CF22PA28.
8022	E_CAR_ROOF_TEMPERATURE_OUT_OF_RANGE Température du toit de cabine hors tolérances. Voir les seuils de plage CF22PA27 et CF22PA28.
8023	E_CAR_ALARM_BUTTON_DEFECT
8024	E_CAR_ALARM_BUTTON_OK
8025	E_ELECTRICAL_INDICATOR_COP_FAIL
8026	E_ELECTRICAL_INDICATOR_LOP_FAIL
8028	E_SELF_TEST_TRIP_PERFORMED Une course d'autotest a été déclenchée. Voir les paramètres CF22PA7 et CF22PA8.
8030	E_ECU_TEMPERATURE_OK Température normale dans l'ECU.
8031	E_ECU_TEMPERATURE_OUT_OF_RANGE Température dans l'ECU hors tolérances.
8032	E_MAIN_SWITCH_ON L'interrupteur principal (JH) a été activé.
8033	E_MAINS_POWER_OK L'alimentation secteur est correctement détectée.
8034	E_CAR_ALARM_TEST_FAILURE Test d'alarme automatique échoué.

Code	Messages d'alarme de cabine
8035	E_CAR_ALARM_TEST_OK Test d'alarme automatique réussi.
8036	E_ELECTRICAL_INDICATOR_COP_OK
8037	E_ELECTRICAL_INDICATOR_LOP_OK
8038	E_DAILY_TESTS_NOT_PERFORMED Cet événement est enregistré si aucun des tests ci-dessous n'a été effectué au cours des 24 h passées : – Indicateur COP – Indicateur LOP – Alarme – Eclairage de secours en cabine
8039	E_CAR_ROOF_TEMPERATURE_BROKEN_MISSING Le capteur de température fournit des valeurs anormales. La température est supérieure à 120 degrés celsius ou La température est inférieure à - 40 degrés celsius.
	C1 : Capteur de température cassé A1 : Remplacer le capteur.
	C2 : Capteur de température absent A2 : Contrôler le câblage.
9000	S_OUT_OF_SERVICE_OPERATION
9001	S_PASSENGER_TRAVEL_OPERATION
9002	S_INDEPENDENT_OPERATION
9003	S_FIRE_OPERATION
9004	S_FIREFIGHTER_OPERATION
9005	S_EMERGENCY_POWER_OPERATION
9006	S_EARTHQUAKE_OPERATION
9007	S_EMERGENCY_MEDICAL_TECHNICIAN
9008	S_SPRINKLER_OPERATION
9009	S_WATER_IN_PIT_OPERATION
9010	S_ATTENDED_PASSENGER_TRAVEL_OPERATION

Code	Messages d'alarme de cabine
9011	S_PASSENGER_TRAVEL_OPERATION_WITHOUT_LOAD_MONITOR
9012	S_PASSENGER_RELEASE_TRAVEL_OPERATION
9013	S_POWER_SAVING_MODE
9029	S_MOVE_AROUND_OPERATION
9037	S_NO_OPERATION_DUE_TO_STOP_IN_CAR
9038	S_NO_OPERATION_DUE_TO_STOP_IN_CAR_FIREFIGHTER
9039	S_NO_OPERATION_DUE_TO_CAR_OVERLOAD
9040	S_NO_OPERATION_DUE_TO_INVALID_CONFIGURATION_DATA
9041	S_NO_OPERATION_DUE_TO_INVALID_HOISTWAY_IMAGE
9042	S_NO_OPERATION_DUE_TO_INVALID_LOAD_CONFIGURATION
9043	S_NO_OPERATION_DUE_TO_INVALID_DRIVE_CONFIGURATION
9045	S_OUT_OF_SERVICE_STM_MONITORING_FAILURE
9050	S_SERVICE_TECHNICIAN_VISIT
9051	S_INSTALLATION_TRAVEL
9052	S_CONFIGURATION_MODE
9053	S_INSP_MACHINE_ROOM
9054	S_INSP_TOP_OF_CAR
9055	S_INSP_IN_CAR
9056	S_HOISTWAY_ACCESS_CONTROL
9057	S_TEST_TRAVEL
9058	S_TEST_MODE
9059	S_LEARN_TRAVEL
9060	S_INSPECTION_PREPARATION_TRAVEL
9061	S_OVERSPEED_GOVERNOR_RESET_TRAVEL

