



Miconic BX, ver. 4 avec Biodyn xx P/C BR ou entraînement hydraulique

Configuration et élimination des défauts
Aide rapide

Sommaire

1 Informations générales	5
1.1 Introduction.....	5
1.2 Version logiciel/matériel	5
1.3 Fonctions de service étendues.....	6
1.4 Documentation et logiciel.....	6
1.5 Abréviations.....	9
2 Vue d'ensemble du système	17
2.1 Schéma fonctionnel	17
2.2 Alimentations électriques	18
2.3 Bus CAN / BIO.....	19
2.4 Circuit de sécurité	20
2.5 Informations de gaine	23
2.6 Options de carte SIM (chip card).....	27
3 CCI et composants	31
3.1 CCI ECUMR	31
3.1.1 SMIC31.Q - Interface principale	31
3.1.2 SCIC3.Q - Microprocesseur	35
3.1.3 MCCE1.Q / MCCE2.Q - Interface entraînement AC2.....	38
3.1.4 MCCE31.Q - Interface entraînement CL.....	40
3.1.5 MCCE4.Q - Interface entraînement OL	42
3.1.6 MCCH1.Q/ MCCH2.Q - Interface hydraulique	44
3.1.7 MCCH3.Q - Interface hydraulique	46

3.1.8	SAIO1.Q - Entrées/sorties supplémentaires	48
3.1.9	CANIO1.Q - Entrées/sorties supplémentaires	49
3.1.10	LVSC - Circuit de sécurité basse tension	51
3.2	CCI ADDUM	52
3.2.1	SDIC41.Q - Interface cabine	52
3.2.2	DOD 1..6 - Interface porte	56
3.2.3	SUET3.Q - Pontage de porte	65
3.2.4	Circuit imprimé SDM236 (uniquement Italie)	66
3.3	CCI commande de palier	67
3.3.1	LOP5	67
3.3.2	SLCU/M 1/2.Q - Interface LOP	68
3.3.3	SLCUX1.Q - Entrée/sortie palier	70
3.3.4	SBBD24.Q - Bus Duplex BIO	72
3.4	CCI commande des cabines	73
3.4.1	SCOPH(MH)3.Q	73
3.4.2	SCOPMXB3.Q	76
3.4.3	COP5 - SCOPC/SCOPK/SCOPBM 5.Q	78
3.4.4	COP5 - SCOPD 5.Q/SCOPDC 5.Q	79
3.4.5	COP5 - SCOPM 51.Q	80
3.4.6	VCA 1/11.Q Annonce vocale	82
3.5	PEBO - CCI SNGLM1.Q	84
3.6	Module d'évacuation SEM	86
3.7	Haut de gaine et cuvette de faible profondeur (SPH)	90
3.7.1	Procédures de réinitialisation SPH (codes MSPH)	94
3.8	Numéros ID des CCI principales	96
4	Interfaces utilisateur	99
4.1	PocketPC SPECI	99
4.2	Configuration de la manœuvre d'ascenseur avec POP	103
4.3	Interface utilisateur IHM	104

5	Configuration.....	106
5.1	Principe de base (menu 40)	106
5.2	Liste des paramètres	108
5.3	Codes fonction BMK	136
5.4	Configurations spéciales	143
5.4.1	LOP Configuration adresse [CF00][LE--].....	143
5.4.2	Comptage LOP [CF00] [LE 00]	147
5.4.3	Configuration E/S LOP.....	148
5.4.4	JBF - Interrupteur service pompiers	148
5.4.5	JDE - Interrupteur à clé d'appel d'étage	149
5.4.6	JAB - Interrupteur à clé de mise hors service	150
5.4.7	Apprentissage du clavier COP5B_N (CF=15)	151
5.4.8	Configuration duplex avec MNU.....	152
5.4.9	Configuration duplex avec SBBD	153
5.4.10	Configuration de la désignation des étages (CF=01).....	154
5.4.11	Calibrage de la cellule de charge de cabine (CF=96..99)	155
5.4.12	Reconfiguration de la cellule de charge de la cabine (CF=96..99).....	158
5.4.13	ZB1 - Ordres de cabine sécurisés par code PIN.....	160
5.4.14	ZB3 - Ordre de cabine avec interrupteur à clé.....	161
5.4.15	GS - Manœuvre visiteurs	163
5.4.16	ZBC1 - Blocage ordre de cabine	164
5.4.17	ZBCE - Blocage ordre de cabine et verrouillage d'étage.....	164
6	Elimination des défauts.....	165
6.1	Info système et statistiques	166
6.2	Erreurs spécifiques	167

6.3	LED SCIC Diagnostic d'état	169
6.4	Codes d'erreur (Menu 50)	172
6.5	Remise à zéro des erreurs	203
6.5.1	Réinitialisation normale de la manœuvre de l'ascenseur.....	203
6.5.2	Restauration après erreur fatale permanente	203
6.5.3	Restauration après erreur fatale dans ACVF	204
6.5.4	Course de synchronisation.....	204
6.5.5	Course d'apprentissage	205
6.6	Commandes et états spéciaux	206
6.6.1	Mode course Open Loop (menu IHM 102) .	207
6.6.2	Mode course maintenance (menu IHM 104).....	207
6.6.3	Mode Course d'inspection et de rappel	208
6.7	Communication avec le PC de service	208
6.8	Mise à jour logiciel (avec MMC)	213
7	ACVF Biodyn 12/(19)/25/42C/P BR.....	216
7.1	Schéma fonctionnel ACVF	218
7.2	ACVF Clavier de commande.....	220
7.3	ACVF Données de surveillance (menu 70).....	224
7.4	ACVF Abrégé de mise en service	231
7.5	ACVF Messages d'avertissement et d'erreur	243
7.6	Communication ACVF avec PC de maintenance .	265
7.7	Actualisation du logiciel ACVF Biodyn xx C/P BR	266

1 Informations générales

1.1 Introduction

Cette aide rapide permet au technicien de service (qui a participé préalablement à une formation) d'effectuer un travail de configuration et de diagnostic.

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

Informations complémentaires sur le Miconic BX:

- Intranet**
- Sélectionner « Corporate Manufacturing LOC » sous « Group Services » sur la page de bienvenue intranet.
<http://intranet.eu.schindler.com>
 - Intranet Product Navigation Center
http://crd.ebi.schindler.com/products/default_en.htm

Hotline

Hotline Locarno
Schindler ElectronicsLtd.
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

1.2 Version logiciel/matériel

Ce manuel est valable pour la configuration suivante :

Version logiciel: SCIC \geq V9.22

Biodyn xx P BR \geq V133

Biodyn xx C BR \geq V327A

La version du logiciel du système peut être lue à l'aide de l'interface utilisateur IHM, menu 40, CF=12, PA=1 (voir le chapitre 5.2) ou de l'aide des informations du système 301 (voir le chapitre 6.1).

Version matériel: Miconic BX Ver. 4.0

(composants principaux, voir le chapitre 2.1)

Dans Schindler 6200, la manœuvre Miconic BX est utilisée avec MDL (Mod Drive Low) « Machine semi-gearless à courroie SGB142 ».

1.3 Fonctions de service étendues

La plupart des LED, des fonctions d'interface utilisateur (IHM), de la configuration et d'élimination de problèmes qui sont décrits dans le présent guide d'aide rapide ne sont disponibles que si les fonctions de service étendues (ESF) sont activées.

A l'avenir, les fonctions ESF seront automatiquement fournies pendant le mode de course d'installation et pendant les 4000 premières courses normales. Pour utiliser les ESF par la suite, l'outil SPECI doit être activé. (SPECI = Schindler Personal Elevator Communication Interface [soit Interface de communication ascenseur personnel Schindler])

La désactivation des ESF dépend de la date de livraison du système. Indépendamment de la date de livraison, SPECI peut être connecté à tous les systèmes avec le logiciel \geq Version 9.22.

Description de SPECI : Voir chapitre 4.1

1.4 Documentation et logiciel

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

Il est important de se rappeler que certains de ces documents sont des documents R&D à usage interne uniquement. Le groupe cible est constitué de **spécialistes de terrain**. En conséquence, la plupart des documents sont **uniquement disponibles en anglais**.

Documentation du système

F/C121 xx	Manuel terrain/cours, (xx définit la langue) disponible sur Training Center Intranet: http://sch-hr-tc.ebi.schindler.com
EJ 604608	Informations techniques et configuration
EJ 604609	Montage
EJ 604611	Mise en service
EJ 604610	Maintenance
EJ 604621	Essais de réception Miconic BX ver.4
J 41140148	Guide pour inspecteurs Schindler 6200

K xxxxxx	TK de composants : Voir Intranet (Product Navigation Center)
J 237416	User Manual Smart, Miconic BX, S001Rel3
J 274000	Rules for Schematics (Master Schematics)
J 42101500	Product Structure & Rules
J 42101121	Compatibility and Interchangeability
J 42101028	Spare Parts List

Convertisseur de fréquence Biodyn 12/(19)/25/42 C/P BR voir chapitre 7

CCI et logiciel

Q 42105931	SMIC31.Q, Technical description
Q 42105584	SCIC3.Q, Technical description
Q/J 42106116	SW Miconic BX, for SCIC3 (Main processor board)
Q 42105304	MCCE1/2.Q, Technical description
Q 42107139	MCCE31.Q, Technical description
Q 42107109	MCCE4.Q, Technical description
Q 42105952	MCCH1/2.Q, Technical description
Q 42105959	MCCH3.Q, Technical description
Q 42106720	SNGL1M.Q, Technical description
Q 42107400	SNGLM2.Q, Technical description
Q 42105750	SDIC41.Q, Technical description
Q/J 42106127	SW SDIC4A., for SDIC41 (Car processor board)
Q 42105235	DOD1.Q, Technical description
Q 42105242	DOD2.Q, Technical description
Q 42105921	DOD31.Q, Technical description
Q 42106875	DOD41.Q, Technical description
Q 42105914	DOD5.Q, Technical description

Q 42106848	DOD6.Q, Technical description
Q 42106535	SUET3.Q, Technical description
Q 231607	SEMP108.Q, Technical description
Q/J 231906	SW SEMA for SEMP108
J 42106167	SW SEMA, Download description
Q 42106824	SCOPMXB/S3.Q, Technical description
Q 42106804	SCOPH(MHL).Q, Technical description
Q/J 42106290	SW COPH3, for COPH(MHL)3 and COPMXB/S3
Q 42106727	SCOP K/PC/BM5.Q, Technical description
Q/J 42106258	SW for SCOP5.Q
Q 42107083	SCOPB4.Q, Technical description
Q/J 42106397	SW for SCOPB4.Q
Q 42105989	VCA1/11.Q, Technical description
J 42102314	VCA1/11.Q, Commissioning instruction
X 42102314	SW and mp3 files for VCA1/11
Q 42102348	SW VCA1/11, SW description
J 42103073	SAS, General description and user guide
Q 42106590	SLCUM2.Q, Technical description
Q 42106516	SLCUX1.Q, Technical description

Composants supplémentaires

EJ 604703	SPECI, Operation
K 603338	GMV, Dynahyd-S1, Installation and Commissioning
K 603346	Servitel 10 (TAM2), Installation and Maintenance
K 603345	Servitel 10 (TAM2), Operation
K 604464	Servitel TM4 (Monitoring), Installation
K 604465	Servitel TM4 (Monitoring), Commissioning
K 604466	Servitel TM4 (Monitoring), Diagnostics
K 608202	Servitel TM4 Quick Reference Guide

1.5 Abréviations

1

Abrév.	Définition	Explication
AC2		Ascenseur à deux vitesses
ACVF	A lternating C urrent D rive with V ariable F requency	Convertisseur de fréquence
ADDUM	A utonomous D oor D rive U nit M odernization	OKR sur le toit de la cabine
AN1	A nti N uisance T ype 1	Dispositif antinuisance type de fonctionnement 1
BAT	B attery	Batterie
BR	B rake R esistor	Résistance sur le frein
BR1	B randfall 1	Service incendie type 1
CAN	C ontrolled A rea N etwork	Bus CAN
CANIO	C ontrolled A rea N etwork I nput O utput	CCI E/S raccordé au bus CAN
CLC	C ar L oad C ell	Cellule de charge de cabine, Digisens
CMT	C apacitor M otor T ür	Moteur de porte à condensateur
COP	C ar O perating P anel	Tableau de commande en cabine
CPIF	C ar P osition I ndicator F loor	Indicateur de position de cabine à l'étage principal
CPIAF	C ar P osition I ndicator A ll F loor	Indicateur de position de cabine à tous les étages
CSC	C ar S afety C ircuit	Circuit de sécurité cabine
DA1/2	D ruckknopf A larm	Bouton-poussoir alarme
DBV	D ruckknopf B egrenzer G eschwindigkeit	Bouton-poussoir limiteur de vitesse

Abrév.	Définition	Explication
DFM-U/D	Druckknopf Fahrt Manuell Up Down	Déclencheur de course manuel (bouton OK sur IHM)
DM236	Decreto Ministeriale 236	Dispositif d'alarme pour l'Italie
DREC-D/U	Druckknopf Revision Down and Up	Interrupteur montée/descente - boîtier d'inspection
EBR1	Etage Brandfall Typ 1	Feu à l'étage
EC	Elevator Control	Manœuvre de l'ascenseur
ECUMR	Elevator Control Unit Machine Room	Armoire de commande
ESE	Evakuaton Schacht Ende	Evacuation, fin de course de la gaine, manœuvre de rappel
ESF	Enhanced Service Functions	Fonctions de service étendues
FA	Fein Absteller	Ascenseur à deux vitesses
FLC	Floor Light Control	Manœuvre d'éclairage du palier
FU	Frequenz Umrichter	Convertisseur de fréquence
GBP	Geschwindigkeitsbegrenzer Pendulum	Limiteur de vitesse
GS	Gäste Steuerung	Manœuvre de visiteurs
GSA	Gerät Sprachansage	Unité d'annonce vocale
GSV	Gerät Sprachverbindung	Communication d'annonce vocale
IG	Inkremental Geber	Encodeur incrémentiel
IHM	Interface Humain Machine	Interface Humain Machine
INT	Interface	Interface

Abrév.	Définition	Explication
IRTS	Information Relais Tür Sicherheitskreis	Indication du circuit de sécurité, portes palières
ISK	Information Sicherheitskreis	Indication du circuit de sécurité
ISPT	Information Sperrung Tür	Indication du circuit de sécurité de la porte
JAB	Switch Ausser Betrieb	Interrupteur, hors service
JBF	Switch Brandfall	Interrupteur, manoeuvre d'incendie
JDC	Switch Druckknopf Car	Interrupteur, appel de cabine
JEM	Switch Evakuation Manuell	Interrupteur, évacuation manuelle (SNGL)
JFIH	FIHauptschalter	Disjoncteur à courant de défaut, Interrupteur principal
JFIHL	FIHauptschalter - Licht	Disjoncteur à courant de défaut, éclairage
JFILBS	FILampe Beleuchtung Schacht	Disjoncteur à courant de défaut, éclairage de gaine
JHSG	Switch Halt Schachtgrube	Interrupteur d'arrêt, cuvette de gaine
JMCO	Switch Maintenance by Controller	Option SPH, interrupteur dans armoire de commande
JMCR	Switch Maintenance on Car Roof	Option SPH, interrupteur à clé sur toit de cabine
JMLD	Switch Maintenance at Landing	Option SPH, interrupteur à clé sur porte palière (cadre de porte)
JMSP	Switch Maintenance in Shaft Pit	Option SPH, interrupteur à clé dans cuvette de gaine

Abrév.	Définition	Explication
JNFF	Switch N otfahrt F euerwehr	Interrupteur d'incendie
JREC	Switch R evision C ar	Interrupteur inspection sur cabine
JRH	Switch R ückholsteuerung	Interrupteur de manœuvre de rappel
JRVC	Switch R eservation C ar	Interrupteur course de réservation de cabine
JTH	Switch T hermo	Thermorupteur
JTHA	Switch T hermo A ntrieb	Theromrupteur, entraînement
JTHS	Switch, T hermo S teuerung	Thermorupteur manœuvre Manœuvre
KBF	K ontakt B randfall	Contact service incendie (détecteur incendie)
KBV	K ontakt B egrenzer V itesse	Contact limiteur de vitesse
KPM	K ontakt P illar M aintenance	Contact poteau, maintenance (dans cuvette de gaine, option haut de gaine court)
KCBS	K ontakt C ar B locking S ystem	Blocage de la cabine en haut de la gaine
KF	K ontakt F ang	Contact parachute
KKE	K ontakt K ontrolle E nriegelung T ür	Contact manœuvre déverrouillage porte
KLSG	K ontakt L eiter S chacht-grube	Contact échelle d'accès à la cuvette de gaine
KL-V	K ontakt L ast v oll	Contact pleine charge
KPH	K ontakt P hasen	Contact surveillance des phases
KSS	K ontakt S chlaffseil	Contact câble mou

Abrév.	Définition	Explication
KSSBV	Kontakt Schlaufseil Begrenzer Vitesse	Contact limiteur de vitesse câble mou
KTHM	Kontakt Thermo Maschinenraum	Capteur thermique local des machines
KTC	Kontakt Tür Car	Contact porte de cabine
KTS	Kontakt Tür Schacht	Contact porte palière
KTZ	Kontakt Türzone	Contact de porte, côté d'accès
LAGC	Lampe Alarm Gedächtnis Car	Voyant de mémoire d'alarme en cabine
LARC	Lampe Alarm Registriert Car	Voyant d'alarme acquittement cabine
LC	Lamp Car	
LCU	Landing Call Unit	Interface d'appel d'étage (CCI)
LCUM	Landing Call Unit Main	
LCUX	Landing Call Unit Extension	Extension du tableau de commande, entrées/sorties supplémentaires
LEFC	Lamp Evacuation Travel Car	Voyant de course d'évacuation cabine
LIN	Landing Indication	Indicateur d'étage/ Indicateur de direction de course
LL-X	Lampe Überlast	Voyant Surcharge
LMG	Lastmessgerät	Capteur de mesure de la charge, Digisens
LNC	Lampe Notfall Car	Voyant éclairage de secours de la cabine
LOP	Landing Operation Panel	Boîte à boutons palière
LUET	Lampe Ueberbrückung Tür	Lampe pontage de porte
MGB	Magnetic Brake	

Abrév.	Définition	Explication
MCCE	Main Contactor Connection for Electrical Elevator	CCI entraînement (dans ECUMR)
MSPH	Maintenance Short Pit and Headroom	CCI pour cuvette de faible profondeur et/ou haut de gaine court (option)
NGL	Netzgerät Lift	Unité de puissance électrique ascenseur
NS21	Notstrom Steuerung Typ 21	Fonctionnement en alimentation de secours type 21
NSG	Not Speise Gerät	Dispositif d'alimentation de secours
PA1	Parking Type 1	Type 1 de stationnement (RL1)
PAS	Power Apparate Schrank	Prise de courant armoire de commande
PHS	Photozelle Stockwerk	Cellule photoélectrique niveau d'étage
PHT	Photozelle Tür	Cellule photoélectrique porte
PHUET	Photozelle Ueberbrückung Tür	Cellule photoélectrique pontage de porte
POP	Programming Operation Panel	Configuration de l'interface utilisateur (option)
R01	Relay 01	VACON, relais « Prêt »
R02	Relay 02	VACON relais « frein »
RB1	Rectifier Bridge	Redresseur CCI pour 230 VCA
RBE	Relay Brake Evacuation	Relais frein Evacuation
RCD	Residual Current Detection	Disjoncteur à courant de défaut (FI)

Abrév.	Définition	Explication
RKBV	Relais Kontrolle Begrenzer Vitesse	Relais Limiteur de vitesse
RLC-A	Relais Lampe Car Aus	Relais Lampe de la cabine OFF (automatique)
SAIO	SAdditional Input Output	CCI E/S dans ECUMR ou ADDUM
SBBD	S Project Bio Bus Duplex	CCI SBBD pour connexion duplex
SCIC	S Project Cabinet Interface Controller	CCI CPU
SDIC	S Project Door Interface Car	CCI principale ADDUM
SEM	S Project Evacuation Module	Unité d'évacuation automatique
SF	Schütz Fahrt	Contacteur de course
SI	Schacht Information	Informations de gaine
SIM	Subscriber Identity Module	Carte à puce sur SCIC
SISK	Sicherung Sicherheitskreis	Fusible (interrupteur), circuit de sécurité
SKA		Distance d'arrêt
SLIN	SLanding Indication	CCI LIN
SPECI	Schindler Personal Elevator Communication Interface	Application PocketPC pour communiquer avec manœuvre de l'ascenseur
SOA	Sonnerie Alarm	Sirène d'alarme
SMIC	Main Interface Connection	CCI principale
SNGLM	S Project Netz Gerät Lift Modernisierung	CCI évacuation manuelle et courant de secours
SPH	Short Pit and Headroom	Cuvette de faible profondeur et haut de gaine court (option)

Abrév.	Définition	Explication
SUET	S Project U eberbrückung T ür	CCI pontage de porte
TAM2	T ele A larm M odule 2 nd generation	Dispositif téléalarme (Servitel 10)
TM4	T ele M onitoring 4 th generation	Système de télésurveillance
TKC	T riangular K ey C ontact	Option SPH, contact de surveillance de clé triangulaire sur les portes palières
TS	T ransformator S teuerung	Transformateur manœuvre d'ascenseur
TDIF	T ravel d irection indicator floor	Indicateur de direction, flèches LOP
TELA	T elealarm	Téléalarme
UPS	U ninterruptable P ower S upply	Alimentation électrique permanente dans SEM
VCA	V oice C ontrol A nnouncement	Unité d'annonce vocale
VEC	V entilator C ar	Ventilateur cabine
ZB1	Z utritt B eschränkung Typ 1	Accès réservé type 1

2 Vue d'ensemble du système

2.1 Schéma fonctionnel

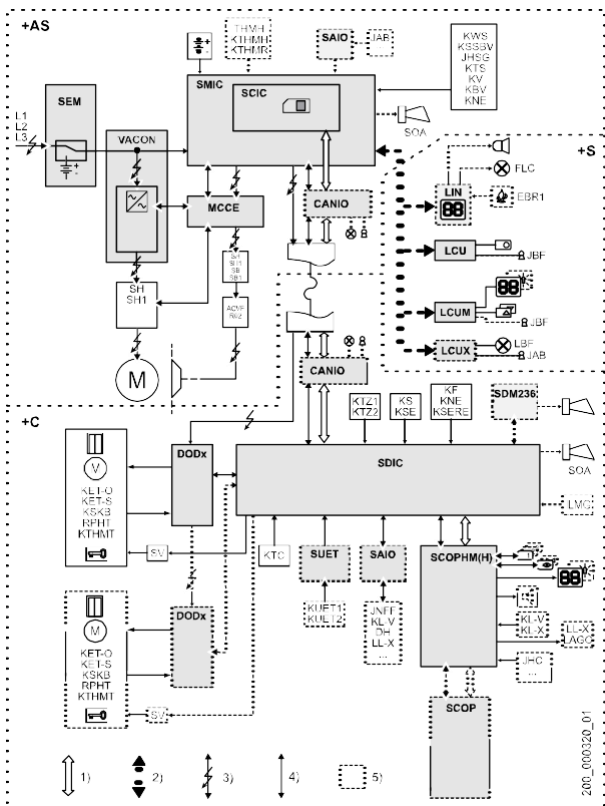
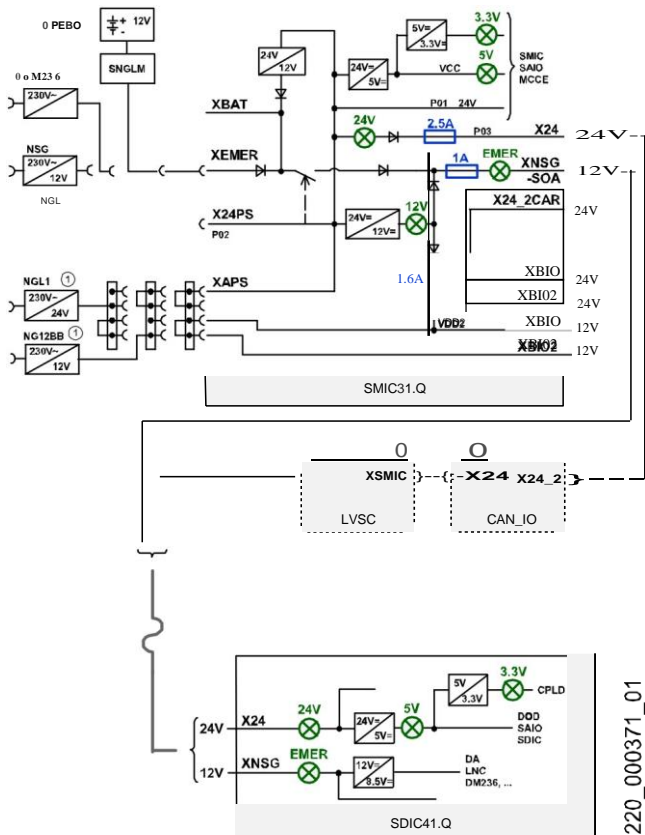


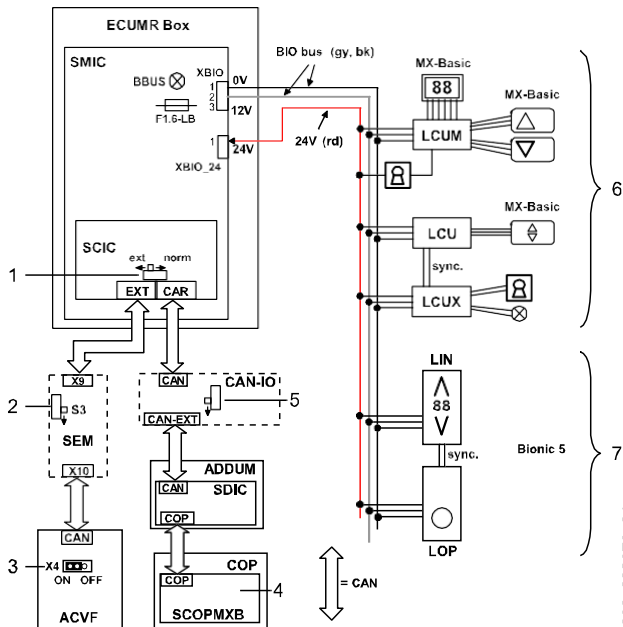
Schéma fonctionnel, version ACVF à boucle ouverte avec options
 1 = bus CAN, 2 = bus BIO, 3 = 230/400 VCA, 4 = signaux, 5 = options

2.2 Alimentations électriques



1 = option

2.3 Bus CAN / BIO



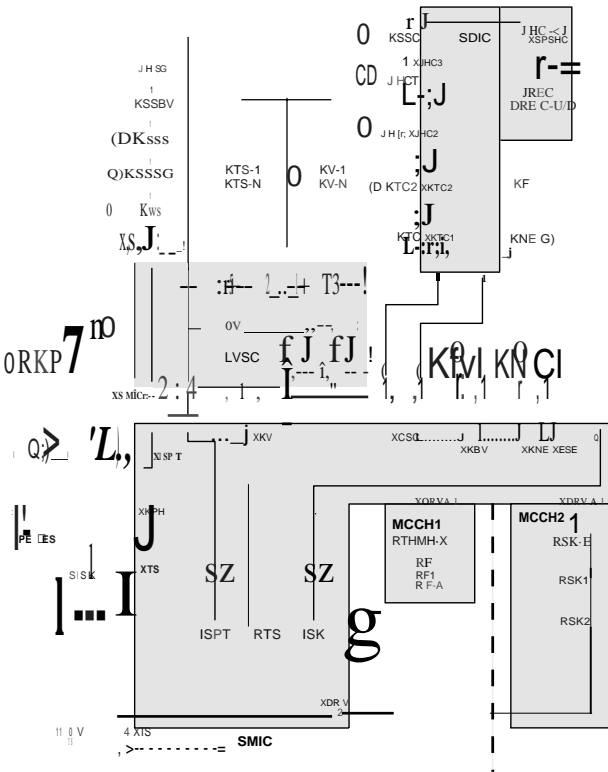
Terminaison du bus CAN

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

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

Bus BIO, variantes de tableaux de commande 6) MX Basic: raccordé aux CCI d'interface 7) Tableau de commande Bionic 5 : raccordé directement au bus BIO

Circuit de sécurité, Systèmes hydrauliques



1) Option

LED du circuit de sécurité

ISPT : Circuit de sécurité jusqu'à JHSG compris OK.

Causes possibles pour lesquelles ISPT ne s'allume pas :

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

IRTS : Circuit de sécurité fermé y compris les portes palières.

Causes possibles pour lesquelles IRTS ne s'allume pas :

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

ISK : Le circuit de sécurité complet est fermé

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

Causes possibles pour lesquelles ISK ne s'allume pas :

- Contrôler les portes palières
- Problème au LVSC
- La porte de la cabine n'est pas correctement fermée
- Contrôler les connexions en cuvette de faible profondeur et haut de gaine court SPH
- Bouton d'arrêt d'urgence actionné sur le toit de la cabine
- Commutateur rotatif sur le toit de la cabine en position « Inspection »
- Contact(s) de sécurité KF, KNE, KF1 ou KBV ouvert(s)
- Manœuvre de rappel ESE connectée et arrêt d'urgence actionné
- Fiche XESE non branchée

Autres causes possibles :

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

2.5 Informations de gaine



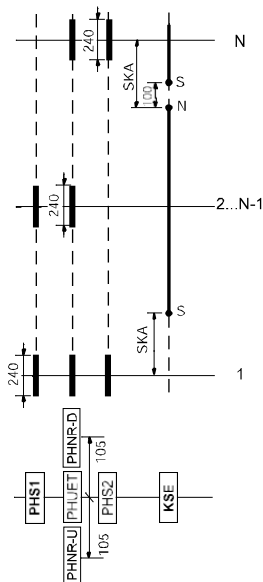
Remarque !

Tenir toujours compte du schéma d'installation pour un positionnement correct des aimants et des fanions.

Optiques (KSE magnétique) en boucle fermée ACVF

2

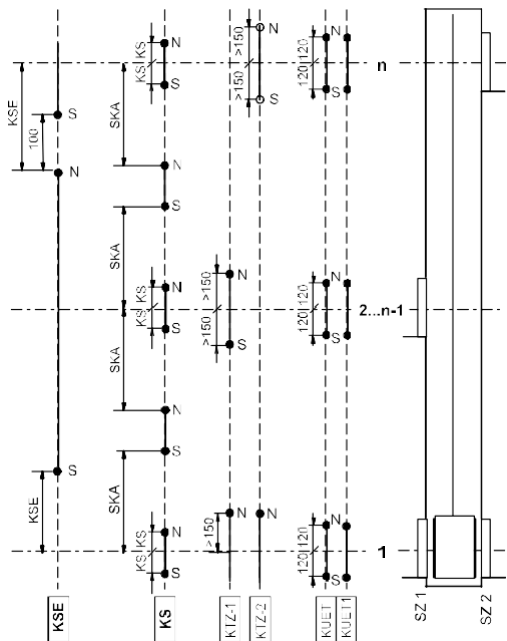
Configuration	1 Côté d'accès	2 Côté
Basic	PHS1 + KSE	+ PHS2
Pré-ouverture	PHS1 + KSE + PHUET	+ PHS2
Isonivelage	PHS1 + KSE + PHUET + PHNR-D/-U	+ PHS2



- SKA = 1250mm, PHSx = 240mm: S'applique à toutes les vitesses nominales.

Magnétique pour FA et ACVF en boucle ouverte

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

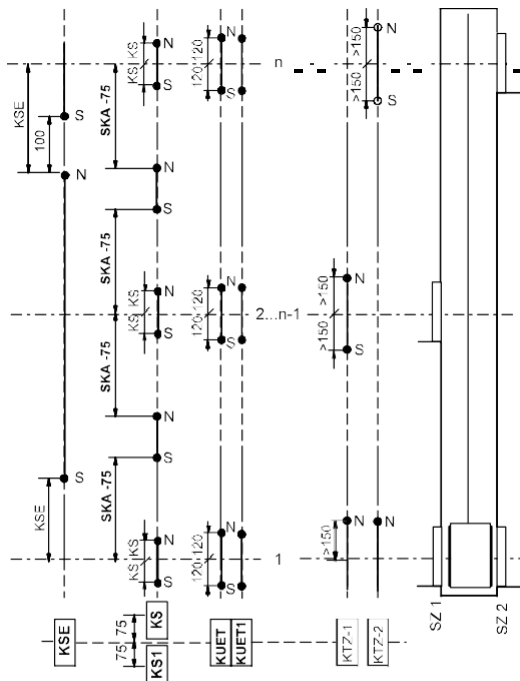


	KS [mm]	VKN [m/s]	0.5	0.6	0.63	0.7	0.8	0.9	1.0
		FA	90	SKA [mm]	580		740		940
KSE [mm]	430				590		790		1025
ACVF OL	50	SKA [mm]		800	800	900	1000	1150	1250
		KSE [mm]		725	725	825	925	1075	1175

220_000539_00

Magnétique pour hydraulique (Behringer, GMV)

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

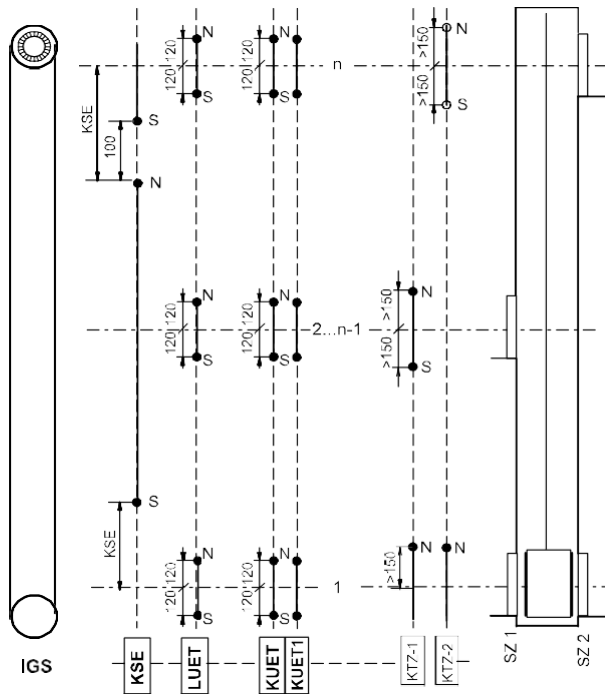


	VKN	KS	SKA	SKA-75	KSE
	[m/s]	[mm]	[mm]	[mm]	[mm]
Behringer	0,4	90	480	405	460
	0,63	90	760	685	740
	0,8	90	960	885	940
	1	90	1200	1125	1180
GMV	0,4	90	560	485	540
	0,63	90	900	825	880

220_000540_00

Magnétique pour hydraulique (Dynahyd)

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



	VKN	KSE
Dynahyd		590
		980
		1510
		2270

220_000541_00

2.6 Options de carte SIM (chip card)

- Source: J 42101500Ae03, « Miconic BX Rel.4 Structure & Rules »

La description fonctionnelle peut être trouvée sur intranet: PNC(centre de navigation du produit), ESS (Normes des systèmes d'ascenseur ESS).

Toutes les options possibles ne sont pas nécessairement en vente !

Fonctions de base

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

Fonctions de service incendie

BR1	Service incendie type 1 standard
BR1-ALT1	Service incendie type 1, Luxembourg (CF2 PA6)
BR1(CH)	Service incendie type 1, Suisse (JBF/JBF-A)
BR1(NO)	Service incendie type 1, Norvège
BR1(GB)	Service incendie type 1, Grande Bretagne
BR1 Marine	Service incendie type 1, Marine
BR1(CN)	Service incendie type 1, Chine
BR1(KR)	Service incendie type 1, Corée
BR1(TW)	Service incendie type 1, Tawaï
BR1 EN8173A	Service incendie type 1, EN8173TypeA
BR2	Service incendie type 2 standard
BR2(FR)	Service incendie type 2 France
BR2(NL)	Service incendie type 2, Pays-Bas
BR2(CN)	Service incendie type 2, Chine
BR3	Service incendie type 3 standard
BR3(BE)	Service incendie type 3, Belgique
BR3(IN)	Service incendie type 3 Inde
BR3(KR)	Service incendie type 3, Corée
BR3(TW)	Service incendie type 3, Tawaï

BR3(AU)	Service incendie type 3, Australie
EBR1	Incendie à l'étage (LCUX requis)

Signalisation

CPIF (ASE)	Indicateur de position de cabine à l'étage principal	CF2 PA2
CPIAF (ASE)	Indicateur de position de cabine à tous les étages ¹⁾	
TDIF (LW, LA)	Indicateur de direction de course à tous les étages ¹⁾	
VS	Annonceur vocal (requiert un kit d'annonceur vocal)	
DM236	Equipement pour les handicapés, Italie, Gong sur COP	
GA C	Gong d'arrivée sur cabine	
LUB	Indicateur de maintenance, Corée	

1) si manoeuvre PI : CPIAF et TDIF ne peuvent pas être ensemble

Sécurité

ZB1	Code PIN pour accès restreint (COP avec clavier du téléphone)	CF10 CF06 PA3
ZB3	Clé d'accès restreint JDC (02) (Bionic 5 COP: utiliser ZB1 ou GS pour désactiver l'appel de cabine)	CF83
ZBC1	Blocage d'ordre de cabine avec JSPC-G (179)	CF81
ZBC2	Interface de lecteur de carte parallèle	CF81
ZBCE	Verrouillage d'étage avec JSPS (264) (ordre de cabine et d'étage désactivé)	CF82
GS	Manoeuvre de visiteurs (uniquement DE ou PI simplex, pas ensemble avec ZB1)	CF17 CF8 PA5

Capacité

KL-V	Manœuvre pleine charge (KA ou KS uniquement)	
RL1 (PA1)	Retour à l'étage principal depuis n'importe quel étage	CF2 PA3,4
RL2 (PA2)	Retour à l'étage principal depuis l'étage de dessous	CF2 PA3,5

Confort

Duplex	Duplex	CF86
JLC	Eclairage automatique en cabine (relais RLC-A)	CF8 PA2
BEA	Commande de l'éclairage d'étage (LCUX requis)	RFBE (213)
VEC E	Ventilateur en cabine (VEC type E)	

Cas d'urgence

DH	Arrêt en cabine	
NF1	Service de secours	
NS21	Service sur courant de secours	

Transport spécial

RV1	Service indépendant (réservation)	JRVC (59)
RV2	Service indépendant avec stationnement	JRVCP (61)
TT	Porte de séparation cabine (RV1 requis)	
LI	Service liftier	
DDC	Annulation appel cabine (marché coréen)	CF6 PA1

Abus

AN1	Dispositif antinuissance 1 (KL-M)	CF8 PA4,5,6
AN3	Dispositif antinuissance 3 (contrôle RPHT)	
FT	Fermeture par à-coups, final timer (impossible avec DOD1)	

Divers

JAB	Hors service	JAB (49)
PCARE	Désactivation ESF	

Paramètres ACVF

ACVF	Uniquement Vacon NXP avec interface CAN	CF16
-------------	---	------

3 CCI et composants

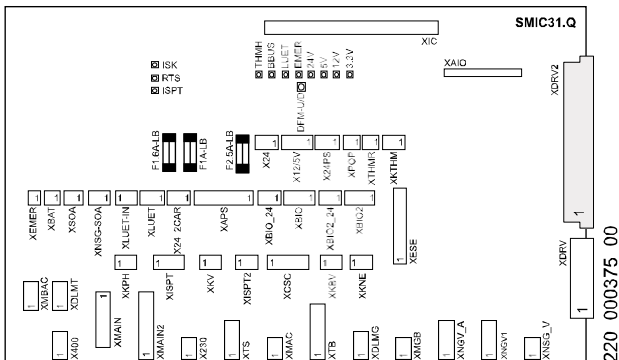
3.1 CCI ECUMR

3.1.1 SMIC31.Q - Interface principale

S Main Interface Connections

Fonction principale :

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



Fusibles sur CCI SMIC

F1.6A-LB	12 V (VDD2) bus BIO, XBIO
F1 A-LB	12 V (P12V) courant de secours, XNSG
F2.5 A-LB	24 V (P03) Périphériques de la cabine, X24

Commutateur sur CCI SMIC

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

LED

LED	Affichage normal	Définition
ISPT	ON	Circuit de sécurité, voir chapitre 2.4
IRTS	ON/OFF	Circuit de sécurité, voir chapitre 2.4
ISK	ON	Circuit de sécurité, voir chapitre 2.4
BBUS	Scintillant	Activité du bus BIO
LUET	ON/OFF	Cabine en zone de porte
EMER	ON	Alimentation de secours de 12 V
THMH	OFF	Entraînement « Surchauffe »
24 V	ON	Alimentation secondaire P01 de 24 V
5 V	ON	VCC (pour logique sur SMIC et SCIC)
12 V	ON	Alimentation électrique VDD bus BIO
3.3 V	ON	Pour usage interne SMIC et SCIC

Affectation des fiches

Connecteur	Description	Remarque
XDLMG^{TC}	Alimentation DC de l'électro-aimant de verrouillage de porte	Option, le câble est désigné par « XDLMG/XDLMT » et doit être raccordé correctement !
XDLMT^{TC}	400 VAC pour moteur de verrouillage de porte	
XNSG_V	A NSG ou SNSG	Option
XMBAC	400 VAC pour frein moteur	Si disponible
XNGV_A	Alimentation AC NGL1 / NG12BB	230 V _{AC}
X400^{TC}ou	Alimentation 400 VAC pour portes	(Directe ou via SEM, si accès à porte d'un seul côté)
X230^{TC}	Alimentation pour portes 230V	(Si SEM disponible ou en application avec des portes 400 V, pour accès des 2 côtés)

Connecteur	Description	Remarque
XMAIN	Alimentation en provenance de JTHS	
XMAIN2	Pont ou JFIS ou TAS	Conversion de 400 à 230V
XTS	Alimentation du circuit de sécurité	<ul style="list-style-type: none"> • Broche1/2230VAC/N • Broche3/4 110VAC/N
XNGV1	Alimentation AC pour NGL (24V)	230 VAC
XTB	Transformateur du frein	Option, pour frein électromagnétique ou verrouillage de porte
XMGB	Alimentation pour frein électromagnétique MGB	Soit XMGB soit XMAC est raccordé
XMAC	Contacteurs de frein moteur alimentation 230 V (SB,SB1)	
XKPH	Relais de contrôle de phase	ou cavalier
XISPT^{SC}	Circuit de sécurité de la gaine	
XKV^{SC}	Circuit de sécurité de la gaine	
XISPT2^{SC}	Circuit de sécurité de la gaine	(Option, si deux côtés)
XCSC^{TC}	Circuit de sécurité de portes de cabine	
XKBV	Limiteur de vitesse	
XKNE	Contact de sécurité de fin de course	KNE-U/D ou cavalier
XESE	Cavalier approprié ou ESE	
XEMER	De l'alimentation de secours NSG, SNSG ou SNGLM	Option
XBAT	De la batterie de secours	Option
XSOA	Alarme	Option

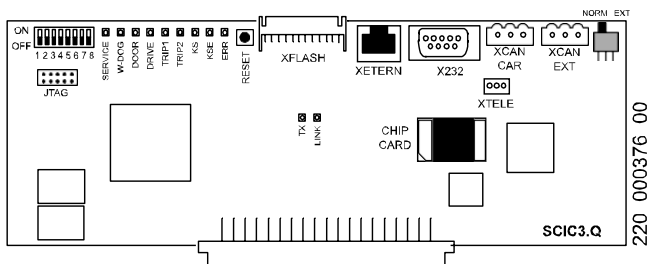
Connecteur	Description	Remarque
XNSG-SOA ^{TC}	Alimentation de secours de la cabine et alarme	
XLUET-IN ^{TC}	Commande LUET	
XLUET	LUET externe	Option
X24_2CAR ^{TC}	Alimentation élect. supplém. de 24 V pour la cabine	Option. Si non utilisé, ne pas raccorder ! (Connecteur mâle Wago de l'autre côté de TC)
XAPS	Pont (normalement) ou NG12BB 12 V ou 2NGV de 24 V	Alimentation bus BIO
XBIO_24 ^{SC}	Bus BIO tableaux de cmde. 24 V	En fonction du système
XBIO ^{SC}	Bus BIO tableaux de cmde. 12 V	En fonction du système
XBIO2_24 ^{SC}	Alimentation supplém.bus BIO, tableaux de cmde. 24 V	Si 2 ^{ième} côté d'accès
XBIO2 ^{SC}	BIO bus tableaux de cmde. 12 V, alimentation supplém. (SC)	Si 2 ^{ième} côté d'accès
X24 ^{TC}	Alimentation 24 V cabine	
X12/5 V	Alimentation de NGV3	Option
X24PS	De l'alimentation 24 V NGL	
XPOP	Alimentation électrique POP	Option
XTHMR	Contact Température	Ou pont
XKTHM	Sonde de température PTC	Ou pont

SC = Câble de gaine

TC = Câble pendentif

3.1.2 SCIC3.Q - Microprocesseur

S Cabinet Interface Controller



Commutateur DIP S1

1	ON = unité mesure de charge à l'arrêt (OFF)
2	Non utilisé sur SCIC3.Q
3	ON = XTELE peut être utilisé pour le PC de service
4	ON = Affichage du code d'erreur à quatre chiffres sur COP ou POP
5	Inutilisé (ancien code d'erreur EN627 sur POP ou COP)
6	ON = Mode de configuration activé (utiliser maintenant HMI Menu 40)
7	ON = mode de maintenance KFM
8	ON = mode de course de montage

Autres commutateurs

RESET	Erreur fatale : Remise à zéro possible via interr. RESET
	Course d'apprentissage et erreur fatale permanente (voir chapitre 6.5)
CAN	Terminaison du bus CAN Norm : La fiche CAN EXT n'est pas utilisée
	EXT : La fiche CAN EXT est utilisée

Signification des LED

LED	État normal	Définition
SERVICE	OFF	ON: Course de montage activée (Commutateur DIP 8)
WDOG	Clignotant	Clignote toutes les 2 s, si logiciel OK
DOOR	OFF	LED clignote : Erreur au niveau du système de porte
DRIVE	OFF	LED clignote : Erreur dans système d'entraînement Essayer réinitialisation err. fatale ACVF (HMI 101)
TRIP1	OFF	ON: Mesure de la charge désactivée (commutateur DIP 1) LED clignotante : Erreur dans la mesure de charge
TRIP2	OFF	ON: KFM activé (commutateur DIP 7)
KS	ON/OFF	Etat KS ou PHS hydraulique : KS et KS1 doivent être activés
KSE	ON/OFF	Etat KSE
ERROR	OFF	ON: Erreur fatale (RESET manuel nécessaire) LED clignote : Avertissement
TX	OFF	Ethernet (non utilisé)
LINK	OFF	Ethernet (non utilisé)

Une combinaison de LED clignotant peut indiquer un mode de manœuvre spéciale ou une erreur. Voir la description dans le chapitre 6.3.

Affectation des fiches

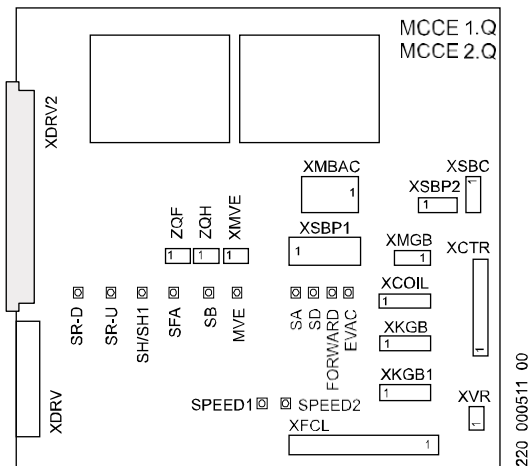
Fiche	Fonction	Connexion vers
XCAN CAR	Bus CAN (cabine)	SDIC (via câble pendentif)
XCAN EXT	Bus CAN (extension)	SEM ou ACVF, (POP)

Fiche	Fonction	Connexion vers
X232	Interface série RS232	Duplex, CADI GC
XTELE	RS232 au Servitel TM3 ou au PC de service	Servitel TM3/TM4 ou PC de service (si système duplex)
XETHERN	Ethernet	(non utilisé)
XFLASH	Mise à jour logiciel avec MMC	Adaptateur spécial requis.
XMMC	Mise à jour logiciel avec MMC	MMC (M ulti M edia C ard)

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

Main Contactor Connections Electrical

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



LED sur CCI MCCE1 et MCCE2 :

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

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

Affectation des fiches

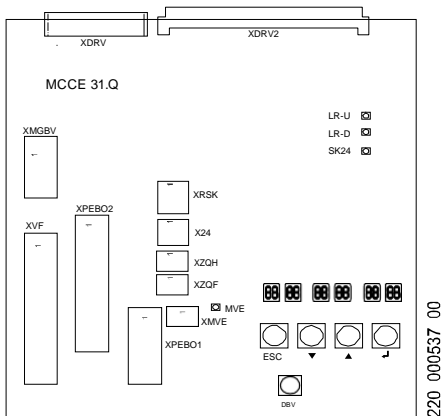
Connecteur	Description	Remarque
XCTR	Contacteurs principaux (SFA, SH1,SR-U/D)	
XVR	Contrôle vitesse pour pré-ouverture de porte (contact NC de SH1)	
XKGB1	Logique de commande de frein (SR-U ou SR-D et SH1 ou SFA)	
XMGB	Alimentation d'entrée pour frein électromagnétique ou commande des contacteurs du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

3.1.4 MCCE31.Q - Interface entraînement CL

Main Contactor Connections Electrical

Fonction principale :

- Interface ACVF Biodyn xx C BR (Vacon NXP Closed Loop)
- Alimentation du frein (le contrôle est effectué par VF)
- Circuit de sécurité 110 V_{AC} → 24 V_{DC} (RSK, RSK1, RRSK)
- Interface au dispositif manuel de secours (XPEBO1+2)
- Limiteur de vitesse à distance (DBV, XMGBV)



LED

LED	Affichage normal	Définition
LR-U	OFF/ON	Signal logique, direction Montée
LR-D	OFF/ON	Signal logique, direction Descente
SK 24	ON/OFF	ON = Circuit de sécurité OK
MVE	OFF/ON	Etat sortie pour ventilateur moteur

Bouton-poussoir

Bouton	Description	Remarque
DBV	Déclencheur pour actionner le limiteur de vitesse	Uniquement possible en mode Logiciel spécial

Interface utilisateur IHM

Description, voir le chapitre 4.3

3

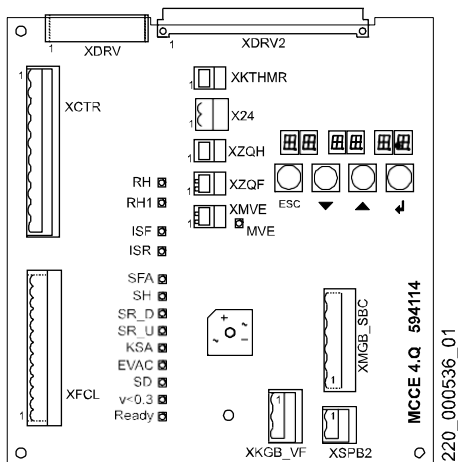
Affectations des connecteurs

Connecteur	Description	Remarque
XMGBV	Interface KBV et MGBV	Option
XVF	Interface Convertisseur de fréquence	
XPEBO1	SNGLM, Fiche d'essai test « demi frein »	Option
XPEBO2	SNGLM, RKBV ou Cavalier1-2	Option/Cavalier
XRSK	Contacts de relais RSK, RSK1, RRSK	Non utilisé
X24	Alimentation de 24 V (P0) pour SN-GLM	Option
XZQF	Compteur de courses	Option
XZQH	Compteur d'heures de service	Option
XMVE	Relais ou contacteur pour ventilateur moteur	Option

3.1.5 MCCE4.Q - Interface entraînement OL

Main Contactor Connections Electrical

- Interface ACVF [Biodyn xx P BR , Vacon NXP Open Loop]
- Contacteurs principaux de commande SH et SH1
- Interface pour frein électromagnétique (redresseur intégré)
- Interface pour frein moteur (avec SB et SB1 externes)
- Interface utilisateur IHM
- Interface pour compteur de courses, heures de service et ventilateur moteur



LED

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

LED	Affichage normal	Définition
SFA	OFF/ON	ON = VF_input vitesse ralentie activée
SH	OFF/ON	ON = VF_input vitesse élevée activée
SR_D	OFF/ON	ON = VF_input direction descente activée
SR_U	OFF/ON	ON = VF_input direction montée activée
KSA	OFF/ON	ON = VF_input zone palier activée
EVAC	OFF/ON	ON = VF_input évacuation activée
SD	OFF/ON	ON lorsque VF_output décélération activée
v<0.3	ON/OFF	ON lorsque VF_output contrôle de vitesse activé
Ready	ON/OFF	ON lorsque VF_output ready activé
MVE	OFF/ON	Etat sortie pour ventilateur moteur

Interface utilisateur IHM

Description, voir le chapitre 4.3

Affectations des connecteurs

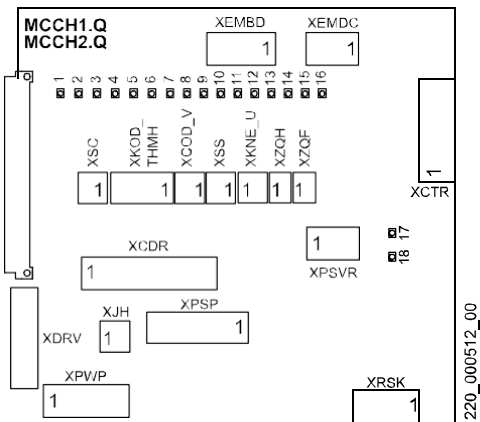
Connecteur	Description	Remarque
XCTR	Interface aux contacteurs principaux	SH et SH1
XFCL	Convertisseur de fréquence de connexion	Signaux logiques
XKTHMR	Entrée température du local des machines	Option
X24	Sortie 24 V (alimentation)	
XZQH	Compteur d'heures de service Option	
XZQF	Compteur de courses	Option
XMVE	Relais pour ventilateur moteur	Option
XKGB_VF	Commande frein de VF	
XMGB_SBC	Alimentation frein et supervision	Option

XSPB2	Sortie frein	MGB ou SB/SB1
--------------	--------------	------------------

3.1.6 MCCH1.Q/ MCCH2.Q - Interface hydraulique

Main Contactor Connections Hydraulic

MCCH1 = GMV, MCCH2 = Beringer (Bucher), Beringer avec Delcon, Omar, Moris



LED sur CCI MCCH1.Q et MCCH2.Q

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

LED	Définition
11 RVR	Relais Vitesse d'inspection ¹⁾
12 RTHMH_X	Entraînement « Surchauffe »
13 RF	Commande Contacteur principal SF
14 RF1	Commande Contacteur principal SF1
15 RF_A	Commande Contacteur principal SF-A
16 REF	Relais Evacuation automatique
17 TRIP	Relais de circuit de sécurité activé par SMIC
18 RSK/RSK1	Relais du circuit de sécurité activé (RSK/RSK1)

Affectations des connecteurs

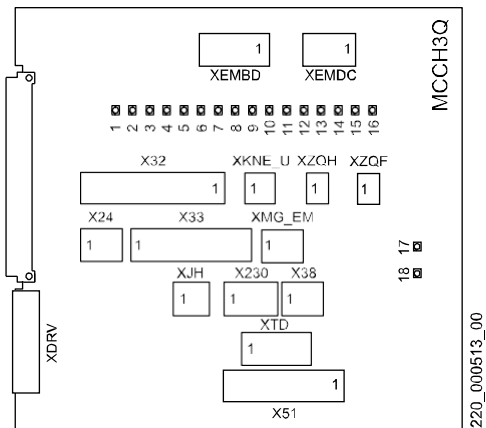
Fiche	Fonction	Remarques
XJH	Contact supplémentaire JH pour armoire d'alimentation murale MR	Si disponible
XCDR	Commande de soupape	
XKOD_T HMH	Connecteur température et pont	
XCOD_V	Manceuvre de pleine charge ou cavalier	
XKNE_U	Interrupteur de fin de course de gaine	
XZQH	Nombre d'heures au compteur de service (option)	
XZQF	Compteur de courses (option)	
XEMBD	Evacuation automatique PEDES.Q (option)	
XEMDC	Evacuation automatique PEDES.Q (option)	
XPWP	Tension (raccordement étoile-triangle, bobine, mise en marche progressive)	
XSS	Mise en marche progressive	Si disponible
XRSK	Electrovannes MG-U et MG-D	¹⁾
XPSP	Alimentation du circuit de sécurité	¹⁾
XCTR	Contacteurs	
XSC	Cavalier (contrôle de vitesse $v < 0,3$)	
XPSVR	Cavalier (alimentation en tension pour $v = 50$ %)	¹⁾

¹⁾ MCCH2.Q uniquement

3.1.7 MCCH3.Q - Interface hydraulique

Main Contactor Connections Hydraulic

MCCH3.Q = Dynahyd-S1



LED sur CCI MCCH3.Q

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

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

Affectations des connecteurs

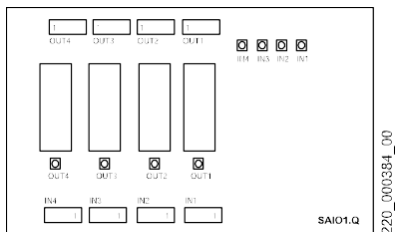
Fiche	Fonction
XEMBD	Evacuation automatique PEDES.Q (option)
XEMDC	Evacuation automatique PEDES.Q (option)
X32	Interface vers Dynahyd MB
XKNE_U	Interrupteur de fin de course de gaine
XZQH	Nombre d'heures au compteur de service (option)
XZQF	Compteur de courses (option)
X24	Commande (RFR) de la tension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

3.1.8 SAI01.Q - Entrées/sorties supplémentaires

S Additional Input Output

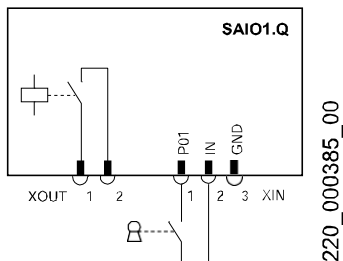
Configuration avec CF50 si installé sur SMIC dans ECUMR.

Configuration avec CF51 si installé sur SDIC dans ADDUM.



LED

LED	Définition
IN1..4	ON = Entrée niveau élevé ($\geq 8,7$ V)
OUT1..4	ON = Relais est activé



Connexions SAI01.Q (Sorties, Entrées)

Affectation des fiches

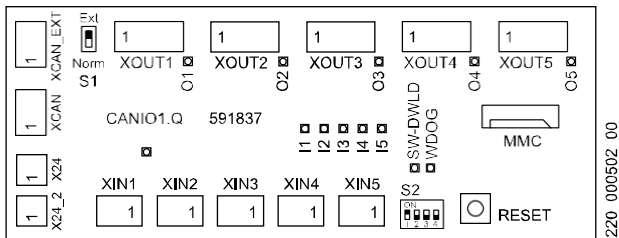
Fiche	Fonction	Remarques
IN1..4	Entrée1, 2, 3 et 4	
OUT1..4	Sortie1, 2, 3 et 4	Contact de relais NO

3.1.9 CANIO1.Q - Entrées/sorties supplémentaires

CAN Input Output

Fonction principale :

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



3

LED

LED	Définition
O1..O5	ON = Relais de sortie activé
I1..I5	ON = Relais d'entrée activé
24V	ON = Alimentation électr. 24V disponible
SW_DWNLD	Clignote pendant mise à jour du logiciel avec MMC
WDOG	Clignote = Exécution normale du logiciel

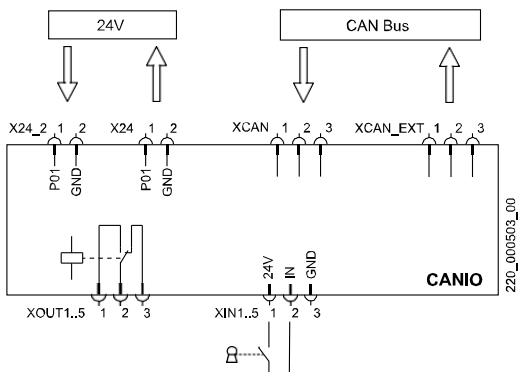
Microswitch S1: Terminaison du bus CAN

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

Microswitch S2: Identification de la CCI

CCI	DIP1	DIP2	DIP3	DIP4	Paramètre CF
1	ON	OFF	OFF	OFF	CF 90
2	OFF	ON	OFF	OFF	CF 91

Connexions



Connexions CANIO (sorties, entrées)

Affectation des fiches

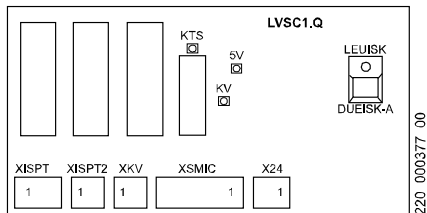
Fiche	Fonction	Remarques
XIN1..5	Entrées supplémentaires	
OUT1..4	Sorties supplémentaires	Relais 230 V, 1A
X24	Sortie de 24V	par exemple vers SDIC
X24_2	Entrée de 24V	par exemple en provenance de SMIC
XCAN	Entrée bus CAN	par exemple de SCIC
XCAN_EXT	Sortie bus CAN	par exemple vers SDIC

3.1.10 LVSC - Circuit de sécurité basse tension

Low Voltage Safety Circuit

Fonction principale :

- Transformation du circuit de sécurité de 110 V_{AC} à 25..52 V_{DC} (pour portes palières avec contacts électriques tangibles)



LED

LED	Fonct. normal	Définition
KTS	ON	Circuit de sécurité en aval de KTS
KV	ON	Circuit de sécurité en aval de KTS et KV
5V	ON	Alimentation électrique 5 V (Vcc)
LUEISK	OFF	Surintensité de courant (1,7 A)

Bouton-poussoir

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

Affectation des fiches

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

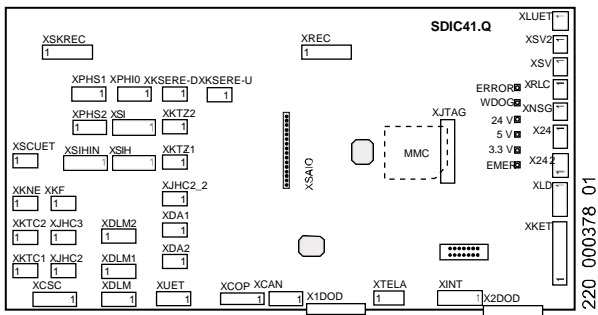
3.2 CCI ADDUM

3.2.1 SDIC41.Q - Interface cabine

S Door Interface Controller

Fonction principale :

- Distribution de puissance cabine
- Interface circuit de sécurité
- Interface informations de gaine
- Eléments de la commande de porte



LED sur SDIC41.Q :

LED	Fonct. normal	Définition
ERROR	OFF	Différentes causes d'erreur
WDOG	Clignotant	Clignote 1/s, logiciel OK
24 V	ON	Alimentation depuis SMIC via câble pendentif
5 V	ON	Alimentation interne de 5 V
3,3 V	ON	Alimentation interne de 3,3 V
EMER	ON	Alimentation de secours de 12 V du boîtier ECU

LED	Fonct. normal	Définition
SW_Download	OFF	Clignote pendant téléchargement de logiciel avec carte MMC

Affectation des fiches

Fiche	Fonction	Remarques
XSCUET	Circuit imprimé SUET (circuit de sécurité)	Option
XKNE	Contact de sécurité, fin de course d'urgence dans la cabine	Cavalier, si KNE-U ou KNE-D dans la gaine
XKF	Contact de sécurité parachute	
XKTC1	Contacts de sécurité porte de cabine 1	
XKTC2	Contacts de sécurité porte de cabine 2	Ou cavalier (option)
XJHC2	Contact de sécurité JHCT2 (2 ^{ème} porte)	Ou cavalier (option)
XJHC3	Contact de sécurité JHCT ou KSSC	Ou cavalier (option)
XCSC	Circuit de sécurité (en provenance de TC)	
XDLM	Entrée Aimant verrouillage de porte/moteur en provenance de SMIC (TC)	Option
XDLM1 XDLM2	Sortie Aimant verrouillage de porte/moteur - directement au moteur - via redresseur vers aimant	Option, si disponible
XPHS1	Cellule photoélectr. PHS1	ACVF-CL
XPHS2	Cellule photoélectr. PHS2	ACVF-CL
XPHIO	CCI SUET, pontage de porte (préouverture avec ACVF-CL)	Option, ne pas raccorder si non affecté!

3

Fiche	Fonction	Remarques
XSI	Interrupteur magnétique KS et KSE	
XSIH	Interrupteur magnétique KUET	Option Pré-ouverture
XSIHIN	Câble vers SUET	
XKSERE_U XKSERE_D	Interrupteur fin de course de gaine pendant course d'inspection (signal)	Ou cavalier (option)
XKTZ1	Interrupteur magn. zone porte 1 ^{er} côté	Option (si accès des deux côtés)
XKTZ2	Interrupteur magn. zone porte 2 ^{ième} côté	
XJHC2_2	Commutateur d'arrêt sur toit de cabine, côté 2ième porte (signal logique)	Ou cavalier (option)
XDA1	Bouton d'alarme sur ADDUM	
XDA2	Bouton d'alarme dans cabine	Ou cavalier
XUET	Circuit imprimé SUET, pontage de porte	Option Pré-ouverture
XCOP	SCOP ou SCOPH(MH)	
XCAN	Bus CAN vers SCIC	
XTELA	Téléalarme	Option
XINT	Cavalier et sirène d'alarme SOA (depuis SMIC [TC]) ou SDM236	
XLUET	Commande LUET sur SMIC (TC)	
XSV XSV2	Relais de contrôle de l'aimant pour verrouillage porte/moteur. Contrôler, le cas échéant, la polarité du frein électromagnétique afin d'éviter que la diode de protection ne grille.	Option

Fiche	Fonction	Remarques
XRLC	Relais RLC-A (éclairage de cabine auto)	Option
XNSG	12 V de SMIC (TC)	
X24	24 V de SMIC (TC)	
X24_2	Sortie 24 V	Option (par exemple pour SCOPHM(H))
XLD	Entrée fréquence de cellule de charge de cabine 10..20kHz ou contact normalement fermé pour détection surcharge.	ou cavalier (broche 1-2) CF8 PA 8 pour type de CLC, KL-X est reconnu automatiquement.
XKET	Informations contact de porte pour SDM236 ou pour filtre d'alarme	Option (Ne pas confondre avec XKET sur CCI DOD)
XSAIO	CCI E/S	Option
XJTAG	Téléchargement de logiciel (MMC)	

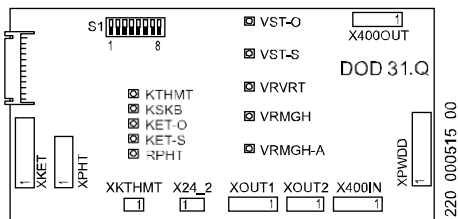
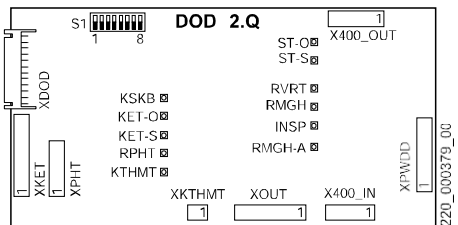
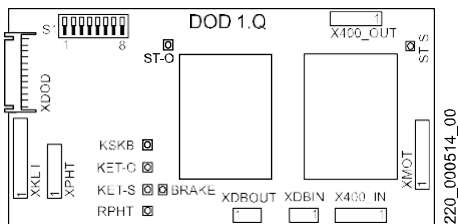
TC: Câble pendentif

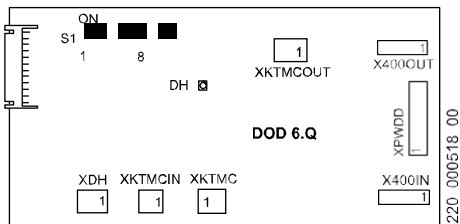
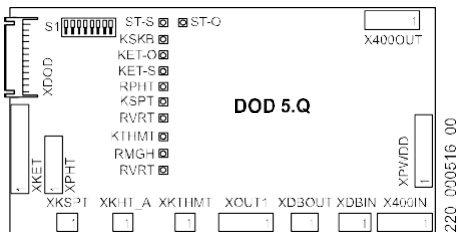
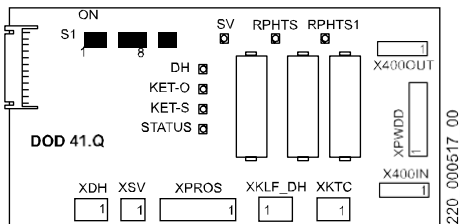
3.2.2 DOD 1..6 - Interface porte

Door Operating Drive

Fonction principale :

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





LED de sortie DOD

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

LED	Définition	DOD
RMGH	ON = Activation électroaimant verrouillage porte	2, 31,
RMGH-A	ON = Electroaimant verrouillage porte désactivé	2, 31
INSP	ON = Mode d'inspection	2
SV	ON = Relais de sortie activé	41
ETAT	ON = Barrière lumineuse interrompue	41

LED entrée DOD

LED	Définition	DOD
KET-O	ON = Porte est ouverte	1,2,31,41,5
KET-S	ON = Porte est fermée	1,2,31
KSKB	ON = Limiteur force fermeture activé	1,2,31
RPHT	ON = Cellule photoélectr. interrompue	1,2,31,41,5
KTHMT	ON = Thermocontact moteur de porte activé (ouvert)	2, 31,
KMT_A	ON = Contact moteur de porte coupé activé	5
KSPT	ON = Contact porte bloquée activé	5
DH	ON = Bouton d'arrêt cabine et/ou bord sensible activé (ouvert)	41, 6
RPHTS	ON = barrière photoélectrique de sécurité 1 non interrompue (relais de sortie alimenté)	41
RPHTS1	ON = barrière photoélectrique de sécurité 2 non interrompue (relais de sortie alimenté)	41

Affectation des fiches

Fiche	Fonction	Remarques	DOD
X400IN	Alimentation électrique 400 V / 230 V de SMIC3.Q ou du 1 ^{er} DOD		1, 2, 31, 41, 5, 6

Fiche	Fonction	Remarques	DOD
XPHT	Cellule photoélectr. ou cavalier	Option	1, 2, 31, 5
XMOT	Alimentation électrique du moteur de porte		1, 5
XKET	Interrupteur fin de course de porte Ne pas confondre avec XKET sur le circuit imprimé SDIC4.Q		1, 2, 31, 5
XDBOUT	Frein de maintien/électromagnétique. Contrôler la polarité du frein électromagnétique afin d'éviter que la diode de protection ne grille !	Option	1, 5
X400OUT	Alimentation du 2ème CCI DOD	Option	1, 2, 31, 41, 5, 6
XDBIN	Entrée Alimentation 24 V pour frein de maintien/électromagnétique directement de SDIC (ou borne) ou 48 V/80 V du edresseur (ou borne)	Option	1, 5
XKMT_A	Contact moteur porte OFF	QKS9/10	5
XKSPT	Contact Verrouillage de porte		5
X24_2	Alimentation de sortie	Option	3
XPWDD	Aliment. électrique Entraînemt. porte		2, 31
XOUT	Sortie signaux de commande entraînement de porte		2
XKTHMT	Entrée thermocontact moteur		31, 5, 2,
XOUT1	Sortie signaux de commande entraînement de porte		31, 5
XOUT2	Sortie Commande de signaux du frein	1:vrngh 2:vrngh-a	31

Fiche	Fonction	Remarques	DOD
XKFL_DH	Boutons d'arrêt et plinthe pour circuit de sécurité		41
XPROS	Progard S ou cellule photo ou cavalier		41
XDH	Boutons d'arrêt et plinthe		41, 6
XKTC	Contact de sécurité de porte pour SDIC4.Q		41
XSV	Commande aimant de porte / moteur		41
XKTMC	Contact de sécurité de porte		6
XKTMCIN	Contact de sécurité de porte, depuis et vers le circuit de sécurité		6
XKTMCOUT	Contact de sécurité de porte, vers 2ème DOD6.Q		6

Réglage commutateur DIP, définition du type de porte

Exemple :

QKS6 avec LUST FC et frein de porte :

DOD31.Q est utilisé avec DIP2 = ON, pour tout autre DIP = OFF

Type de porte		1	2	3	4	5	6	7	8	DOD
		Commutateur DIP = ON								
0	Porte automatique, définie avec CF=52 / CF=53									
1	Porte manuelle, définie avec CF=52 / CF=53	1								
2	QKS6 avec LUST FC et frein de porte		2							31
3	QKS8/11 avec LUST FC et frein de porte	1	2							31

Type de porte		1	2	3	4	5	6	7	8	DOD
		Commutateur DIP = ON								
4	QKS8/11 avec LUST FC, sans frein de porte			3						31
5	QKS8, QSK11, avec frein de porte	1		3						1
6	QKS8, QSK11, sans frein de porte		2	3						1
7	QK11T (avec KET-S et frein de porte)	1	2	3						1
8	QK8, QK8F, QK11				4					1
9	Kiekert AC HD	1			4					1
10	QKS9-1		2		4					2
11	Varidor 10E	1	2		4					1
12	Varidor 10F			3	4					2
13	Varidor 20 M HD sans interrupteur fin de course KET-x	1		3	4					31
14	Varidor 30		2	3	4					2
15	Wittur AC	1	2	3	4					1
16	Wittur DC (RC48, RCRE24)					5				31
17	Wittur RCF1 avec DIB	1				5				2
17	Wittur (RCF1)	1				5				31
18	Wittur AC HD		2			5				1
19	Wittur DC HD (RC48, RCRE24)	1	2			5				31
20	Fermator VVVF-3/4			3		5				31
21	Fermator HD (VVVF-3/4)	1		3		5				31
22	HD Progard S avec pré-ouverture des portes		2	3		5				41

Type de porte		1	2	3	4	5	6	7	8	DOD
		Commutateur DIP = ON								
23	Siemens AT20	1	2	3		5				31
24	Siemens AT15, AT25				4	5				31
25	Sematic F28, F29	1			4	5				31
26	Varidor 20 P HD avec KET-x		2		4	5				2
27	Siemens AT20 HD	1	2		4	5				31
28	Siemens AT15 HD, AT25 HD			3	4	5				31
29	HD Progard S (CH)	1		3	4	5				41
29	HD photoélectrique	1		3	4	5				41
30	Varidor 20 M autom. sans interrupteur fin de course KET-x		2	3	4	5				31
31	Varidor 20 P autom. avec KET-x	1	2	3	4	5				2
32	Plinthe HD						6			6
33	Plinthe HD (CH)	1					6			6
34	QKS9/10		2				6			5
35	QKS9 avec LUST FC	1	2				6			5
36	QKS9VF			3			6			2
37	Wittur Mosquito	1		3			6			31
38	Wittur Mosquito HD		2	3			6			31
39	Wittur Flash	1	2	3			6			31
40	Wittur TVLD				4		6			31
41	SLYCMA AC	1			4		6			5
42	SLYCMA VF3G3EV		2		4		6			31
43	Schlieren TAT2/TAF2 (inspection des portes non compatible !)	1	2		4		6			1
44	Codeur Sematic			3	4		6			31

Type de porte		1	2	3	4	5	6	7	8	DOD
		Commutateur DIP = ON								
45	Fermator, porte accordéon	1		3	4		6			1
46	Peignen 4VBOC CA.VP, Porte accordéon HD		2	3	4		6			31
47	Kiekert TMS-2 HD	1	2	3	4		6			31
48	SLYCMA PLYCAB2 HD					5	6			31
49	QK8 HD avec LUST sans KET-S sans frein de porte	1				5	6			31
50	Haushahn TS70, 72, 80		2			5	6			1
51	Haushahn TS54	1	2			5	6			1
52	Haushahn TS54-AT25			3		5	6			31
53	Peignen 3VOL/4VOC	1		3		5	6			31
54	Peignen VBOC CA.VP		2	3		5	6			31
55	Wittur Bus	1	2	3		5	6			31
56	QK8 avec LUST avec frein de porte				4	5	6			31
57	QK8 avec LUST sans frein de porte	1			4	5	6			à décider
58	Fermator, porte accordéon avec C2-T		2		4	5	6			31
59	HD Progard S, sans SV pré-ouverture	1	2		4	5	6			41
59	Plinthe HD, sans SV pré-ouverture	1	2		4	5	6			6
60	Porte cabine manuelle			3	4	5	6			6
61	Haushahn (HD)	1		3	4	5	6			1
62	Slycma Ariane		2	3	4	5	6			31
63	Slycma Ariane HD	1	2	3	4	5	6			31

3

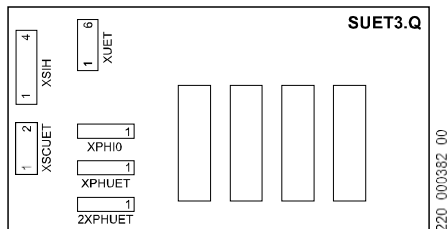
Type de porte		1	2	3	4	5	6	7	8	DOD
		Commutateur DIP = ON								
64	Haushahn TS81/83 avec entraînement AC-2							7		à décider
65	QKSM2 avec MGH	1						7		1
66	QKSM2 (sans MGH)		2					7		1
67	Fermator, porte accordéon C2-T	1	2					7		31
68	Système d'entraînement Slycma 3.0			3				7		31
80	Otis 7300 AC avec Altivar 31					5		7		31
81	Otis 6970A DC IPC Encore	1				5		7		31
82	Otis OVL DC IPC D3000		2			5		7		31
83	Otis MRDS DC IPC D3000	1	2			5		7		31
84	Mogiliov AC			3		5		7		1

AD : à définir (voir la valeur actuelle sur le diagramme)

3.2.3 SUET3.Q - Pontage de porte

S Ueberbrückung Tür (Door overbridging)

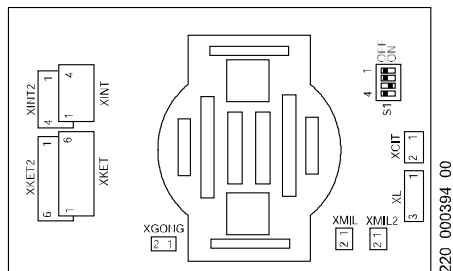
- Interface pour capteur de zone de porte (magnétique ou optique)
- Interface de contrôle pour activer/désactiver le circuit de pontage
- Superviser le détail d'interrupteur entre les signaux redondants (KUET, KUET1 / PHUET, PHS)
- Paramètre de configuration connexe : CF8 PA7 et CF3 PA6



Affectation des fiches

Connecteur	Description	Remarque
XUET	Unité de manœuvre	vers CCI SDIC
XSIH	Capteur zone de porte, magnétique	Interrupteur magn. KUET
XSCUET	Circuit de sécurité	Pontage de porte
XPHIO	Connexion manœuvre	Circuit imprimé SDIC
XPHUET 2XPHUET	Zone de porte et capteur d'isonivelage optique	PHUET, PHNR-D/U photoélectrique

3.2.4 Circuit imprimé SDM236 (uniquement Italie)



Affectation des fiches

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

Réglages commutateur DIP pour volume du gong

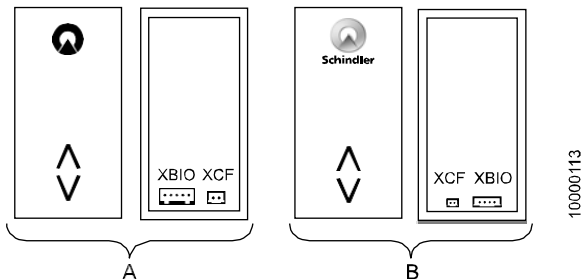
Volume	DIP1	DIP2	DIP3	DIP4
max.	OFF	OFF	OFF	OFF
$3/4$	ON	OFF	OFF	OFF
$1/2$	OFF	ON	OFF	OFF
$1/4$	OFF	OFF	ON	OFF
OFF	OFF	OFF	OFF	ON

3.3 CCI commande de palier

3.3.1 LOP5

Landing Operating Panel

Les LOP installés sont disponibles en deux versions. La configuration du LOP diffère selon la configuration.



Versions différentes des LOP (bus BIO de type A et de type B)

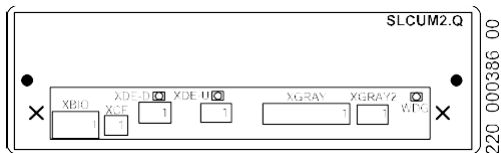
Type A	Type B
Ancien logo Schindler	Nouveau logo Schindler
XBIO: Wago 733 à 5 broches (côté gauche de CCI)	XBIO: J.S.T. à 4 broches (côté droit de CCI)
XCF: J.S.T à 2 broches	XCF: J.S.T. micro à 2 broches
Livré jusqu'à la fin 2005	Livré depuis 2006
→ Reconnu comme tableau de commande de bus BIO de type 1	→ Reconnu comme tableau de commande de bus BIO de type 1 ou type 2 selon la version logiciel SCIC.
Configuration de l'interrupteur à clé connecté à l'entrée XBIO.4: Toujours: CF=60, PA=1..n	Configuration de l'interrupteur à clé connecté à l'entrée XBIO.4: Selon la version du logiciel SCIC. Voir chapitre 5.4.3

3.3.2 SLCU/M 1/2.Q - Interface LOP

S Landing Call Unit (Main)

Fonction principale :

- Interface parallèle bus BIO vers LOP ou LIN/LIP
- Commande d'appel DE-U/D et 1 entrée configurable
- Contrôler et alimenter l'indicateur d'acquiescement d'appel



Affectation des fiches

Fiche	Fonction	Remarques
XBIO^{1),2)}	Bus BIO	Broche1- Alimentation 12 ou 24V (rouge) Broche2- Ligne données (gris) Broche3- GND-0V (noir) Broche4- Entrée (orange) Broche5- Earth (jaune/vert)
XCF	Synchronisation	Connexion à LCUX/LIN
XDE-U³⁾ XDE-D	Appel d'étage (MONTEE/DESCENTE)	Broche1- Acquiescement (sortie) Broche2- GND-0V Broche3- Appel étage (entrée)
XGRAY	Indicateur LW-U/D	Code Gray/indicateur préavis direction (SLCUM1/2 uniquement)
XGRAY2	Indicateur	Code Gray/Bit 4 (SLCUM2 uniquement)

¹⁾ L'alimentation voyant d'acquiescement (XBIO Broche1) peut être de 12V ou de 24 V. Vérifier la fiche XBIO par rapport à XBIO24

²⁾ SLCU1 / SLCUM1: XBIO Broche2 (ligne données) 12V uniquement !
SLCU2 / SLCUM2: XBIO Broche 2 (ligne données) 12V ou 24V (Miconic BX se sert du bus BIO avec 12V, pour toutes les versions).

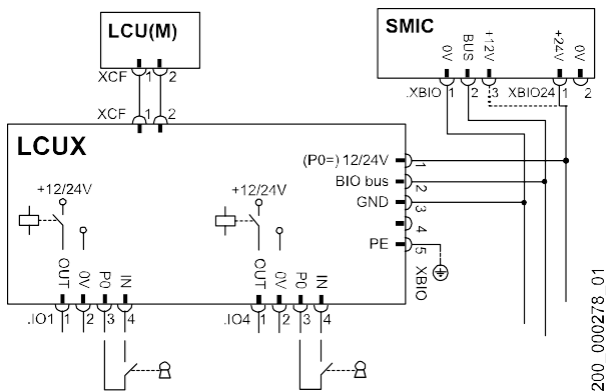
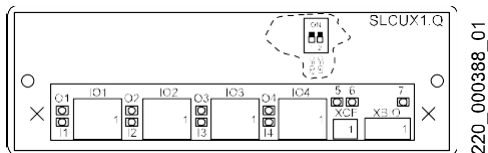
³⁾ Lors de la configuration de l'adresse LOP, le bouton raccordé à XDE-U est utilisé !

3.3.3 SLCUX1.Q - Entrée/sortie palier

S Landing Call Unit Extension

Fonction principale :

- Entrées et sorties de connexion supplémentaires



Connexions SLCUX1.Q

Affectation des fiches

Fiche	Fonction	Remarques
XBIO	Bus BIO	
XCF	Synchronisation	Connexion vers LCU(M) ou LOP
IO1..IO4	Entrées/sorties	Entrée : Broche 3-4 Sortie : Broche 1-2 (P0, max. 0,4 A)

Réglage des commutateurs DIP

DIP 1 CFG2	DIP 2 CFG1	Définition de noeud et menu Configuration
X	X	LCUX utilisé comme noeud de gaine (apprentissage). CF=61..80
ON	ON	LCUX a prédéfini le « noeud 1 » de l'adresse. CF=87
ON	OFF	LCUX a prédéfini le « noeud 2 » de l'adresse. CF=88
OFF	ON	LCUX a prédéfini le « noeud 3 » de l'adresse. CF=89

3

Remarque 1 : Si le LCUX est connecté à un LOP sur un étage, l'adresse fixe sera remplacée par une nouvelle adresse au cours de la configuration de LOP. (Indépendamment du réglage du commutateur DIP actuel).

Remarque 2 : Si un LCUX a été adressé au cours de la configuration LOP, il peut être réinitialisé pour fixer l'adresse avec l'aide de CF=94.

LED sur CCI SLCUX1.Q

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

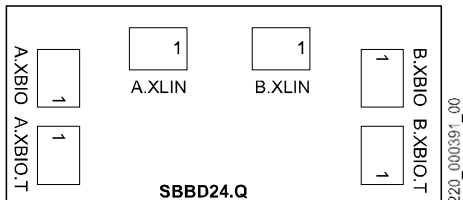
Configuration

- pour la configuration d'adresse LOP (voir chapitre 5.4.1)
- pour la configuration d'entrée, utiliser CF61...80

3.3.4 SBBD24.Q - Bus Duplex BIO

S BIO Bus Duplex 24V

- Option pour systèmes Duplex avec LOP à prise simple
- Permet de désactiver un des ascenseurs sans pour autant empêcher les appels depuis les étages.
- Installé dans la gaine à un étage à proximité de la manoeuvre.
- S'assurer de l'absence de problème de câblage et de raccordements à l'aide des schémas.