Code	Messages d'alarme de cabine
9063	S_OPERATION_WITH_DISABLED_CAR_LOAD_MONITORING
9070	S_ELEVATOR_RECOVERY
9071	S_ELEVATOR_TEMPERATURE_RECOVERY
9072	S_ELEVATOR_CAR_POSITION_RECOVERY
9073	S_ELEVATOR_DOOR_POSITION_RECOVERY
9074	S_ELEVATOR_BACKUP_POWER_RECOVERY
9075	S_NO_OPERATION_DUE_TO_SAFETY_CHAIN_OPEN_AT_ISPT
9080	S_STOP_SWITCH
9081	S_STOP_SWITCH_TOP_OF_CAR
9082	S_STOP_SWITCH_MACHINE_ROOM
9085	S_STOP_SWITCH_HOISTWAY_HEAD
9086	S_STOP_SWITCH_PIT
9089	S_NO_OPERATION_DUE_TO_DISABLED_MONITOR
9090	S_ELEVATOR_UNKNOWN_STATE
9091	S_ELEVATOR_STARTUP
9092	S_ELEVATOR_SUBSYSTEM_FIRMWARE_DOWNLOAD
9095	S_NO_OPERATION_DUE_TO_POWER_DOWN
9097	S_ELEVATOR_BREAKDOWN_PERSISTENT_LIMITED_OPERATION
9098	S_ELEVATOR_BREAKDOWN
9099	S_ELEVATOR_BREAKDOWN_PERSISTENT

9 Annexe D : Structure du menu principal

Menu	Fonction du menu	Description section
[10_ _ _]	Commandes spéciales telles que réinitialisation, course en boucle ouverte, course d'apprentissage, appels cabine, etc.	Voir 4.9 / 9.1
[20_ _ _]	Essai de réception (assistée) automatique	Voir 9.2
[30_ _ _]	Infos du système	Voir 9.3
[40_ _ _]	Configuration	Voir 5.3
[50_ _ _]	Diagnostic, historique des erreurs	Voir 4.6 et 8
[60_ _ _]	Statistiques	Voir 9.4
[70_ _ _]	Surveillance ACVF	Voir 4.7

9.1 Commandes (menu 10)

Pour des informations détaillées, se reporter section 4.9.

9.2 Essais de réception automatiques (menu 20)

Essais de réception (assistée) automatiques

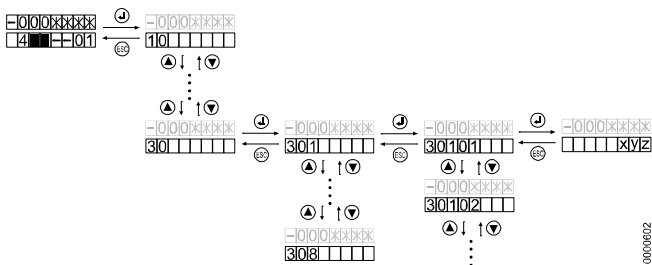
Les essais de réception (assistée) automatiques font partie de l'essai de réception complet et sont décrits dans le document J139452 « Inspector's guide ».

Certains essais peuvent être utilisés dans le cadre de la maintenance préventive périodique. Ces essais sont décrits dans l'Aide rapide K609755 « Schindler 3100/300/5300, Maintenance préventive ».

20	Essai de réception (assistée) automatique		
	Pour obtenir une description, consulter J 139452 and J 41140148		
	--	Test Trip	
	[]/[]/[14]	Capacité du frein en descente	
	[]/[]/[15]	Capacité du frein en montée	
	[]/[]/[26]	Vitesse de cabine pour la pré-ouverture des portes	
	[]/[]/[32]	Impact de cabine sur amortisseur	1)
	[]/[]/[35]	Parachute de cabine	
	[]/[]/[37]	Limiteur de durée de fonctionnement	
	[]/[]/[42]	Equilibrage du contrepoids	
	[]/[]/[44]	Limiteur de vitesse de cabine en montée	
	[]/[]/[48]	Contrôle de la courroie	
	[]/[]/[62]	Impact de contrepoids sur amortisseur	1)
	[]/[]/[64]	Demi-frein en descente	
	[]/[]/[65]	Demi-frein en montée	
	[]/[]/[75]	Parachute de cabine (cabine vide)	
	[]/[]/[88]	KNE supérieur	
	[]/[]/[89]	KNE inférieur	

1) Utilisé uniquement pour les amortisseurs à huile

9.3 Infos système (menu 30)



[25787; 08.02.2008]

1000060Z

Vue d'ensemble

301	Version log. (CF12)
302	Version mat. (CF13)
303	Type de porte
305	E/S inspection (depuis S00x V9.9)
306	Surveillance ACVF, voir aussi la section 4.7.
308	Etat ETM(A) télésurveillance embarquée (alarme)
309	Information overlay
320	Menu télésurveillance (depuis V9.8)
330	5 dernières entrées des données de montage du STM (depuis 10.x)
340	Information de gaine (depuis V11.x)

Descriptions détaillées

301	Version de logiciel <ul style="list-style-type: none">- [301-01] SCPU (exemple : 95 = V9.5)- [301-02] SDIC- [301-03] ACVF- [301-04] SEM (non utilisé, pas CI SEM !)- [301-05] COP #1 (exemple : 33 = V3.3)- [301-06] COP #2- [301-08] CLSD (exemple : 1205 = V1.2.05)- [301-09] CPLD (SMIC61) (exemple : 108 = V1.08)- [301-10] version overlay (xx.xx.xx = « version ».« version ».« sous-version »)- [301-11] COP #3- [301-12] COP #4- [301-13] Chargeur d'amorçage(depuis V9.83)- [301-14] Entraînement de porte côté 1 (Varidor seulement)- [301-15] Entraînement de porte côté 2 (Varidor seulement)- [301-16] SA EAS
302	Version de matériel <ul style="list-style-type: none">- [302-01] SCPU- [302-02] SDIC (51..58 = SDIC5 ; 60,63 = SDIC51 ; 61,64 = SDIC52 ; 62,65 = SDIC53)- [302-03] ACVF- [302-04] SEM (non utilisé, pas CI SEM !)- [302-05] COP #1 - Voir le tableau ci-dessous- [302-06] COP #2 - Voir le tableau ci-dessous- [302-07] MMCx (non utilisé)- [302-08] CLSD ou ETMA (65..69 = CLSD, 49 = ETMA)- [302-09] SMIC (5 = SMIC5, 6 = SMIC6)- [302-10] Overlay- [302-11] COP #3 - Voir le tableau ci-dessous- [302-12] COP #4 - Voir le tableau ci-dessous- [301-14] Entraînement de porte côté 1 (Varidor seulement)- [301-15] Entraînement de porte côté 2 (Varidor seulement)- [301-16] SA EAS

0	matériel inconnu	10 .. 40	anciens COP, non valides pour Schindler 3100/3300/5300
51	COP5_N	52	COP5_10
53	COP5B_10 ou COP5B_N	54	COP4_B (5 étages)
55	COP5 AP (tous)	56	COP5_N ZLA
57	COP5_10 ZLA	58	COP5B_10 ZLA
59	matériel COP5 inconnu	80	SCOPH3
81	SCOPHM3	82	SCOPMH3
83	SCOPMXB3	90	COP5B_10 AU
93	COP5 AP avec tableaux EU	94	COP4_B_EU_8 (8 étages)
95	COP4_B_EU_12 (12 étages)	96	FIGS (tous)
99	POP1.Q		

Valeurs pour 302-05, -06, -11, -12

303	<p>Type de porte</p> <ul style="list-style-type: none"> - [303 -1] Type de porte côté 1 - [303 -2] Type de porte côté 2
306	<p>Surveillance ACVF</p> <p>Structure de menu identique au menu 70 (701...734). Pour le descriptif détaillé, voir section 4.7.</p> <p>[306-01] Valeur actuelle de l'ascenseur [306-02] Vitesse nominale linéaire [306-03] Vitesse d'encodeur [306-36] Résultat de mise au point automatique de décalage encodeur [306-37] Résultat de mise au point automatique moteur dynamique</p>

308 Etats ETM(A) télésurveillance embarquée (alarme)**[308-1] ETM(A) état de la configuration**

- 0 = ETM(A) non configuré
- 1 = ETM(A) configuré

[308-2] ETM(A) état

- 0 = Non défini
- 1 = Trafic normal
- 2 = ETM(A) temporairement désactivé (visite de maintenance)
- 3 = ETM(A) temporairement pendant plus de 24 heures
- 4 = Panne ETM(A) - premier défaut Une panne a été détectée pour la première fois.
- 5 = Panne ETM(A) - autres défauts. Plusieurs pannes ont été signalées.
- 6 = Panne ETM(A) - état actif depuis plus de 24 heures