Affectation des fiches

Fiche	Description	Remarques
A.XBIO	De SMIC.LOP (bus BIO)	Ascenseur A
B.XBIO	De 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 à prise simple
B.XBIO.T	Non utilisé (en principe)	

Configuration

- voir chapitre 5.4.9

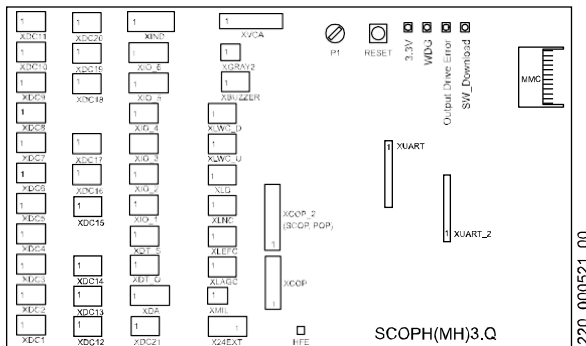
3.4 CCI commande des cabines

3.4.1 SCOPH(MH)3.Q

S Car Operating Panel Handicapped / Modernization

Fonction principale :

- Connexion de tableau de commande de cabine (appels, indicateurs, flèches)
- Entrées et sorties supplémentaires
- SCOPH et SCOPHM avec connecteurs JST, SCOPMHM avec connecteurs WAGO 2,5 mm



Affectation des fiches

Fiche	Fonction	Remarques
XDC1..21	Bouton d'appel	Bouton-poussoir : Broches 2-3 Acquittement : Broche 1-2 SCOPH(M) sortie max. 28 V, 80 mA SCOPMHM sortie max. 29 V, 700 mA
XDA	Alarme	Broches 3-5 (fermées normalement)
XDT-O	DT-O	Entrée : broches 2-3
XDT-S	DT-S	Entrée : broches 2-3

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

Fiche	Fonction	Remarques
XCOP	SDIC.COP	Connexion à SDIC
XCOP2	2ème COP	Connexion au 2ème COP

LED

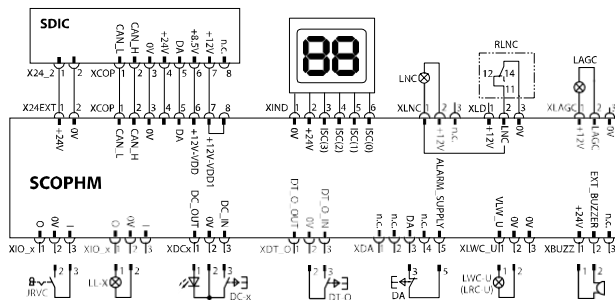
LED	Fonct. normal	Définition
3V3	ON	ON = 3,3 V alimentation interne OK
WDOG	Clignotant	Clignotement = Logiciel OK
ERROR	OFF	ON = courant trop élevé sur les sorties XDC1..21, XIO1..6 ou XLWC_U/D
SW_Download	OFF	Clignote pendant le téléchargement du logiciel avec MMC

3

Boutons-poussoirs et potentiomètre

	Fonction	Remarques
Réinitialiser	Réinitialiser	
P1	Volume	Régler le volume du ronfleur

Connexions



200_000273_00

Pour une connexion correcte, consulter toujours les schémas.

Configuration

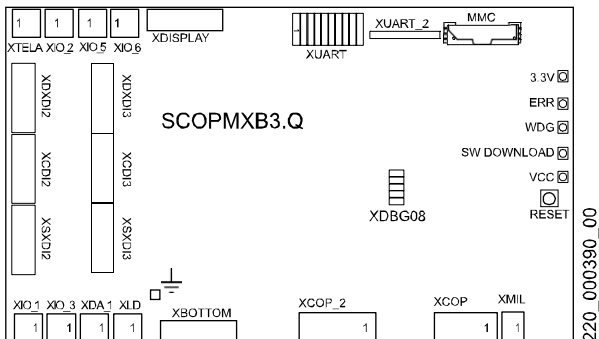
- E/S auxiliaire avec CF55 / CF56

3.4.2 SCOPMXB3.Q

S Car Operating Panel MX-Basic

Fonction principale :

- Interface tableaux de commande MX-Basic en cabine
- Interface annonce vocale VCA
- Raccordement entrées/sorties supplémentaires



LED sur CCI SCOPMXB3.Q

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

Affectation des fiches

Fiche	Fonction
XCOP	Bus CAN, alimentation en provenance de SDIC
XCOP_2	2ème COP
XMIL	Indicateurs LEFC et LARC (de SDIC)
XDISPLAY	Code Gray, lampe de secours, (max. 1.2 W), LEFC, LAGC, LARC
X..DI2/3	Boutons équipés de voyants d'acquiescement
XBOTTOM	Signaux (DTO, DTS, DA,...)
XDA_1	Alarme
XLD	Alimentation de secours, détecteur d'éclairage - (Panneau type D)
XTELA	Téléalarme LARC, LAGC
XUART	Interface annonce vocale (série) - pour boîte VCA externe
XUART_2	Interface annonce vocale (série) - CCI VCA sur CCI SCOPMXB
XIO_1..XIO_6	Entrées (broche 2-3) et sorties (broche 1-2) supplém. ; 24 V: Sortie max. 350 mA (protégé contre les courts-circuits), Entrée max. 15 mA
XDBG08	Interface débogage (utilisé uniquement pour les travaux d'étude)

3

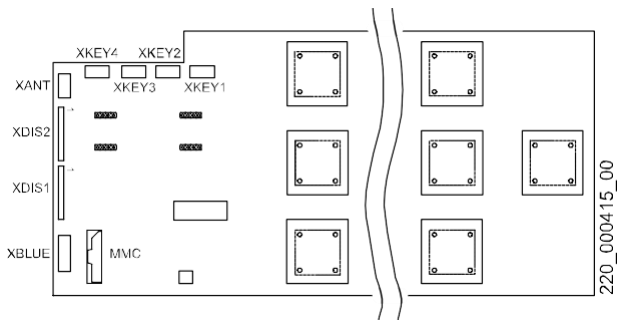
Configuration

- E/S auxiliaire avec CF55 / CF56

3.4.3 COP5 - SCOPC/SCOPK/SCOPBM 5.Q

S Car Operating Panel Configurable/Keys/Button Mechanical

- Module principal de COP5
- Microprocesseur, Mise à jour du logiciel, Entrée interrupteurs à clé
- SCOPC: Clavier capacitif auto-configurable (bleu, rouge)
- SCOPK: Clavier capacitif à 10 chiffres
- SCOPBM: Clavier à boutons mécaniques



LED

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

Bouton-poussoir

Bouton-poussoir	Description
Reset	Réinitialiser CCI SCOP

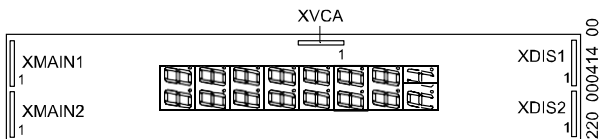
Affectation des fiches

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

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

S Car Operating Panel Destination (and) Call Indicator

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

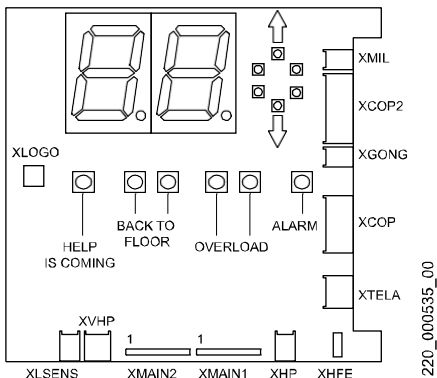


Affectation des fiches

Connecteur	Description
XMAIN1/2	SCOPM
XVCA	CCI annonce vocale
XDIS1/2	SCOP C/PK/BM

3.4.5 COP5 - SCOPM 51.Q

S Car Operating Panel Main Indicator



LED (éclairage des affichages)

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

Affectation des fiches

Fiche	Description	Remarque
XMIL	Lampe de course d'évacuation cabine	
XCOP2	Connexion au 2 ^{ème} COP	
XGONG	CCI GONG1.Q	Option
XCOP	Connexion à SDIC	

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

3.4.6 VCA 1/11.Q Annonce vocale

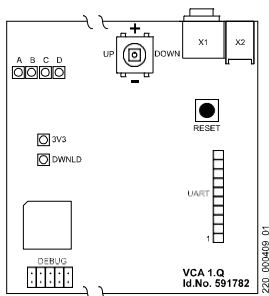
Voice Announcement PCB

- Messages du nom d'étage, service et alarme
- Connecté sur COP



Remarque

Livré préconfiguré selon la commande d'origine. Pour toute modification supplémentaire, voir le document J42102314 « Mise en service VCA ». (Fichier X42102314)



LED

LED	Affichage normal	Description
DWNLD	OFF	Clignote pendant le téléchargement du logiciel (avec MMC)
3V3	ON	24V, 5V, 3,3V disponibles
A	OFF	ON = Réglage du volume (Joystick +/-) Clignote = Annonce haut-parleur principal
B	OFF	ON = Réglage de l'équilibrage (Joystick +/-) Clignote = Annonce haut-parleur secondaire
C	OFF	ON = Réglage des aigus (Joystick +/-)
D	Clignotant	ON = Réglage des basses (Joystick +/-) Clignote = VCA prêt (Watchdog)

Affectation des fiches

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

Etat LED spécial :

A → B → C → D → A →	Initialisation VCA
AB	Réglage du haut-parleur principal
AC	Réglage du haut-parleur secondaire
AD	Réglage général

Joystick et bouton-poussoir

	Description	Remarque
Bloc	Activation du menu / « ENTER »	Appuyer sur le joystick
UP/DOWN	Changer fonction / menu	Volume, basse, ...
+/-	Augmenter / réduire valeur	Régler volume, basse, ...
RESET	Réinitialiser la CCI VCA	Bouton-poussoir

Réglage du volume

1)	Condition préalable : LED "3V3" = ON, LED "D" = Clignotant
2)	Appuyer sur le joystick → VCA joue la musique, LED "A" = ON
3)	Utiliser +/- pour changer le volume
4)	Lorsque le volume est correct, ne plus modifier la valeur et attendre que la musique cesse automatiquement. Le système est automatiquement réinitialisé.

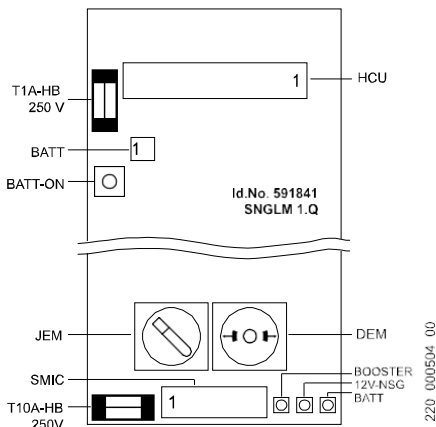
MMC dépendant de la langue

Le numéro de l'ordre pour MMC avec un certain langage peut être trouvé dans le document J 41322160.

3.5 PEBO - CCI SNGLM1.Q

S Netz-Gerät Lift (Power Supply)

- Evacuation manuelle par ouverture les MGB (PEBO = Pulsed electronic brake opening = Ouverture électronique du frein par impulsions)
- Alimentation électrique de secours du système (alarme, éclairage de secours)



Boutons-poussoirs

Bouton-poussoir	Description	Remarque
BATT-ON	Reconnexion de la batterie (électroniquement)	Dans le cas où la batterie a dû être remplacée en cas de défaillance de la tension secteur

Affectation des fiches

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

Interface d'évacuation manuelle

	Description	Remarque
JEM	Interrupteur d'évacuation manuelle Position CCW = évacuation manuelle ON	JEM = ON empêche les autres types de course (circuit de sécurité interrompu)
DEM	Bouton-poussoir d'évacuation manuelle	En appuyant sur DEM, le circuit de sécurité est interrompu

Fusibles

Fusibles	Description	Remarque
T10A-HB 250V	Protection interne de PEBO	Fusible 10 AT.
T1A-HB 250V	Protection de la sortie NSG 12 V _{DC}	Fusible 1 AT

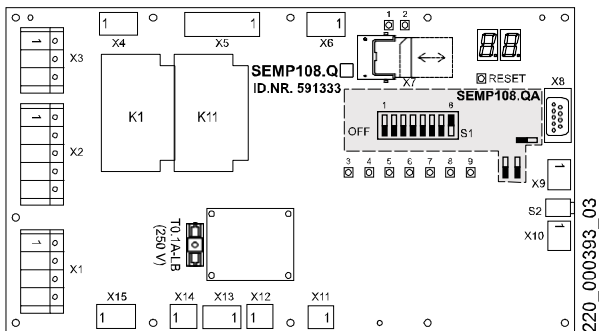
LED

LED	Affichage normal	Description	Remarque
BATT	OFF	ON = Tension batterie < 11,4 V.	
12V-NSG	OFF/ON	OFF = Mode normal ON = La batterie est en mode de chargement ou le système est en mode évacuation	
BOOSTER	OFF/ON	OFF = Mode normal ON = Tension de sortie du survolteur 120 V _{DC} disponible uniquement en mode d'évacuation tout en appuyant sur DEM	

3.6 Module d'évacuation SEM

CCI SEM108.Q - S Evacuation Module Power

- SEM = CCI SEMP + Alimentation électrique sans coupure (UPS) + bloc batterie (BAT)
- Evacuation automatique (déplacer la cabine et ouvrir les portes) en cas de panne de l'alimentation réseau
- Contrôleur et alimentation chaîne de sécurité (UPS)
- Disponible avec entraînement de porte Varidor10E, Varidor20 ou QKS11



Affectation des fiches

Connecteur	Description	Remarque
X1	Réseau électrique au contrôleur	X1 → JTHSÆSMIC.XMAIN X1.1 (L1) - sur NC de R3
X2	Entrée réseau	JH → SIA(optionnel)ÆX2
X3	Reseau vers entraînement	K1ou si évac K11 vers VF.X1
X4	Entrée Alimentation de porte	de SMIC.X400
X5	Transformateur 230/400V	TAT et CMT dans SEM
X6	Sortie Alimentation de porte	vers DOD.X400
X7	Téléchargement logiciel	Multi media card MMC
X8	RS232 UPS	UPS
X9	Entrée bus CAN	SEM est esclave d'EC
X10	Sortie bus CAN	Interrupteur S2 pour terminer
X11	Alimentation entraînement évacuation (DC)	4 batteries dans SEM sur K11
X12	Alimentation batterie (230VAC)	4 modules de batterie avec son propre chargeur
X13	Alimentation de l'UPS	Sortie UPS monophasé
X14	JH	Interrupteur alimentation contrôleur X1.1
X15	Alimentation vers UPS	

Signification des LED

	LED	Définition
3	NORMAL MODE	Indication immédiate de l'état du contacteur K1 (normal) ou K11 (évacuation)
9	EVAC. MODE	
8	STAND-BY MODE	Piloté par logiciel En fonction de l'état actuel de SEM
7	EVAC. TRIP	
6	WATCHDOG (ye)	Clignote si logiciel et CPU OK
5	MAINS OK	Alimentation par le réseau OK, dépend de : <ul style="list-style-type: none"> • Surveillance interne tension SEMP • Signal UPS « Mains_Failure »
4	ERROR (rd)	Indique une ou plusieurs des erreurs suivantes : <ul style="list-style-type: none"> • Erreur batterie • Panne à l'aliment. électr. interne SEMP • Batterie UPS faible
11	VCC 5V	Ces LED sont directement pilotées par le matériel et ne donnent qu'une indication approximative quant à la disponibilité de l'alimentation interne en 24 V, 5 V et 3,3 V
10	VKK 24V	
1	3V3	
2	Téléchargement de logiciel	Clignote pendant le téléchargement du logiciel avec MMC

Indicateur LED à 7 segments

Affichage	ETAT SEM
S0	Non initialisé
S1	Initialisation
S2	Préparation du mode normal
S3	Mode normal
S4	Préparation du mode d'évacuation
S5	Mode d'évacuation
S6	Préparation de la course d'évacuation
S7	Course d'évacuation

Affichage	ETAT SEM
S8	Préparation du mode veille
S9	Veille
Sd	Temps mort
E0..E9	Indication d'erreur, état au cours duquel l'erreur s'est produite

Interrupteur et cavalier

3

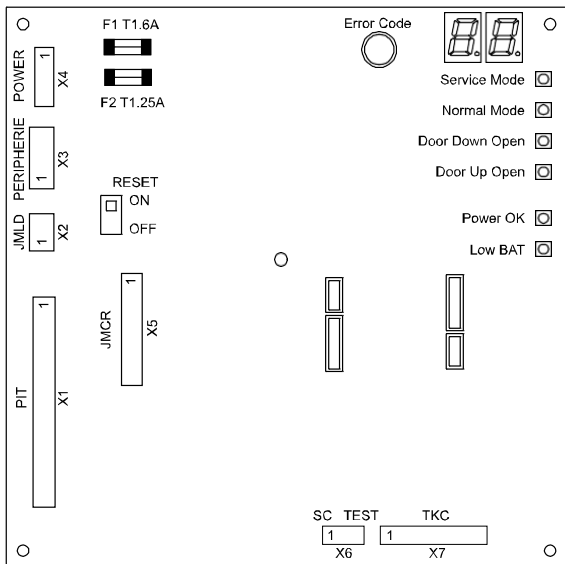
	Description	Remarque
S1 DIP1..8	Commutateur DIP 1..8	Uniquement sur CCI Version QA S1-1..S1-7: OFF S1-8: ON
S2	CAN de terminaison	Si X10 est libre, S2 doit être placé vers la fiche X9.
Cavalier	Régler selon la figure ci-dessus	Uniquement sur CCI Version QA

3.7 Haut de gaine et cuvette de faible profondeur (SPH)

Maintenance Short Pit and Headroom

Fonction principale :

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



Affectation des fiches

Fiche	Fonction	Remarques
PIT	JMSP, KPM	Vers cuvette de gaine
JMLD	Connexion JMLD	Porte palière inférieure
PERIPHERIE	Contacts KTC	Alimentation 12 V
POWER	Alimentation 24 V et batterie	en provenance de NGL
JMCR	JMCR, RECPCBM	Vers le toit de la cabine
SCTEST		
TKC	Signaux d'entrée TKC	Surveillance de porte

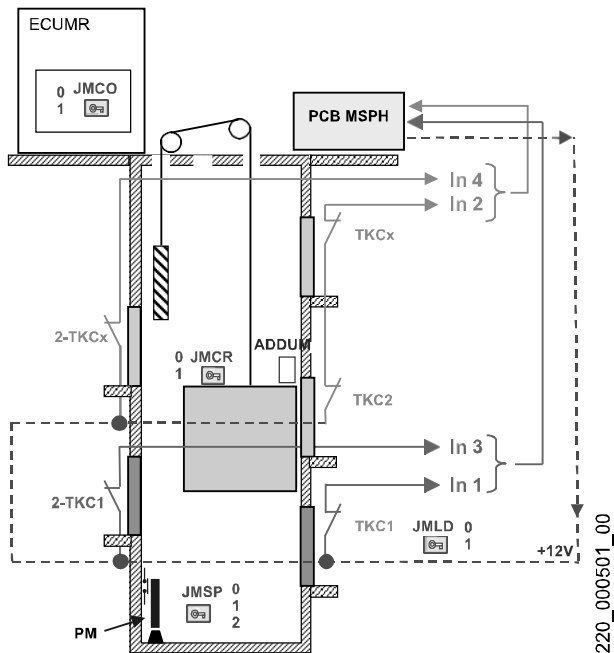
LED

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

Boutons-poussoirs

LED	Définition
Reset	Pour l'instant non utilisé Pour les procédures de réinitialisation normale : voir « Procédures de réinitialisation SPSH » à la fin de ce chapitre
Error Code	Pour réinitialiser l'erreur fatale (sur les anciennes CCI : test de relais. Pour réinitialiser l'erreur fatale sur les anciennes CCI : Remplacer la CCI)

Contacts et interrupteurs



Commutateurs

Commutateur	Position	Fonction
JMCO	Normal	Rappel non utilisable
	Rappel	Rappel peut être activé
JMCR	Normal	Inspection DESACT, clé peut être retirée
	Maintenance	Inspection peut être activée

Commutateur	Position	Fonction
JMLD	I	Clé peut être retirée
	R	Remettre boucle de sécurité en mode normal
JMSP	Normal	Fonctionnement normal
	Maintenance	Mode Maintenance, clé amovible, (broche contact 1-2 ouverte)
	Reset	Reset (la clé repasse automatiquement sur Service), (Broche de contact 1-3 ouverte)

Contacts

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

Procédure de maintenance, vérification cuvette de gaine

Étape	Description et action
1	Ouvrir la porte inférieure à l'aide de la clé triangulaire. Appuyer sur le bouton « STOP ». Entrer dans cuvette de gaine pour effectuer les opérations de maintenance.
2	Avant de sortir de la cuvette, régler JMSP sur « Reset » et ensuite sur « Normal »
3	Quitter la cuvette de gaine, relâcher le bouton STOP, fermer la porte et mettre JMLD en position « R » pour réinitialiser le système d'ascenseur.

Procédure de maintenance, course d'inspection

Étape	Description et action
1	Ouvrir la porte inférieure à l'aide de la clé triangulaire. Appuyer sur le bouton « STOP ». Entrer dans la cuvette de gaine.
2	Mettre le poteau du contrepoids en place et raccorder le connecteur KMP
3	Régler JMSP sur « Reset » et ensuite sur « Service ». Prendre la clé avec soi.
4	Quitter la cuvette de gaine, relâcher le bouton « STOP », fermer la porte et aller sur le toit de la cabine.
5	Régler le commutateur d'inspection JREC sur « Inspection ». Introduire la clé (depuis la cuvette de gaine) dans JMCR et la régler sur « Service ». Le système est maintenant en mode Course d'Inspection.
6	Après la course d'inspection, mettre JMCR sur « Normal » et prendre la clé avec soi. Remettre JREC sur « Normal ». Quitter le toit de la cabine.
7	Entrer dans la cuvette de gaine. Appuyer sur le bouton « STOP ». Débrancher KMP et retirer le poteau du contrepoids.
8	Introduire la clé dans JMSP et le mettre sur « Reset » et ensuite sur « Normal ».
9	Quitter la cuvette de gaine, relâcher le bouton STOP, fermer la porte et mettre JMLD en position « R » pour réinitialiser le système d'ascenseur.

3.7.1 Procédures de réinitialisation SPH (codes MSPH)

Affichage	Définition
00	Mode normal

Affichage	Définition
01	Porte supérieure ouverte en fonctionnement normal Ou porte palière inférieure ouverte lors de la maintenance Procédure Reset : 1) Ouvrir la porte inférieure 2) Régler JMSP sur « Reset » et ensuite sur « Service » 3) Prendre la clé avec soi et aller sur le toit de la cabine 4) Régler JMSP sur « Service » et à nouveau sur « Normal » 5) Prendre la clé avec soi et aller vers la cuvette de palier 6) Ouvrir la porte inférieure 7) Régler JMSP sur « Reset » et ensuite sur « Normal » 8) Fermer la porte et mettre JMLD sur « Reset »
02	Régler JMSP sur « Reset » et ensuite sur « Service ».
03	Mettre JMCR sur « Maintenance »
04	Mettre JMCR sur « Normal »
05	Porte inférieure ouverte en fonctionnement normal Ou porte palière inférieure ouverte lorsque JMCR = « Normal » Procédure Reset : 1) Ouvrir la porte inférieure 2) Régler JMSP sur « Reset » et ensuite sur « Service » 3) Fermer la porte et mettre JMLD sur « Reset »
06	JMSP « Reset » → « Normal »
FA	Erreur fatale Procédure Reset : <ul style="list-style-type: none"> • Appuyer sur le bouton rouge Reset • Ou remplacer la CCI MSPH (s'applique à une ancienne CCI)

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

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

3.8 Numéros ID des CCI principales

- Consulter également J 42102028 « Miconic BX, Liste des pièces détachées »
- Consulter également J 42101121 « Miconic BX, Compatibilité et Interchangeabilité »

CCI, objet	Remarques	ID
	ECUMR, PEBO et Options	
SMIC31		591728
SCIC3		591620
SHMI	Interface homme/machine	594122
MCCE1		591526
MCCE2		591528
MCCE3	Peut être remplacé par MCCE31	591835
MCCE31	Avec connecteur MVE	594112
MCCE4		594114
MCCH1		591800
MCCH2		591804
MCCH3		591802
SAIO1		591504
CANIO		591837
SNGLM1		591841
BATT	Batterie pour PEBO (SNGLM)	432789
LVSC		591788
NGL	Commutation de l'alimentation 24 V	431609
NSG12600	Alimentation électrique de secours	418175
	Unité d'évacuation automatique SEM	
SEMP108		591333
BATT	Batterie principale, NiCd 48 V	432493
	ADDUM et Options cabine	
SDIC41		591700

CCI, objet	Remarques	ID
RECPCBM1	Peut être remplacé par RECPCB22 (a besoin de ponts sur XSPSH)	591519
RECPCBM22		591834
DOD1		591454
DOD2		591456
DOD31		591724
DOD41		591868
DOD5		591756
DOD6		591867
SUET3		591811
SDM236		591331
	Tableaux de commande de cabine	
SCOPMXB1	Peut être remplacé par COPMXS3 (NE peut PAS être remplacé par SCOPMXB3)	591790
SCOPMXS3		591859
SCOPMXB3		591858
SCOPC5		591842
SCOPK5		591735
SCOPBM5		591843
SCOPD5		591819
SCOPDC5		591844
SCOPM51		594107
SASA1	CCI système d'accès Schindler (uniquement possible avec COP5)	591692
VCA11		591838
VCA11 MMC	MMC avec fichier de voix dépendant du langage : Voir J 41101028	
	Tableaux de commande de palier et Options	

CCI, objet	Remarques	ID
LCU	Unité complète (CCI et couvercle en plastique)	55503285
SLCU2	CCI uniquement	591821
LCUM	Unité complète (CCI et couvercle en plastique), peut être remplacée par LCUM2	55503286
LCUM2	Unité complète (CCI et couvercle en plastique)	55502748
SLCUM2	CCI uniquement	591822
LCUX	Unité complète (CCI et couvercle en plastique)	55501609
SLCUX	CCI uniquement	591806
LOP5_1	LOP sensitif à 1 bouton, JST 4 broches	55503678
LOPM5_1	LOP sensitif à 1 bouton + affichage, JST 4 broches	55503679
LOP5_2	LOP sensitif à 2 boutons, JST 4 broches	55503680
LOPM5_2	LOP sensitif à 2 boutons + affichage, JST 4 broches	55503681
LIN5V	Indicateur d'étage vertical	59321626
SBBD24	CCI commutateur duplex	591796
Divers		
ESE	Tableau de manœuvre de rappel	434031
RS232	Câble RS232 pour connexion PC de service ↔ Manoeuvre (SCIC.RS232) (« câble CADI »)	59700078
RS232	Câble RS232 pour connexion PC de service ↔ Manoeuvre (SCIC.XTELE) (connecteur JST)	59700152
RS232	Câble de connexion RS232 jaune au PC de service ↔ ACVF	55502100
Convertisseur de fréquence ACVF		
	Voir chapitre 7	

4 Interfaces utilisateur

4.1 PocketPC SPECI

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

Indépendamment de la date de livraison du système (dépendant de la carte SIM) SPECI sera la seule possibilité à utiliser Enhanced Service Functions ESF. (ESF: voir chapitre 1.3).



00002350

SPECI est une application exécutée sur Pocket PC. (A titre d'exemple, HP iPAQ). Le logiciel SPECI doit être téléchargé depuis un serveur spécial. Chaque pays dispose de son propre serveur.

SPECI doit être mis à jour régulièrement pour permettre l'accès aux diverses commandes Schindlers.

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

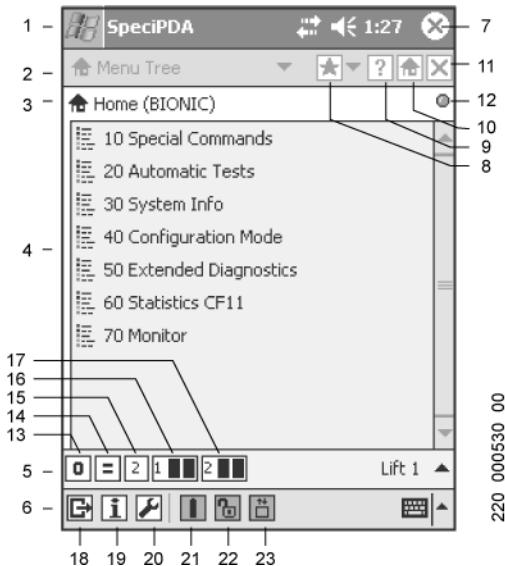
Le principe sous-jacent à SPECI

L'avantage principal de SPCI consiste à avoir une seule interface utilisateur pour tous les types de commandes (Bionic, Miconic BX, MX-GC,)

Connexion de SPECI vers CO BX


SPECI doit être connecté à la fiche CCI **SCIC3.Q RS232**.

Description de l'écran principal



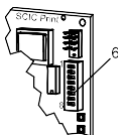
SPECI Ecran principal

1	Barre de titre	
2	Barre de fonctions	
3	Barre de saisie de menu. Cliquer sur la barre d'entrée du menu pour revenir au menu de niveau supérieur (racine d'arborescence)	
4	Zone d'affichage principal. Cliquer sur le menu à utiliser.	
5	Barre d'état de l'ascenseur. Cliquer sur « Lift 1 » ou « Lift 2 » pour passer à l'autre ascenseur du groupe	
6	Barre système	

16		Porte ouverte Fermeture de la porte Ouverture de la porte Porte fermée Porte verrouillée Porte arrêtée Statut de la porte inconnu	
17	Porte Etat Porte 2		
18	Cliquer pour quitter l'application SPECI		
19	Cliquer pour afficher les informations sur la version de SPECI		
20	Cliquer pour accéder à la fenêtre de dialogue Configuration générale		
21	Etat de la batterie		
22	Etat de verrouillage de l'application. Cliquer pour verrouiller SPECI.		
23	Etat de la connexion à la manœuvre de l'ascenseur		

4.2 Configuration de la manœuvre d'ascenseur avec POP

Activation du mode de configuration

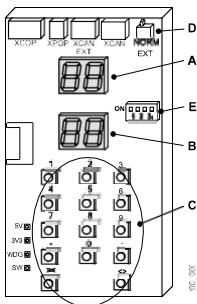


Sur la CCI SCIC : commutateur DIP 6 ON

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

Affichages et fonctionnement

4



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

CF = Configuration mode
PA = Parameter
UL = Value (valeur entrée)
LE = Level (étage)
Cd = Countdown
LC = LOPCounting
Ac = Accepted (entrée validée)
Br = JAB detected
Er = Error
FL = Floor
rL = Reference load
Ld = Load (charge réelle)
CL = Calibration

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

C) Clavier («<>» = touche « Entrée »)

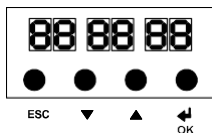
D) Terminaison du bus CAN

(« Norm » si rien n'est connecté à XCAN_EXT)

E) Commutateur DIP 1, 2, 3 non utilisés; commutateur DIP 4 ACT. = Affichage ACTIVE

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

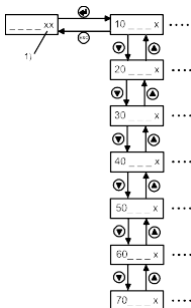
4.3 Interface utilisateur IHM



220_000338_00

Bouton	Fonction
ESC	Revenir au niveau précédent du menu Quitter le menu/la rubrique du menu (sans aucune sauvegarde)
UP/DOWN	Se déplacer dans le menu (changer de menu) Changer la valeur
OK (« Entrée »)	Passer au niveau suivant du menu Valider la valeur entrée Remarque : Le bouton OK fonctionne comme le bouton DFM-U/D lorsque le mode de maintenance est activée (commutateur DIP 7 sur SCIC) pour faire descendre ou monter la cabine.

Structure du menu principal



220_00382_01

1) étage actuel

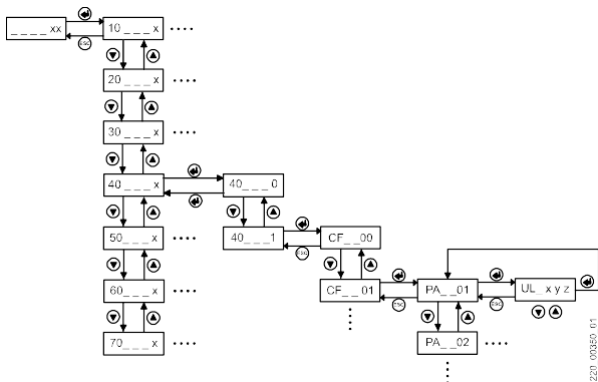
	Fonction du menu	Chapitre
10	Commandes spéciales, telles que Reset, Learning travel, Car calls....	voir 6.6
20	Essais de réception automatique (assistée)	voir tableau suivant
30	Etat, info système (logiciel requis \geq V9.22)	voir 6.1
40	Configuration	voir 5
50	Diagnostics, historique des erreurs	voir 6.4
60	Statistiques	voir 6.1
70	Surveillance ACVF (Biodyn xx C BR, Vacon NXP)	voir 7.3

20	Essai de réception (assistée)	
	Description voir J 604 621 et J 41 140 148	
	- -	Course de contrôle
	[_/14]	Capacité du frein en descente
	[_/15]	Capacité du frein en montée
	[_/26]	Surveillance de vitesse pour l'ouverture de porte
	[_/32]	Impact cabine sur amortisseur
	[_/35]	Parachute de cabine
	[_/37]	Limite durée de fonctionnement
	[_/42]	Equilibrage du contrepoids
	[_/44]	Limiteur de vitesse de cabine en montée
	[_/62]	Impact contrepoids sur amortisseur
	[_/64]	Freinage descendante, frein à moitié engagé
	[_/65]	Freinage ascendant, frein à moitié engagé
	[_/75]	Parachute de cabine (cabine vide)
	[_/88]	KNE supérieur
	[_/89]	KNE inférieur

5 Configuration

5.1 Principe de base (menu 40)

Configuration de la manœuvre d'ascenseur avec IHM



Structure de menu de l'interface utilisateur IHM, configuration

Pour activer le mode de configuration

	Interaction utilisateur	Affichage
	L'IHM indique l'étage actuel de la cabine	x y
1	Appuyer sur OK sur l'IHM	10 _ _ _ _
2	Passer au menu 40 avec les boutons HAUT/BAS	40 _ _ _ _
3	Valider en appuyant sur OK	40 _ _ _ 0
4	Activer le mode de configuration en passant de 0 à 1 à l'aide des boutons HAUT/BAS	40 _ _ _ 1
5	Valider en appuyant sur OK La cabine se déplacera vers l'étage de configuration et la porte s'ouvrira. 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	Sélectionner le CF menu principal à configurer à l'aide des boutons HAUT/BAS. Confirmer la sélection en appuyant sur OK. → L'IHM indique le premier sous-menu PA.	PA __ 01
7	Sélectionner le sous-menu principal PA à configurer à l'aide des boutons HAUT/BAS. Confirmer la sélection en appuyant sur OK. → L'IHM indique la valeur enregistrée actuelle VL	VL _ x y z
8	Appuyer sur OK pour changer le premier chiffre de la valeur. → Le premier 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

5

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	A l'aide du bouton HAUT/BAS, changer à 40 ___ 0 et confirmer en appuyant sur OK. → Le niveau du menu supérieur s'affiche à nouveau.	40 _____
11	A l'aide du bouton HAUT/BAS, changer à 40 ___ 0 et confirmer en appuyant sur OK. → Le niveau du menu supérieur s'affiche à nouveau.	40 _____
13	Appuyer sur le bouton ESC. L'IHM affiche à nouveau l'étage actuel	_____ x y

Remarque : Le mode de configuration peut également laissé tel quel en appuyant sur le COP avec la séquence « - », « DTO ».

5.2 Liste des paramètres

Cette liste est valable pour la version de logiciel V9.22 (à moins d'une indication contraire)

Pour les paramètres les plus actuels, consulter le « Manuel d'utilisateur » J 237416.



Attention

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



Remarque

Après avoir terminé la configuration, attendre 30 sec et appuyer ensuite sur le bouton Reset (SCIC). Certaines modifications ne seront activées qu'après une réinitialisation.



Remarque

La visibilité du paramètre dépend de : version du logiciel, matériel disponible et services configurés sur la carte SIM.

Synthèse des paramètres

CF	Détails	Log≥
00	Configuration dispositifs bus BIO (adressage)	
01	Désignation d'étage	
02	Etages maintenance principale et diverse	
03	Temporisateurs porte	
04	Configuration Duplex (lecture seulement)	
05	Touches COP (Smart & Bionic 5 COP)	
06	Paramètres COP	
07	Paramètres LOP/LIN	
08	Paramètres de cabine (charge, etc.)	
09	Discriminateur d'alarme	

CF	Détails	Log≥
10	Codes PIN ZB1 pour appel de cabine sécurisé	
11	Statistiques (compteur de courses, heures de service)	
12	Versions logiciel	
13	Versions matériel	
14	Paramètres NS21 (compteurs ZNO et JNO)	
15	Configuration COP(5) B_N	
16	Paramètres entraînement ACVF	
17	Manœuvre visiteurs GS	
18	Gong de cabine (pas encore implémenté)	
19	Entraînement AC2 (pas encore implémenté)	
20	Paramètres entraînement hydraulique	
25	Portes mixtes	
26	Longue distance entre étages	
40	Configuration noeud BIO (anciennement CF60-80, 87-89)	9.3
41	Accès limité (anciennement CF10, 81, 82, 83, 84)	9.3
50	E/S auxiliaire ECU-SAIO	
51	E/S auxiliaire ADDU-SAIO	
52	Configuration DOD PORTE 1	
53	Configuration DOD PORTE 2	
54	Paramètre frein pour MCCE	
55	E/S premier COPH/M/MH, MX-B/S	
56	E/S deuxième COPH/M/MH, MX-B/S	
60	Configuration entrée LOP (JDE, JAB)	
61	E/S auxiliaire SLCUX, entrée LOP, étage 1	
80	E/S auxiliaire SLCUX, entrée LOP, étage 20	
81	ZBC1 Blocage d'ordre de cabine	

CF	Détails	Log≥
82	ZBCE Verrouillage d'étage	
83	Affectation niveau ZB3	
84	Mappage E/S auxiliaire COPH vers 83 (ZB3)	
86	Niveau base groupe asymétrique	
87	SLCUX Local des machines 1	
88	SLCUX Local des machines 2	
89	SLCUX Local des machines 3	
90	Carte E/S auxiliaire CAN 1	
91	Carte E/S auxiliaire CAN 2	
94	Suppression adresse dispositif bus BIO	
95	Poids actuel de cabine (lecture uniquement)	
96	Valeurs calibrage CLC (lecture uniquement)	
97	Re-configuration CLC	
98	Calibrage fréquence zéro charge de cabine	
99	Calibrage fréquence charge de cabine de référence	

Description détaillée de paramètre

CF	Groupe de configuration (menu principal)
L	Niveau d'étage (uniquement avec CF40)
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 (IHM indique UL)

Signification des abréviations

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

Structure du tableau des paramètres

CF	PA	VL: valeurs et description	Log
----	----	----------------------------	-----

0	Configuration / adressage LOP (voir les explications supplémentaires dans le chapitre 5.4)		
	--	[LE --] : Adressage LOP . Configurer chaque LOP au cours du compte à rebours de 12 s en appuyant sur DE-U	-
	00	[LE 00] : Décompte LOP (indiqué par « LC » et le clignotement «----- ») Enregistre les adresses de tous les LOP dans le SCIC EEPROM.	-

1	Désignation de l'étage (position) :		
	1..n	Floor_Name (défaut = étage; 1=1, 2=2 ...) [-9..99, 1] Désignation sur les indicateurs de positions. Sélection des ordres de cabine disponibles sur COP5. Aide sur configuration : Affectation incrémentielle automatique pour les étages au-dessus du PA1 changé (niveau 1). (Voir également les informations dans le chapitre 5.4).	

2	Etages principaux et de maintenance		
	1	Main_Floor_BR (défaut = 1) [1..n, 1=1] Etage principal utilisé pour chaque maintenance BR. La valeur est donnée par la configuration LOP où JBF est connecté. Modifiable sans maintenance BR. En cas de Duplex, les deux ascenseurs doivent être configurés de manière identique. Pour les ascenseurs hydrauliques sans dispositif à taquets, la valeur est définie à l'étage 1.	SIM

5

2	2	Main_Floor_Policy (défaut = 1) [1..n, 1=1] Etage de maintenance utilisé pour manoeuvre collective. Il reçoit la même valeur que Main_Floor_BR, mais peut être modifié	SIM
	3	Main_Floor_Parking (défaut = 1) [1..n, 1=1] Etage principal pour les deux options « Return to main floor » (CF2, PA4 et PA5). Il reçoit la même valeur que « Main_Floor_BR » mais peut être modifié.	SIM
	4	Return_to_Main_Floor_Timer (déf = 12↔120s) [0..90, 1=10s] Temporisateur pour l'option (RL1) « return to main floor from any floor » (0 = désactiver RL1)	SIM
	5	Return_to_Main_Floor_Park_Timer (déf = 5) [0..90, 1 = 1 s] Temps utilisé par l'option (RL2) « return to main floor from any floor below the main floor » si RL1 et L2 sont sactivés : la durée la plus courte est utilisée. (0 = désactiver RL2)	SIM
	6	Main_Floor2_BR (défaut = 1) [1..n,1] 2ème étage principal, utilisé pour toutes les maintenances BR-ALT LUX. Si non utilisé, définir la même valeur que pour CF2 PA1. En cas de duplex, les deux ascenseurs doivent être configurés de manière identique.	SIM
	7	Configuration_Floor (défaut = étage le plus haut) (HYD: défaut = étage le plus bas) [1..hf, 1] Etage vers lequel la cabine est envoyée quand le mode de configuration est activé.	
	8	Machine_Room_Available (défaut = 0) [0..1, 1] Différencie entre 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 haut.	
	9	Door_Hold_Open_Timer_Fire (défaut = 0) [0..99, 1=1s] Durée de temps de porte ouverte après évacuation pour cause d'incendie.	1)

10	NF1_Timer (défaut = 60) [30..6000, 1=1s] Délai de retour au mode Normal après évacuation.	1)
-----------	---	----

CF	PA	VL: valeurs et description	Log
----	----	----------------------------	-----

3	Temporisation de porte		
	1	Hold_Open_Board (défaut = 40↔4s) [10..255, 1 = 0,1s] Durée du temps de porte ouverte après appel d'étage	
	2	Hold_Open_Exit (défaut = 30↔3s) [10..255, 1 = 0.1s] Durée du temps de porte ouverte	
	3	Minimum_Door_Open (défaut = 20↔2s) [10..255, 1 = 0.1s] Doit être égal à CF3 PA9	
	4	Minimum_DT-O_Time (défaut = 10↔1s) [10..255, 1 = 0.1s] Durée du temps de porte ouverte après DT-O	
	5	Extra_door_open_time (défaut = 20↔2s) [10..255, 1 = 0,1s] Appel Combo (Coïncidence des appels de cabine et d'étage) CF3, PA5 est ajouté à CF3, PA1	
	6	Door_Pre-opening_Delay (défaut = 0) [0..99, 1 = 0,1s] Temporisation entre l'activation de PHUET et le début de la préouverture de porte	
	7	Evacuation_Max_Lock_Time (déf = 50↔500s) [6..60, 1 = 10s] Durée maximum verrouillage de porte pendant course d'évacuation	
	8	Start_delay (défaut = 3↔0.3s) [1..30, 1 = 0,1s] Temporisation de la manœuvre entre le verrouillage de porte (SV activé) et le contrôle du circuit de sécurité (KV). Cette temporisation est utilisée même en l'absence de SV/KV	
9	Hold_Open_Reversing (défaut = 20↔2s) [0..255, 1 = 0,1s] Durée d'ouverture de porte après activation des dispositifs de réouverture (KSKB et RPHT). Doit être identique à CF3 PA3.		