[308-3] ETM(A) état de communication

- 0 = Non défini
- 1 = Initialisation de modem (état temporaire)
- 2 = Veille (modem initialisé et prêt)
- 3 = Tonalité et connexion de modem (état temporaire)
- 4 = Connecté (négociation terminée, état temporaire)
- 5 = Modem perdu (ne répond pas à la question « actif ? »)
- 6 = Port série de modem désactivé (non utilisé actuellement)
- 7 = Modem détenu par PPP (transfert de données en cours)
- 8 = RMP connecté : Les communications PPP et SSL ont été établies avec succès

[308-4] ETM(A) état de la ligne téléphonique

- 0 = Non défini
- 1 = Pas de RTC opérationnel connecté
- 2 = RTC opérationnel connecté
- 3 = GSM opérationnel connecté
- 4 = Dispositif TA décroché

[308-5] ETM(A) tension de la ligne téléphonique (0..255, 1 = 1 Volt)

309 Information d'overlay (log. $\geq 9.7x$ seulement)
(voir aussi la section 4.10, Diagnostics d'overlay)

[309-1] Disponibilité de l'overlay

1 = Un stockage permanent indique une détection préalable de la disponibilité de l'overlay. Cette valeur peut être mise à jour (par ex. supprimée) à l'aide de l'IHM commande 10 > 136, si aucun overlay n'est disponible.

[309-2] Signal Heartbeat de l'overlay

1 = La carte overlay communique correctement avec la commande Bionic, et la carte est considérée comme disponible. L'overlay raccordé à la commande semble fonctionner correctement. (le câblage entre l'overlay et la commande est ok)

[309-3] Composants overlay

Nombre = nombre de cartes overlay « visibles » depuis la commande Bionic. Si le nombre de composants overlay est égal au nombre d'ascenseurs du groupe : la communication Ethernet entre les cartes overlay est ok.

[309-4] Ascenseurs visibles

Nombre = nombre d'ascenseurs « visibles » depuis la commande Bionic. Si le nombre d'ascenseurs visibles est égal au nombre d'ascenseurs du groupe : la communication Ethernet entre les cartes overlay fonctionne correctement et la connexion overlay \Leftrightarrow manoeuvre est ok. Ce nombre peut seulement être inférieur ou égal au nombre indiqué en [309-3].

[309-5] Ascenseurs disponibles

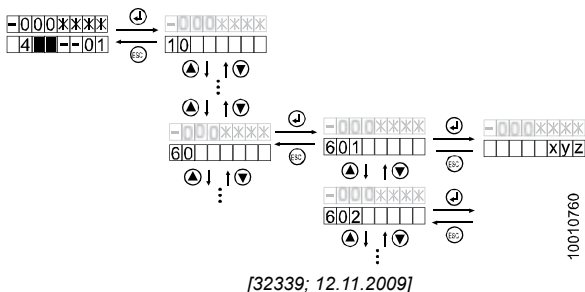
Nombre = nombre d'ascenseurs disponibles pour desservir un appel de groupe. Ce nombre peut seulement être inférieur ou égal au nombre indiqué en [309-4].

[309-6] Nombre max. d'ascenseurs visibles

Nombre = nombre maximal d'ascenseurs disponibles depuis la mise en route du système. Celui-ci sert à vérifier la valeur précédente et à déclencher une erreur si ce nombre est inférieur au nombre maximal.

- 320 ETM(A) (disponible avec log. ≥ 9.8 seulement) Détails**
- [320-1] Numéro d'équipement
 - [320-2] ID de Servitel
 - [320-3] Date du dernier appel de télésurveillance réussi
 - [320-4] Date du dernier appel de téléalarme réussi (pas encore utilisé).