5

	10	KSKB_Time (défaut = 20↔2s) [10..255, 1 = 0,1s] Durée d'ouverture de porte après réouverture par KSKB (visible uniquement si CF3 PA9 = 0)	
	11	RPHT_Time (défaut = 20↔2s) [10..255, 1 = 0,1s] Durée d'ouverture de porte après réouverture par barrière lumineuse (visible uniquement si CF3 PA9 = 0)	
	12	Reversing_Time (défaut = 20↔2s) [10..255, 1 = 0,1s]: Définit une réouverture spéciale. Non utilisée actuellement.	
	13	Locking_Time (défaut = 5↔0,5s) [10..255, 1 = 0,1s] Délai après l'activation de KET-S pour permettre la fermeture des contacts de la boucle de sécurité de porte (KTS et KTC). A l'expiration de ce laps de temps, le verrouillage de porte est activé (SV). Voir CF3 PA8 pour la durée d'attente de KV	
3	14	Door_Opening_Timeout (défaut = 120↔12s) [10..255, 1 = 0,1s] Si la porte n'est pas complètement ouverte après ce délai, le moteur de porte est arrêté et un message d'erreur est journalisé	
	15	Door_Closing_Timeout (défaut = 120↔12s) [10..255, 1 = 0,1s] Si la porte n'est pas complètement fermée après ce délai, le moteur de porte est arrêté et un message d'erreur est journalisé	
	16	Close_Time_Without_KET-S (défaut = 50↔5s) [10..255, 1 = 0,1s] Pour les portes sans KET-S, ce paramètre définit la durée d'activation du moteur de porte pour la fermeture	
	17	Open_Time_Without_KET-O (défaut = 40↔4s) [10..255, 1 = 0,1s] Pour les portes sans KET-O, ce paramètre définit la durée d'activation du moteur de porte pour la fermeture	

	18	First_Open_Time (défaut = 250↔25s) [10..255, 1 = 0,1s] Pour les portes où le premier mouvement d'ouverture de porte après la mise sous tension est un mouvement lent d'apprentissage.	
	19	First_Close_Time (défaut = 250↔25s) [10..255, 1 = 0,1s] Pour les portes où le premier mouvement de fermeture de porte après la mise sous tension est un mouvement lent d'apprentissage.	
	20	Min_Opening_Time (défaut = 10↔1s) [10..255, 1 = 0,1s] Si le commutateur KET-O est activé en permanence (défectueux) et que la porte doit passer de la position fermée à l'ouverture, la porte se déplace dans le sens de l'ouverture pendant ce temps minimum.	
	21	Final_Timer (défaut = 30↔30s) [0..100, 1=1s] Délai écoulé jusqu'à ce que la porte se ferme à une vitesse ralentie et désactive les systèmes de réouverture.	SIM 1)
	22	Door_Cmd_Delay_After_Rts (défaut = 7↔0.7s) [1..50, 1=0,1s] Après la fermeture de RTS, l'intervalle avant l'initiation d'un verrouillage de porte (mouvement de boulon).	
3	23	Door_unlocking_time (défaut = 0) [0..20, 1 = 0,1s] Intervalle entre la commande de déverrouillage (VSV) et la commande door_open (VST-O).	
	24	Extendet_dwell_time_handicapped (défaut = 10) [0..120, 1 = 1s] Utilisé avec toutes les maintenances BF et ZB-ZLA.	1)
	25	Parking Type 6 (VCF) (défaut = 12↔2minutes) [0..90, 1 = 10s] Ce paramètre est utilisé pour la fonction Parking type 6 (VCF = Distribution de cabines libres).	1)

CF	PA	VL: valeurs et description	Log
4	Duplex(lecture uniquement)		
	1	Identification Duplex (défaut = 1) [1..2, 1] Ensemble basé sur le numéro de mise en service, 1 = Premier ascenseur, 2 = Deuxième ascenseur asymétrique duplex: Voir CF=86	SIM
5	Clés d'entrée COP5		
	1..4	Clé1, Clé2, Clé3, Clé4 (déf. = 0↔pas de fonction) [0..255, 1] Fonctions d'entrée: BMK voir le chapitre 5.3 Remarque : Contact JNFF NC : code 56, contact JNFF NO : code 03 (toujours valide), logiciel ≤ V8.7 contact JNFF NO : code 56	
CF	PA	VL: valeurs et description	Log
6	Paramètres COP		
	1	Inter_Key_Timing (défaut = 20↔2s) [1..50, 1 = 0,1s] Durée max. pour saisir un appel à 2 chiffres	
	2	Acknowledge_Time (défaut = 5↔0,5s) [1..50, 1 = 0,1s] Durée d'affichage d'acquiescement d'appel de cabine (pour système collectif)	
	3	Time_to_Enter_Keycode (défaut = 50↔5s) [1..99, 1 = 0,1s] Durée max pour saisir un appel protégé par un code (COP5x avec clavier à 10 chiffres). Avec SAS: Durée de saisie de l'appel.	
	4	COP_Sensitivity (défaut = 5) [0..7, 1] Sensibilité du clavier COP5x (capacitif) (0 = sensibilité minimale)	
	6	COP_Beep_Volume (défaut =3) [0..10, 1] 0 = minimum... 10 maximum	

7	COP_Position_code (défaut = 1) [1..2, 1] Pour indicateur de position d'un autre fabricant : 1=Code Gray, 2=Code binaire	
8	First_Language (défaut = 1) [0..99, 1] Code de la langue, voir le tableau séparé (0 = message OFF)	1)
9	Second_Language (défaut = 1) [0..99, 1] Code de la langue, voir le tableau séparé (0 = message OFF)	1)
10	First_Language_Volume (défaut = 50) [0..99, 1] Volume de la première langue	1)
11	Second_Language_Volume (défaut = 50) [0..99, 1] Volume de la deuxième langue	1)
12	Trip_Start_Action_Attendant (LI) (défaut = 0) [0..1, 1] 0 = DLI, 1 = DTS	SIM 1)
13	Independent_Control_Multi_Call (défaut = 0) [0..1, 1] 0 = RV1, 1 = RV1(M)	SIM 1)
14	NF1 Type (défaut =1) [1..2, 1] Type de service d'urgence	
15	Voice_Announcement_Door (défaut = 3) [0..3, 1] 0 = aucune annonce, 1 = fermeture de porte, 2 = ouverture de porte, 3 = fermeture et ouverture de porte	SIM 1)
16	Timer_Voice_Announcement_Door (défaut =0) [1..255, 1 = 0,1s] Durée entre l'annonce vocale et le début du mouvement de la porte.	SIM 1)
17	Time_to_CC (défaut = 5) [1..10, 1 = 1s] Durée maximum autorisée pour saisir appel pour ZB (ZLA)	1)

CF	PA	VL: valeurs et description	Log
7	LOP et LIN		
	1	LOP_Position_Code (défaut = 1) [1..2, 1] Pour indicateur de position d'un autre fabricant. 1 = Code Gray, 2 = Code binaire	
	2	LOP_Sensitivity (défaut = 4) [1..7, 1] Sensibilité Bionic 5 LOPs (boutons capacitifs) (7 = sensibilité minimale)	
	3	LOP_Volume (défaut = 3) [0..5, 1] LOP5 réglage du volume	
	4	LIN_Volume (défaut = 3) [0..5, 1] LIN5 réglage du volume	
	8	Ascenseur CW (défaut = 0) [0..1, 1] Définit cette cabine pour la manœuvre de sélection de cabine (CW), 0 = Ascenseur non CW, 1 = Ascenseur CW	
CF	PA	VL: valeurs et description	Log
8	Paramètres de cabine		
	1	Rated_load (défaut = 32↔320 kg) [20..113, 1 = 10 kg]	
	2	Aut_Car_Light_Time (défaut = 10 min) [1..40, 1 = 1min] Pour l'option « Eclairage automatique de cabine », après cette période d'inactivité, l'éclairage de la cabine s'éteint. Remarque : un délai de 30 minutes est optimal. Une durée trop courte réduit la durée de vie du tube fluorescent.	SIM
3	Car_Reserved_for_Handicapped (BF) (défaut = 0) [0..1, 1] 0 = la cabine ne sert pas d'appels BF ; 1 = la cabine sert les appels BF	1)	

	4	Minimum_Load (défaut = 3↔30 kg) [0..59, 1 = 10 kg] Utilisé pour la charge minimum fonctionnelle	
	5	Minimum_Load_Enable (défaut = 0 = Désactivé) [0..1, 1] 1 = Activé (seuls les systèmes DE et PI).	
8	6	Door_Open_Time_Min_load (défaut = 5↔5min) [0..99, 1 = 1 min] La durée pendant laquelle la porte reste ouverte et que l'ascenseur ignore les appels d'étage si la fonction Charge minimum est activée	
	7	Door_Pre_Opening (défaut = 1 = Activé) [0..1, 1] La commande du logiciel de l'élément de pré-ouverture de porte avec CCI SUET. 1 = Activé, 0 = Désactivé	
	8	Car_Load_Sensor (défaut = 0) [0..1, 1] La commande logicielle du type de capteur de charge de cabine. 0 = Digisens (défaut pour Smart et S3300), 1 = X-Sensor (défaut pour Miconic BX)	
	9	Full_Load_Threshold (défaut = 90%) [50..90, 1%] Seuil pour l'activation pleine charge en pourcentage de la charge nominale.	
	10	Door_Reversing_Car_Call_Canceling (déf = 1) [0..1, 1] Comportement en cas de réouverture de porte : 1 = L'appel de cabine est annulé, 0 = L'appel de cabine n'est pas annulé (seulement visible dans les systèmes DE et PI).	
	11	Car Light Type JLC (défaut = 1) [0..1, 1] Commande manuelle de l'éclairage de la cabine, 1 = Type A (activé en permanence), 0 = Type B (désactivé en permanence)	
	12	Typical Load (défaut = moitié de charge nominale) [0..125, 1=10Kg] (l'option « No CLC » présente sur la carte SIM ou Menu 101 activé ou DIP1=ON)	1)

CF	PA	VL: valeurs et description	Log
9 Paramètres d'alarme			
	1	Alarm_Filter (défaut = 1) [0..1, 1] Filtrage au bouton d'alarme (lorsque la cabine se déplace ou la porte est ouverte à l'étage). 0=Désactivé, 1=Activer les systèmes avec SDIC5 : en fonction de l'interrupteur JRA-A.	
10 COP5_10 Code PIN pour appels de cabine sécurisés (ZB1)			
	1..n	PIN_code (défaut = 0000 = NO PIN CODE) [0000..9999, 1] Un code PIN à quatre chiffres pour accès limité, désactive le bouton d'appel de cabine normal sur cet étage. Avec le code à trois chiffres, utiliser « - » comme premier signe. (e.g. "-123") « 9999 » bloque les appels de cabine sur cet étage (utiliser uniquement avec la clé ou SAS), si ZB3 voir également CF83 ; « 9998 » bloque les appels de cabine si JSDC est activé ; dans le cas d'une installation duplex : les deux ascenseurs doivent être configurés de manière identique ;	SIM
11 Statistiques (lecture uniquement)			
	1	Trip_Counter [0..999999, 1 = 100] Exemple: 26 = 2600 courses	
	2	Trip_Time [0..9999, 1 = 1 heure] Heures de fonctionnement total	
12 Version de logiciel (lecture uniquement)			
	1	Version logiciel SCIC (exemple : 922 ↔ V.9.22)	
	2	Version logiciel SDIC (exemple : 21 ↔ V.2.1)	
	3	Version de logiciel ACVF (boucle fermée uniquement)	
	4	Version de logiciel SEM (si disponible)	
	5	Version logiciel COP #1	

6	Version matériel COP no.2 (si disponible)	
---	--	--

13	Version matériel (lecture uniquement). Voir le tableau dans le manuel d'utilisateur J 237416	
1	Version matériel SCIC	
2	Version matériel SDIC (exemple : 42∩SDIC41.QA)	
3	Version matériel ACVF (boucle Fermée uniquement)	
4	Version matériel SEM (si disponible)	
5	Version matériel COP no.1	
6	Version matériel COP no.2 (si disponible)	
7	Version matériel MCCxx	

CF	PA	VL: valeurs et description	Log
----	----	----------------------------	-----

14	Paramètres NS21 (NS21 présent sur la carte SIM)		5
1	ZNO_Timer (défaut = 0 ↔ 0s) [0..99, 1 = 10s] Intervalle entre l'activation RNO et le début de l'évacuation (pour commencer l'évacuation, le signal RFEF est indispensable)		
2	JNO_Timeout (défaut = 0 ↔ 0s) [0..99, 10s] Le temps entre l'activation de RNO et le déclenchement pour service normal (0 = pas de déclenchement pour cette cabine), doit être ajusté de sorte à laisser le temps à chaque cabine d'évacuer		
3	NS21_Marine_Door_Timer (défaut = 0) [0..99, 1 = 10 sec] Durée pour maintenir la porte ouverte après l'évacuation de l'étage		

15	Configuration COP5B_N et COP4B	
1..n	COP_Teach_In [-3..8, 1] L'apprentissage de COP commence avec l'étage le plus bas COP5B_N : COP avec des boutons mécaniques a besoin de l'affectation d'étage avant l'utilisation.	

16 Paramètres FC (Vacon xx C NXP avec Can Bus) (pour des explications additionnelles, voir le document J 42101238) Les valeurs par défaut dépendent de la spécification du système		
01	Mono-vitesse (défaut = 20↔0,20 m/s) [5..30, 1 = 0,01 m/s] Vitesse C BR Synchrontrip après KSE-D	
02	Vitesse d'inspection (défaut = 25↔0,25m/s) [10..30, 1 = 0,01 m/s]	
03	Vitesse nominale basse (défaut = 50↔0,50m/s) [10..80, 1 = 0,01 m/s] C BR : Vitesse Synchrontrip	
04	Vitesse d'évacuation (défaut = 10↔0,10m/s) [10..30, 1 = 0,01 m/s]	
05	Limite vitesse de gaine (défaut = 30↔0,30m/s) [0..30, 1 = 0,01 m/s] <Vacon P2.5.2>	
06	Limite supervision de vitesse (défaut = 80↔0,80m/s) [0..80, 1 = 0,01 m/s]	
07	Accélération1 (défaut = 50↔0,50m/s ²) [10..90, 1 = 0,01 m/s ²]	
08	Décélération1 (défaut = 50↔0,50m/s ²) [10..90, 1 = 0,01 m/s ²]	
09	Distance d'arrêt d'évacuation (défaut = 100mm) [5..250, 1 mm]	
10	Distance finale (défaut = 120mm) [5..250, 1 mm] <Vacon P2.8.4> Mi-longueur du fanion d'étage	
11	PosCorrectLim (défaut = 60mm) [0..200, 1 mm] <Vacon P2.8.7>	
12	Erreur moyenne de palier (défaut = 0) [-20..20, 1 mm] <Vacon P2.8.9>	
13	Facteur d'équilibrage KG (défaut = 50%) [0..50, 1 %]	SIM

16	14	Direction d'encodeur (défaut = 1) [0..1, 1]	
	15	Séquence de phase (défaut = 1) [0..1, 1]: 0 = U-V-W, 1 = U-W-V	
	16	Couple en haut (défaut = 0%) [-50..50%] Ne pas modifier cette valeur. Elle est calculée lors de la course d'apprentissage !	
	17	Couple en bas (défaut = 0%) [-50..50%] Ne pas modifier cette valeur. Elle est calculée lors de la course d'apprentissage !	
	18	Durée de vitesse de gaine (défaut = 40↔0,40s) [0..500, 1 = 0,01 s]	
	19	Durée de maintenance de gaine (défaut = 20↔0,20s) [0..500, 1 = 0,01 s]	
	20	Limite de vitesse de maintenance de gaine (défaut = 8↔0.08s) [0..30, 1 = 0,01 m/s]	5
	21	Surveillance KB/KB1 (défaut = 1↔activé) [0..1, 1]: 1 = activé, 0 = désactivé NE PAS DESACTIVER avec traction directe ou semi-directe !	
	22	(Courbe U/f) et identification d'impédance du stator [0..1, 1]: (voir chapitre 7.4)	
	23	Identification Tr/min [0..4, 1] : (voir chapitre 7.4)	
	24	Temporisation fermeture de frein (défaut = 125↔1,25s) [35..200, 1 = 0,01s] <Vacon P2.3.2.2>	
	25	Temporisation ouverture de frein (défaut = 9↔0,9s) [5..18, 1 = 0,1s] <Vacon P2.3.2.3>	
	26	Type thermistance moteur (défaut = 1↔activé) [0..1,1]: 1 = activé, 0 = désactivé	
	27	Distance finale isonivelage (défaut = 15↔15mm) [0..120, 1 = 1mm] Distance de course minimum	

16	28	Distance isonivelage maximum (défaut = 40↔40mm) [0..250, 1 = 1mm] Utilisation FC comme déclencheur d'erreur	
	29	Pré-couple manuel (défaut = 0) [-1000..1000, 1 = 1] <Vacon P2.8.11>	1)
	34	Impulsions par tour encodeur (défaut = 4096) (*) [500..9999, 1]	SIM
	35	Vitesse nominale (défaut = 100↔1m/s) [10..VKN, 1 = 0,01 m/s] <Vacon P2.2.1.2> VKN est lié à PA37, 44, 45 et 47.	SIM
	36	Tension nominale du moteur (défaut = 340V) [180..420, 1 V]	SIM
	37	Fréquence nominale du moteur (défaut = 5000↔50Hz) (*) [1000..7000, 1 = 0,01 Hz]	SIM
	38	Tension nominale du moteur (défaut = 1440tr/min) (*) [100..3000, 1 tr/min]	SIM
	39	Courant moteur nominale (défaut = 12↔1,2A) [12..330, 1=0,1 A] , la plage dépend du type Vacon	SIM
	40	Cos phi moteur (défaut = 85%) [70..90, 1=1%]	SIM
	41	Courant magnétisant (défaut = 68↔6,8A) (*) [3..300, 1 = 0,1 A], la plage dépend de PA39	SIM
	42	Puissance nominale moteur PMN (défaut = 75↔7,5kW) [0..300, 1 = 0,1 kW]	SIM
	43	Impédance stator (défaut = 1000↔1 Ohm) [0..20000, 1 = 0,001 Ohm]	SIM
44	IW - Rapport de réduction (défaut = 100↔1) (*) [100..4000, 1 = 0.01] Le changement ou la validation de ce paramètre peut modifier : PA26, 34, 21 ainsi que certains paramètres de contrôle de la vitesse.	SIM	
45	KZU - Facteur de mouflage (défaut = 2↔2:1) (*) [1..2, 1] : 1 = 1:1, 2 = 2:1	SIM	

16	46	GQN - Charge utile nominale (défaut = 400kg), [0..1300, 1 kg]	SIM
	47	DD - Diamètre de poulie d'adhérence (défaut = 870↔87mm) [600..30000, 1 = 0.1 mm] (*)	SIM
	48	Limite de température défaillance moteur (défaut = 90°C) [5..140, 1°C] En fonction du type du moteur	SIM
	49	Version paramètre ACVF (lecture uniquement)	SIM
	50	Numéro de mise en service ACVF (lecture uniquement)	SIM
	95	Restauration (EEPROM → carte SIM)	
	96	Sauvegarde (carte SIM → EEPROM)	
	97	Comparer ACVF par rapport à la carte SIM, exemple : [34__ 0] PA34 est le même sur ACVF et SIM [35__ 1] PA 35 est différent sur SIM/ACVF.	
	98	Chargement des paramètres FC (ACVF → carte SIM)	
	99	Chargement des paramètres FC (carte SIM → ACVF)	

*) un changement de ce paramètre force une course d'apprentissage
1) non disponible dans V9.22

17 Manœuvre visiteurs GS		
1..n	Visitor_Enable (défaut = 0 = GS désactivé) [0..12, 1 = 10s] : définit la durée de signalisation de la demande de visiteur et celle d'activation pour le bouton d'accès accordé. Pour GS défini sur 3↔30s comme valeur standard. GS est limité à simplex avec DE ou PI. Voir également le chapitre 5.4	SIM

CF	PA	VL: valeurs et description	Log
----	----	----------------------------	-----

20 Paramètres pour système hydraulique			
1	T1 (défaut = 12↔1,2s) [0..60, 1 = 0,1s] Délai d'activation de commutation VRD (durée de commutation entre la phase de démarrage et la phase de déplacement) dans le cas d'un raccordement en étoile/triangle, de bobine et de résistance de démarrage.		
2	T2 (défaut = 11↔1,1s) [0..60, 1 = 0,1s] Temps d'activation de commutation VRY du contacteur en étoile		
3	T3 (défaut = 15↔1,5s) [0..70, 1 = 0,1s] Délai d'activation des valves après phase de démarrage		
4	T4 (défaut = 0↔0s) [0..40, 0,1s] Délai de désactivation du moteur de pompe.		
5	T5 (défaut = 0↔0s) [0..40, 1 = 0,1s] Délai de désactivation des valves		
6	Hydraulic_Power_Unit_Type (défaut = 2) [1..17, 1] Ensemble pré-défini de T1..T5 pour un type de centrale hydraulique spécifique : VL (voir tableau suivant)		
7	TU (défaut = 30↔0,3s) [0..99, 1 = 0,01s] Re-nivelage ascendant du temporisateur de délai d'arrêt		
8	TU (défaut = 30↔0,3s) [0..99, 1 = 0,01s] Re-nivelage descendant du temporisateur de délai d'arrêt		

VL	Nom	T1	T2	T3	T4	T5
1	GMV Démarrage direct	0	0	3	0	10
2	GMV Démarrage Y/D	12	11	15	0	0
3	GMV Bobine/résistance	9	12	15	0	0
4	GMV Démarrage progressif	0	0	20	0	0
5	Beringer Démarrage direct	0	0	3	7	0
6	Beringer Démarrage Y/D	12	11	15	7	0
7	Beringer Résistance	9	12	15	7	0
8	Beringer Démarrage progressif	0	0	15	7	0
9	Dynahyd	0	0	0	10	0
10	Hydraulique Démarrage direct	0	0	0	0	0
11	Hydraulique Démarrage Y/D	12	11	0	0	0
12	GMV 3100S Démarrage Y/D	16	15	16	0	0
13	Omar Démarrage direct	0	0	3	0	0
14	Omar Démarrage Y/D	16	15	16	0	10
15	Moris Démarrage direct	0	0	3	0	0
16	Moris Démarrage Y/D	16	15	16	0	10
17	ALGI Démarrage progressif	0	0	0	0	0

Valeurs pour CF20 PA6

25	Portes de gaine mixtes	
1..n	<p>Shaft_Door_Type (défaut = 0), [0..2, 1] 0 = porte de gaine automatique ou manuelle définie par le réglage du commutateur DOD DIP. 1 = porte de gaine automatique, 2 = porte de gaine manuelle</p> <p>Si l'accès est présent des deux côtés sur le palier, les deux doivent être du même type.</p>	

26	Longue distance entre étages (LIFD)	
	1..n	Blind_Floor_Assignment (défaut = 0), [0..1, 1] 0 = étage normal , 1 = étage sans portes

SIM
1)

CF	PA	VL: valeurs et description	Log
----	----	----------------------------	-----

50	E/S auxiliaires ECUMR (CCI SAIO au niveau d'ECUMR)	
51	E/S auxiliaires ADDUM (CCI SAIO au niveau d'ADDUM)	
1..4	SAIO_Inputs (défaut = 0↔pas de fonction) [0..255, 1], BMK voir chapitre 5.3. PA1 = XIN1, PA2 = XIN2, PA3 = XIN3, PA4 = XIN4	
9..12	SAIO_Outputs (défaut = 0↔pas de fonction) [0..255, 1], BMK voir chapitre 5.3. PA9 = XOUT1, PA10 = XOUT2, PA11 = XOUT3 PA12 = XOUT4	

52	Porte n° 1, caractéristiques de porte Conditions préalables Commutateur DIP sur DOD : Portes manuelles : DIP1 = ON; DIP 2..8 = OFF Portes automatiques : DIP 1..8 = OFF Type de porte: voir chapitre 3.2.2	
53	Porte n° 2, caractéristiques de porte Dans le cas de deux portes : Les PA2..26 doivent être configurés de manière exactement identique pour les deux.	
	Pour tous les PA : VL = 1 indique que le PA est valide	
1	Image du commutateur DIP DOD (type de porte , lecture uniquement)	
2	1 = Porte avec KET-S, 0 = KET-S simulé par un temporisateur	
3	1 = Porte avec KET-O, 0 = KET-O simulé par un temporisateur	
4	SDIC suppose une situation JHCT si KET-S, KET-O et KSKB sont actifs en même temps	

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

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

26	[0, 1]: 1 = Door_no_VSTS_while_Slow_Closing VST-S et VRVRT jamais activés ensemble	1)
----	--	----

CF	PA	VL: valeurs et description	Log
----	----	----------------------------	-----

54 Paramètre frein pour MCCE (MCCE)			
1	Departure_Delay (défaut = 0) [0..99, 1 = 1 ms] temps entre le début de la course et l'activation de RSB	1)	
2	Arrival_Delay (défaut = 0) [0..50, 1 = 10 ms] temps entre l'arrivée de la course et la désactivation de RSB	1)	
3	Follow_up_time_MVE (défaut =0) [0..99, 1=10s]		
4	Moniteur KB/KB1 pour FA (défaut =1↔ON) [0..1, 1]: 0=OFF, 1=ON	1)	
5	T_Brake_Opening_Closing pour FA (défaut = 10↔1s) [5..30, 1=100ms]	1)	

5

55 E/S auxiliaires premier SCOPH(MH), SCOPMXB			
56 E/S auxiliaires deuxième SCOPH(MH), SCOPMXB			
1..6	COP_Inputs (défaut = 0 pas de fonction) [0..255, 1], BMK voir chapitre 5.3. PA1 = XIO1, ... PA6 = XIO6 (Broches 2 et 3)		
7..12	COP_Outputs (défaut = 0 = pas de fonction) [0..255, 1], BMK voir chapitre 5.3. PA7 = XIO1, ... PA12 = XIO6 (Broches 1 et 2)		

60		Entrée sur Broche 4 sur LOP
1..n	LOP_Input_Function (défaut = 0 ↔ pas de fonction) [0..255, 1] Fonction d'entrée normalement ouverte (NO) (broche 4) sur LOP/LCU(M). La configuration d'entrée LOP est effectuée via CF=60 ou CF=61..80, PA=17. Voir le chapitre 5.4.3	

CF	PA	VL: valeurs et description	Log
-----------	-----------	-----------------------------------	------------

61		E/S auxiliaires LCUX, LOP/LCU(M) sur étage 1
62		E/S auxiliaires LCUX, LOP/LCU(M) sur étage 2
..		..
80		E/S auxiliaires LCUX, LOP/LCU(M) sur étage 20
1..4	LCUX_Input_Function (défaut = 0 ↔ pas de fonction) [0..255, 1] BMK voir chapitre 5.3. PA1 = LCUX.I1, PA2 = LCUX.I2, ... (broches 3-4) ; Si Duplex : les deux LCUX doivent être configurés de manière identique.	
9..12	LCUX_Output_Function (déf = 0 ↔ pas de fonction) [0..255, 1] BMK voir chapitre 5.3. PA9 = LCUX.O1, PA10 = LCUX.O2, ... (broches 1-2) ; Si Duplex : les deux LCUX doivent être configurés de manière identique.	
17	LOP_Input_Function (défaut = 0 ↔ pas de fonction) [0..255, 1] Fonction d'entrée normalement ouverte (NO) (broche 4) sur LOP/LCU(M). Utilisé pour logiciel ≤ 9.2x, voir information dans CF=60	

CF	PA	VL: valeurs et description	Log
----	----	----------------------------	-----

81 Blocage ordre cabine (ZBC1 / ZBC2)			
1..20		ZBC1/2_Floor_Assignment (défaut = 0) [0..1, 1] 1 = activé = cet étage est verrouillé pour ordres de cabine normaux si ZBC1 (entrée LCUX JSPC-G [179]) ou ZBC2 est activé. Le verrouillage peut être débloqué par le code PIN actif (ZB1), par la clé JDC (ZB3) ou par SAS activé. Un étage minimum doit être sur « 0 ». Ne pas associer avec GS ou ZBCE sur le même étage. Voir l'exemple dans chapitre 5.4.16.	SIM
21..40		SW 9.2 se sert de cette valeur et non de CF82 PA1..PA20	SIM

82 Verrouillage d'étage (ZBCE)			
1..n		ZBCE_Floor_Assignment (défaut = 0) [0..1, 1] 1 = activé = cet étage est verrouillé pour ordres de cabine normaux si ZBCE (entrée LCUX JSPS [264]) est activé. (voir également CF81)	SIM 1)

5

83 Affectation des niveaux pour la clé COP 1-4 pour ZB3			
1..4		Floor (défaut = 0 = aucun niveau n'est affecté) [0..n, 1] Affectation d'étage pour la clé ZB3. COP5 : CF05 + CF83 (+ CF10 or CF17 ou CF81) COPH, COPMXB : CF55 + CF84 + CF83 (+ CF17 ou CF81) V voir l'exemple dans le chapitre 5.4	SIM

84 COPH(xx) Mappage E/S auxiliaires vers clé COP pour ZB3			
1..6		Key_Number (défaut= 0 = aucune clé affectée) [0..4, 1] COPH(xx) dispose de 6 entrées, ils ont défini l'affectation d'étage sur F 83 PA1 et non sur PA4. PA1 à 6: entrées COPH. (Pour chacune des entrées 6 COPH(xx), une des 4 entrées virtuelles peut être mappée). Voir exemple dans chapitre 5.4	SIM

86 Groupe asymétrique duplex, niveau de départ de l'ascenseur B		
1	Niveau de base (défaut = 1) [1.. nombre total de niveaux, 1] Le nombre total de niveaux est défini par la gaine associée, en partant de l'étage le plus bas pour finir à l'étage le plus haut présent dans l'immeuble. Le niveau le plus bas du système duplex est toujours 1. Le niveau de départ (VL) du second ascenseur doit être configuré avec CF86, PA1. Voir également chapitre 5.4.8	
87 LCUX avec adresse prédéfinie 1 (CFG1=ON,CFG2=ON) (uniquement si aucune configuration de l'adresse LOP est effectuée sur cette carte)		
88 LCUX avec adresse 2 prédéfinie (CFG1=OFF,CFG2=ON)		
89 LCUX avec adresse 3 prédéfinie (CFG1=ON,CFG2=OFF)		
1..4	LCUX_Input_Function (défaut = 0 pas de fonction) [0..255, 1] BMK voir chapitre 5.3. PA1 = LCUX.I1, PA2 = LCUX.I2, ... (Broche 3-4) :	
9..12	LCUX_Output_Function (déf = 0 pas de fonction) [0..255, 1] BMK voir chapitre 5.3. PA9 = LCUX.O1, PA10 =LCUX.O2,... (Broche 1-2)	
90 E/S auxiliaires CAN_IO, CCI 1		
91 E/S auxiliaires CAN_IO, CCI 2		
1..5	Input (défaut = 0↔pas de fonction) [0..255, 1] BMK voir chapitre 5.3 PA1 = XIO1, PA2 = XIO2,... (Broche 1-2)	
9..13	Output (défaut = 0↔pas de fonction) [0..255, 1] BMK voir chapitre 5.3 PA9 = XIO1, PA10 = XIO2,... (Broche 1-2 : NC, Broche 2-3 : NO)	
94 Effacement d'adresse dispositif bus BIO		
0	Commande pour tous les étages (défaut = 0) [0..1, 1] 1= commande d'effacement (redéfinit l'adresse à la valeur prédéfinie)	

1..n	Commande pour un étage spécifique (défaut = 0) [0..1, 1] 1= commande d'effacement (redéfinit l'adresse à la valeur prédéfinie)	
-------------	--	--

95	Charge actuelle de la cabine [kg] (lecture uniquement)	
-	Poids actuel (1 = 10kg)	

96	Valeurs CLC (lecture seulement) (voir également les explications dans chapitre 5.4.10)	
1	Zero_Carload_Frequency (1 = 10 Hz)	
2	Reference_Carload_Frequency (1 = 10 Hz)	
3	Reference_Carload_Weight (1 = 10 kg)	

97	Configuration CLC (voir les explications complémentaires dans le chapitre 5.4.11)	
1	Zero_Carload_Frequency_Configuration, [10000..18000 Hz, 10 Hz]	
2	Reference_Carload_Frequency_Configuration, [12100..16100 Hz, 10 Hz]	
3	Reference_Carload_Weight_Configuration, [plage, 10 kg]	

5

98	Calibrage fréquence zéro charge de cabine	
-	Vérifier que la cabine reste vide (charge de 0 kg) sur un étage. Entrer le mode de recalibrage CF=98 et appuyer sur OK. L'IHM indique la charge actuelle. Appuyer à nouveau sur le bouton OK pour lancer le recalibrage automatisé. (Un compte à rebours est lancé et cinq mesures sont ensuite effectuées). [CF 98] indique que le recalibrage est terminé.	-

99	Calibrage de mesure de charge de cabine	
-	voir l'explication dans le chapitre 5.4.10	-

1) = non disponible avec SW 9.2

SIM = option carte SIM

5.3 Codes fonction BMK

Entrées – Codes fonction pour CF 05, 40, 55, 56, 60, 61-80, 90

BMK code (VL)	Description des fonctions d'entrée	Type	Emplacement	Log \geq
02	JDC (ordre de cabine avec interrupteur à clé, utilisé pour [ZB3])	NO	C5, Cxx	
03	JNFF (interrupteur service d'urgence pompiers), utilisé avec ancien logiciel sur COP, nouveau BMK : 56	NO	C5	
04	DFDC (« accept car call », utilisé pour [GS])	NO		1)
07	Sélection cabine DCW-U [CW] (voir CF7 PA8)	NO		
08	DCW-D ou DCW [CW] voir (CF7 PA8)	NO		
	JDE si logiciel \leq 9.22 sinon utiliser 19 !	NO	LOP	
10	JDNF-k (interrupteur de service d'urgence [NF1])	NO	LOP	
11	KL-V (Contact pleine charge)	NC	C5, SE, SA, Cxx	
12	KL-X (Contact surcharge)	NC	C5, SE, SA, Cxx	
13	KL-M (contact charge minimale)	NO	C5, SE, SA, Cxx	
17	DE-U (Bouton-poussoir appel d'étage haut)	NO	LOP	
18	DE-D (Bouton-poussoir appel d'étage bas)	NO	LOP	
19	JDE / JDE-U (interrupteur à clé appel d'étage)	NO	LOP	
20	JDE-D (interrupteur à clé appel d'étage descente)	NO	LOP	

BMK code (VL)	Description des fonctions d'entrée	Type	Emplacement	Log ≥
22	KTTC (contact porte de séparation cabine)	NO	C5, SE, SA, Cxx	
23	JBFFG (Service incendie - pompier)	NC	C5, SE, SA, Cxx	
26	JBFH1 (Service pompiers, premier étage de rappel)	NC		
27	JBFH2 (Service pompiers, deuxième étage de rappel)	NC		
34	KL-H (contact demi-charge) évacuation	NO	C5, SE, SA, Cxx	
36	KKE (supervision verrouillage côté porte 1, utilisé pour les systèmes de porte Hauhahn, voir également 256)	NO		
39	DDFLI (contourner appel d'étage, bouton-poussoir course directe service liftier [LI])	NO		
40	DLI (début course, service liftier [LI], voir CF06 PA12)	NO		
41	DLI-U (modifier la direction course MONTEE [LI])	NO		
42	DLI-D (modifier la direction course DESCENTE [LI])	NO		
49	JAB/RAB interrupteur/relais hors service [JAB]	NO	LOP	
52	JKLBL (interrupteur blocage ordre verrouillage, lecteur carte parallèle [ZBC2])	NO		
53	JLC (interrupteur lampe cabine)	NO		
54	JLI (interrupteur ON/OFF service liftier [LI])	NO	COP	

BMK code (VL)	Description des fonctions d'entrée	Type	Emplacement	Log \geq
56	JNFF (interrupteur service d'urgence pompiers) Remarque : Dans log \leq V8.7 JNFF a été traité comme contact NO avec code 56.	NC	C5, Cxx, LOP	
57	JNFF-S (interrupteur service d'urgence pompiers début course)	NC		
58	JNO (interrupteur Service sur courant de secours. Libération de la cabine pour la course) [NS21]	NO		
59	JRVC (Interrupteur service de réservation [RV1])	NO	C5, SA, Cxx	
61	JRVCP (interrupteur réservation stationnement[RV2])	NO		
66	JVEC (interrupteur ventilateur en cabine)	NO		
69	KGEB (contact contrepoids déplacé [EB])	NC		
77	RFEF (relais libération de la course d'évacuation) [NS21]	NO		1)
87	JCH1 (interrupteur d'arrêt)	NC		
91	DH (bouton-poussoir d'arrêt)	NC	C5, SA, Cxx	
97	DEB-A (bouton-poussoir contrepoids remise à zéro tremblement de terre)	NO		
99	JBF (interrupteur service pompiers)	NC	LOP	
100	JBF-A (interrupteur service pompiers OFF)	NO		
106	JSDC (interrupteur à clé verrouillage ordre de cabine)	NO		1)

BMK code (VL)	Description des fonctions d'entrée	Type	Emplacement	Log ≥
112	KBF (contact activation service pompiers)	NC		
113	KBFH1 (contact activation service pompier, premier étage de rappel)	NC		
114	KBFH2 (contact activation service pompier, deuxième étage de rappel)	NC		
116	KEB (contact tremblement de terre [EB])	NC		
120	RNO (relais service alimentation de secours) [NS21]	NC	SE	
121	Relais/contact RSPE-k/KSPE [EBR1] <i>Entrée sécurisée</i>	NC		
179	JSPC_G (interrupteur à clé verrouillage ordre de cabine) [ZBC1, CF81]	NO		
184	JHCC (arrêt d'urgence, utilisé également pour alimentation JHCC1, KR)	NO		
256	KKE2 (supervision verrouillage côté porte 2, utilisé pour les systèmes de porte Hauhahn, voir également 36)	NO		
257	JDE-E (interrupteur à clé permissions d'appel d'étage)	NO		
260	KUESG (contact pontage contacts cuvette de gaine - premier [retour d'information])	NC		
261	KUESG1 (contact pontage cuvette de gaine contacts - deuxième [retour d'information])	NC		
263	KSG-A (contact cuvette de gaine contacts OFF [retour d'information])	NO		

BMK code (VL)	Description des fonctions d'entrée	Type	Emplacement	Log ≥
264	JSPS (interrupteur à clé étage verrouillé) [ZBCE], CF82	NO		
265	KTL (contact lisse de sécurité de porte, [BR2/4-HK])	NC		
266	KSR (contact rappel sprinkleur)	NC		

BMK pour ENTREES

Légende :

NO : Normalement ouvert NC: Normalement fermé

SE : SAIO dans ECUMR SA: SAIO dans ADDUM

C5 : COP5x

Cxx: SCOPH(MH), SCOPMXB

1) inutilisé pour l'instant

Remarque : LCUX et CAN-IO prennent en charge tous les codes BMK

Sorties – Codes fonction (VL) pour CF 55, 56, 61-80, 90

Code BMK (VL)	Description des fonctions de sortie	Emplacement
17	LDE-U (lampe appel d'étage MONTEE)	
18	LDE-D (lampe appel d'étage DESCENTE)	
37	LUB (maintenance et erreur de lampe, Corée)	
38	LRV (commande interdépendante de lampe « Reservation »)	
49	LAB (lampe hors service) (code ancien. Nouveau code : 131)	SE
56	LFF (lampe incendie)	
131	LAB (lampe hors service) (nouveau code) (sortie LED sur LCUX est OFF en cas de hors service)	
134	LAB-E (lampe hors service active, acquittement JAB)	SE

Code BMK (VL)	Description des fonctions de sortie	Emplacement
136	LBFC (lampe service pompiers activé, en cabine)	
140	LHC (lampe de cabine ICI)	
145	LEF (lampe course d'évacuation [BR4-NZ])	
146	LGEB (lampe contrepoids déplacé [EB])	
147	LGS (lampe manœuvre visiteurs [GS])	
151	LLI-U (lampe direction MONTEE, service liftier [LI])	
152	LLI-D (lampe direction DESCENTE, service liftier [LI])	
154	LNFC (lampe service d'urgence, en cabine [NF1])	
156	LNOC (lampe service alimentation de secours, en cabine (NS21))	
157	LRC-U (lampe direction cabine MONTEE)	
158	LRC-D (lampe direction cabine DESCENTE)	
163	LW-U (préavis de direction MONTEE)	
164	LW-D (lampe préavis de direction DESCENTE)	
167	LL-X (lampe surcharge) (si ne fonctionne pas avec le logiciel actuel, utiliser BMK code 12)	SE, SA
170	RBF (service pompiers activé (JBF), dans local des machines)	
172	RE-A (service appels d'étage suspendu) (par ex. réservation)	
173	REFE1 (relais fin de la course d'évacuation)	SE
174	REFEH1 (relais fin de la course d'évacuation étage de rappel 1)	
175	REFEH2 (relais fin de la course d'évacuation étage de rappel 2)	
177	RIB (ascenseur mode normal)	
183	RSM (ascenseur erreur fatale ou erreur fatale permanente)	

Code BMK (VL)	Description des fonctions de sortie	Emplacement
186	SUMC (ronfleur en cabine)	
190	GA-k (gong d'arrivée)	SA
205	LBF (lampe service pompiers activé (KBF), au niveau palier)	
207	LEB (lampe service tremblement de terre activé [EB])	
213	RFBE-k (relais éclairage d'étage)	
225	LL-V (lampe pleine charge)	
251	GA-D-k (gong d'arrivée DESCENTE)	SA
252	GA-U-k (gong d'arrivée MONTEE)	SA
205	LBF (lampe service pompiers activé, au niveau palier)	
258	RUESG (relais pontage contacts cuvette de gaine - premier)	
259	RUESG1 (relais pontage contacts cuvette de gaine - deuxième)	
262	RSG-A (relais cuvette de gaine contacts OFF)	

BMK pour Sorties

Légende :

SE: SAIO dans ECUMR SA: SAIO dans ADDUM

Remarque : LCUX et CAN-IO prennent en charge tous les codes BMK

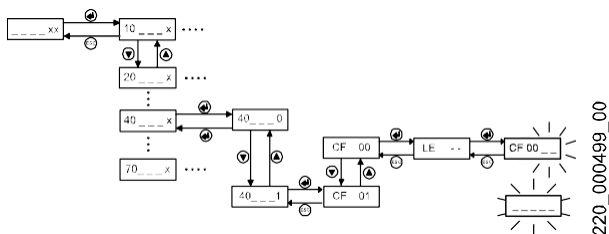
5.4 Configurations spéciales

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

Les dispositifs bus Bio (LOP, LIN, LCU, LCUM) doivent être configurés au moins une fois au cours de leur vie utile.

Les noeuds esclaves (sans bouton d'appel d'étage) tels que LIN et LCUX doivent être connectés via un câble XCF à un noeud principal avec la fonctionnalité DE-U sur le même étage. En présence de deux noeuds esclaves (exemple : LCUX et LIN) sur le même étage, il peut s'avérer nécessaire de connecter les deux avec un câble XCF de synchronisation Y spécial pendant la configuration.

En utilisant la commande Biobus effaçant CF94, le paramètre par défaut d'un noeud peut être restauré.



Saisir le mode de configuration de l'adresse LOP.

	Interaction utilisateur	Affichage
1	Saisir le mode de configuration (menu 40)	
2	Choisir CF=00 puis valider avec OK.	[LE --]
3	Appuyer sur OK pour saisir la configuration LOP.	[_____]¹
4	Saisir la cabine et continuer l'adressage des LOP avec « MX-Basic COP » ou « COP5 »	
	Étapes 5 à 12 : Sélectionner un des tableaux ci-dessous selon le COP utilisé.	
13	Quitter le mode d'adressage LOP avec : « - », « DTO » ou appuyer sur « DTO » pendant 3 secondes. ²	

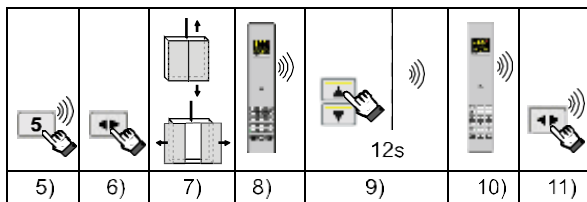
	Interaction utilisateur	Affichage
14	Quitter le mode configuration en appuyant sur ESC et en désactivant le menu 40. ³ (Passer [40 1] à [40 0] et appuyer sur OK)	40 1 40 0 40

1) Le logiciel version 8.7 indique [CF 00 _ _]

2) S'il est impossible de quitter le mode avec les étapes ci-dessus, appuyer sur la réinitialisation pour quitter et passer à un comptage LOP lancé manuellement.