9.4 Statistiques (menu 60)



	Description	
601	Compteur de courses (1 = 100 courses)	
602	Compteur d'heures de service (1 = 1 heure)	
603	Compteur de cycles de porte, coté 1 (1 = 1 cycle)	2)
604	Compteur de cycles de porte, coté 2 (1 = 1 cycle)	2)
605	Durée cumulée de mouvement de porte, côté 1 (1 = 1 heure)	2)
606	Durée cumulée de mouvement de porte, côté 2 (1 = 1 heure)	2)
610	Compteur de cycles de porte, coté 1 (1 = 1 cycle)	3)
611	Compteur de cycles de porte, coté 2 (1 = 1 cycle)	3)
612	Durée cumulée de mouvement de porte, côté 1 (1 = 1 heure)	3)
613	Durée cumulée de mouvement de porte, côté 2 (1 = 1 heure)	3)

	Description	
614	KSKB de porte cumulé, coté 1 (1 = 1 cycle)	3)
615	KSKB de porte cumulé, coté 2 (1 = 1 cycle)	3)
616	PHT de porte cumulé, coté 1 (1 = 1 cycle)	3)
617	PHT de porte cumulé, coté 2 (1 = 1 cycle)	3)
619	Effacer les données statistiques de porte (610..617)	3)
620	Eclairage cabine : durée totale allumé (1 = 1 heure)	3)
621	Interrupteur d'éclairage de cabine : Compteur total interrupteurs allumés (1 = 1 cycle)	3)
622	Eclairage cabine : Durée maximale allumé (1 = 1 heure)	3)
623	Eclairage cabine : Durée minimale allumé (1 = 1 heure)	3)
624	Eclairage cabine : Durée moyenne allumé (1 = 1 heure)	3)
629	Effacer les statistiques d'éclairage cabine (620..624)	3)

1) pas encore mis en oeuvre

2) valable pour les log. < V9.6 seulement

3) disponible si log. \geq V9.7 et COP5 log. \geq V3.0 ou COP5-AP log. \geq V1.5)

10 Annexe E : Pièces de rechange

Le tableau ci-dessous est un extrait de la liste des pièces de rechange officielle que l'on pourra consulter dans :

- TK Maintenance- Manoeuvre Bionic 5 / Bionic 6 : EJ 604619
- ACVF Biodyn xx C BR TK Maintenance : K 609704

CI, Objet	Remarques	ID
SMIC61	Circuit imprimé de base (peut être remplacé par un SMICE61 ou un SMIC(E)63, mais le KP doit être ponté)	594154
SMIC63	CI de base avec connecteur KP. (peut être remplacé par SMICE63)	594226
SMICE61	CI de base avec support ETMA. (peut être remplacé par SMICE63, mais le KP doit être ponté)	594303
SMICE63	CI de base avec support ETMA et connecteur KP.	594305
SMICE74	PCBA de commande d'interface principale sans connecteur KP, avec e-inspection	560158
SMICE75	PCBA de commande d'interface principale avec connecteur KP, avec e-inspection	560171
SMICFC	PCBA de commande d'interface principale sans options (TSD21, NS21, SOA ou DM236)	57813435
	PCBA de commande d'interface principale avec options	57813436
SCPU1	Carte processeur (sans logiciel)	591887
	Carte processeur (avec logiciel)	1)
SEM11	CI d'évacuation (remplacé par un SEM21)	594239
SEM21	CI d'évacuation	594157
ETMA-TRI	Module de triphonie sur le toit de cabine	59700474
ETMA-CAR	Module ETMA esclave	59700563

CI, Objet	Remarques	ID
ETMA-CAR-T	Module de cabine supplémentaire	59700564
ETMA-MR-PSTN-1	Module maître (1 interface avec le module esclave)	59700570
ETMA-MR-PSTN-1-I	Module maître supplémentaire	59700571
ETMA-MR-PSTN-2-I	Module maître (2 interfaces avec les modules esclaves)	59700572
ETMA-LND-FF	Module ETMA esclave	59700569
CLSD11	Modem/dispositif de commutation de ligne	594118
BAT (LDU)	Batterie pour l'alimentation de secours et l'évacuation, 2 unités (151 x 98 x 96)	432790
CC-CA	Inverseur CC-CA	55504585
Course de montage sur la cabine	Kit pour course de montage sur cabine (avec manoeuvre de rappel et câble pendentif)	55505064
Connecteur test frein	Outil d'essai de frein pour Rel. ≥ 4 (jeu de deux connecteurs d'essai différents « TEST-MGB », « TEST-MGB1 »)	55505065
Connecteur BESE	Remplace ESE (si non connecté)	258656
Connecteur réinitialisation GBP	Outil de réinitialisation pour GBP (à enficher sur SMIC.KBV)	55502805
Unité de manoeuvre cabine CCU et options de cabine		
SDIC5	Carte interface cabine (uniquement pour la série 0. Ne peut PAS être remplacée par SDIC51/52/53)	591798
SDIC51	Carte interface cabine, version limitée Peut être remplacée par SDIC52. A besoin d'une fiche sur JHC2 et 2KTC)	591884
SDIC52	Carte interface cabine, version complète	591885

CI, Objet	Remarques	ID
SDIC53	Carte interface cabine, version AP	591886
SUET3	Circuit imprimé pontage de porte	591811
SIEU1	Circuit imprimé d'isonivelage. (peut être remplacé par un SIEU11, si log. \geq V9.7)	594224
SIEU11	CI d'isonivelage, avec entrées et sorties supplémentaires.	594306
LC	Tube néon 14W/827 HE	55502824
	Tube néon 14W/840 HE	55502825
	Tube néon 21W/827 HE	55503608
	Tube néon 21W/840 HE	55503609
(LC)	Ballast électronique	55502822
LC	Lampes à faible consommation énergétique 14W/827 E27	55504047
	Lampes à faible consommation énergétique 14W/840 E27	55504048
	Lampes à faible consommation énergétique 18W/827 E27	55504196
	Lampes à faible consommation énergétique 18W/840 E27	55504197
GNT	Téléalarme TM2-TAM2	59700110
Tableaux de commande de cabine		
COP5	COP5 complet (type à touches sensitives, - 3..8)	55503651
COP5_10 PI	COP5 complet pour PI (type à touches sensitives, clavier 10 touches)	55503710
COP5_10 KA/KS	COP5 complet pour KA/KS (type à touches sensitives, clavier 10 touches)	55503652
COP5B_10	COP5 complet (type à boutons- poussoirs, clavier 10 touches)	55503653

CI, Objet	Remarques	ID
COP5B_10 AU	COP5 complet (version spéciale Australie, type à boutons-poussoirs, clavier 10 touches)	55503412
Kit COP5B	Jeu de boutons-poussoirs par défaut pour COP5B	55503550
COP5B_N	Jeu de boutons-poussoirs (- 3, - 2, - 1, 5, vierge) pour COP5B_N	55503480
COP5-1N 25 EU	COP5 complet pour 25 étages (type à touches sensibles, - 3..23)	55505240
COP5B-1N 25 EU	COP5 complet pour 25 étages (type à boutons-poussoirs - 3..23)	55505241
COP5K	COP avec unité d'interrupteur à clé	55503482
CPI	Panneau d'information en cabine	55503481
COP4B	COP4B complet (max. 5 arrêts, 0..4)	55503970
COP4B_N	Jeu de boutons-poussoirs (- 2,- 1, 5, vierge) pour COP4B	55503979
SCOPB4.Q	CI pour COP4B	591897
COP4BE	COP4BE complet (max. 7 arrêts, 0..6)	55505242
SCOPBE4.Q	CI pour COP4BE	594236
CPI4	CPI4 indicateur de position de cabine complet	55503990
VCA EU	Annonceur vocal complet, COP normal	55503509
VCA AP	Annonceur vocal complet, COP 25 EU	55503799
VCA11	Circuit imprimé annonce vocale	591838
VCA11 MMC	MMC avec fichier vocal en fonction de la langue : Voir J 41322160 « Annonceur vocal »	
SASA1	Circuit imprimé Schindler Access System	591692
Cartes SAS	Jeu de cartes RFID (10 unités) pour SAS	55503450
SCOPMXB3	Circuit imprimé interface COP double marque	591858