3) Le système doit lancer automatiquement le comptage LOP qui est indiqué par le message [LC _____] clignotant, sinon passer au chapitre suivant.

Addressage des LOP avec MX-BASIC COP



220_000498_01

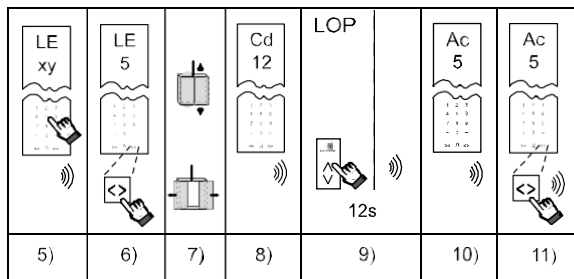
	Description et remarques
5)	Sur le COP, appuyer sur le numéro d'étage auquel le LOP doit être adressé. Vous entendrez un « bip » sonore à titre d'acquiescement COP.
6)	Appuyer sur DTO pour valider votre choix
7)	La cabine se déplace vers l'étage choisi et la porte s'ouvre.
8)	Attendre jusqu'à l'émission d'un court « bip » sonore par le COP. Ce bip sonore indique le compte à rebours de 12 secondes.
9)	Lors du compte à rebours de 12 secondes, appuyer sur le bouton DE(-U) ¹ sur LOP jusqu'à l'émission d'un court « bip » sonore. ²
10)	Relâcher le bouton et attendre. Un bip court confirme la réussite de l'apprentissage

	Description et remarques
11)	Confirmer l'adressage réussi du LOP en appuyant sur DTO. Vous entendrez un bref « bip » sonore à titre d'acquiescement.
12)	Répéter l'étape 5) à 11) pour chaque étage.

1) toujours utiliser un bouton connecté au bouton DE-U

2) Un long bip signale une erreur. Dans ce cas, appuyer sur DTO pour accuser réception de l'erreur et répéter la procédure depuis l'étape 5)

Adressage des LOP avec COP5



220_000530_01

5

	Description et remarques
5)	Sur le COP, appuyer sur le numéro d'étage auquel le LOP doit être adressé. Vous entendrez un « bip » sonore à titre d'acquiescement COP. ¹
6)	Appuyer sur DTO pour valider votre choix
7)	La cabine se déplace vers l'étage choisi et la porte s'ouvre.
8)	Après l'ouverture de la porte, le COP émet un bip et affiche « Cd » « 12 ». Ce bip sonore indique que le compte à rebours de 12 secondes a commencé.
9)	Pendant ces 12 secondes, appuyer sur le bouton ² sur le LOP et le maintenir enfoncé jusqu'à l'émission d'un bref bip sonore. ³

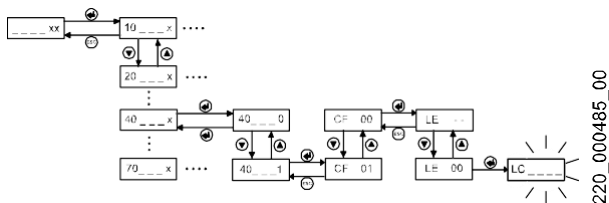
	Description et remarques
10)	Attendre la fin du compte à rebours. Un autre bref bip signale la fin. Le COP affiche « Ac » (« Br » si JBF) .
11)	Confirmer l'adressage réussi du LOP en appuyant sur DTO. Un bref bip d'accusé de réception retentit et le COP affiche le niveau LE de l'étage suivant.
12)	Répéter les étapes de 5) à 11) pour chaque étage.

- 1) La configuration de COP5 (chiffres bleus) est la même que pour COP10. Elle commence par « 1 » en haut à gauche. L'affichage est toutefois différent.
- 2) si deux boutons sont disponibles, appuyer sur celui de UP (DE-U)
- 3) Un long bip indique une erreur (Er). Dans ce cas, appuyer sur DT-O pour confirmer l'erreur et répéter la procédure depuis l'étape 5).

5.4.2 Comptage LOP [CF00] [LE 00]

Au cours du **comptage LOP**, la manoeuvre de l'ascenseur lit et enregistre tous les dispositifs connectés. Il est obligatoire de déclencher le comptage LOP après la configuration de l'adresse LOP. Utilisée également lorsque la manoeuvre est échangée.

Le comptage LOP est automatiquement lancé par le système après une Configuration d'adresse LOP ou Configuration E/S de LOP.



220_000485_00

	Interaction utilisateur	Affichage
1	Saisir le mode de configuration (menu 40)	
2	Choisir CF=00 puis valider avec OK.	LE --
3	Utiliser le bouton Haut / Bas pour passer à [LE 00] et commencer le comptage LOP en appuyant sur « OK ».	LE 00
4	Le comptage LOP est signalé par le clignotement [LC ____]. Ceci peut durer plusieurs minutes.	LC ____
5	Une fois le comptage LOP terminé, quitter le mode configuration en appuyant sur « ESC » en désactivant le menu 40 (1 → 0), « OK » et « ESC ».	40 1 40 0 40

5

5.4.3 Configuration E/S LOP

Affectation des fonctions BMK effectuée selon le tableau ci-dessous (la configuration d'adresse et le comptage LOP doivent être en premier).

La configuration dépend de la version du logiciel SCIC ainsi que du dispositif LOP utilisé. Lire la version du logiciel SCIC avec CF12 PA01.

Consulter les codes de fonction BMK dans le chapitre 5.3.

MIC BX	CF40	CF60	CF61..80 PA17
Log. 8.7	-	LOP5 (Wago à 5 broches), LCU1, LCUM1	LOP5 (JST à 4 broches), LCU2, LCUM2
Log. 9.2x	-	tous les dispositifs	ne pas utiliser
Log. 9.3x	tous les dispositifs	-	-

Configuration E/S LOP Miconic BX



Remarque

Avec un logiciel \geq V9.22, tous les codes de fonction BMK NO (normalement ouvert) qui sont pris en charge par le logiciel, peuvent être affectés sur un LOP.

5.4.4 JBF - Interrupteur service pompiers

Le JBF est automatiquement détecté et configuré par le système lorsque :

- Un interrupteur à clé normalement fermé (NC) est connecté selon les schémas au LOP entre XBIO.1 (fil rouge) et XBIO.4 (fil orange).
- JBF est en position normale (contact fermé) pendant la configuration d'adresse LOP sur cet étage spécifique.

5.4.5 JDE - Interrupteur à clé d'appel d'étage

Conditions préalables

- Un interrupteur à clé normalement ouvert (NO) doit être connecté selon les schémas au LOP entre XBIO.1 (fil rouge) et XBIO.4 (fil orange).
- L'interrupteur à clé est en position normale (contact ouvert) pendant la configuration d'adresse LOP sur cet étage spécifique.

La configuration dépend de la version du logiciel SCIC ainsi que du dispositif LOP utilisé. Attention : Le code BMK a changé avec le logiciel 9.22 !

	LOP5 (Wago à 5 broches), LCU1, LCUM1	LOP5 (JST à 4 broches), LCU2, LCUM2
Log < 9.2x	CF60 PA1..n VL= 08 ¹	CF61..80, PA17, VL = 08 ²
Log. ≥ 9.2x	CF60, PA1..n, VL= 19 ou 20 ³	

¹) JDE est reconnu automatiquement (CF60) lors de la première utilisation de l'interrupteur à clé. La première utilisation de l'interrupteur à clé désactive le bouton LOP. A partir de maintenant, les appels d'étage ne sont possibles qu'avec l'interrupteur à clé JDE. (Le voyant d'acquiescement de LOP fonctionne toujours).

²) JDE doit être reconfiguré avec l'aide de CF=61..80, PA=17, JDE VL=08. Après la configuration, un comptage LOP devrait être lancé automatiquement. Si LC n'est pas lancé automatiquement, il faut le lancer manuellement.

³) JDE doit être configuré avec l'aide de CF=60, PA=1..n (niveau de l'étage), JDE/JDE-U VL=19; JDE-D VL=20

5.4.6 JAB - Interrupteur à clé de mise hors service

Conditions préalables :

- Un interrupteur à clé normalement ouvert (NO) doit être connecté selon les schémas au LOP entre XBIO.1 (fil rouge) et XBIO.4 (fil orange).
- L'interrupteur à clé est en position normale (contact ouvert) pendant la configuration d'adresse LOP sur cet étage spécifique.

La configuration dépend de la version du logiciel SCIC ainsi que du dispositif LOP utilisé.

	LOP5 (Wago à 5 broches), LCU1, LCUM1	LOP5 (JST à 4 broches), LCU2, LCUM2
Log < 9.2x	CF60, PA1..n, VL = 49 ¹	CF61..80, PA17, VL = 49 ²
Log. ≥ 9.2x	CF60, PA1..n, VL49 ³	

¹) JAB doit être configuré avec l'aide de CF=60, PA=1..n (étage où JAB est connecté), VL=49. Vérifier la fonction de JAB après la configuration. (Si la configuration a échoué, JAB peut fonctionner comme JDE).

²) JAB doit être reconfiguré avec l'aide de CF=61..80, PA=17, VL=49. Après la configuration, un comptage LOP devrait être lancé automatiquement. Si LC n'est pas lancé automatiquement, il faut le lancer manuellement.

³) JAB doit être configuré avec l'aide de CF=60, PA=1..n (niveau de l'étage), VL=49

Niveau de stationnement JAB

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

5.4.7 Apprentissage du clavier COP5B_N (CF=15)

L'apprentissage des touches COPB_N n'est possible qu'avec l'interface utilisateur IHM

Éta-pe	Description et remarques
1	Saisir le mode de configuration (menu 40) et sélectionner CF 15 → CPID indique CF et ACID indique 15
2	Appuyer sur DT-O (ou sur la flèche de droite, « Entrée », sur IHM) <i>(Remarque : IHM affichera [CF __ 15] et rien d'autre pendant toute la procédure)</i>
3	CPID indique « FL » pour la configuration du code et ACID affiche la désignation de l'étage le plus bas
4	COP (5) B_N lance maintenant une horloge de compte à rebours de 1 minute. Appuyer sur une touche COP pendant ce décompte arrête l'horloge et la touche est ainsi configurée (affectation de la touche à l'étage correspondant). <i>(Remarque 1 : Si pendant 1 minute, aucune action sur une touche n'est détectée, l'apprentissage est interrompu ; CPID indique alors « CF » et ACID « 16 » en cas de configuration DIP6. IHM affichera [CF ___ 15] et les indicateurs COP resteront vierges si la configuration est effectuée depuis ce point.)</i> <i>(Remarque 2 : Si une action est détectée au cours du décompte, la configuration précédente du clavier est effacée ! COP adopte la configuration par défaut du « clavier à 10 chiffres ».)</i>
5	COP émet un bip et CPID affiche « AC » pour acquittement. <i>(Remarque : La touche n'est pas configurée correctement si COP émet deux bips et CPID affiche « Er ». ACID affiche à nouveau la désignation de l'étage le plus bas.)</i>

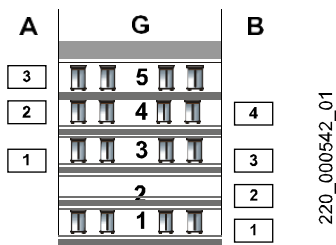
Éta-pe	Description et remarques
6	Si vous appuyez sur DT-O (après « AC » ou « Er »), cette séquence redémarre avec l'étage suivant (dans l'ordre croissant, du bas vers le haut). CPID indique « FL » pour la configuration de la touche et ACID affiche la désignation de l'étage suivant. Lorsque la dernière touche a été affectée à l'étage le plus haut, CPID affiche « CF » alors que ACID indique « 16 » (le prochain menu de configuration) (Remarque : IHM affichera [CF __ 15])

5.4.8 Configuration duplex avec MNU

Le nombre impair des étages au niveau des fins de course de gaine (MNU)

Le paramètre CF=86, PA=1 définit le premier étage desservi pour un ascenseur selon le niveau de groupe. Le câblage de l'appel d'étage peut être effectué à l'aide de la CCI de SMNU.

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



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

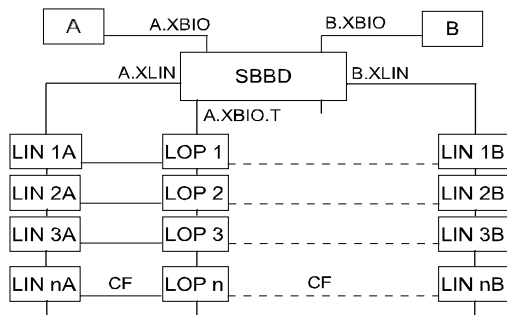
5.4.9 Configuration duplex avec SBBD

Configuration avec SBBD

Si les ascenseurs A et B sont alimentés, les LOP sont connectés à A.

Si A n'est pas alimenté et que B l'est, les LOP sont connectés à B.

Les LIN sont toujours connectés à l'ascenseur correspondant.



220_000543_00

5

Prise simple duplex

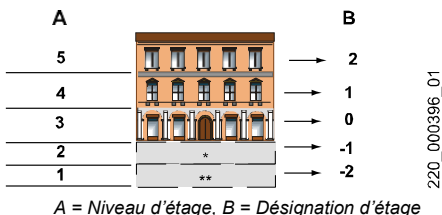
Éta-pe	Description
1	Connecter tous les LIN-B aux LOP avec un câble XCF.
2	Mettre l'ascenseur A hors tension (les LOP sont connectés au bus BIO de l'ascenseur B)
3	Effectuer la configuration de l'adresse LOP pour l'ascenseur B. (Le comptage LOP n'est pas requis puisqu'il doit l'être sur l'étape 5).
4	Mettre l'ascenseur A sous tension (les LOP sont connectés au bus BIO de l'ascenseur A)
5	Effectuer le comptage LOP (CF=0,PA=0) pour l'ascenseur B. Seuls les dispositifs connectés à l'ascenseur B sont enregistrés dans le tableau de la manoeuvre de l'ascenseur B.
6	Connecter tous les LIN-A aux LOP avec le câble XCF.

Étape	Description
7	Effectuer la configuration de l'adresse LOP pour l'ascenseur A (l'ascenseur B doit rester sous tension)
8	Effectuer le comptage LOP (CF=0,PA=0) pour l'ascenseur A

5.4.10 Configuration de la désignation des étages (CF=01)

Uniquement avec les COP Bionic 5

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



	Description	IHM
1	Entrer le mode de configuration (menu 40) conformément à la description au début de ce chapitre 5	CF 01
2	Sélectionner Configuration de la désignation des étages CF=01	CF 01
3	Appuyer sur OK sur IHM pour valider le choix. Le premier niveau d'étage s'affiche.	PA 1
4	Sélectionner le niveau d'étage à désigner avec les boutons Haut/Bas. (Dans notre exemple, niveau d'étage 3).	PA 3
5	Appuyer sur OK sur IHM pour valider le choix. La désignation actuelle de l'étage s'affiche.	VL 3

	Description	IHM	
6	Changer la désignation des étages au nombre voulu. (Dans notre exemple, la désignation des étages est 0).	VL	0
7	Appuyer sur OK sur IHM pour valider le changement. Le niveau de l'étage suivant s'affiche.	PA	4
8	Quitter le menu de configuration avec le bouton ESC.		
9	Effectuer une course d'apprentissage		

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



Remarque
<ul style="list-style-type: none"> - 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 4 = Erreur 1104)

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

- 1) Préparation avec les valeurs pertinentes au système (charge nominale...)
- 2) Calibrage à 0 kg (avec cabine vide)
- 3) Calibrage avec charge de consigne

CF 08 PA 01	CF 08 PA 08	 1=OFF	CF 98 0 kg	 1=ON	xyz kg	 [40 1]	 1=OFF	CF 99
1)		2)		3)				

10000144

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

Etape 1

	Préparatifs
1	Configurer la charge nominale de la cabine GQ avec CF=08, PA=01. (Dans notre exemple : Charge nominale 450 kg : VL=45)
2	Vérifier le type du capteur avec CF=08, PA=08, PA=08. VL=0: Digisens (utilisé en principe avec Schindler3100/3300/5300) VL=1: Capteur X (utilisé en principe avec Miconic BX)

Etape 2

	Calibrage du point 0 kg (cabine vide)
3	Activer le mode de configuration (menu 40) s'il ne l'est pas encore.
4	Mettre le commutateur DIP 1 sur OFF. (Cellule de charge de cabine activée).
5	S'assurer que la cabine est vide.
6	Choisir CF=98 puis valider avec OK. → L'IHM indique la charge actuelle. [Ld xx] Appuyer sur OK sur l'IHM pour lancer le calibrage à 0 kg. → Après un comptage à rebours de 10 secondes, 5 mesures doivent être effectuées.

(A la place du calibrage avec CF=98, il est possible de définir le point 0 kg avec la course d'apprentissage et une cabine vide).

Etape 3

	Calibrage avec charge de consigne	IHM
7	Mettre le commutateur DIP 1 sur ON pour désactiver le CLC. Il est ainsi possible d'utiliser la cabine tant que la cellule de charge de cabine n'est pas calibré.	
8	Charger la cabine avec la charge de consigne. (Au moins 75% de la charge nominale de la cabine GQ. (Dans notre exemple, il s'agit de 380 kg.)	

9	Activer le mode de configuration [40 ___ 1] .	CF __ 0 0
10	Mettre le commutateur DIP 1 sur OFF pour activer le CLC.	CF __ 0 0
11	IHM : Sélectionner CF=99	CF __ 9 9
12	IHM : Appuyer sur « OK » → L'écran indique la charge de consigne [rL]	r L _ x x x
13	Saisir la charge de consigne actuellement présente dans la cabine. (1=10 kg. Dans notre exemple, il s'agit de 38=380 kg).	r L __ 3 8
14	IHM : Appuyer sur « OK » → L'écran indique la charge actuellement mesurée de la cabine. Cette valeur peut être erronée car la mesure de la charge n'est pas encore calibrée.	Ld _ x x x
15	Valider en appuyant sur « OK » sur IHM → Un deuxième compte à rebours de 10 secondes commence.	Cd __ 1 0 Cd ___ 0
16	Au bout de ces 10 secondes, il y a 5 mesures.	C l ___ 5 C l ___ 1
17	Ces 5 mesures étant effectuées, le système est calibré et indique la charge effective. (Dans notre exemple, il s'agit de 380 kg)	Ld __ 3 8
18	Si la valeur est correcte (correspondant au poids dans la cabine), valider le calibrage en appuyant sur 'OK'sur l'interface MMI. L'écran retourne sur CF=99 Si la valeur affichée est erronée ou si une erreur s'est produite, recommencer avec l'étape 7 et refaire entièrement le calibrage.	CF __ 9 9
19	Quitter le mode configuration en appuyant sur ESC et modifier [40 1] à [40 0].	

5



Remarque

Après la lecture, relever les valeurs calibrées avec CF=96 et les inscrire avec, par exemple avec un marqueur indélébile à l'intérieur de l'armoire de commande.

5.4.12 Reconfiguration de la cellule de charge de la cabine (CF=96..99)

Reconfiguration de CLC sans poids

Cette procédure peut être utilisée si la CCI SCIC doit être remplacée.

Etape 1 : Avec l'ancienne CCI SCIC insérée, lire et inscrire les valeurs CLC de CF96 :

CF	PA	Signification VL (lecture uniquement)	Valeur réelle
96	1	Fréquence charge de cabine zéro	
	2	Fréquence charge de cabine de consigne	
	3	Poids de consigne de charge de cabine	

Etape 2 : Mettre le système hors tension et remplacer la CCI SCIC.

Etape 3 : Avec la nouvelle CCI SCIC, configurer le système avec les anciennes valeurs :

- 1) Aller à CF = 08, PA = 01 et saisir la charge de la cabine nominale
- 2) Activer le mode de configuration 97
- 3) Saisir les trois valeurs telles qu'inscrites auparavant (ESC ne fonctionne pas)

CF	PA	Signification VL (reconfiguration)
97	1	Fréquence charge de cabine zéro
	2	Fréquence charge de cabine de consigne
	3	Poids de consigne de charge de cabine



Remarque : Description d'erreur

Une erreur affichée pendant le calibrage appartient au groupe d'erreurs 11. Par exemple Er 9 = Erreur 1109. Confirmer l'erreur avec OK pour continuer.

Remarque sur le système de configuration :

KL-M conjointement avec CLC est possible

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

Détermination de la source de surcharge

CLC est disponible ?

OUI : CLC est utilisé pour la surcharge

NON : KL-X est configuré ?

OUI : KL-X est utilisé pour la surcharge

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

OUI : KOD-X est utilisé pour la surcharge

NON : XLD sur SDIC est utilisé pour la surcharge

Détermination de la source de pleine charge

CLC est disponible ?

OUI : CLC est utilisé pour la pleine charge

NON : KL-V est configuré ?

OUI : KL-V est utilisé pour la pleine charge

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

OUI : KOD-V est utilisé pour la pleine charge

NON : La fonction Pleine charge n'est pas disponible

5

Détermination de la source de la charge minimale

La charge minimale est activée (CF8 PA5) ?

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

OUI : KL-M est configuré ?

OUI : KL-M est utilisé pour la charge minimale

NON : CLC (capteur X) utilisé pour la charge minimale.

5.4.13 ZB1 - Ordres de cabine sécurisés par code PIN

Conditions préalables :

- COP5_10 ou COP5B_10 (clavier à 10 chiffres)
- Option ZB1 sur la carte SIM
- Option GS NON sur la carte SIM (impossible ensemble)

Certains étages peuvent être protégés à l'aide du code d'appel à 3 ou 4 chiffres.

Exemple : protéger l'accès au niveau d'étage 5 avec le code PIN 123



Remarque !

les codes à 3 chiffres doivent commencer par un « - » pendant la configuration. Pour le fonctionnement, seuls les trois chiffres sont requis.

	Description	IHM
1	Entrer le menu 40 de la configuration conformément à la description au début de ce chapitre 5	CF 01
2	Changer IHM à [CF 10] (ZB1)	CF 10
3	Cliquer sur « OK » pour valider	PA 1
4	Sélectionner le niveau d'étage à protéger avec l'IHM. (Dans notre exemple, il s'agit de PA=05)	PA 5
5	Cliquer sur « OK » pour valider	UL 0000
6	Saisir le code (dans notre exemple [UL-123]) et confirmer tous les chiffres en appuyant sur OK	PA 2
7	Quitter le menu de configuration avec le bouton ESC.	

Régler le délai de saisie du code **CF = 06**, **PA = 03** à **VL = 99** ↔ 9,9s.



Remarque !

Configurer le code à « 0000 » pour le supprimer.

5.4.14 ZB3 - Ordre de cabine avec interrupteur à clé

Conditions préalables :

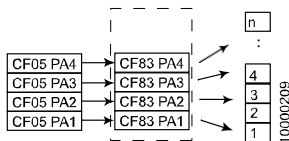
- Option ZB3 sur la carte SIM
- si log. < 9.22 et COP5: Option ZB1 sur la carte SIM

Exemple : Le niveau d'étage 4 ne doit être accessible qu'à l'aide d'un interrupteur à clé qui est connecté à KEY3 de fiche SCOP.

Version COP5

Action n°1 : Défin. de clé comme JDC	
1	Saisir « Définition d'interrupteur à clé SCOP5 »: CF=05
2	Choisir l'entrée (PA1..4 pour IO1..4) à configurer : <i>Dans notre exemple, il s'agit de la fiche KEY3 : PA=03</i>
3	Affecter la fonction JDC(02) à cette entrée : VL=02

Action n°2 : Affectation entrée clé à un niveau d'étage réservé	
4	Saisir l'affectation de clé ZB3 : CF=83
5	Sélectionner la même entrée que celle de l'étape 2. <i>Dans notre exemple, il s'agit de PA=03</i>
6	Définir le niveau de l'étage avec accès réservé. <i>Dans notre exemple, il s'agit du niveau 4 : VL=04</i>



Action n°3 : Désactivation du bouton-poussoir de l'étage réservé :

La désactivation du bouton-poussoir est effectuée automatiquement avec le logiciel.

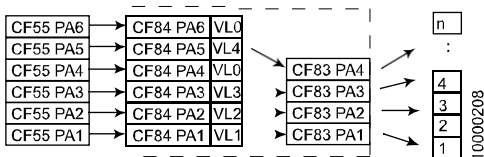
Pour SW < V9.22: Utiliser ZB1 (CF10) et définir la valeur VL=9999 pour l'étage protégé. Voir le chapitre 5.4.13 pour ZB1.

Remarque : Dans le cas de la manœuvre de visiteurs (GS), le bouton-poussoir est déjà désactivé avec CF=17.

Version COPH, SCOPH(MH), SCOPMXB

Action n°1a : Défin. de clé comme JDC	
1	Saisir « Définition d'interrupteur à clé SCOPH(MH) » : CF=55
2	Choisir l'entrée (PA1...6 pour IO1...6) à configurer : <i>Dans notre exemple, il s'agit de l'entrée IO3 : PA=03</i>
3	Affecter la fonction JDC(02) à cette entrée : VL=02

Action n°1b: Mappage d'entrée à CF 83	
4	Saisir l'affectation de clé d'entrée : CF=84
5	En raison de la configuration fixe entre CF 55 et CF 84, utiliser la même entrée qu'au cours de l'étape 2. <i>Dans notre exemple, il s'agit à nouveau de PA=03</i>
6	Mapper cette entrée à l'un des quatre paramètres depuis CF83. <i>Dans notre exemple, nous le mappons à PA 03: VL=03</i>



Configuration ZB3

Action n°2 : Affectation entrée clé à un niveau d'étage réservé	
7	Saisir l'affectation de clé ZB3 : CF=83
8	Sélectionner le paramètre que vous avez défini au cours de l'étape 6. <i>Dans notre exemple, il s'agit de l'entrée 03 : PA=03</i>
9	Définir le niveau de l'étage avec accès restreint. <i>Dans notre exemple, il s'agit du niveau 4 : VL=04</i>

Action n°3 : Désactivation du bouton-poussoir de l'étage réservé :

Le cas échéant, utiliser CF=17 (GS) pour la désactivation du bouton-poussoir.

5.4.15 GS - Manœuvre visiteurs

Conditions préalables :

- Manoeuvre DE ou PI
- Option Manœuvre visiteurs GS sur la carte SIM
- Option « Accès réservé clé » ZB3 sur la carte SIM
- « Accès réservé avec code PIN » ZB1 NE doit PAS être sur la carte SIM

Exemple : L'ascenseur donne un accès direct à l'appartement sur le niveau d'étage 4. Lorsqu'un visiteur lance un ordre de cabine à cet étage, un signal est activé dans l'appartement mais l'ascenseur n'a pas encore entamé la course. Si l'occupant approuve la visite dans les 30 secondes, il peut appuyer sur un bouton de déblocage lui permettant de répondre à l'ordre.

Action n°1 : Programmer Manœuvre visiteurs (CF=17)	
1	Entrer GS - Manœuvre visiteurs CF=17
2	Sélectionner le niveau d'étage à protéger. <i>Dans notre exemple, il s'agit du niveau d'étage 4 : PA=04</i>
3	Programmer l'intervalle pendant lequel le propriétaire de l'appartement peut approuver la visite. <i>Dans notre exemple, il s'agit de 30 secondes : VL=03 ↔ 30s</i>

5

Action n°2 : Interrupteur de l'ordre de cabine pour client (ZB3)	
4	Pour permettre au client de se rendre à son appartement, un interrupteur à clé pour le niveau d'étage de l'appartement doit être programmé dans la cabine. Procéder selon la description du chapitre 5.4.13 « ZB3 - Ordre de cabine avec interrupteur à clé » Actions 1 et 2

Remarque : Il est recommandé d'optimiser la sécurité du client comme suit :

- pour programmer la charge minimum (CF=08, PA=04, 05)
(pour Miconic BX, utiliser le contact KL-M et non la cellule de charge de la cabine !)
- pour utiliser une connexion interphone à la cabine.

(Remarque : Dans les schémas actuels, le bouton d'appel d'étage et celui d'acquiescement peuvent être interchangeables).

5.4.16 ZBC1 - Blocage ordre de cabine

Conditions préalables :

- Option ZBC1 sur la carte SIM

Exemple : Avec un interrupteur à clé connecté à LCUX.IO1 sur l'étage le plus bas, les étages 3 et 4 doivent être protégés

Action n°1 : Définition de la clé (CF= 61, 62, ... 80)	
1	Choisir la définition de la clé pour LCUX, étage 1 : CF=61
2	Sélectionner une entrée (PA1...4 pour E/S1...4) à utiliser et définir JSPCG avec VL=179. <i>Dans notre exemple, E/S1: PA=01 VL=179</i>

Action n°2 : Restriction d'accès d'étage	
3	Entrer ZBC1 - Verrouillage d'ordre de cabine-OFF : CF=81
4	Activer la sécurisation : VL=01 pour les étages protégés. <i>Dans notre exemple, il s'agit du niveau 3 (PA=03, VL=01) et du niveau 4 (PA=04, VL=01)</i>

5.4.17 ZBCE - Blocage ordre de cabine et verrouillage d'étage

Conditions préalables :

- Option ZBCE sur la carte SIM

Exemple : Avec un interrupteur à clé connecté à LCUX.IO2 sur l'étage le plus bas, les étages 2 et 5 doivent être protégés

Action n°1 : Définition de la clé (CF= 61, 62, ... 80)	
1	Choisir la définition de la clé pour LCUX, étage 1 : CF=61
2	Sélectionner une entrée (PA1...4 pour E/S1...4) à utiliser et définir JSPS avec VL=264. <i>Dans notre exemple, E/S2: PA=02 VL=264</i>

Action n°2 : Restriction d'accès d'étage	
3	Entrer ZBCE - Verrouillage d'étage : CF=82
4	Activer la sécurisation : VL=01 pour les étages protégés. <i>Dans notre exemple, il s'agit du niveau 2 (PA=02, VL=01) et du niveau 5 (PA=05, VL=01)</i>

6 Élimination des défauts

Où trouver l'information dans cette aide rapide :

Points d'essai simples

- Tensions voir chapitre 2.2
- Fusibles voir CCI SMIC, SNGLM et SEMP
- Circuit de sécurité voir chapitre 2.4
- LED des CCI voir CCI, chapitre 3

Messages d'erreur

- Erreurs particulières voir chapitre 6.2
- Diagnostics des erreurs LED SCIC voir chapitre 6.3
- Codes d'erreur (menu 50) voir chapitre 6.4
- Codes d'erreur SPH voir chapitre 3.7
- Avertissements et erreurs ACVF voir chapitre 7.5

Détection de défauts

- Données de surveillance ACVF voir chapitre 7.3
- Commandes et états spéciaux voir chapitre 6.6

Élimination des défauts

- Remettre à zéro sur CCI SCIC voir chapitre 6.5
- Forcer une course d'apprentissage voir chapitre 6.5
- Remettre à zéro une erreur fatale permanente voir chapitre 6.5
- Remettre à zéro erreur fatale ACVF voir chapitre 6.5
- Répéter configuration voir chapitre 5 / 7.4

6.1 Info système et statistiques

30	Info système (Log. ÷ 9.2)	
Version logiciel [30/1_/]	[30/11/] SCIC (exemple: 922 ↔ V.9.22) [30/12/] SDIC (exemple: 31 ↔ V.3.1) [30/13/_] FC (uniquement avec interface CAN) [30/14/] SEM [30/15/] COP(1) [30/16/] COP(2)	
Version matériel [30/2_/]	[30/21/] SCIC [30/22/_] SDIC (42 ↔ SDIC41.QA) [30/23/] FC [30/24/] SEM [30/25/] COP(1) [30/26/_] COP(2) [30/27/_] MCCxx	
[30/3_/]	Type de porte côté 1 (consulter le tableau des types de porte dans	
[30/4_/]		
[30/6_/]	Surveillance ACVF Structure du menu identique à 70 (701..733) Voir description détaillée dans chapitre 7.3. [30/61/] Vitesse ascenseur réelle [30/62/] Vitesse linéaire nominale .. [30/62/8_] Température de remise à zéro de défaut du moteur	

Consulter également les informations sur le logiciel/matériel dans le menu 40 CF12 xx et CF13 xx.

Consulter également les côtés 1/2 de type de porte dans le menu 40 CF52/53 PA 1

60	Statistiques	
	601	Compteur de courses
	602	Durée course
	603	Compteur de cycle de porte
	604	Temps ouverture porte
	605	Temps fermeture porte

Consulter également les statistiques dans le menu 40 CF11 xx .

6.2 Erreurs spécifiques

Indication d'erreur spécifique sur l'interface utilisateur IHM

Indication	Définition
S00lr3	<ul style="list-style-type: none"> - ACVF non prêt - Echec du téléchargement du paramétrage de la carte SIM vers ACVF Vérifier compatibilité ACVF ↔ carte SIM ; Vérifier les paramètres ; Vérifier VKN < VKS - Pas de connexion bus CAN vers ACVF (toujours pendant le démarrage. Doit disparaître après quelques secondes). Ou interface bus CAN sur ACVF défectueuse (après connexion erronée de l'encodeur / bus CAN) - Bus CAN perturbé par SDIC ou SCOP défectueux. Pour vérifier : Débrancher le bus CAN à cabine, connecter le bus ACVF CAN à SCIC.XCAN_CAR, mettre le commutateur de terminaison sur NORM. Commutateur DIP 8 = ON. Essayer de déplacer la cabine en mode d'installation avec manœuvre de rappel. Si la cabine se déplace, le problème provient des composants électroniques de la cabine. - Déconnexion pendant le test de réception automatique en raison de rebondissement KSS. Remettre à zéro avec commande programme terminal : SET_AAT_MODE:=0

Indication	Définition
-----	<ul style="list-style-type: none"> - Le système est mis en marche - Course de synchronisation ou course d'apprentissage - Course d'inspection ou course de manœuvre de rappel - Exécution de maintenance spéciale (tel qu'un arrêt d'urgence). Vérifier tous les bouton-poussoir possibles et les entrées ou utiliser la commande de programme du terminal « 5 ».
CF 16	<p>Pendant le démarrage : Les paramètres sur la carte SIM diffèrent de ceux stockés dans l'ACVF.</p> <p>Possibilité 1 : Au bout de quelques secondes, le système va démarrer avec les paramètres stockés dans l'ACVF et « CF 16 » va disparaître.</p> <p>Possibilité 2 : Appuyer sur « OK » sur IHM pour voir les paramètres qui sont différents. Confirmer ou modifier les paramètres.</p>

6.3 LED SCIC Diagnostic d'état

Utilisé également si indication de code d'erreur sur IHM est impossible

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

6

- Allumée = Allumée en permanence
- OFF = Eteinte enpermanence
- Clignotement lent : la LED clignote toutes les deux secondes
- Clignotement rapide : la LED clignote toutes les secondes
- 1x .. 7x = la LED clignote de une à sept fois puis reste éteinte pendant quelques secondes

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

Code LED		Cause possible
12	DRIVE 3x	Course dans mauvaise direction. L'entraînement opère dans le sens opposé à la direction attendue. Conflit au niveau des infos de gaine.
13	DRIVE 4x	L'information venant des interrupteurs magnétiques durant la course diffère de celle mémorisée pendant la course d'apprentissage.
14	DRIVE 5x	La course fut plus longue que la durée de course max. mémorisée entre les derniers arrêts lors de la course d'apprentissage.
15	DRIVE 6x	Uniquement pour boucle fermée ACVF. Erreur récupérable ACFC
16	DRIVE 7x	La protection thermique du moteur THMH ou la surveillance de température en gaine KTHM s'est déclenchée
17	DRIVE 8x	Erreur fatale sur ACVF
18	DRIVE fast	Erreur fatale sur ACVF
19	TRIP1 1x	CLC Pas de fréquence
20	TRIP1 2x	CLC Valeur erronée
21	TRIP1 3x	CLC Erreur de calibrage
22	TRIP1 5x	CLC Non calibré
23	TRIP1 ALLU-MEE	Commutateur DIP 1 ON = mesure de charge désactivée
24	TRIP1 + 2 1x	Erreur fatale
25	TRIP1 + 2 2x	Erreur dans la boucle de sécurité
26	TRIP1 + 2 3x	Erreur de surcharge
27	TRIP2 ALLUMEE	Commutateur DIP 7 ON = Mode de maintenance KFM
28	SERV ON	Commutateur DIP 8 ON = Mode de course d'installation
29	WDOG	Erreur de logiciel
30	ERR ON	Erreur fatale.

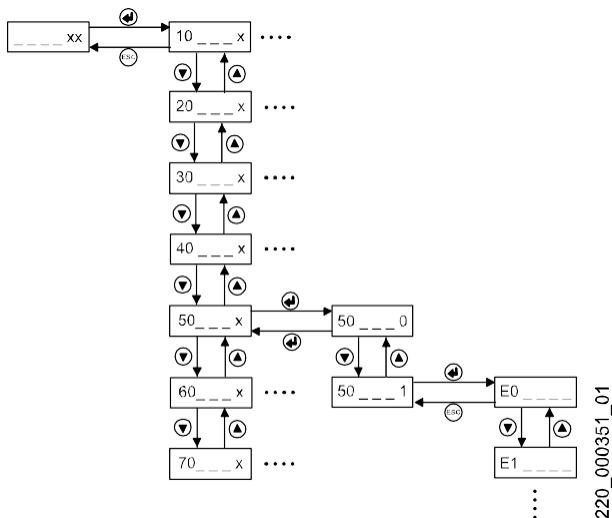
Support LED réduit avec ESF: voir chapitre 1.3.

6.4 Codes d'erreur (Menu 50)



Remarque

Les codes d'erreur font partie de ESF. Voir chapitre 1,3.



Menu interface utilisateur IHM

E0..E9 = Erreur la plus récente .. erreur la plus ancienne

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

Pour effacer l'historique, appuyer sur le bouton OK jusqu'à ce que E- s'affiche.

Remarque1 : « (3x=F) » dans la description signifie : Si une erreur récupérable se produit trois fois en une heure, elle est reclassée comme erreur fatale ou parfois même comme erreur fatale permanente.

Code		ELEVATEUR - Description des erreurs
00	01	Elevator_Fatal_Error (1x=F) (inutilisé) Ce message fait suite à une autre erreur fatale. L'ascenseur se bloque en permanence. Appuyer sur Reset sur le circuit imprimé SCIC
00	02	Elevator_Safety_Chain Le circuit de sécurité s'est ouvert subitement. Contrôler le fusible sur SMIC. Vérifier le circuit de sécurité. Le circuit de sécurité ne s'est pas fermé tel que prévu. ISK devrait être fermé au moins 800 ms après KET-S. Si ce n'est pas le cas : erreur (KET-S + 500 ms = LOCKED + 300 ms → ISK est attendu). Contrôler la temporisation KET-S → ISK. Vérifier les contacts de porte. Vérifier le paramètre CF03 PA13.
00	03	Elevator_Overload_Mode Surcharge détectée par la cellule de charge de cabine (CLC). Contrôler le circuit CLC. En cas d'absence de surcharge : renouveler le calibrage du circuit CLC
00	12	Carte Sim manquante (1x=F) La carte SIM et la CCI ne correspondent pas, pas une carte SIM Schindler, carte SIM d'un autre ascenseur insérée. Vérifier le journal d'erreurs pour les erreurs de carte SIM (19 xy). S'équiper de la carte SIM appropriée.
00	17	Numéro de mise en service de la carte Sim ne correspond pas La carte SIM est disponible mais le numéro interne COMM ne correspond pas à celui de SCIC. Livraison d'une carte SIM inappropriée ou SCIC déjà utilisé pour un autre ascenseur. Remplacer par une carte SIM appropriée (spécifiquement configurée) à l'installation. Utiliser une association de SCIC/carte SIM adaptée à cette installation.
00	18	Echec de l'intégrité de la carte SIM La carte SIM peut être lue mais les données sont corrompues (longueur de fichier erronée, mauvais crc, etc.). Remplacer la carte SIM

Code		ELEVATEUR - Description des erreurs
00	19	Réinitialiser Watchdog Un problème interne logiciel de contrôleur principal est intervenu. Mettre à jour le contrôleur avec la nouvelle version du logiciel.
00	20	Elevator_Safety_Chain_Bridged_Permanent (1x=P) Le circuit de sécurité ne s'ouvre pas à l'ouverture de la porte. Vérifier le circuit de sécurité et plus particulièrement sur les contacts de porte
00	21	Elevator_CMC_Reset Car_Move_Controller_Reset (effectué automatiquement par la manœuvre, pas d'action nécessaire)
00	22	Elevator_CC_Releveling_Fail Erreur de la manœuvre de cabine en cours de remise à niveau, vérifier SUET
00	23	Elevator_ISK_Fail_On_Preopening
00	24	Elevator_KNE_U_Interrupted KNU_U interrompu.
00	25	Elevator_ISK_Preopen_Error ISK s'est ouvert en cours de pré-ouverture de portes (sans intervention manuelle). Pour remettre à zéro une erreur fatale permanente : voir chapitre 6.5
00	27	Défaillance logicielle (remise à niveau)
00	28	NF1_Mode
00	29	RV2_Mode
00	31	Apprentissage ascenseur interrompu Problème survenu pendant la course d'apprentissage. Manipulation erronée (manoeuvre de rappel mise en marche ou interrupteur d'arrêt appuyé) ou circuit de sécurité ouvert. Vérifier la raison et réexécuter la course d'apprentissage.