CI, Objet	Remarques	ID
SCOPH3	Circuit imprimé COP handicapés	591854
	Boîtes à boutons palières et options	
Kit de câblage	Câble convertisseur : JST 4 pôles ↔ WAGO 5 pôles (conception série 0)	55504168
Câble interrupteur à clé	Câble pour raccorder l'interrupteur à clé sur un petit connecteur JST 4 broches (nécessaire seulement si pas commandé au départ)	59321674
LOP5_1	LOP sensitif à 1 bouton, JST 4 broches (série 0, WAGO 5 broches : 59321389 remplacé par 55503678 + 55504168)	55503678
LOPM5_1	LOP sensitif à 1 bouton + affichage, JST 4 broches (série 0, WAGO 5 broches : 59321390 , remplacé par 55503679 + 55504168)	55503679
LOP5_2	LOP sensitif à 2 boutons, JST 4 broches (série 0, WAGO 5 broches : 59321391 remplacé par 55503680 + 55504168)	55503680
LOPM5_2	LOP sensitif à 2 boutons + affichage, JST 4 broches (série 0, WAGO 5 broches : 59321392 remplacé par 55503681 + 55504168)	55503681
LOP5B_1	LOP mécanique à 1 bouton, JST 4 broches (série 0, WAGO 5 broches : 59321418 remplacé par 55503684 + 55504168)	55503684
LOP5B_2	LOP mécanique à 2 boutons, JST 4 broches (série 0, WAGO 5 broches : 59321419 remplacé par 55503685 + 55504168)	55503685
LOP4B	LOP4B avec 1 bouton-poussoir	55503950
LOP4B-DM	LOP4B avec SLDM4 pour DM236 (uniquement Italie)	55503999

CI, Objet	Remarques	ID
LIN5V	Indicateur de palier vertical (peut être remplacé par un LIN51V ou LIN52V, mais nécessite un kit de câblage 55504168)	59321626
Kit de câblage	Kit de câblage livré en cas de remplacement d'un LIN5V par un LIN51V ou un LIN52V.	55504168
LIN51V	Indicateur de palier vertical (avec entrée et sortie) (peut être remplacé par un LIN52V)	55505330
LIN52V	Indicateur de palier vertical (avec entrée, sortie et contact magnétique à lames souples pour la configuration)	55506072
SLCUX1	Entrées/sorties en option (CI seulement). Peut être remplacé par SLCUX2	591806
SLCUX2	Entrées/sorties en option (C.I. seulement)	594212
LCUX	Entrées/sorties en option (unité complète avec câbles)	55502521
SBBD24	Circuit imprimé commutateur duplex	591796
GA	Gong d'arrivée, JST standard 2 pôles	59321646
Braille	Jeu d'autocollants en Braille	55505112
SLCU2	Interface LOP double marque (1 bouton)	591821
LCU2	Interface LOP double marque (1 bouton) (unité complète avec câbles)	55511376
SLCUM2	Interface LOP double marque (2 boutons et indicateur)	591822
LCUM2	Interface LOP double marque (2 bouton et indicateur) (unité complète avec câbles)	55511377
BIOGIO1.N	CI d'entrées/sorties générales du bus BIO	594126

Cl, Objet	Remarques	ID
BIOGIO	Unité BIOGIO complète en boîtier métallique	55505302
Convertisseur de fréquence ACVF		
Kit de câblage	Kit de mise à jour : ACVF avec cartes d'options → ACVF avec cartes E/S intégrées	59400895
ACVF Version 2005 avec cartes d'options	Biodyn 12 C BR (unité complète) (peut-être remplacé par 59400864 + 59400895)	(55501728)
	Biodyn 19 C BR (unité complète) (peut-être remplacé par 59400865 + 59400895)	(55501729)
ACVF Version avec carte simple	Biodyn 9 C BR (unité complète, conforme EN12015:2004)	59400933
	Biodyn 12 C BR (unité complète) (peut-être remplacé par 59410012)	(59400864)
	Biodyn 12 C BR (unité complète, conforme EN12015:2004)	59410012
	Biodyn 19 C BR (unité complète, conforme EN12015:2004 (peut être remplacée par 59400893)	(59400865)
	Biodyn 25 C BR (unité complète, conforme EN12015:2004)	59400893
	Biodyn 42 C BR (unité complète, conforme EN12015:2004)	59400868
Divers		
ESE	Tableau de manœuvre de rappel	434031
RS232	Câble RS232, PC de service ↔ Manoeuvre (« Câble CADI »)	59700078
RS232	Câble de connexion RS232 jaune, PC de service ↔ ACVF	55502100

1) Vérifier la version de logiciel sur l'étiquette.

Notes :

Schindler Management Ltd.
Corporate Learning and Development

Zugerstrasse 13
6030 Ebikon, Suisse
Téléphone +41 41 445 32 32
Télécopie +41 41 445 39 33
trainingcenterebikon@ch.schindler.com
www.schindler.com