Code		ELEVATEUR - Description des erreurs
00	33	Ascenseur s'est mis en marche Après une remise à zéro ou coupure de courant. Ou le système a exécuté un remise à zéro watchdog. Si un message s'affiche soudainement, mettre à jour le contrôleur principal avec la nouvelle version du logiciel.
00	70	Signal KNET activé dans un système non TSD
00	71	Signal JREC activé dans un système TSD
00	72	Signal KSR_A activé dans un système non TSD

Code		PORTE DE CABINE - Description des erreurs
03	01	Door_Closing (80x=F) La porte ne se ferme pas dans les 12 s. Le contact KET-S n'est pas activé. Vérifier pourquoi l'actionnement de la porte est si lent. Vérifier le moteur de la porte. Contrôler KET-S et le câblage. Vérifier les éléments mécaniques. S'assurer de l'absence d'encrassement
03	02	Door_Opening (80x=F) La porte ne s'ouvre pas dans les 12 s. Le contact KET-O n'est pas activé. Vérifier le moteur de la porte. Vérifier KET-O et câblage. Vérifier les éléments mécaniques. S'assurer de l'absence d'encrassement
03	03	Door_Max_Lock_Time Après une commande de course, la porte se ferme et le signal KET-S est activé, mais la cabine n'entame pas le déplacement au cours des 3 minutes qui suivent. EC tente un « redémarrage à chaud » sur SDIC. Le système tente de se fermer à 6 reprises, mais le circuit de sécurité ne se ferme pas, ce qui déclenche une erreur fatale. Incompatibilité éventuelle entre le logiciel et les mises à jour SCIC/SDIC. Vérifier le circuit de sécurité
03	04	Door_KSKB Le limiteur de force de fermeture KSKB est trop souvent activé. Vérifier l'absence d'obstacles et entraves dans la zone de porte ou dans la fente ou écart. Contrôler l'interrupteur KSKB

Code		PORTE DE CABINE - Description des erreurs
03	05	DOOR_WRONG_EVENT
03	06	DOOR_WRONG_EVENT_2
03	07	DOOR_WRONG_EVENT_3
03	08	DOOR_WRONG_EVENT_4
03	09	DOOR_WRONG_CMD_VALUE
03	10	DOOR_WRONG_MOTION_VALUE
03	11	DOOR_WRONG_DRIVER_EVENT
03	12	<p>Door_Closed_With_Wrong_Command Le KET-S est activé indépendamment de la commande EC (DOOR_CLOSE / DOOR_LOCK). Vérifier que KET-S et KET-O sont montés dans le bon ordre. Contrôler le sens de rotation du moteur. Contrôler la position de KET-S.</p>
03	13	<p>Door_Shaft_Error (1x=F) DOORx_CMD pour ouvrir la porte d'un côté où il n'y a pas de porte ; x = avant, arrière, des deux côtés. La manœuvre est réamorçée. S'assurer qu'il ne manque pas de fanions PHS. Contrôler le signal PHS. Vérifier les aimants KTZ. Contrôler l'interrupteur magnétique KTZ. Refaire la course d'apprentissage</p>
03	14	<p>Door_Pre_Opening (1x=P) Défaillance matérielle de pré-ouverture (pas d'alimentation, cellule photoélectr. défectueuse, C.I. défectueux ou câble non branché). PHUET1 / PHUET2 ou KUET1 / KUET2 n'affichent pas les mêmes informations = ne sont pas au même niveau. La commande de pré-ouverture de porte est envoyée à la porte et les portes ne sont pas verrouillées. Vérifier que SUET est bien disponible. Vérifier que KUET / PHUET sont au même niveau. Vérifier la CCI SUET et les connexions de câble. Contrôler la cellule photoélectr. et l'interrupteur magnétique. Contrôler l'écart magnétique de KUET. Pour remettre à zéro une erreur fatale permanente : voir chapitre 6.5</p>

Code		PORTE DE CABINE - Description des erreurs
03	15	Door_Not_Recoverable (1x=F) Après un certain nombre d'erreurs récupérables de porte, l'ascenseur passe en erreur fatale. Contrôler la porte pour détecter les causes possibles.
03	16	Door_Heartbeat_Error (4x=F) Le SCIC ne reçoit pas de signal Heartbeat du SDIC. Cette erreur est générée par le service d'erreurs de porte (récupération porte). Déclenche le mode d'erreur fatale si le phénomène se produit plus de quatre fois l'heure. Incompatibilité éventuelle entre les versions de logiciel SDIC - SCIC. Contrôler le bus CAN et sa terminaison (câblage, SCOP, SCIC, SEM, VACON Boucle Fermée, SCOP défectueux !)
03	17	Door_Unexpected_State Si l'EC reçoit la séquence d'état de porte LOCKED → CLOSED, un problème est apparu au sous-ensemble de porte. Incompatibilité éventuelle entre les versions de logiciel SCIC ∩ SDIC. Contrôler l'alimentation électrique de SDIC et s'assurer de l'absence de contacts desserrés.
03	18	Door_SDIC_Heartbeat Cette erreur survient après une remise à zéro manuelle de la CCI SCIC. Le SDIC ne reçoit pas de signal Heartbeat du SCIC et passe en état d'erreur. Le SDIC envoie ce message. Si la cause n'est pas une remise à zéro manuelle: Incompatibilité éventuelle des versions de logiciel ? Contrôler le bus CAN et la terminaison du bus (câblage, SCOP, SCIC, SEM, VACON Boucle Fermée ; SCOP défectueux !)
03	19	Door_Reversing
03	20	Door_Shutting
03	21	Door_Open_Too_Fast
03	22	Door_KET-O_Not_Off
03	23	Door_KET-O_On_Unexpected
03	24	Door_KET-O_On_When_Locked

Code		PORTE DE CABINE - Description des erreurs
03	25	Door_KET-O_On_When_Closed
03	26	Door_KET-O_Off_When_Opened
03	27	Door_KET-S_Not_Off
03	28	Door_KET-S_On_Unexpected
03	29	Door_KET-S_Off_Unexpected
03	30	Door_KET-S_Off_When_Closed
03	31	Door_KET-S_Off_When_Locked
03	32	Door_KET-S_On_When_Opened
03	33	Configuration incorrecte des comm. DIP sur DOD de porte 1 Vérifier le réglage du commutateur DIP selon les schémas
03	34	Configuration incorrecte des comm. DIP sur DOD de porte 2 Vérifier le réglage du commutateur DIP selon les schémas
03	35	Tentative d'ouverture de porte en dehors de la zone de porte
03	36	Door_over_temperature (3x=F) Température excessive de porte
03	37	Door_SUET_Board_Disconnected (1x=F) Circuit imprimé SUET déconnecté
03	38	Door_SUET_Error1_Overbridging_Activation_Unsuccessful Activation impossible du pontage de porte
03	39	Door_SUET_Error2_Overbridging_Lost (3x=F) Pontage de porte interrompu
03	40	Door_SUET_Error3_Overbridging_Deactivation_Unsuccessful (1x=P)

Code		ENTRAÎNEMENT GENERAL - Description des erreurs
04	01	Drive_Safety_Chain_Interrupted Un arrêt d'urgence s'est produit. Raison éventuelle : Un des interrupteurs de sécurité s'est déclenché pendant une course
04	02	Drive_Trip_Too_Long (1x=F) La durée d'activation de l'entraînement excède le seuil autorisé. Vérifier la raison du blocage de la cabine et de l'entraînement. S'assurer de l'absence de problèmes de câblage. Vérifier pourquoi le frein ne s'est pas desserré. Contrôler l'exactitude de la limite de durée, vitesse insuffisante ? Activité informations de gaine OK ?
04	03	Drive_Contactors_Feedback (1x=F) Une des entrées de retour d'information s'est enclenchée pendant la course ou ne s'est pas enclenchée après le démarrage ou après l'arrêt. Arrêt d'urgence ? Vérifier le câblage. Vérifier l'absence de défaillance au niveau des contacteurs ou des entrées dans les circuits correspondants.
04	04	Drive_Direction_Error Mauvaise direction de déplacement. FA/Boucle ouverte : Retour d'information erronée du contacteur. Boucle fermée : Encodeur défectueux ou moteur non alimenté et la cabine se déplace lentement lors de déséquilibre. L'entraînement ne génère pas de couple suffisant. Vérifier le câblage. Vérifier pourquoi l'entraînement ne génère pas de couple suffisant.
04	05	Drive_Shaft_Information Inutilisé. Aucune
04	06	Drive_Overtemperature La protection thermique du moteur THMH ou la sonde thermique de surveillance de gaine KTHM s'est déclenchée. Circuit ouvert sur SMIC.THMH/SMIC.KTHM. Trop de courses par heure. Le ventilateur ne fonctionne pas. Vérifier le ventilateur. Vérifier le frein. Vérifier le système mécanique. Vérifier la résistance sur le frein FC. Contrôler le ventilateur sur le FC.

Code		ENTRAINEMENT GENERAL - Description des erreurs
04	07	Drive_Not_Ready_During_Standstill Le signal prêt est absent lorsque la cabine est arrêtée. Vérifier les câbles du moteur, les connecteurs, les E/S depuis ACVF vers la carte MCCE4, essayer une remise à zéro de ACVF avec le menu 101 d'IHM.
04	08	Drive_Not_Ready_During_Trip Le signal prêt est absent lorsque la cabine est en mouvement. Vérifier les câbles du moteur, les connecteurs, les E/S depuis ACVF vers la carte MCCE4, journal d'erreurs ACVF.
04	09	Drive_Speed_Limit_Exceeded_In_Standby Le signal de limite de vitesse est absent pendant la phase de démarrage de la course. Vérifier les câbles du moteur, les connecteurs, les E/S depuis ACVF vers la carte MCCE4, le paramètre de limite de vitesse ACVF.
04	10	Drive_Speed_Limit_Exceeded_During_Safetychain_Bridged (4x=F) Le signal de limite de vitesse est absent pendant la phase de démarrage de la course. Vérifier les câbles du moteur, les connecteurs, les E/S depuis ACVF vers la carte MCCE4, le paramètre de limite de vitesse ACVF.

Code		CELLULE DE CHARGE DE CABINE - Description des erreurs
11	01	CLC_No_Frequency (1x=F) L'entrée CLC (SDIC.XLD) signale l'absence de fréquence (pas de cellule de charge). Contrôler le câblage CLC. Vérifier la fixation appropriée de CLC. Contrôler le paramétrage de CLC. Renouveler le calibrage de CLC. Remplacer le CLC
11	02	CLC_Wrong_Value La valeur de charge de cabine mesurée est erronée. CLC est peut être déconnecté. La fréquence de la cellule de charge de cabine se situe en dehors de la plage autorisée. CLC est définie pour une plage de 10 à 20 kHz. Vérifier le contact de CLC. Vérifier le câble

Code		CELLULE DE CHARGE DE CABINE - Description des erreurs
11	03	CLC_Calibration_Error Cellule de charge de cabine : Une erreur s'est produite pendant la procédure de calibrage. Contrôler le câblage CLC. Vérifier la fixation appropriée de CLC. Contrôler le paramétrage de CLC. Renouveler le calibrage de CLC. Remplacer le CLC
11	04	CLC_Overbridged Comm. DIP 1 sur le circuit imprimé SCIC en position ON (cellule de charge de cabine désactivée). Mettre le commutateur DIP 1 de la CCI SCIC sur OFF
11	05	CLC_No_Calibration Le calibrage de CLC n'a pas été effectué. Contrôler le câblage CLC. Vérifier la fixation appropriée de CLC. Contrôler le paramétrage de CLC. Renouveler le calibrage de CLC. Remplacer le CLC
11	06	CLC_Operation_Not_Supported_In_Current_State La cellule de charge de cabine n'est pas active dans l'état actuel. Cellule de charge de cabine pas encore calibrée. Calibrage de la cellule de charge de cabine.
11	07	CLC_Operation_Not_Supported_In_Error_State La cellule de charge de cabine n'est pas active en raison d'une erreur. Contrôler le journal d'erreurs pour détecter les erreurs précédentes.
11	08	CLC_Out_Of_Range (1x=F) La cellule de charge de cabine est en dehors de la plage de tolérance
11	09	CLC La fréquence de charge zéro se situe en dehors de la plage autorisée pendant le calibrage
11	10	CLC La fréquence de charge de référence se situe en dehors de la plage autorisée pendant le calibrage
11	11	CLC Le poids de charge zéro se situe en dehors de la plage autorisée pendant le calibrage
11	12	CLC La pente se situe en dehors de la plage autorisée pendant le calibrage

Code		CELLULE DE CHARGE DE CABINE - Description des erreurs
11	13	CLC Le poids de charge nominal est en dehors de la plage de tolérance

Code		CONVERTISSEUR DE FREQUENCE- Description des erreurs
15 01 à 15 79		Erreurs ACVF Pour la description et la solution, voir le chapitre 7.5 Biodyn : Messages d'avertissement et d'erreur

Code		Description des erreurs
16	01	SEM_General_Error Erreur dans l'unité d'évacuation automatique SEM

Code		CARTE PUCE - Description des erreurs
19	01	Chip_Card_Wrong_Device Erreur logicielle interne. Mettre à niveau le logiciel de manoeuvre de l'ascenseur.
19	02	Chip_Card_File_Not_Found La manoeuvre essaie d'ouvrir un fichier sur la carte SIM qui est introuvable. Le problème survient lors de l'utilisation « d'anciennes » cartes SIM (version de logiciel incompatible). S'assurer de la compatibilité entre la carte SIM et la version du logiciel
19	03	Chip_Card_Warning_Incorrect_Mode
19	04	Chip_Card_Not_Formated La carte SIM n'est pas formatée. Changer la carte SIM
19	05	Chip_Card_No_Or_No_Schindler_Card Plusieurs causes peuvent être à l'origine de cette erreur : Aucune carte dans SCIC. La carte a été mal insérée. La carte a été correctement insérée, mais ce n'est pas une carte Schindler. S'assurer de la présence de la carte SIM et de sa bonne insertion. Si c'est le cas : Changer la carte SIM

Code		CARTE PUCE - Description des erreurs
19	06	Erreur de lecture de la carte SIM Vérifier le journal d'erreurs afin de détecter toute autre erreur de carte SIM. Voir les causes et les actions correspondantes.
19	07	Erreur d'écriture de la carte SIM Vérifier le journal d'erreurs afin de détecter toute autre erreur de carte SIM. Voir les causes et les actions correspondantes.
19	08	Erreur mauvais fichier système de la carte SIM Carte SIM non valide. Se procurer la carte SIM correcte.

Code		GESTIONNAIRE DE COURSES - Description des erreurs
20	02	Trip_Learning_Level_Missing Le nombre de niveaux comptés lors de la montée ne correspond pas à celui compté lors de la descente. Un ou plusieurs niveaux n'ont pas été définis lorsque la représentation de la gaine a été définie pendant la course d'apprentissage. Contrôler les aimants/fanions PHS. Contrôler les capteurs/câble KS/PHS. Vérifier l'alignement d'aimants/fanions/capteurs.
20	03	Trip_Learning_Number_Of_Levels_Vary (11x=F) Le nombre de niveaux 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. Contrôler les aimants/fanions PHS. Contrôler les capteurs/câble KS/PHS
20	04	Trip_Learning_Level_Outside_Array_Limits Nombre max. d'étages (= 15) dépassé. Contrôler le nombre d'aimants KS/de fanions PHS
20	05	Trip_Position_Target_Not_Reached La course de positionnement a été interrompue sans que le signal « destination atteinte » n'ait été reçu de l'entraînement. La cabine ne se trouve pas au niveau prévu
20	06	Warning_Trip_Position_Target_Not_Reached Voir 2005

Code		GESTIONNAIRE DE COURSES - Description des erreurs
20	07	Trip_Position_Move_Not_In_Door_Zone La manœuvre requiert un déplacement en mode de positionnement mais la cabine ne se situe pas à un étage.
20	08	Trip_Synchro_Rough_Position_State_Error (1x=F) La synchronisation ou (sous certaines conditions) la course de service a reçu une information erronée KSE. Contrôler les aimants KSE. Contrôler l'interrupteur magnétique KSE. Refaire la course d'apprentissage
20	09	Warning_Trip_Synchro_rough_position_state Error- Voir 2008
20	10	Trip_Learning_Direction_Unknown_Received La direction est 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. Refaire la course d'apprentissage
20	11	Trip_Learning_Wrong_Magnet_Order (1x=F) Ordre erroné des aimants pendant la course d'apprentissage
20	12	Trip_Releveling_Fatal_Error (désormais inutilisé) Erreur de remise à niveau. Pour remettre à zéro une erreur fatale permanente : voir chapitre 6.5
20	13	Trip_Releveling_Safetychain_Error (désormais inutilisé) Voir 2012
20	60	Trip_Learning_Minimal_Travel_Distance (1x=F) La distance entre deux étages est inférieure à la distance minimale de course autorisée (300 mm). Contrôler l'écart entre les fanions
20	61	Trip_Learning_Intolerable_Flag_Length (1x=F) La longueur du dernier fanion mesuré excède la longueur autorisée. Le fanion où se situe la cabine est trop long. Refaire la course d'apprentissage. Vérifier l'installation. Vérifier la barrière lumineuse

Code		GESTIONNAIRE DE COURSES - Description des erreurs
20	62	Trip_Learning_Upper_Flag_Edge_Already_Set (1x=F) La manœuvre a essayé de définir une valeur pour un fanion supérieur qui a déjà été donnée. Ceci ne peut se produire que si la réécriture de la représentation de gaine n'est pas permise (par ex. lors de la montée pour laquelle aucune valeur n'aurait dû être prédéfinie). Perturbations CEM ? Un problème avec PHS, la barrière lumineuse ou l'interrupteur magnétique ? Refaire la course d'apprentissage
20	63	Trip_Learning_Upper_Flag_Edge_Not_Set (1x=F) La manœuvre a oublié de définir un fanion supérieur pour un niveau. Des problèmes avec les infos de gaine ? (PHS, barrière lumineuse, interrupteur magnétique) Perturbations CEM ? Refaire la course d'apprentissage
20	64	Trip_Learning_Lower_Flag_Edge_Already_Set (1x=F) La manœuvre a essayé de définir une valeur pour un fanion inférieur qui a déjà été donnée. Voir l'erreur 2062
20	65	Trip_Learning_Lower_Flag_Edge_Not_Set (1x=F) La manœuvre a oublié de définir un fanion supérieur pour un niveau. Voir 2063
20	66	Trip_Learning_Invalid_Door_Entrance_Side (1x=F) La manœuvre 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). Voir 2063
20	67	Trip_Learning_Door_Entrance_Side_Not_Set (1x=F) La manœuvre a oublié de définir un côté d'accès pour un niveau. Contrôler le câble de barrière lumineuse. Contrôler les fanions. Refaire la course d'apprentissage
20	68	Trip_Learning_Door_Entrance_Side_Already_Set (1x=F) La manœuvre a essayé de définir un côté d'accès qui a déjà été défini. Contrôler le câble de barrière lumineuse. Contrôler les fanions. Refaire la course d'apprentissage

Code		GESTIONNAIRE DE COURSES - Description des erreurs
20	69	Trip_Learning_Invalid_Lower_Flag_Edge (1x=F) La manœuvre a essayé de définir la hauteur d'arête d'un fanion inférieur qui est plus grande que la hauteur du fanion supérieur. Contrôler le câble de barrière lumineuse. Contrôler les fanions. Contrôler l'encodeur. Refaire la course d'apprentissage
20	70	Trip_Learning_Invalid_Upper_Flag_Edge (1x=F) La manœuvre a essayé de définir la hauteur d'arête d'un fanion supérieur qui est plus petite que la hauteur du fanion inférieur. Voir 2069
20	71	Trip_Learning_Upper_Flag_Edge_Differ (1x=F) La manœuvre définit une nouvelle hauteur d'arête supérieure. La différence entre la valeur ancienne et celle-ci est supérieure à la valeur autorisée. Contrôler l'encodeur. Vérifier l'absence de glissement du câble. Refaire la course d'apprentissage.
20	72	Trip_Learning_Lower_Flag_Edge_Differ (1x=F) La manœuvre définit une nouvelle hauteur d'arête inférieure. La différence entre la valeur ancienne et celle-ci est supérieure à la valeur autorisée. Voir 2071
20	73	Trip_Learning_Door_Entrance_Side_Differ (1x=F) La manœuvre a essayé de définir un côté d'accès. Le côté a déjà été défini, la réécriture a été autorisée, mais l'ancienne valeur ne correspond pas à la nouvelle. Voir 2071
20	74	Trip_Position_Nested_Move La manœuvre requiert le déplacement en mode de positionnement mais l'entraînement n'a pas eu le temps d'acquiescer le dernier Reset de EC.

Code		GESTIONNAIRE DE COURSES - Description des erreurs
20	75	Trip_Position_Correction_Too_Big Le calcul de correction au cours de la course de positionnement donne une valeur supérieure à la limite autorisée (en principe 30 mm). Vérifier l'absence de glissement du câble. Contrôler l'encodeur. Vérifier les capteurs d'étage. Vérifier la communication du bus CAN. Remplacer SDIC.
20	76	Trip_Learning_Average_Flag_Length_Exceeded (1x=F) 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. Vérifier l'installation. Contrôler la longueur des fanions. Contrôler le paramètre FC 11.26 « Diamètre de poulie d'adhérence DD ». Refaire la course d'apprentissage
20	77	Trip_Learning_Flag_Edge_Sequence (1x=F) Une seule et même arête est détectée deux fois au cours de la course d'apprentissage. Par ex. deux fois un flanc ascendant sans flanc descendant intermédiaire. Contrôler la barrière lumineuse. Contrôler SDIC. Contrôler le bus CAN (CEM, terminaison, fiches)
20	78	Trip_Final_Level_Not_Found (1x=F) La synchronisation ou la course d'apprentissage n'a pas détecté de fanion pour le niveau le plus haut ou le niveau le plus bas après le dernier signal KSE avant l'amortisseur ; le signal KSE doit être localisé à SKA = 1250 mm. Sinon la cabine atteint systématiquement le contact de dépassement de course KNE

Code		GESTIONNAIRE DE COURSES - Description des erreurs
20	79	<p>PHSx_Signal_Persistently_Brighed (1x=F, 1x=P en présence de SUET)</p> <p>Pendant une course, le signal d'information de gaine PHS et/ou PHS1 ne change pas son état comme prévu. Ces signaux sont activés en permanence (par ex. pontés pour test). Vérifier les capteurs. Vérifier le câblage de PHS/PHS1</p> <p>Exécuter la procédure d'effacement d'erreurs fatales permanentes (voir chapitre 6.5).</p>
20	80	<p>PHNR_Signal_Inconsistent</p> <p>Après chaque arrêt de la cabine sur un étage, un contrôle de cohérence des signaux d'informations de gaine pour l'isonivelage de PHNR_U et PHNR_D est exécuté. Cette erreur se produit si les deux signaux sont inactifs à ce moment-là.</p> <p>Inspecter les capteurs PHNR_U/D afin de détecter tout mauvais alignement, impureté ou défaut. Vérifier le câblage des capteurs.</p>

Code		GAINE - Description des erreurs
21	01	<p>Shaft_Undefined (1x=F)</p> <p>La gaine n'a pas encore été définie. Réinitialiser le système manuellement</p>
21	02	<p>Shaft_Level_Missing (1x=F)</p> <p>Des niveaux manquent à la représentation de la gaine. Vérifier les informations de gaine, la longueur des fanions. Exécuter une course d'apprentissage.</p>
21	03	<p>Shaft_Number_Of_Levels_Vary (1x=F)</p> <p>Le nombre total de niveaux mémorisés dans l'EEPROM diffère de celui qui a été effectivement mesuré. Refaire la course d'apprentissage</p>

Code		GAINE - Description des erreurs
21	04	Shaft_Level_Outside_Array_Limits (1x=F) Trop d'étages. Lors de la définition de la représentation de la gaine dans RAM au démarrage de l'application, un niveau est adressé en dehors des limites du tableau [niveau < 0 ou niveau > 15]. Vérifier le nombre d'aimants/de fanions. Refaire la course d'apprentissage
21	10	Shaft_Image_In_Error_State L'objet représentation de la gaine est en « erreur » suite à une erreur apparue lors du démarrage de l'application. La gestion des erreurs systèmes effectue automatiquement une « course de synchronisation ».
21	11	Shaft_Invalid_Rough_Position Cette erreur peut résulter de la signalisation non valide ou incomplète des changements d'indicateur KSE. La gestion des erreurs systèmes effectue automatiquement une « course de synchronisation ».
21	12	Shaft_Invalid_Shaft_Stage (3x=P) Cette erreur peut résulter d'un signal non valide et/ou incomplet des changements d'indicateur PHS ou KS. La gestion des erreurs systèmes effectue automatiquement une « course de synchronisation ».
21	13	Shaft_Invalid_Current_Level Cette erreur peut résulter d'un signal non valide et/ou incomplet des changements d'indicateur PHS ou KS. La gestion des erreurs systèmes effectue automatiquement une « course de synchronisation ».
21	14	Shaft_Position_Lost_While_Stationary (7x=F) Un changement d'indicateur KSE ou KS/PHS est signalé alors que la cabine est supposée être à l'arrêt. Ceci est le cas 2 secondes après que l'entraînement a signalé la phase de veille d'entraînement. L'ascenseur se réarmore à six reprises/heure jusqu'au passage en erreur fatale. Réinitialiser le système manuellement

Code		GAINE - Description des erreurs
21	15	Shaft_Position_Lost_While_Bouncing Un changement d'indicateur KSE ou KS/PHS est signalé quand la cabine se stabilise. La durée de stabilisation est prédéfinie à 2 secondes. La gestion des erreurs systèmes effectue automatiquement une « course de synchronisation ».
21	16	Shaft_Inconstant_Level_Indicators Cette erreur peut résulter d'un signal non valide et/ou incomplet des changements d'indicateur PHS ou KS. La gestion des erreurs systèmes effectue automatiquement une « course de synchronisation ».
21	18	Shaft_Invalid_Travel_Mode Inutilisé
21	19	Shaft_Inconstant_KSE_Indicators Inutilisé
21	22	Error_Invalid_Shaft_Image_For_This_Shaft_Type Représentation de gaine non appropriée à ce type de gaine. Contrôler les aimants/fanions (flags). Refaire la course d'apprentissage
21	23	Shaft_Image_File_Data_Could_Not_Be_Converted
21	24	Shaft_Invalid_Shaft_Image_Version_Number
21	25	Shaft_Access_Persistent_Medium (1x=F) Ecriture impossible sur EEPROM. Retourner le circuit imprimé SCIC pour effacer l'EEPROM
21	26	Shaft_Wrong_Magnet_Transition (1x=F) Transition erronée d'aimant KS dans la gaine
21	27	Shaft_No_KS1_Detection_Possible (1x=F) L'aimant KS/KS1 ne peut pas être détecté
21	28	Représentation de gaine : KS Séquence d'informations erronée
21	29	Représentation de gaine : Erreur de position grossière (1x=F si entraînement HYD)
21	30	Représentation de gaine : Initialisation erronée (1x=F)

Code		GAINE - Description des erreurs
21	31	Représentation de gaine : Informations LUET KS/KS1 incohérentes (1x=F)
21	32	Shaft_Wrong_Magnet_Transition_Information Transition erronée d'aimant dans la gaine, information erronée KSE Haut et Bas
21	33	Shaft_Rough_Position_Mismatch (2x=F) Erreur de position dans la gaine, les informations KSE Haut et Bas sont mélangées
21	34	Représentation de gaine : Option KSE et TSD disponible (1x=F)
21	35	Représentation de gaine : Changement de signal TSD détecté (1x=F)
21	36	Représentation de gaine : Défaillance montée KSE (2x=F)
21	37	Shaft_speed_supervision_at_rough_pos_change La cabine n'a pas décéléré (course toujours en vitesse normale) alors qu'elle atteignait la fin de la gaine (au niveau KSE) puisque le nombre d'étage calculé était erroné. Echec du système d'information de gaine Vérifier l'alignement des aimants KS/KS1. Vérifier les capteurs d'étage. Vérifier la distance entre l'aimant et le capteur. Contrôler le câblage. Remplacer SDIC.
21	38	Shaft_relevel_information_invalid Signalisation incohérente des capteurs d'isonivelage Contrôler : capteurs ; câblage. A faire : nettoyage des capteurs. Régler position du capteur
21	39	Shaft_floor_information_invalid (2x=F) Signalisation incohérente des capteurs d'étage Contrôler : capteurs ; câblage. A faire : nettoyage des capteurs. Régler position du capteur

Code		GAINE - Description des erreurs
21	60	Shaft_Minimal_Travel_Distance (1x=F) Lors de la validation de la représentation de la gaine dans RAM au démarrage de l'application, une distance de course trop courte (< 300 mm) est détectée entre les niveaux. Refaire la course d'apprentissage
21	61	Shaft_Intolerable_Flag_Length (1x=F) Au démarrage de l'application (remise à zéro) : Lors de la définition des niveaux dans la représentation de gaine RAM, une longueur de fanion inadmissible a été détectée. Refaire la course d'apprentissage. Contrôler le glissement du câble
21	62	Shaft_Upper_Flag_Edge_Already_Set (1x=F) Lors de la définition de la représentation de la gaine dans RAM au démarrage de l'application, la position de l'arête du fanion supérieur d'un niveau est sur le point d'être définie plusieurs fois. Des problèmes avec les infos de gaine (PHS, barrière lumineuse, interrupteur magnétique) ? Perturbations CEM ? Refaire la course d'apprentissage
21	63	Shaft_Upper_Flag_Edge_Not_Set (1x=F) Lors de la définition de la représentation de la gaine dans RAM au démarrage de l'application, une position manquante d'arête de fanion supérieur a été détectée. Effacer manuellement le fichier représentation de la gaine du support de données en question et effectuer une « course de synchronisation ».
21	64	Shaft_Lower_Flag_Edge_Already_Set (1x=F) Lors de la définition de la représentation de la gaine dans RAM au démarrage de l'application, la position de l'arête du fanion inférieur d'un niveau est sur le point d'être définie plusieurs fois. Par ex. suite à une vibration en arrivant au niveau de l'arête du fanion. Perturbations CEM ? Des problèmes avec les infos de gaine (PHS, PHUET, barrière lumineuse, interrupteur magnétique) ? Perturbations CEM ? Refaire la course d'apprentissage.

Code		GAINE - Description des erreurs
21	65	Shaft_Lower_Flag_Edge_Not_Set (1x=F) Lors de la définition de la représentation de la gaine dans RAM au démarrage de l'application, une position manquante d'arête de fanion inférieur a été détectée. Voir 2164
21	66	Shaft_Invalid_Door_Entrance_Side (1x=F) Lors de la définition de la représentation de la gaine dans RAM au démarrage de l'application, un côté d'accès erroné a été détecté. Voir 2164
21	67	Shaft_Door_Entrance_Side_Not_Set (1x=F) Lors de la définition de la représentation de la gaine dans RAM au démarrage de l'application, un côté d'accès manquant a été détecté. Voir 2164
21	68	Shaft_Door_Entrance_Side_Already_Set (1x=F) Lors de la définition de la représentation de la gaine dans RAM au démarrage de l'application, le côté d'accès d'un niveau est sur le point d'être défini plusieurs fois. Voir 2164
21	69	Shaft_Invalid_Lower_Flag_Edge (1x=F) Lors de la définition de la représentation de la gaine dans RAM au démarrage de l'application, une position non valide d'arête de fanion inférieur est détectée. Voir 2164
21	70	Shaft_Invalid_Upper_Flag_Edge (1x=F) Lors de la définition de la représentation de la gaine dans RAM au démarrage de l'application, une position non valide d'arête de fanion supérieur est détectée. Voir 2164

6

Code		ENTRAINEMENT FA - Description des erreurs
22	01	FA_Drive_Contactors_Feedback_Start Actuellement non utilisé
22	02	FA_Drive_Contactors_Feedback_Travel Actuellement non utilisé
22	03	FA_Drive_Contactors_Feedback_Stop Actuellement non utilisé
22	04	FA_Drive_Wrong_SD_Logic Actuellement non utilisé

Code		ENTRAINEMENT FA - Description des erreurs
22	05	FA_Drive_Thermic Actuellement non utilisé

Code		Description alarme ACVF
23	15	Alarme ACVF : Moteur bloqué (4x=Erreur fatale) voir également 1515
23	16	Alarme ACVF : Température excessive du moteur (4x=F)
23	17	Alarme ACVF : Sous-charge du moteur (4x=F) voir également 1517
23	24	Alarme ACVF : Perte potentielle de l'historique
23	28	Alarme ACVF : Echec de changement d'application
23	30	Alarme ACVF : Courants déséquilibrés
23	42	Alarme ACVF : Vitesse erronée à destination (dernière arête ascendante PHS)
23	45	Alarme ACVF : Convertisseur de température excessive
23	49	Alarme ACVF : Erreur logique interne (30x=F)
23	54	Alarme ACVF : Résistance de freinage Voir également 1554
23	57	Alarme ACVF : Echec des contacteurs de sortie à l'arrêt (3x=F)
23	58	Alarme ACVF : Etat d'entrée PWM erroné (30x=F)
23	64	Alarme ACVF : Frein mécanique KB / KB1 Problème avec le contact de frein mécanique KB / KB1. Vérifier avec le menu 724. Voir le menu 1564
23	69	Alarme ACVF : Courbe U/F pas encore mise en place
23	70	Alarme ACVF : Frein mécanique KB Problème avec le contact de frein mécanique KB. Vérifier avec le menu 724. Voir le menu 1570

Code		Description alarme ACVF
23	71	Alarme ACVF : Frein mécanique KB1 Problème avec le contact de frein mécanique KB1. Vérifier avec le menu 724. Voir le menu 1571
23	75	Alarme ACVF : Erreur de séquence PHNRx Voir également 1575
23	76	Alarme ACVF : Distance d'isonivelage dépassée Voir également 1576
23	79	Alarme ACVF : Couple bas ident. tr/min Voir également 1579

Code		ACVF - EC (manoeuvre de l'ascenseur) Description des erreurs
24	02	FC_Heartbeat_Timeout (10x=F) Le FC n'envoie pas de signal Heartbeat (message de bus CAN) à l'EC dans le temps imparti (par ex. 700 ms). Contrôler le câble CAN et la terminaison du bus CAN.
24	03	FC_True_Start_Timeout (3x=F) Une fois que le FC a accepté la commande de démarrage de l'EC, l'EC attend que l'état FC passe en accélération (ou vitesse constante) dans un délai admissible (par exemple 2,5 s). Erreur d'application FC. Contrôler le câble CAN et la terminaison du bus CAN.
24	04	FC_Move_CMD_Timeout_Error (3x=F) Temporisation pour commande de déplacement de ACVF
24	05	FC_Drive_Phase (3x=F) Erreur au système d'entraînement (veille – accélération – décélération)
24	06	Avertissement FC Dmde déplacement distance nulle
24	07	Avertissement FC Dmde déplacement sans direction
24	08	Avertissement FC Dmde déplacement inversion direction
24	09	Avertissement FC Dmde déplacement niveaux zéro
24	10	Avertissement FC Dmde déplacement imbriqué
24	11	Avertissement FC Dmde déplacement pendant un arrêt

Code		ACVF - EC (manoeuvre de l'ascenseur) Description des erreurs
24	12	Avertissement FC Dmde déplacement alors que non disponible
24	13	Avertissement FC Dmde déplacement avec mode FC erroné
24	14	Avertissement FC Dmde de restauration après erreur fatale
24	15	Avertissement FC Chaîne de sécurité sera désactivée
24	16	Avertissement FC Erreur logique générique
24	17	Avertissement FC Charge lourde déséquilibrée
24	18	Avertissement FC Entraînement devenu non disponible
24	19	Avertissement FC Phase entraînement devenue inconnue
24	20	Avertissement FC Erreur FC inconnue reçue
24	21	Avertissement FC Alarme FC inconnue reçue
24	22	Avertissement FC Restauration après erreur logique
24	23	FC_CMD_Stop_Timeout (1x=F) L'EC envoie une commande de déplacement au FC mais celui-ci ne répond pas. Grave erreur EC ou d'application FC. Problème avec le bus CAN ? → Voir erreur Vacon F55. Contrôler le fonctionnement de FC
24	24	Avertissement FC Dmde déplacement statique alors que non arrêté
24	25	Avertissement FC Dmde déplacement dynamique en décélération
24	26	Avertissement FC Dmde déplacement dynamique alors qu'arrêté
24	27	Avertissement FC Version logicielle FC encore inconnue

Code		ACVF - EC (manoeuvre de l'ascenseur) Description des erreurs
24	28	Avertissement FC Version matérielle FC encore inconnue
24	29	ACVF signale un défaut de téléchargement des paramètres
24	30	ACVF signale une valeur paramétrée erronée
24	31	Données FC du paramètre ACVF absentes
24	32	Paramètre ACVF défini non compatible
24	33	Paramètre ACVF erroné pour version logiciel FC

Code		EEPROM - Description des erreurs
26	01	EEPROM_Insuffisant_Space (1x=F) Espace disponible insuffisant sur EEPROM
26	02	EEPROM_Data_Recovery_Failure (1x=F) Erreur de récupération EEPROM
26	03	EEPROM_Range_Error (1x=F) Erreur de plage EEPROM

Code		HYDRAULIQUE - Description des erreurs
27	01	Hyd_Drive_RSK_RSK1_Feedback_Before_Activation (1x=F) Rétroaction de RSK/RSK1 avant activation
27	02	Hyd_Drive_RSK_RSK1_Feedback_After_Activation (1x=F) Rétroaction de RSK/RSK1 manque après activation
27	03	Hyd_Drive_RSK_RSK1_Feedback_After_Deactivation (1x=F) Rétroaction de RSK/RSK1 reste après désactivation
27	04	Hyd_Drive_Trip_Contactor_Feedback_Before_Activation (1x=F) Rétroaction du contacteur avant activation
27	05	Hyd_Drive_Trip_Contactor_Feedback_After_Activation (1x=F) Rétroaction du contacteur manque après activation

Code		HYDRAULIQUE - Description des erreurs
27	06	Hyd_Drive_Trip_Contactor_Feedback_After_Deactivation (1x=F) Rétroaction de RSK/RSK1 reste après désactivation
27	07	Hyd_Drive_Soft_Start_Ready (1x=F) Rétroaction signal absent
27	08	Hyd_Drive_Lowpressure Basse pression dans système hydraulique
27	09	Hyd_Drive_Speed_Limit_Exceeded_In_Standby (1x=F) Limite vitesse (0,3 m/s) dépassée (pour réouverture ou isonivelage)
27	10	Hyd_Drive_Speed_Limit_Exceeded_During_Safetychain_Bridged (1x=F) Limite vitesse (0,3 m/s) dépassée (pour réouverture ou isonivelage)

Code		AAT - Description des erreurs
31 01 à 31 73		AAT Erreurs d'essais de réception automatiques Pour description et solution voir : Documentation - Directives pour les essais de réception automatiques (EJ 604621 ou J41140148)
31 01 à 31 09		SGC - Parachute erreurs connexes (voir EJ 604621 ou J41140148)
31 10 à 31 14		AOS - Limiteur de vitesse de cabine en montée erreurs connexes (voir EJ 604621 ou J41140148)
31 15 à 31 19		HBU - Capacité du demi-frein en montée erreurs connexes (voir EJ 604621 ou J41140148)
31 20 à 31 24		HBD - Capacité du demi-frein en descente erreurs connexes (voir EJ 604621 ou J41140148)

Code		AAT - Description des erreurs
31 25 à 31 28		RTL - Limiteur de temps d'exécution erreurs connexes (voir EJ 604621 ou J41140148)
31 29 à 31 33		FBU - Capacité du frein complet en montée erreurs connexes (voir EJ 604621 ou J41140148)
31 34 à 31 38		FBD - Capacité du frein complet en descente erreurs connexes (voir EJ 604621 ou J41140148)
31 39 à 31 44		CWB - Equilibrage du contrepoids erreurs connexes (voir EJ 604621 ou J41140148)
31 45 à 31 46		SMDO - Vitesse d'ouverture de la porte erreurs connexes (voir EJ 604621 ou J41140148)
31 47 à 31 53		SGCE - Parachute avec cabine vide erreurs connexes (voir EJ 604621 ou J41140148)
31 54 à 31 57		KNU - KNE supérieur erreurs connexes (voir EJ 604621 ou J41140148)
31 58 à 31 61		KND - KNE inférieur erreurs connexes (voir EJ 604621 ou J41140148)
31 62 à 31 65		CIB - Impact de cabine sur amortisseur erreurs connexes (voir EJ 604621 ou J41140148)
31 66 à 31 69		CWIB - Impact de contrepoids sur amortisseur erreurs connexes (voir EJ 604621 ou J41140148)
31	70	Frein à moitié engagé descente insuffisant hauteur gaine
31	71	Frein à moitié engagé montée insuffisant hauteur gaine

Code		AAT - Description des erreurs
31	72	Test parachute cabine arrêt inattendu
31	73	Test parachute avec cabine vide arrêt inattendu

Code		CANIO - Description des erreurs
32	01	CANIO Carte CANIO non prise en charge
32	02	Carte 1 CANIO désactivée Carte CANIO 1 incorrectement installée (réglages commutateur DIP) ou connexion erronée. Elle est certainement cassée. Vérifier le réglage du commutateur DIP, les connexions, effectuer une course d'apprentissage.
32	03	Carte CANIO 2 désactivée voir 3202

Code		TSD - Description erreur (3300 / 5300 uniquement)
33	01	Ascenseur N-KNET en non TSD (1x=F) Signal KNET actif dans un système non TSD. Vérifier si KNET est présent et le désactiver.
33	02	Ascenseur JREC en TSD (1x=F) Signal JREC actif dans un système TSD. Vérifier l'état JREC.
33	03	Ascenseur KSR-A en non TSD (1x=F) Signal KSR-A actif dans un système non TSD. Vérifier si KSR-A est présent et le désactiver.
33	04	Action TSD toit de cabine interdite (1x=F) Signaux DREC-U ou DREC-D ou JHC actifs hors du mode d'inspection dans système TSD. Quitter le toit de la cabine, effectuer une remise à zéro et activer TSD correctement. Vérifier l'état de KNET. Contrôler le câblage du panneau d'inspection.

Code		IHM - Description des erreurs
34	01	HMI_VALUE_OUT_OF_LOWER_BOUND
34	02	HMI_VALUE_OUT_OF_UPPER_BOUND
34	03	HMI_NO_ITEM_VISIBLE_IN_CF

Code		CIRCUIT DE SECURITE - Description des erreurs
35 01 à 35 12		Défauts de pontage de la chaîne de sécurité (Asie Pacifique uniquement) requiert un matériel spécial
35	13	Safety_chain_error_not_recoverable L'ascenseur n'a pas pu reprendre après une erreur du circuit de sécurité ouvert (en principe après 20 tentatives répétitives de fermeture de la porte). L'ascenseur est bloqué.
35	14	Safety_chain_pit_activation_check_unsuccessful Le contrôle périodique, si le pontage des contacts du circuit de sécurité dans la cuvette est activé (par ex. utilisé en cas d'incendie pour la Corée) a échoué. Contrôler la fonction et le câblage de RUESG, RUESG1 et RSG_A. Erreur bus BIO possible. (Voir code erreur 3603)
35	15	Safety_chain_pit_deactivation_check_unsuccessful Le contrôle périodique, si l'annulation du pontage des contacts du circuit de sécurité dans la cuvette est activé (par ex. utilisé en cas d'incendie pour la Corée) a échoué. Contrôler la fonction et le câblage de RUESG, RUESG1 et RSG_A. Erreur bus BIO possible. (Voir code erreur 3603)
35	16	Safety_chain_kna_activation_check_unsuccessful 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. Remplacer la CCI SIAP
35	17	Safety_chain_kna_deactivation_check_unsuccessful Le contrôle périodique, si l'annulation du 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. Remplacer la CCI SIAP

Code		COMMUNICATION - Description des erreurs
36	01	<p>Echec du scannage du bus BIO Echec du scannage du bus au démarrage après trois tentatives.</p> <p>Contrôler le câblage général du bus de terrain (bus BIO). Contrôler les connecteurs. Vérifier la tension de l'alimentation pour toute instabilité. S'assurer de l'absence de problèmes CEM.</p>
36	02	<p>Echec du comptage LOP Echec du comptage LOP après configuration du noeud. Voir 3601</p>
36	03	<p>Noeud bus BIO désactivé La surveillance du noeud détecte un noeud désactivé. Voir 3601</p>
36	04	<p>Noeud bus BIO activé Le noeud désactivé est réactivé</p>

6.5 Remise à zéro des erreurs

6.5.1 Réinitialisation normale de la manœuvre de l'ascenseur

Appuyer une fois sur le bouton-poussoir RESET sur la carte microprocesseur SCIC.

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

6.5.2 Restauration après erreur fatale permanente

Causée par des problèmes au niveau du circuit de sécurité dans la zone de pré-ouverture de porte.

Procédure de remise à zéro d'une erreur fatale permanente avec le circuit imprimé SCIC :

- 1) Commutateur DIP 1 = ON (sur SCIC, pour éviter un recalibrage de CLC)
- 2) Commutateur DIP 8 = ON (sur SCIC)
- 3) Appuyer sur Reset (sur SCIC)
- 4) Attendre 30 s jusqu'au démarrage de l'application (les LED clignotent) et mettre le commutateur DIP 8 = OFF
- 5) Appuyer à nouveau sur RESET
- 6) L'ascenseur démarre et exécute une course d'apprentissage.
- 7) Commutateur DIP 1 sur OFF

6

Procédure de remise à zéro d'une erreur fatale permanente avec le programme de terminal :

Entrer l'instruction "clr_persistent:=1" sur le terminal puis valider en appuyant sur la touche Enter.



Remarque

Une erreur fatale permanente peut également se produire en cas d'ouverture de KTS pendant la décélération. C'est pourquoi, pour monter sur le toit de la cabine : Envoyer l'ascenseur depuis l'étage actuel vers un étage plus bas et ouvrir la porte lorsque la cabine est en pleine course.

6.5.3 Restauration après erreur fatale dans ACVF

Selon la cause de l'erreur, le statut de l'erreur fatale d'ACVF n'est pas indiqué.

Procédure de remise à zéro avec Interface utilisateur homme/machine (IHM) :

- 1) Entrer le menu principal 10 sur IHM
- 2) Choisir le sous-menu 101
- 3) Changer la valeur dans le sous-menu 101 de 0 à 1 puis appuyer sur OK

Si un panneau d'interface utilisateur Vacon (ne fait pas partie de la livraison standard) est disponible, l'ACVF Vacon peut être remis à zéro avec le bouton Reset.

6.5.4 Course de synchronisation

Dans les situations suivantes, une course de synchronisation sera automatiquement effectuée :

- démarrage initial
- après réinitialisation
- après course d'inspection
- en cas de survenance d'une erreur au niveau des informations de gaine
- après le mode de course de montage

La procédure de la course de synchronisation sera différente en fonction de la position actuelle de la cabine. (la cabine démarre par une montée ou une descente.)

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

6.5.5 Course d'apprentissage

La course d'apprentissage permet à la manœuvre de l'ascenseur de lire les informations de gaine et de compter le nombre d'arrêts. Elle peut être enclenchée automatiquement (par ex. lors d'une mise en service) mais peut aussi être forcée.

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

- pour provoquer une relecture des informations de gaine
- pour calibrer le capteur de mesure de charge (cabine vide)
- pour effacer les erreurs
- après l'échange d'un circuit imprimé (en particulier après l'échange de SCOP)
- après des changements spécifiques de configuration (COP, ACVF)

Comment forcer une course d'apprentissage à l'aide de la CCI SCIC :

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

Séquence de la course d'apprentissage :

- Course de synchronisation conformément à la description « Course de synchronisation » ci-dessus.
- Terminer la course jusqu'à l'arrêt le plus haut (lecture du nombre d'arrêts et des informations de gaine complètes)
- Contrôle du couple préalable en haut (contacteurs d'ouverture)
- Terminer la course jusqu'à l'arrêt le plus bas (vérification des informations reçues)
- Contrôle du couple préalable en bas (contacteurs d'ouverture)

Problèmes lors de course de synchronisation et d'apprentissage

Causes éventuelles :

- Informations de gaine : réglage incorrect de SKA
- Réglage incorrect de la vitesse nominale
- mono-vitesse erronée (trop faible)

6.6 Commandes et états spéciaux

10	Commandes spéciales		
[10/1_/_]	ACVF Réinitialiser erreur fatale (voir chapitre 6.5)		
[10/2_/_]	ACVF Activation mode Open Loop		
[10/3_/_]	GBP Mode réinitialisation (fiche GBP Reset requise sur MIC.KBV)		
[10/4_/_]	Mode maintenance - KFM (égal à SCIC.DIP 7)		
[10/5_/_]	Mode d'installation (égal à SCIC.DIP 8)		
[10/6_/_]	XTELE Activation (égal à SCIC.DIP 3)		
[10/7_/_]	CLC Désactivation (égal à SCIC.DIP 1, LED TRIP1)		
[10/8_/_]	JAB Activation		
[10/9_/_]	Activer fonction service amélioré ESF (possible une seule fois)		
[11/0_/_]	Ordre cabine		
[11/1_/_]	Appel d'étage		
[11/2_/_]	DT-O		
[11/3_/_]	DT-S		
[11/4_/_]	SAB Désactivation		
[11/5_/_]	EB Désactivation (« Tremblement de terre »)		1)
[11/7_/_]	Activer/désactiver télésurveillance		1)
[12/3_/_]	Calibrage pré-couple		
[12/4_/_]	Désactivation SR (rappel sprinkleur)		1)
[12/5_/_]	Remise à zéro GBP		1)
[12/6_/_]	TM 4 «Prochain appel »		1)

1) pas disponible avec le logiciel actuel

6.6.1 Mode course Open Loop (menu IHM 102)

Il peut être nécessaire d'effectuer une course en mode ACVF Open Loop si IG, KB ou KTHM sont défaillants.

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



Remarque

Le mode 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) !

→ **Ne pas désactiver la manœuvre de rappel ou d'inspection lors d'une course dans la gaine en dehors d'une zone de porte.** Il est impossible de recommuter sur le mode Open Loop et vous seriez bloqué sur le toit de la cabine !

6.6.2 Mode course maintenance (menu IHM 104)

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

Activation du mode Course de maintenance (KFM) :

- Placer commutateur DIP 7 = ON (sur carte SCIC)

ou

- activer le menu 104 sur IHM (activer le menu principal 10, sélectionner le sous-menu 104, changer la valeur de 0 à 1 et appuyer sur ok)

Désactivation :

- Placer commutateur DIP 7 = OFF (sur carte SCIC)

ou

- désactiver le menu 104 sur IHM (définir le sous-menu 104 sur 0)

6.6.3 Mode Course d'inspection et de rappel

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

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.

Course de rappel (ESE)

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 course de descente de la cabine peut aller directement sur l'amortisseur !

6.7 Communication avec le PC de service



Remarque

La communication avec le PC de maintenance peut faire partie des fonctions de maintenance améliorée ESF (voir le chapitre 1.3). Dans ce cas, la communication est uniquement possible avec CADI-GC (\geq V2.80). (Remarque : CADI-GC V2.90 ne fonctionne pas).

Réglages du terminal pour téléchargement de logiciel ou communication

Bits de données : 8 Contrôle de flux/protocole : Aucune

Bits d'arrêts : 1 Contrôle de parité : OFF

Taux de parité : Aucune Détection des porteuses : OFF

Vitesse de 9600 (pour la communication)

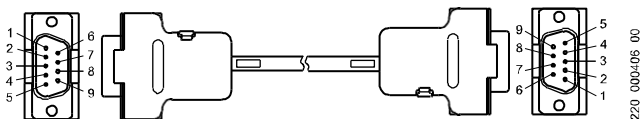
transmission :

9600 ou 115200 (pour téléchargement de logiciel)

Câble de connexion PC de maintenance ↔ CCI SCIC

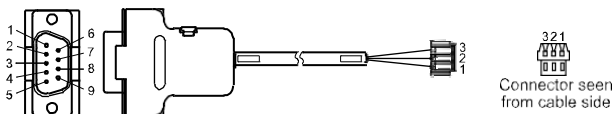
Avec log. < V9.2x: N'importe quel programme de terminal standard peut être utilisé.

Avec log ≥ V9.2x: **CADI-GC** (CADI-BIONIC) doit être utilisé.



ID pour câble 5 m: 59700078

PC de maintenance 9 broches femelles DSUB		9 broches femelles SCIC.RS232DSUB
2	↔	3
3	↔	2
5	↔	5



ID pour câble 5 m: 59700152

PC de maintenance 9 broches femelles		SCIC.XTELEJST
2	↔	1
3	↔	2
5	↔	3

Pour utiliser XTELE, comm. DIP 3 sur SCIC doit être positionné sur ON

XTELE peut être utilisé avec toutes les versions du logiciel connues jusqu'à présent. XTELE fonctionne uniquement avec les programmes de terminal normal et non avec CADI-GC. (Il ne peut pas être utilisé pour le téléchargement du logiciel).

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

Commande	Description	Version logiciel min.
SYSTEM_INFO:=1	Enumère toutes les données significatives à l'ascenseur	5.0
READ_SIM_CARD:=1	Enumère les données mémorisées sur la carte SIM	Tous
GC_SHOW_EE:=1	Enumère les données mémorisées sur l'EEPROM	Tous
CTRL_AVAILABILITY:=1	Indique la disponibilité des sous-systèmes de l'ascenseur	5.0
CTRL_SHOW_SERVICES:=1	Indique le type de service actuellement activé	5.0
SEM_GET_STATUS:=0	Indique l'état SEM	5.0
READ_SHAFT_EE:=1	Affiche la représentation de gaine (en Boucle Fermée, la hauteur des étages est également indiquée)	5.0
SHOW_LAST_ERR:=1x	Affiche l'historique des erreurs	4.0
CTRL_IOSTATUS:=1	Affiche l'état actuel des ports d'E/S de SCIC	Tous
CAR_IOSTATUS_RQST:=1	Affiche l'état des ports d'E/S de SDIC. Le mode Liste doit être activé	Tous
CAR_IOSTATUS_RQST:=1	Affiche l'état des ports d'E/S supplémentaires de SDIC3. Le mode Liste doit être activé	4.0
ENABLE_IO_NOTIFICATION:=1	Permet l'annonce dynamique de tous les changements d'état des E/S	5.0

Commande	Description	Version logiciel min.
CLC_RAM_FREQUENCY:=1	Affiche le paramètre de calibrage de la cellule de charge mémorisé dans RAM	Tous
CAR_LOAD_RQST:=1	Affiche la mesure actuelle de la cellule (Hz) en chiffre hexadécimal	Tous
LIST_MODE:=0	Arrête le défilement des messages	Tous
LIST_MODE:=1	Fait défiler les messages filtrés (mode 1 dans ce cas).	Tous
SIM_FLOOR_CALL:=1-n	Appel pour l'étage 1..n. L'étage le plus bas est [1]	Tous
SYS_SIM_START:=11E	Génération aléatoire de déplacements « ZKH = 120 courses/h »	Tous
SYS_SIM_START:=12D	Génération aléatoire de déplacements « ZKH = 90 courses/h »	Tous
SYS_SIM_START:=0	Arrête la génération aléatoire des déplacements	Tous
TELE_TRIP_COUNTER	Affiche l'état du compteur de courses	5.0
TELE_CMD:=0	Statistique de porte (la course d'apprentissage n'efface pas les données statistiques de porte.)	5.0
clr_persistent:=1	Annule erreur fatale permanente	5.0
cf_dump:=1	Lit la configuration entière	8.0

Commande	Description	Version logiciel min.
gc_erase_ee:=1	Attention : cette commande efface toute la configuration (ainsi que la mesure de la charge)	Tous
di	Lit les informations de la porte	8.0
SET_AAT_MODE:=0	Désactive le mode d'essai de réception automatique en cas d'arrêt du logiciel pendant les essais de réception (IHM affiche S001r3)	8.0
5	Etat du système (montre le fonctionnement des services actifs)	5.0
4	Affiche les 10 dernières erreurs	5.0

Enregistrer l'information de terminal sur un fichier .txt

Est utilisé par ex. pour envoyer les informations du système à la Hotline de Locarno.

- 1) Choisir dans le menu "Transfer" => "Receive Text File..."
- 2) Entrer un nom pour le fichier .txt. (Seulement 8 lettres sont autorisées, par ex. « com12345.txt ». Choisir dans la fenêtre de droite où sauvegarder le fichier.
- 3) Toutes les informations affichées sur le terminal sont maintenant transférées vers le fichier .txt jusqu'à l'action sur la touche « STOP »

6.8 Mise à jour logiciel (avec MMC)

Multi Media Card MMC

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

- Plus la capacité est petite, mieux c'est.
- Formaté avec le système de fichier FAT12 ou FAT16
- Des MMC testées peuvent être commandées auprès de LOC. ID 431537

Fichiers logiciel sur PDM

Les fichiers du logiciel (fichiers *.bin) pour la mise à jour du logiciel de la manoeuvre peuvent être téléchargés depuis Intranet de Schindler (PDM).

Le numéro du fichier du logiciel pertinent est indiqué dans le **chapitre 1.4 « Documentation et logiciel »**.

Contenu de Multi Media Card MMC

Fichier	Description / Remarques	PDM
boardlst.dat	Enumère toutes les CCI avec lesquelles le logiciel est compatible Si le logiciel de plusieurs CCI est enregistré sur la même MMC, les divers fichiers bordlst.dat doivent être fusionnés dans un seul fichier avec toutes les entrées.	De divers fichiers Q de chaque CCI
SCC3_xxx.bin	Logiciel pour la CCI SCIC3.Q	Q42106116
SDC4_xxx.bin	Logiciel pour la carte CCI SDIC41.Q	Q42106127

Il est possible d'avoir d'autres fichiers de logiciels correspondant à d'autres CCI sur la même MMC.

Remarque : Ne pas renommer les fichiers !



Remarque

Vérifier dans le document J 42101121 (Miconic BX, Compatibilité et Interchangeabilité) si les logiciels sont compatibles.

Téléchargement du logiciel SCIC

1	Mettre l'ascenseur hors tension
2	Insérer la MMC dans le support de cartes approprié sur la CCI
3	Mettre l'ascenseur sous tension
4	La LED verte Watchdog se met à clignoter (d'abord lentement puis très rapidement)
5	Une fois le téléchargement terminé, toutes les LED vertes sont allumées (à l'exception de la LED SERVICE qui n'est allumée que lorsque le commutateur DIP 8 est sur ON)
6	Mettre l'ascenseur hors circuit, retirer la carte MMC et allumer à nouveau le système

Téléchargement du logiciel SDIC et SCOP

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

Statut du bootloader (téléchargement logiciel SCIC)

LED SCIC									Code bootl.
ERR	KSE	KS	TRIP2	TRIP1	DRIVE	DOOR	WDOG	SERV	
OFF							ON	ON	Code1
OFF						ON		ON	Code2
OFF					ON			ON	Code3
OFF					ON	ON		ON	Code4
OFF					ON	ON	ON	ON	Code5
OFF	ON	ON	ON	ON	ON	ON	ON	ON	Code6
ON									Code7

Code bootl.	Description
1	Prêt au transfert
2	Transfert en cours
3	Conversion ou reprogrammation en cours
4	Pas de conteneur SWU trouvé, bootloader s'arrête, logiciel de commande sera lancé
5	Le logiciel dans le conteneur SWU est identique au logiciel dans la mémoire principale. Pas de mise à jour effectuée.
6	Mise à jour du logiciel réussie
7	Echec du téléchargement. Voir remarque ci-dessous.



Remarque

Code 7: Si la LED d'erreur rouge est allumée (ON), le téléchargement du logiciel est incorrect. Recommencer le téléchargement du logiciel. En cas d'un nouvel échec de téléchargement, appeler la hotline.



Remarque

Après la mise à jour du logiciel

- Vérifier les fonctions du système
- L'exécution d'un comptage LOP peut s'avérer nécessaire (CF=00, LE=00)

7 ACVF Biodyn 12/(19)/25/42 C/P BR

Le module d'entraînement Biodyn xx C/P BR de Schindler se compose d'un convertisseur de fréquence Vacon NXP tiers, d'un module de résistance du réglage de freinage externe et d'un étranglement de ligne (THD) installé sur un châssis.

Documentation et logiciel

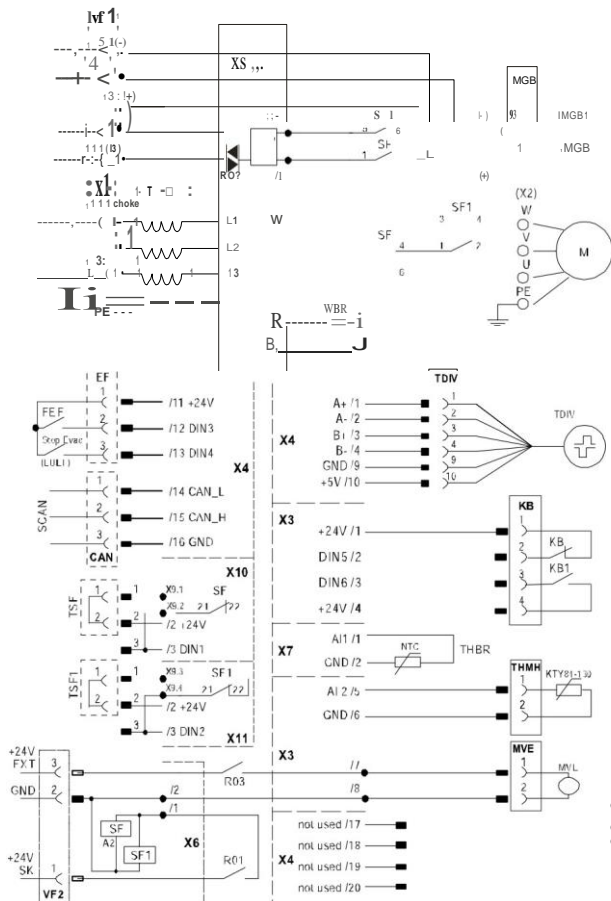
Q 42101239	Description technique, Installation, Maintenance
J 42101241	Mise en service
J 42101238	Diagnostic et paramètres
Q/J 42102235	Logiciel / note de version pour Biodyn xx C BR
Q/J 42101240	Logiciel / note de version pour Biodyn xx P BR
Q 41601303	Liste de paramètres du moteur
Q 635804	Définition et configuration pour DR SGB142

Quelques numéros d'ID importants

- Rechercher une liste de toutes les variantes dans le document Q 42101239
- Consulter également J 42101500 « Miconic BX, Structure et Règles »

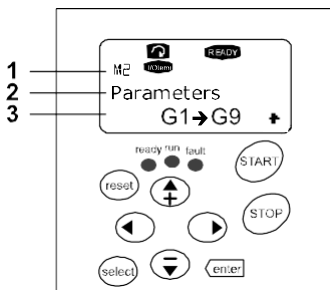
Objet	Remarques	ID
Kit de câble	Kit de mise à jour : ACVF avec cartes d'option → ACVF avec cartes E/S intégrées	59400895
ACVF VACON NXP (unité intégrale avec une seule carte E/S)	Biodyn 12 C BR (avec étranglement de ligne)	59410012
	Biodyn 12 P BR (avec étranglement de ligne)	59400935
	Biodyn 25 C BR (avec étranglement de ligne)	59400893
	Biodyn 25 P BR (avec étranglement de ligne)	59400937
	Biodyn 42 C BR (avec étranglement de ligne)	59400868
	Biodyn 42 P BR (avec étranglement de ligne)	59400938
Clavier	Clavier pour ACVF VACON NXP	59400843
RS232	Câble de connexion RS232 jaune au PC de service ↔ ACVF	55502100

Version boucle fermée



Biodyn xx C BR avec carte E/S intégrées OPTAG/OPTAJ

7.2 ACVF Clavier de commande



- 1) Emplacement : Symbole du menu, paramètre, etc.
- 2) Description du menu, valeur ou défaut
- 3) Nombre d'éléments ; valeur d'élément

Touche	Fonction
STOP	Arrête le moteur (à moins qu'elle ne soit désactivée par M3 P3.4)
START	Démarre et arrête le moteur si en mode clavier
reset	Remet les erreurs actives à zéro
select	Permute entre les deux derniers affichages
enter	Confirme un changement en mode d'édition Appuyer pendant 3 sec pour remettre l'historique des erreurs à zéro
Touche fléchée vers la droite	Permet un déplacement vers l'avant dans le menu et le sous-menu Active le mode d'édition
Touche fléchée vers la gauche	Permet un déplacement vers l'arrière dans le menu Déplace le curseur vers la gauche Quitte le mode d'édition (sans apporter de modification) Appuyer pendant 3 sec pour revenir au menu principal
Touches fléchées haut/bas	Navigue dans le menu principal et le sous-menu Permet de modifier des valeurs

Boutons-poussoirs du clavier

Symbole	Indications du statut d'entraînement
RUN	Le moteur est en marche, clignote après la commande d'arrêt
Flèche courbée (g/d)	Indique la direction de rotation du moteur
STOP	Indique que l'entraînement n'est pas en marche
READY	S'allume lorsque l'alimentation CA est en marche. OFF pendant une course.
ALARME	L'entraînement fonctionne en dehors d'une certaine limite
FAULT	L'entraînement est arrêté en raison d'une condition de fonctionnement dangereuse

Indications du statut d'entraînement

Symbole	Indication de l'emplacement de la manoeuvre
I/O term	Les commandes de démarrage et d'arrêt données par le terminal E/S (interface parallèle)
Keypad	Les valeurs de démarrage, d'arrêt et de référence peuvent être données et modifiées avec le clavier
Bus/Comm	Un bus de terrain contrôle le convertisseur de fréquence

Indication de l'emplacement de la manoeuvre

7

LED	Description
Ready (verte)	Allumée si l'alimentation CA est présente sans erreurs
Run (verte)	Allumée si l'entraînement est en marche, clignote pendant la décélération de la fréquence (bouton d'arrêt)
Fault (rouge)	Clignote si une condition de fonctionnement dangereuse survient

LED d'état

Navigation sur le clavier

Le premier niveau du menu se compose des menus de M1 à M7 où il est possible de naviguer avec les boutons haut/bas. Pour activer un sous-menu, utiliser la touche fléchée vers la droite. S'il y a un autre niveau, une flèche apparaît en bas à droite de l'affichage. Le bouton fléché vers la droite permet d'atteindre le niveau suivant du menu.

Mode d'édition

Activer le mode d'édition pour un paramètre donné avec la flèche dirigée vers la droite. La valeur commence à clignoter. Changer la valeur avec a) les boutons du navigateur ou b) en appuyant à nouveau sur le bouton fléché vers la droite pour éditer chiffre par chiffre. Appuyer ensuite sur ENTER pour confirmer la valeur ou quitter sans apporter de changement en utilisant le bouton fléché vers la gauche.

Menu Principal	Menu niveau 2	Menu niveau 3	Menu niveau 4
M1 Surveillance	V1.1.....x		
M2 Paramètres	G2.1 ... G2.y	P2.y.x.z	Mode d'édition
M3 Clavier	P3.1 ... 3.4	Mode d'édition	
M4 Erreurs actives	F0, F1 ... F10	T1 ... T13	
M5 Historique des erreurs	F5.1 ... F5.30	T1 ... T7	
M6 Menu système	S6.1 ... S6.8.7	Mode d'édition	
M7 Cartes	G1.1 ... G1.5	1.1.1 ... 1.1.3	Mode d'édition

Structure de menu

M1 Surveillance

- Liste - Voir chapitre 7.3 « VACON Données de surveillance »
- La plupart des valeurs affichées sont mises à jour toutes les 0,3 secondes

M2 Paramètres

- Paramètres important - Voir chapitre 7.4 « ACVF Abrégé de mise en service »
- Paramètres avec accès EC-IHM : Voir chapitre 5.2 --> CF16 ...
- Consulter la description de tous les paramètres dans J42101238

M3 Clavier

- Changement de l'emplacement de la manoeuvre

M4 Erreurs actives

- liste voir chapitre 7.5.
- avec le bouton droit saisir l'enregistrement de données du temps de l'erreur T1.. T13

M5 Historique des erreurs

- voir chapitre 7.5
- remettre à zéro l'historique des erreurs de trou en appuyant sur Enter pendant 3 sec.
- avec le bouton droit saisir l'enregistrement de données du temps de l'erreur T1.. T13

M6 Menu système

- S6.1 Sélection de langues

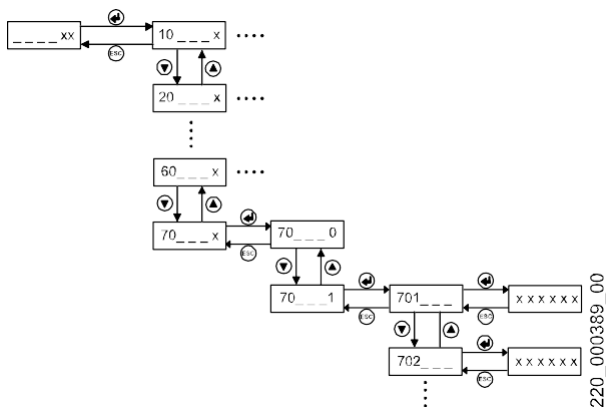
7.3 ACVF Données de surveillance (menu 70)



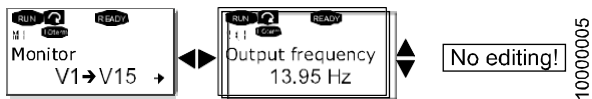
Remarque

Biodyn xx C BR: IHM menu 70 ou SPECI menu 30.

Biodyn xx P BR: Clavier de commande Vacon menu M1



Données de surveillance d'accès avec IHM



Données de surveillance d'accès avec clavier Vacon

IHM	Vacon	Définition	Unités IHM
709	1.1	Fréquence de sortie de ACVF	mHz
710	1.2	Fréquence de consigne Fréquence de consigne FC à la commande de moteur	mHz
701		voir Vacon 1.16	

IHM	Vacon	Définition	Unités IHM
702		voir Vacon 1.21	
703		voir Vacon 1.17	
704		voir Vacon 1.18	
705	1.3	Vitesse du moteur	tr/min
706	1.4	Courant moteur	mA_{trms}
707	1.7	Tension du moteur	0,1 V
708		voir Vacon 1.24	
709		voir Vacon 1.1	
710		voir Vacon 1.2	
711	1.8	Tension du circuit intermédiaire	0,1 V_{DC}
714	1.9	Unité de température Se réfère à la mesure interne de la température du module IGBT	° C
712	1.10	Entrée de tension AI1 AI1 = thermostat de la résistance de rupture KTHBR	0,1 V
713	1.11	Tension d'entrée AI2 AI2 = thermistance moteur KTHMH	0,1 V
714		voir Vacon 1.9	
723	1.12	Entrées numériques DIN1, DIN2, DIN3 états C BR : SF, SF1, FEF(activer Evac) P BR : SR-U, SR-D, FEF(démarrer/arrêter Evac) → Voir le tableau supplémentaire ci-dessous	0..7
724	1.13	Entrées numériques DIN4, DIN5, DIN6 états C BR : LUET(arrêter evac), KB, KB1 P BR : KS, KB, KB1 → Voir le tableau supplémentaire ci-dessous	0..7

IHM	Vacon	Définition	Unités IHM
725	1.14	Etats des sorties numériques D01, R01, R02, R03. C BR : --, FC-Prêt(SF/SF1), Frein serré, MFE OFF P BR : RVZ(zone palière), FC_Ready, Frein serré, Erreur de temperature → Voir le tableau supplémentaire	0..15
701	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
703	1.17	Vitesse de l'encodeur (CL uniquement)	tr/min
704	1.18	Impulsions de l'encodeur (CL uniquement) (dans Log. V8.x: l'unité est 0,01Hz)	mHz
702	1.21	Vitesse linéaire nominale, calculée	mm/s
715	1.23	Essai de courant Iq Courant filtré Iq mesuré au milieu de la course en mode position pendant during 16 ms. Iq = vecteur du courant de sortie produit par le couple.	mA
708	1.24	Température moteur Température moteur mesurée sur la base du capteur thermique KTY84-130	° C
716	1.26	Courant moteur maximal	mA
717	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	1.29	Requête de distance (C BR uniquement) Requête de distance par la manœuvre pour la course suivante. (valeur indiquée après le départ d'une course.)	mm

IHM	Vacon	Définition	Unités IHM
719	1.30	StopDistance_mm indique la distance de freinage calculée pour chaque course	mm
722	1.31	LastRisingFreq (C BR uniquement) ACVF Fréquence de l'encodeur lorsque la cabine passe l'arrêt ascendante du fanion PHS	mHz
720	1.35	FirstFlagCorr (C BR uniquement) ACVF Correction de position interne lorsque la cabine quitte la zone de porte (fanion PHS)	mm
721	1.36	LastFlagCorr (C BR uniquement) ACVF Correction de position interne lorsque la cabine entre dans la zone de porte (fanion PHS).	mm
722		voir Vacon 1.31	
723		voir Vacon 1.12	
724		voir Vacon 1.13	
725		voir Vacon 1.14	
726	1.38	Informations CLC 0 (défaut) : Information CLC depuis EC "<> 0": Valeur de ce paramètre pris Plage CLC : -1000 signifie que la cabine est vide et +1000 que la cabine est en pleine charge (= paramètre « GQN Payload »)	--
--	1.43	Ident impédance statorique Affiche les résultats de P2.4.11 Toutes les mises sous tension remettent les valeurs à 0.	
727	1.44	Mode alimentation 0 : arrêté 1: Moteur 2:générateur	0..2

IHM	Vacon	Définition	Unités IHM
728	1.45	Moteur Erreur Remise à zéro Température qui doit être chutée pour être à nouveau disponible	C
729	1.46	Vitesse ventilateur	%
730	1.47	Résistance sur le frein Température	° C
--	1.48	Etat sortie pontage porte, 0=désactivé	
731	1.49	Vitesse nominale réelle du moteur pendant exécution identification tr/min	tr/min
732	1.50	Courbe U/f, ID état 0: inutilisé 1:veille 2: exécution 3: ok 4: pas ok	0..4
733	1.51	ID TR/MIN état 0: inutilisé 1: veille 2:exécution 3:ok 4: pas ok	0..4
--	1.52	Vitesse isonivelage	m/s
734	1.25	Courant moteur mid	0,01A
--	1.54	Entrées numériques DIN7, DIN8, DIN9 états P BR (uniquement) : SH1, SFA, KS (landing zone)	0..7
--	1.56	Distance de nivelage CL: distance calculée exécutée à la vitesse palière entre la fin de jerk4 et KS (zone palière) Valeur 0 = la cabine entre dans KS avant de finir J4	mm
--	1.57	Phase de nivelage OL: Temps mesuré exécuté à la vitesse palière entre fin de jerk4 et KS (zone palière)	s
--	1.59	Temps de phase constante mesurée avec test identification 1 tr/min est exécuté à vitesse constante	s

IHM	Vacon	Définition	Unités IHM
--	1.60	ID tr/min étoile : Indique l'écart temporel pendant un cycle (2 courses : bas et haut) à vitesse constante avec identification tr/min 1.	s

Explications 723, 724, 725

723	Entrées DIN1..DIN3			Etat
Valeur	DIN1SF (0=actif)	DIN2SF1 (0=actif)	DIN3FEF	pour Vacon xx C BR
0	0	0	0	CourseNormal
6	1	1	0	Veille
Valeur	DIN1SR-U	DIN2SR-D	DIN3FEF	pour Vacon xx P BR
0	0	0	0	Veille
2	0	1	0	Course normale descente
4	1	0	0	Course normale montée

Entrée numérique 1..3

724	C/P BR Entrées DIN4..DIN6			Etat
Valeur	DIN4 « A L'ETAGE » (1=actif)	DIN5KB (nc) (0=actif)	DIN6KB1 (no) (1=actif)	
0	0	0	0	(Demi-frein KB desserré)
1	0	0	1	Frein desserré
2	0	1	0	Frein serré
3	0	1	1	(Demi-frein KB1 desserré)
4	1	0	0	(Demi-frein KB desserré)
5	1	0	1	Frein desserré
6	1	1	0	Frein serré
7	1	1	1	(Demi-frein KB1 desserré)

Entrées numériques 4..6

725	Sorties D01,R01..R03				Etat
Valeur	D01	R01 SF/SF1	R02 MGB	R03 MVE	pour Vacon xx C BR
0	x	0	0	0	Veille (sans MVE)
1	x	0	0	1	Veille (MVE en marche)
2	x	0	1	0	
3	x	0	1	1	
4	x	1	0	0	Début/fin de course (sans MVE)
5	x	1	0	1	Début/fin de course (MVE fonctionne)
6	x	1	1	0	Course normale (sans MVE)
7	x	1	1	1	Course normale (MVE en marche)
Valeur	D01 RVZ	R01 Circuit de sécurité	R02 MGB	R03 Erreur THVF	pour Vacon xx P BR
0/8	x	0	0	0	Circuit de sécurité ouvert, frein non alimenté
1/9	x		0	1	
2/10	x		1	0	Circuit de sécurité ouvert, frein alimenté
3/11	x	1	1		
4/12	x	1	0	0	Circuit de sécurité fermé, frein non alimenté
5/13	x		0	1	
6/14	x		1	0	Circuit de sécurité fermé, frein alimenté
7/15	x	1	1		

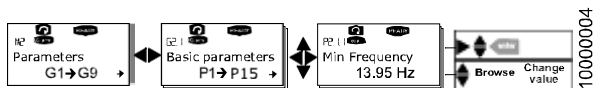
Sorties numériques 1..3

7.4 ACVF Abrégé de mise en service

Voir le document de mise en service J42101241 et EJ604611.

Biodyn 12/25/42 **C BR** Utiliser IHM EC HMI pour saisir les paramètres.

Biodyn 12/25/42 **P BR** Utiliser le clavier de commande ACVF



Menu paramètre sur le clavier vacon

Si **Biodyn xx C BR** est utilisé conjointement avec **MOD DRIVE LOW** (moteur SGB142), vérifier les paramètres contenus sur la carte selon les étapes 1 et 2 puis passer aux **étapes 4 et 5** Séquence de phases du moteur et Direction de l'encodeur (pas d'étapes de réglage).

Remarque : A chaque changement ou validation d'IW, certains paramètres sont définis automatiquement à une valeur par défaut. Il est important de définir l'IW avant le réglage.

1 Données système et moteur (plaque signalétique moteur / listes moteur / ...)

FC- ID	Unité FC	Paramètre		EC-IHM	Unité IHM
2.8.1	-	IW Rapport de réduction du réducteur	a)	CF16 PA44	-
2.8.2	mm	DD Diamètre de poulie de traction	-	CF16 PA47	0,1 mm
2.8.3	-	KZU Facteur de mouflage	"1" 1:1 "2" 2:1	CF16 PA45	-
2.1.1	V	Tension nominale du moteur	-	CF16 PA36	V
2.1.2	Hz	Fréquence nominale du moteur	-	CF16 PA37	0,01 Hz
2.1.3	tr/min	Vitesse nominale moteur	b)	CF16 PA38	tr/min

7

2.1.4	A	Courant nominal du moteur	-	CF16 PA39	0,1 A
2.1.5	-	Cos phi moteur	-	CF16 PA40	%
2.1.7	kW	Puissance nominale du moteur	c)	CF16 PA42	0,1 kW
2.1.8	Ω	Impédance stator	d)	CF16 PA43	1m Ω
2.7.1	A	Courant magnétisant	e)	CF16 PA41	0,1 A

- a) Aide sur estimation : Effectuer manuellement une rotation complète de la poulie de traction et compter les nombres résultant des rotations de l'arbre du moteur.
- b) Si inconnu : définir une valeur approximative en se basant sur le tableau ci-dessous
- c) Saisir une valeur arrondie, par exemple 4,7
- d) Conserver la valeur par défaut. Elle sera remplacée pendant le réglage.
- e) Définie sur 0, elle sera modifiée pendant le réglage.

P2.1.2 FN [Hz]	Paires de pôles	Vitesse synchrone du moteur NMS [TR/MIN]	P2.1.3 Vitesse moteur nominale estimée	
			Moteur AM (-10%)	Moteur FM (-3%)
65	2	1950	1750	1890
60		1800	1620	1745
50		1500	1350	1455
40		1200	1080	1165
33		990	890	960
60	3	1200	1080	-
50		1000	900	-
40		800	720	-

Vitesse moteur nominale initiale type

Vérifier VKS (Vitesse linéaire nominale de l'ascenseur)

VKS est la vitesse de l'ascenseur théoriquement la plus élevée. Une valeur pour VKN supérieure à VKS ne sera pas validée par FC.

FC- ID	Unité FC			EC-IHM	Unité IHM
1.21	m/s	VKS	Règle : $VKS \geq VKN$	702	mm/s

Si la valeur de surveillance VKS n'est pas réaliste : vérifier IW, DD, KZU.

VKN = Vitesse nominale de l'ascenseur.

$VKS = 3.14159 * FN * DD / (1000 * KZU * IW * PP)$

2 Saisir les données de base système

FC- ID	Unité FC	Paramètre		EC-IHM	Unité IHM
2.2.1.2	m/s	Vitesse nominale VKN	a)	CF16 PA35	mm/s
2.8.12	kg	GQN Charge utile	-	CF16 PA46	kg
2.8.13	%	Equilibrage KG	b)	CF16 PA13	%
2.2.1.1	m/s	Mono-vitesse	C : 0.20 P: 0.10	CF16 PA1	mm/s
2.2.1.3	m/s	Vitesse d'inspection	C : 0.25 P: 0.20	CF16 PA2	mm/s
2.8.4	mm	Distance finale	c)	CF16 PA10	mm
2.7.11	-	Thermistance moteur	d)	CF16 PA26	-
2.8.18.2	-	Limite d'erreur de température moteur	e)	CF16 PA48	° C
2.8.14	-	Impulsion d'encodeur	f)	CF16 PA34	-
2.8.16	-	KB/KB1 (retour d'information)	g)	CF16 PA21	-
2.8.10	-	Mode Commande du moteur	h)	-	-

a) MOD et 380V: $VKN < 0.90 VKS$

MOD et 400V: $VKN < 0.85 VKS$

b) En général 50 %

- c) moitié du fanion ks/phs ; information distance d'étage à étage.
En général C: "120", P:"50"
- d) En général « 0 » désactivé pour MOD; 1 activé pour MDL.
Utiliser 1 activer, si un capteur KTY est connecté à FC.
- e) En général 140 °C
- f) En général 2000 ou 4096, uniquement pour CL
- g) « 0 » désactivé, « 1 » KB/KB1 nc/no, « 2 » KB nc, « 3 » KB1 no, « 4 » KB/KB1 nc/nc
Si Biodyn xx C avec MDL défini sur « 1 » = activé
Conserver activé si les contacts KB sont connectés (doit être pour machine traction directe et semi-gearless).
Avec la commande de vitesse Open Loop, la supervision KB ne s'applique pas.
- h) « Speed Cntl » si Biodyn xx P BR (Open Loop)
« Freq Control » si Biodyn xx C BR

3 Processus d'identification (courbe U/f / Impédance stator)

Détermine le paramètre suivant :

- Impédance stator (P2.1.8/CF16 PA43)
- Paramètres courbe U/f (P2.4.5 /6 /7) pour Biodyn xx P BR uniquement
- Courant magnétisant (P2.7.1/CF16 PA43) si anciennement réglé sur 0

- 1)Ascenseur prêt à fonctionner en mode de rappel (JRH ON).
- 2)Lancer le test en définissant **P2.4.11 / CF16 PA22** sur 1
- 3)Appuyer sur DRH-D jusqu'à ce que la surveillance (1.50 / [73/2_]) affiche « 3=OK »
Remarque: la cabine ne se déplace pas puisque le frein est serré.
- 4)Si Biodyn xx C BR uniquement : lire les paramètres CF16 PA41 et CF16 PA43 avec l'IHM EC et appuyer sur OK pour confirmer la valeur.

FC- ID	Unité FC	Surveillance		EC-IHM	Unité IHM
1.50	-	Courbe U/F, ID état	a)	732	-

- a) « 0 » Pas utilisé, « 1 » Veille, « 2 » En cours, « 3 » OK, « 4 » Pas OK

4 Vérifier phase du moteur

- 1) Condition préalable : Ascenseur prêt à fonctionner en mode de rappel (JRH ON).
- 2) Biodyn xx C BR uniquement : Activer Mode spécial « Open Loop » sur EC HMI [10/2_] (définir valeur sur 1).
- 3) Lancer course vers le bas avec DRH-D
- 4) Vérifier la direction de la cabine
si la cabine se déplace vers le bas : pas d'action
Si la cabine se déplace vers le haut :
Biodyn xx C BR: Inverser la valeur de CF16 PA15
Biodyn xx P BR: Inverser physiquement deux phases moteur (U-V)
- 5) Permuter OFF JR pour désactiver mode Open Loop

FC- ID	Unité FC	Paramètre		EC-IHM	Unité IHM
2.1.6	-	Séquence de phase	a)	CF16PA15	mm/s

a) « 0/1 », uniquement disponible avec xx C BR pour le changement deux phases P BR

5 Vérifier direction encodeur(Biodyn xx C BR uniquement)

- 1) Condition préalable : Ascenseur prêt à fonctionner en mode de rappel (JRH ON).
- 2) Lancer course vers le bas avec DRH-D
- 3) Si la cabine s'arrête et qu'une erreur d'encodeur ou de la vitesse de gaine s'affiche :
Inverser le paramètre de direction de l'encodeur CF16 PA14.

FC- ID	Unité FC	Paramètre		EC-IHM	Unité IHM
2.8.15	-	Dir encodeur	0/1	CF16PA14	mm/s



Remarque

Après l'étape 5, le système peut être utilisé en mode d'inspection et de rappel. Après le montage, si la cabine est équilibrée, l'information de gaine définie précisément et que la course d'apprentissage soit effectuée, passer à l'étape 6 pour le réglage.

6 Identification TR/MIN

Optimise la vitesse nominale du moteur (P2.1.3 / CF16 PA38).
Obligatoire au cas où la valeur définie soit basée sur le tableau de l'étape 1.

Condition préalable : éléments de gaine placés exactement, cabine équilibrée

Procédure pour Biodyn xx PBR

- 1) prêt au déplacement à vitesse nominale avec course d'apprentissage exécutée correctement (en cas d'échec de cette course suite à une course excessive de fin de gaine, réduire VKN de 10 % jusqu'à ce que le test phase de nivelage soit terminée)
- 2) s'assurer que la cabine est vide et activer **KFM** (Commutateur DIP 7 sur SCIC).
- 3) définir **P2.4.12** sur « 1 »
- 4) Envoyer la cabine à l'étage inférieur et revenir à l'étage supérieur en mode de course de contrôle (KFM). Il est également possible d'exécuter un aller-retour entre deux étages (courses longue distance).
- 5) Lire la valeur de surveillance **1.51**
« 3 » signifie que le processus s'est déroulé normalement.
« 2 » signifie que le processus n'est pas terminé, répéter les étapes 3 et 4 jusqu'à conclusion.

Procédure pour Biodyn xx CBR

- 1) s'assurer que la cabine est vide et activer le mode de course de rappel (**JRH**).
- 2) définir le paramètre **CF16 PA23** sur « 4 »
- 3) Lancer un cycle de deux courses de l'étage supérieur à l'étage inférieur et vis-versa avec (DRH-D/U) (durée minimum 5 sec).
- 4) Lire la valeur de surveillance **[73/3/_]**
« 3 » signifie que le processus s'est déroulé normalement.
« 2 » signifie que le processus n'est pas terminé, répéter les étapes 3 et 4 jusqu'à conclusion.
- 5) Lire et accuser réception avec OK CF16 PA38

FC- ID	Unité FC	Paramètre		EC-IHM	Unité IHM
2.1.3	tr/min	Vitesse nominale moteur	-	CF16 PA38	tr/min
2.4.12	-	Identification TR/MIN	a)	CF16 PA23	-

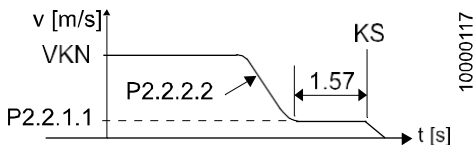
a) « 0 » désactivé « 1 » Biodyn xx P BR OL « 4 » Biodyn xx C BR

FC- ID	Unité FC	Surveillance		EC-IHM	Unité IHM
1.51	-	ID TR/MIN état	a)	[73/3/_/]	-
1.49	tr/min	Vitesse pendant test	-	[73/1/_/]	tr/min

a) « 0 » Pas utilisé, « 1 » Veille, « 2 » En cours, « 3 » OK, « 4 » Pas OK

7 Optimiser phase de nivelage(Biodyn xx P BR uniquement)

Pour une approche adéquate à l'étage et une précision au palier, la durée de la phase de nivelage doit être positive à chaque course (elle ne doit toutefois pas être longue).



Courbe de la course du nivelage

Condition préalable : L'ascenseur (vide ou avec une personne) se déplace en mode normal et atteint la vitesse nominale par course entre les étages.

- 1) Prendre note à chaque étage dans la direction ascendante et descendante la valeur de 1.57
- 2) Si besoin, régler la position des aimants d'info de gaine pour obtenir une phase de nivelage de longueur égale à chaque palier
- 3) Vérifier que la phase de nivelage (1.57) est toujours d'environ 1 sec (0,5...1,5 sec).

Si la valeur (1.57) est trop petite : réduire P2.2.1.2 (VKN) par étape de 0.02

Si la valeur de (1.57) est trop grande : réduire P2.2.2.2 par étape de 0.02

- 4) Répéter la procédure jusqu'à ce que la phase de nivelage soit optimale.

FC- ID	Unité FC	Paramètre		EC-IHM	Unité IHM
2.2.1.2	m/s	Vitesse nominale VKN	-	CF16 PA35	mm/s
2.2.1.1	m/s	Mono-vitesse	P: 0.10	CF16 PA1	mm/s
2.2.2.2	m/s ²	Décélération 1	P: 0.9	CF16 PA8	mm/s ²

FC- ID	Unité FC	Surveillance		EC-IHM	Unité IHM
1.57	s	Phase de nivelage OL:	-	-	-

8 Information CLC fixe(Biodyn xx C BR uniquement)

Si aucune information de charge de cabine n'est disponible, une valeur de charge de cabine fixe peut être prédéfinie pour réduire les jerks initiaux et optimiser le système pour une charge de cabine spécifique.

- 1) Si les informations sont disponibles, définir P2.8.11 sur 0 sinon définir P2.8.11 selon le tableau ci-dessous.

FC- ID	Unité FC	Paramètre		EC-IHM	Unité IHM
2.8.11	‰	Informations CLC	a)	CF16PA29	‰

- a) « -1000 » = cabine vide ... « +1000 » = Pleine charge
« 0 » = Information CLC de EC (can) ou demi-charge en cas d'absence d'information CLC

GQT ¹ [kg]	GQN - Charge utile de la cabine [kg] CF16 PA46 / P2.8.12							
	320	400	450	550	630	800	1000	1250
0	-1000							
75	-531	-625	-667	-727	-762	-813	-850	-880
150	-63	-250	-333	-455	-524	-625	-700	-760
225	406	125	0	-182	-286	-438	-550	-640

1) Charge utile réelle

(0=cabine vide , 1 personne, 2 personnes, 3 personnes)

9 Optimisation de synchronisation du freinage du moteur

Pour éviter une course avec le frein engagé, réduire le jerk initial, s'assurer que le couple du moteur est à environ zéro lorsque le frein est serré.

KB / KB1 La supervision est toujours désactivée en mode de boucle ouverte.

Procédure pour Biodyn xx P BR

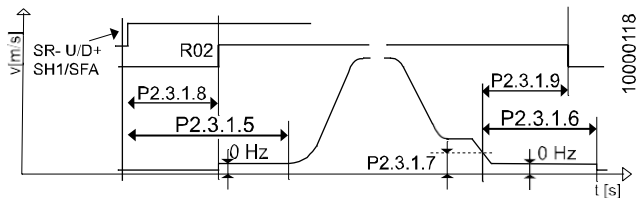
1) Phase de démarrage : Si la fréquence de sortie FC commence à augmenter avant que le frein soit totalement desserré, augmenter légèrement la valeur de P2.3.1.5.

Règle générale : $P2.3.1.5 > P2.3.1.8$

2) Phase d'arrêt : Si le couple du moteur atteint la valeur de zéro avant que le frein ne soit totalement serré, augmenter légèrement la

valeur de P2.3.1.6.

Règle générale : $P2.3.1.6 > P2.3.1.9$



R02 (Relais de commande du frein) par rapport à la courbe de la course

FC- ID	Unité FC	Valeur	Paramètre
2.3.1.5	s	P: 0.6	Démarrage temps frein DC
2.3.1.6	s	P: 0.8	Arrêt temps frein DC
2.3.1.7	Hz	P: 0.1	Fréquence arrêt temps frein DC
2.3.1.8	s	0.3	Frein méc desserré
2.3.1.9	s	0.5	Frein méc serré

Procédure pour Biodyn xx C BR

Avec retour d'information KB/KB1 (doit être semi-gearless ou traction directe)

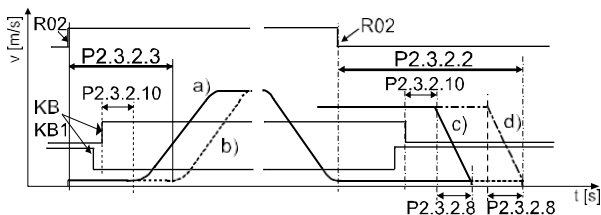
Démarrage : accélération après le retour d'information d'inversion KB et KB1 (graphique a)

Arrêt : la décélération du couple après l'inversion KB et KB1 (graphique c)

Sans retour d'information de la manoeuvre KB/KB1

- 1) Phase de démarrage (graphique b): Si la fréquence de sortie FC commence à augmenter avant que le frein soit totalement desserré, augmenter légèrement la valeur de P2.3.2.3 (temporisation de desserrage du frein).
- 2) Phase d'arrêt (graphique d): Si le couple du moteur atteint la valeur de zéro avant que le frein ne soit totalement serré, augmenter légèrement la valeur de P2.3.2.2 (temporisation de serrage du frein).

Remarque : Le réglage agrandit également la fenêtre de temps de l'inversion d'état KB/KB1 si le retour d'information de la manoeuvre KB/KB1 (P2.8.16) est activé.



Avec et sans graphique de vitesse du retour d'info du freinage : a), b);
graphique de couple : c), d)

FC- ID	Unité FC	Valeur	Surveillance	EC-IHM	Unité IHM
2.3.2.2	s	1.25	Temporisation serrage frein	CF16 PA24	s
2.3.2.3	s	0.90	Temporisation desserrage frein	CF16 PA25	s
2.3.2.8	s	0.15	Temps de couple final	-	-
2.3.2.9	%	0	Réduction limite couple final	-	-
2.3.2.10	s	0.10	Délai après KBx	-	-

Manoeuvre 10 P-I (Biodyn xx C BR uniquement)

L'asservissement en boucle fermée peut être optimisée pour garantir des vibrations faibles. Voir J42101241 (s'adresse uniquement à un spécialiste expérimenté).

11 Vérifier les limites de courants du moteur

Les courants du moteur maximum requis ne doivent pas dépasser les valeurs FC spécifiques.

- Envoyer la **cabine vide** de l'étage supérieur à l'étage inférieur et lire la valeur de surveillance 1.25 à la fin de la course. Comparer avec le tableau ci-dessous :
 si la valeur mesurée \leq IME max : test réussi
 si valeur mesurée $>$ IME max: l'ACVF n'est pas compatible

- 2) Envoyer la **cabine à charge pleine** de l'étage supérieur à l'étage inférieur et lire la valeur de surveillance 1.26 à la fin de la course.
 Si la valeur \leq IMA max : test réussi
 si valeur $>$ IMA max: passer à l'étape 3
- 3) Répéter l'étape de mesure 2)
 en cas d'échec du test : Réduire l'accélération pour les étapes de 0,05 m/s².
 C BR : La décélération doit avoir la même valeur que l'accélération.
 P BR: Réduire VKN pour s'assurer que la vitesse constante est toujours atteinte

FC- ID	Unité FC	Paramètre		EC-IHM	Unité IHM
2.2.1.2	m/s	Vitesse nominale, VKN	-	CF16 PA35	mm/s
2.2.2.1	m/s ²	Accélération 1	C : 0.50 P: 0.80	CF16 PA7	mm/s ²
2.2.2.2	m/s ²	Décélération 1	C : 0.50 P: 0.90	CF16 PA8	mm/s ²

FC- ID	Unité FC	Surveillance		EC-IHM	Unité IHM
1.25	A	Intensité du moteur IME	a)	-	-
1.26	A	Intensité du moteur IMA	b)	[71/6_/_]	0,01 A

- a) A mesure au milieu d'une course avec une cabine vide
 b) A mesurer pendant une accélération avec la cabine pleine

Limites courant moteur [A]	Biodyn					
	12 .. BR		25 .. BR		42 .. BR	
..	C	P	C	P	C	P
Courant max IME à vit. constante	12	9.5	23	16	40	30
Courant accélération max IMA	21	21	42	36	71	66

7.5 ACVF Messages d'avertissement et d'erreur

Biodyn xx C BR:

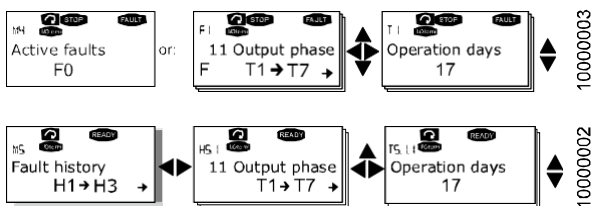
IHM menu 50 / SPECI menu 50 / clavier si disponible

Biodyn xx P BR:

Clavier Vacon menu M4 Erreur active ; remettre à zéro pour effacer erreur.

Clavier Vacon menu M5 Historique des erreurs ; 5.1 est la dernière saisie ; bouton fléché à droite pour saisir des informations suppl. dans le sous-menu.

Effacer l'historique des erreurs en appuyant sur Entrée pendant 3 secondes.



Remarque1 : (3x=F) doit être interprété comme suit : Si une erreur récupérable se produit trois fois en une heure, elle est reclassée comme erreur fatale ou parfois même comme fatale permanente (=P)

IHM	Vacon	Défaut
1501	F1	<p>FC_DRIVE_OVERCURRENT (3x=F)</p> <p><i>Cause éventuelle:</i> le convertisseur de fréquence a mesuré une surintensité à la sortie du moteur (> 4* I_{instantané}) : Augmentation soudaine de charge : Court-circuit des câbles du moteur. Moteur inapproprié/dimensionnement erroné du système. Temps de coupure de courant trop long</p> <p><i>Diagnostic :</i> Contrôler le moment d'inertie et la puissance du moteur. Vérifier le réglage du frein. Contrôler les câbles. Vérifier les paramètres de la carte SIM et comparer avec le type du moteur et les données du système. Vérifier le système mécanique. Dégagement du parachute avec plus de 50 % de charge dans la cabine et en mode SERVICE : enlever un peu de charge pour obtenir un système équilibré avant de relâcher la cabine</p>
1502	F2	<p>FC_DRIVE_OVERVOLTAGE (4x=F)</p> <p><i>Cause éventuelle:</i> La tension du circuit intermédiaire de FC a atteint la limite de 911 V_{DC}. Réglage trop haut de la décélération. Pointes de surtension élevées sur le secteur. Résistance sur le frein défectueuse. Surveillance activée aux états arrêt et fonctionnement.</p> <p><i>Diagnostic :</i> Vérifier que la décélération a été réglée à 0,5 m/s² (P BR: 0,9m/s²). Contrôler la tension du réseau et les tolérances</p>
1503	F3	<p>FC_DRIVE_EARTH_FAULT (4x=F)</p> <p><i>Cause éventuelle:</i> La mesure du courant a détecté que la somme des courants des phases du moteur n'est pas nulle. Défaut d'isolation dans le moteur ou les câbles du moteur</p> <p><i>Diagnostic :</i> Contrôler la mise à la terre du moteur et du câble du moteur</p>
1504		voir F7, F8, F31 et F41 (3x=F)

IHM	Vacon	Défaut
1505	F5	<p>FC_DRIVE_CHARGING_SWITCH (3x=F)</p> <p><i>Cause éventuelle</i> : Contacteur de charge ouvert lorsque l'instruction DEMARRAGE est activée. EMC. Défaillance composant.</p> <p><i>Diagnostic</i> : Remettre l'erreur à zéro et redémarrer. Si l'erreur se reproduit, remplacer FC.</p>
--	F7	<p>FC_DRIVE SATURATION</p> <p><i>Cause éventuelle</i> : FC a identifié un dysfonctionnement du module de contrôle et/ou du pontage IGBT (surveillance matériel). Défaut interférences (CEM). Défaillance composant.</p> <p><i>Diagnostic</i> : Remettre l'erreur à zéro et redémarrer. Si l'erreur se reproduit, remplacer FC.</p>
--	F8	<p>FC_MODEL_SYSTEM_FAULT</p> <p><i>Cause éventuelle</i> : Le matériel a déclenché un défaut dans ASIC (watchdog ou initialisation). Défaillance composant</p> <p><i>Diagnostic</i> : Remettre l'erreur à zéro et redémarrer. Si l'erreur se reproduit, remplacer FC.</p>
1509	F9	<p>FC_DRIVE_UNDERVOLTAGE (20x=F)</p> <p><i>Cause éventuelle</i> : La tension du circuit intermédiaire de FC est inférieure à la limite de 333 V_{DC} ou 160 V_{DC} dans le cas d'une course d'évacuation. Un défaut interne du convertisseur de fréquence peut entraîner une interruption de tension. Panne de l'alimentation réseau.</p> <p><i>Diagnostic</i> : En cas d'une interruption temporaire de l'alimentation en tension, remettre l'erreur à zéro et redémarrer. Contrôler la tension réseau et les tolérances. Si un dysfonctionnement interne se produit, remplacer FC. En cas de course d'évacuation avec le module SEM (commande via CAN) FC indique une sous-tension avant que la course d'évacuation ne soit indiquée par EC. C'est un comportement normal.</p>

IHM	Vacon	Défaut
1510	F10	<p>FC_DRIVE_INPUT_LINE_SUPERVISION(3x=F) <i>Cause éventuelle:</i> Une phase de l'alimentation d'entrée est absente <i>Diagnostic :</i> Vérifier le raccordement au secteur.</p>
1511	F11	<p>FC_DRIVE_OUTPUT_LINE_SUPERVISION (1x=F) <i>Cause éventuelle :</i> La mesure du courant a détecté l'absence de courant dans une des phases du moteur > 2 secondes. <i>Diagnostic :</i> Contrôler le moteur et son câble. Vérifier les raccordements du moteur ainsi que les connexions internes de FC.</p>
1512	F12	<p>FC_DRIVE_BRAKE_CHOPPER_SUPERVISION (3x=F) <i>Cause éventuelle:</i> Résistance sur le frein non installée, rompue ou non connectée correctement. Défaillance du régleur de freinage. <i>Diagnostic :</i> Contrôler les connexions de la résistance sur le frein et la résistance.</p>
1513	F13	<p>FC_CONVERTER_UNDERTEMPERATURE (4x=F) <i>Cause éventuelle :</i> Température de dissipateur de chaleur inférieure à 10° C. Utilisation de FC en dehors des spécifications ! <i>Diagnostic :</i> Remettre l'erreur à zéro et redémarrer. Démarrer FC à une température plus élevée et vérifier si l'erreur persiste</p>

IHM	Vacon	Défaut
1514	F14/ A14	FC_CONVERTER_OVERTEMPERATURE <i>Cause éventuelle</i> : Alarme si température du dissipateur thermique est supérieure à 85° C. Erreur si température de dissipateur thermique est supérieure à 90° C. FC est certainement utilisé en dehors des spécifications ! Régime marche trop élevé. Environnement : température trop élevée ou présence de poussière / d'humidité. Rupture de la mesure de température. <i>Diagnostic</i> : Vérifier la circulation d'air de refroidissement. Vérifier si le dissipateur thermique n'est pas encrassé. Vérifier la température ambiante pendant le jour et la nuit. Vérifier l'humidité
1515	F15/ A15	FC_DRIVE_MOTOR_STALLED (1x=F) <i>Cause éventuelle</i> : Moteur bloqué <i>Diagnostic</i> : Vérifier le moteur. Vérifier le frein.
1516		Voir F63
1517	F17/ A17	MOTOR_UNDERLOAD (1x=F) inutilisé.
1518		FC_Analogue_Input_Failed
1519		voir F32 , (F34), (F36), F40 et F62 (3x=F)
1520		FC_10V_SUPPLY_REFERENCE (3x=F) <i>Cause éventuelle</i> : Echec de consigne +10 V <i>Diagnostic</i> : Vérifier le câble de tension de consigne 10 V
1521		FC_24V_SUPPLY_REFERENCE (3x=F) <i>Cause éventuelle</i> : Echec de consigne +24 V <i>Diagnostic</i> : Vérifier le câble de tension de consigne 24 V
1522	F22	FC_MODEL_EEPROM (1x=F) C <i>ause éventuelle</i> : Erreur de restauration des paramètres. Défaillance composant <i>Diagnostic</i> : Voir l'erreur 1523

IHM	Vacon	Défaut
1523		<p>FC_MODEL_EEPROM_CHECKSUM (1x=F) <i>Cause éventuelle</i> : Erreur de restauration des paramètres. Erreur interférence. Défaillance composant</p> <p><i>Diagnostic</i> : Remettre l'erreur à zéro et redémarrer. Vérifier tous les paramètres clients après la validation et les recharger éventuellement étant donné que FC règle « FC config status » sur 0 lorsque cette erreur se produit. Remettre l'erreur à zéro et redémarrer. Si l'erreur se reproduit, remplacer FC.</p>
-- (avertissement)	F24	<p>FC_MODEL_COUNTER_FAULT <i>Cause éventuelle</i> : Les données contenues dans la mémoire d'erreurs et les données des compteurs de MWh ou de jours/heures de service peuvent avoir été modifiées au cours de la dernière panne de secteur.</p> <p><i>Diagnostic</i> : Aucune intervention particulière n'est nécessaire. Vérifier l'exactitude de ces valeurs (ce compteur n'est pas une source d'information fiable)</p>
1525	F25	<p>FC_MODEL_CPU_WATCHDOG <i>Cause éventuelle</i> : Erreur logique de l'application. Erreur interférence. Défaillance composant.</p> <p><i>Diagnostic</i> : Remettre l'erreur à zéro et redémarrer. Si l'erreur se reproduit, remplacer FC.</p>
--	F26	<p>FC_START-UP_PREVENT <i>Cause éventuelle</i> : Logiciel application pas téléchargée</p> <p><i>Diagnostic</i> : Télécharger le logiciel Schindler.</p>
1526		<p>FC_PANEL_COMMUNICATION <i>Cause éventuelle</i> : Echec de communication du panneau d'interface utilisateur</p> <p><i>Diagnostic</i> : Vérifier le câble de l'interface utilisateur</p>

IHM	Vacon	Défaut
--	F31	FC_MODEL_IGBT_TEMPERATURE_HW <i>Cause éventuelle</i> : IGBT Température excessive pont inverseur <i>Diagnostic</i> : Vérifier la puissance moteur. Vérifier la charge
--	F32	FC_MODEL_FAN_COOLING <i>Cause éventuelle</i> : Le ventilateur de refroidissement a un problème. Il manque le signal de retour du ventilateur <i>Diagnostic</i> : Remettre l'erreur à zéro et redémarrer. Si l'erreur se reproduit, remplacer FC.
--	F34	FC_MODEL_CAN_BUS_COMMUNICATION <i>Cause éventuelle</i> : Message CAN bus non pris en compte. Sans importance pour Schindler <i>Diagnostic</i> : Vérifier connexion bus CAN
--	F36	FC_MODEL_CONTROL_UNIT <i>Cause éventuelle</i> : Incompatibilité entre l'unité de manoeuvre et l'unité de puissance. Sans importance pour les applications Schindler.
--	F37	FC_MODEL_OPTIONBOARD_CHANGED <i>Cause éventuelle</i> : Carte additionnelle a été changée <i>Diagnostic</i> : Vérifier si toutes les cartes sont correctement insérées dans leur emplacement. Remettre l'erreur à zéro et redémarrer. Si l'erreur se reproduit, remplacer FC.
--	F38	FC_MODEL_OPTIONBOARD_ADDED <i>Cause éventuelle</i> : Carte additionnelle mise en place <i>Diagnostic</i> : Voir l'erreur F37
--	F39	FC_MODEL_OPTIONBOARD_REMOVED <i>Cause éventuelle</i> : Carte additionnelle a été retirée <i>Diagnostic</i> : Voir l'erreur F37

IHM	Vacon	Défaut
	F40	<p>FC_MODEL_OPTIONBOARD_UNKNOWN <i>Cause éventuelle</i> : Impossible d'identifier la carte d'options.</p> <p><i>Diagnostic</i> :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vérifier que toutes les cartes sont correctement insérées dans leur emplacement et que le type de la carte correspond à la description du produit Q42101239. • Remettre l'erreur à zéro et redémarrer. Si l'erreur se reproduit, remplacer FC.
--	F41	<p>FC_MODEL_IGBT_TEMPERATURE <i>Cause éventuelle</i> : Courant trop élevé vers le moteur. Protection logicielle.</p> <p><i>Diagnostic</i> : Voir l'erreur 1501</p>
1531	F43	<p>FC_DRIVE_ENCODER_FAULT (30x=F) <i>Cause éventuelle</i> : Dysfonctionnement de l'encodeur. Signal bruyant émis par l'encodeur. Signaux différentiels de l'encodeur mal terminés. Canal A (sous-code 1), B (sous-code 2) ou les deux canaux (sous-code 3) manquent. Inversion de l'encodeur pendant au moins deux secondes (sous-code 4). Carte manquante (sous-code 5). Paramètre(s) erroné(s)</p> <p><i>Diagnostic</i> : Vérifier la connexion de l'encodeur (remplacer si nécessaire). Vérifier la carte additionnelle et remplacer FC si nécessaire. Vérifier les paramètres du moteur tels que la fréquence et la vitesse nominales, ainsi que le nombre d'impulsions de l'encodeur.</p>

IHM	Vacon	Défaut
-- (avertissement)	F44	<p>FC_MODEL_CTRLBOARD_CHANGED</p> <p><i>Cause éventuelle</i> : L'erreur survient après le remplacement de l'unité de puissance (les paramètres de l'application ont été réglés sur des valeurs par défaut) ou après le remplacement de la carte additionnelle dans un emplacement par un type de carte différent. Des paramètres spécifiques de la carte additionnelle sont réglés sur la valeur par défaut après la remise à zéro de l'erreur.</p> <p><i>Diagnostic</i> : Vérifier si toutes les cartes sont correctement insérées dans leur emplacement. Remettre l'erreur à zéro. Charger les paramètres par défaut de l'application ascenseur. Relancer la procédure de démarrage de l'ascenseur.</p>
-- (avertissement)	F45	<p>FC_MODEL_CTRLBOARD_ADDED</p> <p><i>Cause éventuelle</i> : En cas d'ajout d'une carte additionnelle dans un emplacement et si le type de cette carte est différent du celui précédent, les paramètres de la carte additionnelle sont réglés sur la valeur par défaut après la remise à zéro de l'erreur.</p> <p><i>Diagnostic</i> : Voir l'erreur F44</p>
1532		<p>FC_ENCODER_DIRECTION (3x=F)</p> <p><i>Cause éventuelle</i> : Mauvaise direction de l'encodeur</p> <p><i>Diagnostic</i> : Changer le paramètre de direction de l'encodeur (CF=16, PA=14).</p>
1533		Voir F60 (10x=F)
1536		FC_ANALOG_INPUT_UNDER_CURRENT
1541		FC_EXTERNAL_FAULT
1542		Voir F66 (1x=F)
1544		Voir F65 (11x=F)

IHM	Vacon	Défaut
1548		<p>FC_MOTOR_CURRENT_SUPERVISION (3x=F) <i>Cause éventuelle:</i> Courant en dessous du seuil dans une phase du moteur</p> <p><i>Diagnostic :</i> Contrôler le câblage entre le ACVF et les contacteurs de sortie, les contacts principaux, le moteur</p>
1551		<p>FC_SPEED_REFERENCE (1x=F) <i>Cause éventuelle :</i> Niveau vitesse demandé par EC incorrect</p> <p><i>Diagnostic :</i> Vérifier la version du logiciel SCIC</p>
1554	F54/ A54	<p>FC_BRAKE_RESISTOR_OVERTEMPERATURE <i>Cause éventuelle :</i> Le circuit de supervision de température de résistance sur le frein a détecté une température élevée (thermocontact bimétallique NC ou NTC) Si l'ascenseur est en cours de déplacement, il achève sa course normalement mais aucune nouvelle course ne sera possible (tant que la température est élevée et qu'un délai défini n'aura pas été écoulé). Puissance de freinage requise trop élevée (dimensionnement du système erroné).</p> <p><i>Diagnostic :</i> Contrôler la température de la résistance sur le frein, le câblage et /ou le bimétal. Contrôler la température de la résistance sur le frein. Vérifier le ventilateur FC (Surveillance Vacon 1.46 EC HMI 709) n'est pas mis à zéro lors de la course. Vérifier si douille NTC est connectée : X7 (2 pôles JST) sur OPTAG/AH/AJ. NTC Valeur type 4,7kOhm à 25 °C.</p>

IHM	Vacon	Défaut
1555	F55	<p>FC_ELEVATOR_HEART_BEAT (10x=F) <i>Cause éventuelle</i> : La communication au bus CAN n'a pas pu être établie ou a été perdue entre la manœuvre de l'ascenseur et le convertisseur de fréquence. Le FC ne reçoit pas de message Heartbeat du bus CAN de l'EC dans le temps imparti (par ex. 500 ms).</p> <p><i>Diagnostic</i> : Contrôler le câble et la résistance de terminaison du bus CAN. Contrôler si le bus CAN est bien terminé des deux côtés (FC et COP). Vérifier si COP est installé. Vérifier le temps du Heart Beat = 0,5 s. Vérifier si EC est sous tension.</p>
1556	F56	<p>FC_ELEVATOR_OUTPUT_CONTACTORS_PERSISTENT (1x=P) <i>Cause éventuelle</i> : Cette erreur fait suite à « F57 » si EC n'envoie pas l'information de la boucle de sécurité interrompue dans l'espace d'une seconde.</p> <p>REMARQUE : Il s'agit d'une erreur fatale permanente du FC. Seule une réinitialisation manuelle depuis le tableau FC à l'aide du clavier de commande ou une réinitialisation spécifique de FC depuis EC (IHM menu 101) peut remettre cette erreur à zéro. Contrôler SH/SH1 avant de procéder à la remise à zéro. La seule réinitialisation de l'EC ne permettra pas la remise à zéro de cette condition d'erreur fatale permanente</p> <p><i>Diagnostic</i> : Voir F57</p>

IHM	Vacon	Défaut
1557	F57	<p>FC_ELEVATOR_OUTPUT_CONTACTORS</p> <p><i>Cause éventuelle</i> : Etat inadmissible alors que les contacteurs sont actifs (déplacement) ou lors de l'amorçage d'une course (à l'arrêt ou en phase de préparation au démarrage). Un ou plusieurs des contacts principaux SF/SF1 ont fondu. Définition erronée des paramètres (P2.8.21 = 1 et OPTAG ver. A à E).</p> <p><i>Diagnostic</i> : Vérifier si un ou plusieurs contacts principaux SF/SF1 ont réellement fondu. Contrôler les entrées de retour d'information des contacteurs de sortie (entrées DIN1, DIN2) et/ou les contacts auxiliaires correspondants SF/SF1. Contrôler le câblage interne de FC. Vérifier le paramètre (voir reconnaissance matérielle à la fin du chapitre 7.7).</p>

IHM	Vacon	Défaut
1559	F59	<p>FC_ELEVATOR_POSITION_CORRECTION (30x=F) <i>Cause éventuelle</i> : Correction de position trop importante demandée par l'EC (aux étages intermédiaires) ou détectée par FC au niveau du premier fanion (étage). Le FC provoque un arrêt d'urgence.</p> <p>Utilisation de valeurs trop élevées de jerk / accélérations. Les dispositifs de traction (câbles, courroies) glissent sur la poulie d'adhérence. La représentation de gaine EC ne correspond pas à la gaine réelle. Lors de la course d'apprentissage, les capteurs PHS ont été perturbés ce qui a causé une représentation de gaine erronée. Le déclencheur d'erreur est le paramètre de limite de correction de position :</p> <p><i>Diagnostic</i> : Contrôler le système mécan. de l'ascenseur (frein, câbles, poulie, etc.) Vérifier l'absence de glissement mécanique des câbles ou des courroies. Refaire la course d'apprentissage. Vérifier paramètres moteur. Vérifier la correction de position à chaque fanion lors du déplacement. Vérifier la représentation de gaine après la course d'apprentissage (Read_shaft_ee:=1), tous les fanions intermédiaires doivent avoir une longueur de 240 mm. Vérifier les paramètres du système, tels que l'accélération et la décélération de la vitesse nominale. Vérifier la limite de correction de position de paramètre P2.8.7/CF16 PA11 (valeur par défaut 60 mm).</p>

IHM	Vacon	Défaut
--	F60	<p>FC_ELEVATOR_SHAFT_SPEED <i>Cause éventuelle</i> : Différence trop élevée entre la vitesse de consigne et la vitesse réelle. La vitesse réelle est dérivée de l'encodeur incrémentiel : Valeur trop petite au paramètre FC « Shaft Speed Limit » dans la commande de vitesse CL et en mode de positionnement ou pendant la course de synchronisation. Valeur trop petite au paramètre FC « Shaft Speed Limit Evacuation » dans la commande de vitesse CL et pendant la course d'évacuation. Valeur trop petite au paramètre FC « Shaft Service Limit » dans la commande de vitesse CL lors d'une course en mode de MAINTENANCE. Moteur inapproprié ou dimensionnement erroné du système. Phase moteur manquante pendant moins de 2 sec. Erreur de l'encodeur. Phase du moteur ou direction de l'encodeur erronées : Changer avec CF=16, PA=14 et /ou PA=15</p> <p><i>Diagnostic</i> : Vérifier le système mécanique. S'assurer que le moteur ne tourne pas à la limite de courant. Vérifier paramètres moteur. Vérifier les données du système telles que impulsions de l'encodeur. Vérifier si le parachute est enclenché. Contrôler l'encodeur.</p>
--	F61	<p>FC_DRIVE_MINIMUM_CURRENT <i>Inutilisé</i></p>
--	F62	<p>FC_MODEL_SLOT_FAULT <i>Cause éventuelle</i> : Carte additionnelle ou emplacement défectueux.</p> <p><i>Diagnostic</i> : Vérifier si toutes les cartes sont correctement insérées dans leur emplacement. Remettre l'erreur à zéro et redémarrer. Si l'erreur se reproduit, remplacer FC.</p>

IHM	Vacon	Défaut
--	F63/ A63	<p>FC_DRIVE_MOTOR_TEMPERATURE <i>Cause éventuelle</i> : La sonde de la température du moteur indique que la température du moteur se situe en dehors de la plage entre moins -10° C et une valeur définie dans limite d'erreur de paramètre P2.8.18.2 / CF16 PA48</p> <p><i>Diagnostic</i> :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vérifier le raccordement de la sonde de température au moteur - Capteur KTY (580 Ohm à 20°C) fiche THMH sur FC - Capteur PTC (moteur FM) connecté directement à EC et supervision FC P2.7.11 / CF16 PA26 désactivée. - Contrôler le type du moteur (surcharge possible) - Voir le mode Ouverture manoeuvre vitesse spéciale (IHM 102)
1564	F64	<p>FC_ELEVATOR_MECHANICAL_BRAKE (3x=P) <i>Cause</i>: Etat erroné de KB/KB1 à cause d'un mauvais retour d'information. (Log. 269 KB ou KB1)</p> <p><i>Diagnostic</i> : Contrôler le câblage de KB/KB1 (KB = NC , KB1 = NO) suivant le schéma. Vérifier le réglage mécanique de KB/KB1 afin d'être sûr de la commutation de KB/KB1. Vérifier si la temporisation de KB/KB1 est dans les limites de la spécification (les deux états doivent changer dans les 2000 ms, le délai entre les deux états est de 800 ms). Vérifier que les contacts KB utilisés sont corrects.</p>

IHM	Vacon	Défaut
--	F65	<p>FC_ELEVATOR_PHSx_SEQUENCE_ERROR <i>Cause éventuelle</i> : FC a reçu une séquence de signaux logiques PHSx erronée du processeur de la cabine : le fanion de destination manque (ceci pourrait générer F66). Autres causes possibles : Erreur logique du processeur de cabine (SDIC). Problèmes mécaniques / optiques avec capteur PHS ou avec le niveau des fanions. EMI sur capteurs PHS ou sur SDIC (par ex. perturbations de l'alimentation) <i>Diagnostic</i> : Vérifier les capteurs PHS et leurs distances jusqu'aux fanions de niveau d'étage à chaque étage. Vérifier le raccordement et le câblage du capteur. Vérifier la position du premier fanion d'étage et du dernier. Contrôler EMI, alimentation 24 V. Contrôler le câblage SDIC</p>
--	F66	<p>FC_ELEVATOR_LANDING_SPEED <i>Cause éventuelle</i> : Le dernier fanion a été atteint avec une trop grande vitesse ou avec une vitesse insuffisante. FC compare l'erreur entre les positions réelle et attendue (en mm). Si l'erreur est supérieure au paramètre « End_Distance » (P2.8.4), FC génère une erreur. Cela signifie : Le fanion n'est pas à la bonne place. La représentation de la gaine EC n'est pas exacte. Glissement mécanique de l'ascenseur <i>Diagnostic</i> : Vérifier les emplacements des capteurs PHSx. Refaire la course d'apprentissage. Vérifier le glissement mécanique</p>

IHM	Vacon	Défaut
1567	F67	<p>FC_ELEVATOR_STANDSTILL</p> <p><i>Cause éventuelle</i> : Le moteur tourne lorsque le système est à l'état d'arrêt. Le déclenchement est après 20 mm à l'état normal et après 500 mm suite au message d'ouverture de la boucle de sécurité. Le monteuse a activé le mode SERVICE sur la manœuvre INSP ou RAPPEL lors de la course de FC en mode de positionnement ou de course de synchronisation</p> <p><i>Diagnostic</i> : Vérifier le frein mécanique. Contrôler les paramètres IW, DD et KZU</p>
1568	F68	<p>FC_ELEVATOR_MECHANICAL_BRAKE_PERSISTENT</p> <p><i>Cause éventuelle</i> : Cette erreur fait suite à l'erreur 1564 si EC n'envoie pas l'information de la boucle de sécurité interrompue dans l'espace d'une seconde. (Log. 269 uniquement)</p> <p>REMARQUE : Il s'agit d'une erreur fatale permanente du FC. Seule une réinitialisation manuelle depuis le tableau FC à l'aide du clavier de commande ou une réinitialisation spécifique de FC depuis EC (IHM menu 101) peut remettre cette erreur à zéro. Contrôler KB/KB1 avant de lancer une réinitialisation ! La seule réinitialisation de l'EC ne permettra pas la remise à zéro de cette condition d'erreur fatale permanente</p> <p><i>Diagnostic</i> : Voir F64</p>
1569	F69	<p>FC_DRIVE_UF_CURVE</p> <p><i>Cause</i> : Echec identification exécution ID. Répéter le test.</p>
1570	F70/ A70	<p>FC_MECHANICAL_BRAKE_KB (3x=P)</p> <p><i>Cause éventuelle</i> : Erreur contact KB frein mécanique</p> <p><i>Diagnostic</i> : Voir 1572;</p>

IHM	Vacon	Défaut
1571	F71/ A71	<p>FC_MECHANICAL_BRAKE_KB1(3x=P) <i>Cause éventuelle</i> : Erreur contact KB1 frein mécanique <i>Diagnostic</i> : Voir 1572</p>
1572	-	<p>FC_Mechanical_Brake_KB_KB1_Persistent_Fatal (1x=P) <i>Cause</i>: Plus de 3 erreurs KB/KB1 1564 pendant une limite de 100 courses. <i>Diagnostic</i> :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Contrôler le câblage de KB/KB1 (KB = NC , KB1 = NO) suivant le schéma - Vérifier le réglage mécanique de KB/KB1 afin d'être sûr de la commutation de KB/KB1 - Vérifier si la temporisation de KB/KB1 est dans les limites de la spécification (les deux états doivent changer dans 1000 ms). - Utiliser la surveillance du menu 724 pour voir les entrées - Vérifier la tension d'alimentation du frein. (sous-tension ?) - Vérifier la sortie du relais R02
1573	-	<p>FC_Mechanical_Brake_KB_Persistent_Fatal (1x=P) <i>Cause</i> : Plus de 3 erreurs KB 1570 pendant une limite de 100 courses. <i>Diagnostic</i> : Voir 1572</p>
1574	-	<p>FC_Mechanical_Brake_KB1_Persistent_Fatal (1x=P) <i>Cause</i> : Plus de 3 erreurs KB1 1571 pendant une limite de 100 courses. <i>Diagnostic</i> : Voir 1572</p>

IHM	Vacon	Défaut
1575	F75	<p>FC_ELEVATOR_PHNRx_SEQUENCE_ERROR</p> <p>Le convertisseur de fréquence de l'entraînement a reçu une séquence de signal de zone d'isonivelage incohérente du système d'information de la gaine (par ex. deux fois l'arrêt ascendante de PHNR_U ou PHNR_D).</p> <p><i>Cause éventuelle</i> : Alignement incorrect des capteurs PHNR_U/D. Impuretés sur fanions. Signal erroné via une lumière externe. Problème CEM ou de communication.</p> <p><i>Diagnostic</i> : Vérifier la position des capteurs. Vérifier que le blindage de la lumière externe est correct. Vérifier la communication sur le bus CAN.</p>
1576	F76	<p>FC_Elevator_releveling_distance_exceeded</p> <p><i>Cause</i> : La distance d'isonivelage a dépassé la valeur du paramètre Position d'isonivelage max. P2.8.20.2 / CF16 PA 28</p> <p><i>Diagnostic</i> : Vérifier le paramètre Nivelage position max (plage 40...60 mm). Vérifier la courroie ou l'allongement du câble à pleine charge. Vérifier les positions des capteurs et des fanions PHNR_U / PHNR_D.</p>
1577	F77	<p>FC_RPM_IDENT_STOPPED</p> <p><i>Cause</i> : La procédure d'apprentissage des tr/min a été annulée en définissant P.4.12 sur 0. Deux courses consécutives dans la même direction. Circuit de sécurité interrompu.</p> <p><i>Diagnostic</i> : Répéter le test selon les instructions de mise en service. Vérifier si le circuit de sécurité a été ouvert.</p>

IHM	Vacon	Défaut
1578	F78	<p>FC_RPM_IDENT_FAILED</p> <p><i>Cause</i> : Après 10 cycles (20 courses dans les deux directions) le temps étoile ou la vitesse est toujours en dehors de la limite indiquée dans les paramètres P2.4.13 et P2.4.14. Les paramètres appris intermédiaires ne seront pas enregistrés.</p> <p><i>Diagnostic</i> : Effectuer une meilleure évaluation de la valeur initiale et recommencer le test. Toujours utiliser la même destination lors de déplacement pendant le test.</p>
1579	F79/ A79	<p>FC_RPM_IDENT_LOW_TORQUE</p> <p><i>Cause</i> : La valeur absolue du couple du moteur pendant le premier cycle (deux courses haut/bas) du test d'identification RT/MIN est inférieure à la valeur minimum absolue donnée par le paramètre P2.4.15. Cette limite doit garantir la fiabilité du test.</p> <p><i>Diagnostic</i> : Contrôler l'équilibrage de la cabine. Recommencer le test à pleine charge.</p>
--	F80	<p>FC_EXT_START_UP</p> <p><i>Cause</i> : SR-U, SR-D, SFA, SH1, ou KS incohérent après la mise sous tension</p> <p><i>Diagnostic</i> : Vérifier les signaux et chaque connexion entre EC et FC.</p>
--	F81/ A81	<p>FC_TRANSITION_SH1-SFA</p> <p><i>Cause</i> : EC désactive l'entrée SH1 sur FC avant l'activation de SFA. (jeu SH1-SFA < 60 ms sinon voir F86)</p> <p><i>Diagnostic</i> : identique à F86</p>
--	F82	<p>FC_BOTH_DIRECTION_ACTIVE</p> <p><i>Cause</i> : SR-U et SR-D actifs ensemble</p> <p><i>Diagnostic</i> : Vérifier le câblage et les signaux</p>

IHM	Vacon	Défaut
--	F83	<p>FC_KS_BEFORE_RVZ</p> <p><i>Cause</i> : EC active l'entrée KS avant que RVZ soit activé par FC.</p> <p><i>Diagnostic</i> : Contrôler le câblage</p>
--	F84	<p>FC_END_OF_TRIP</p> <p><i>Cause</i> : EC ne désactive pas SR-U/D, SFA ou SH1 après course normale</p> <p><i>Diagnostic</i> : Contrôler les signaux</p>
--	F85	<p>FC_BOTH_SPEED_ACTIVE</p> <p><i>Cause</i> : Pendant la course d'inspection, les deux entrées FC, SH1 et SFA sont activées par EC.</p> <p><i>Diagnostic</i> : Vérifier la temporisation et la fonctionnalité de SH1, SFA</p>
--	F86	<p>FC_2TRANSITION_SH1-SFA</p> <p><i>Cause</i> : EC désactive l'entrée SH1 sur FC plus de 60 ms avant l'activation de l'entrée SFA sur FC. Voir également CF81</p> <p><i>Diagnostic</i> :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vérifier les temporisations SH1/SFA avec un oscilloscope - Ajouter un condensateur au signal SH1 (tantalum 35V 1uF)
--	F87	<p>FC_PRETORQUE</p> <p><i>Cause</i> : Comparaison du couple de démarrage appris avec la valeur par défaut calculée hors plage.</p> <p><i>Diagnostic</i> :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Contrôler l'équilibrage de la cabine (KG=50%) - Contrôler le paramètre moteur/système (IW,DD,KZU ...) - Vérifier les composants mécaniques (coulisseau) : nettoyer tous les rails de guidage.

IHM	Vacon	Défaut
--	F88	<p>FC_MISSING_KS</p> <p><i>Cause</i> : Le temps de nivelage depuis la fin du jerk J4 à la zone palière (aimant KS) est supérieur à 5 sec.</p> <p><i>Diagnostic</i> :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vérifier qu'il ne manque pas d'aimant dans la gaine - Contrôler les distances d'information sur la gaine par rapport à la vitesse de l'ascenseur. Contrôler la vitesse de nivelage (P.2.2.1.1) - Vérifier que la décélération n'est pas trop élevée (P2.2.2.2)

7.6 Communication ACVF avec PC de maintenance

Des programmes nécessaires pour la communication avec ACVF:

- NCLoad: Programme pour téléchargement/mise à jour du logiciel (ACVF Log. V327A requiert NCLoad \geq V1.0.17)
- NCDrive: Programme pour téléchargement (amont/aval) des paramètres et de la surveillance

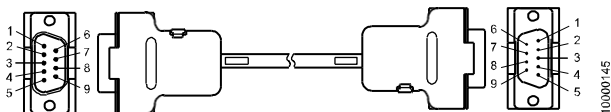
Les deux programmes peuvent être téléchargés depuis www.vacon.com

Câble de connexion :

Pour la communication avec Vacon ACVF, un câble d'allongement standard à 9 broches DSUB RS232 1:1 peut être utilisé.

Il est également possible de commander un câble de connexion spécial RS232

(uniquement trois fils de communication connectés) : ID 55502100



ID pour câble de 3 m: 55502100

PC de maintenance (femelle)		Interface ACVF (mâle)
2	↔	2
3	↔	3
5	↔	5

7



Remarque

Pour communiquer avec NCDrive, le fichier d'application approprié « APxxxxxx.VCN » doit être présent dans le dossier « NCEngine => Applications » sur le PC de maintenance.

7.7 Actualisation du logiciel ACVF Biodyn xx C/P BR

Fichiers logiciel sur PDM

Les fichiers du logiciel pour la mise à jour du logiciel ACVF peuvent être téléchargés depuis Intranet de Schindler (PDM).

Le numéro du fichier du logiciel pertinent est indiqué dans le **chapitre 1.4 « Documentation et logiciel »** au début de cette Aide rapide.



Remarque

Pour les procédures adéquates de téléchargement/mise à jour du logiciel et sa compatibilité, consulter la documentation la plus récente.

- « **Procédure de téléchargement logiciel** », **DR0418**. Ce document fait partie du manuel de terrain/de cours F/C115en qui peut être téléchargé depuis <http://sch-hr-tc.ebi.schindler.com>
- « Traitement de la version logiciel », J42102235, pour les remarques sur la version
- « Description technique », Q42101239, pour la compatibilité du logiciel

Pour communiquer avec NCDrive, le fichier d'application approprié « APxxxxxx.VCN » doit être présent dans le dossier « NCEngine\Applications\All_in_one » sur le PC de maintenance.

Instruction succincte pour la mise à jour du logiciel

	Description
	Préparatifs
1	Pour de plus amples informations sur la compatibilité du logiciel, consulter les documents DR0418 et Q42101239

	Description
2	Depuis PDM, télécharger le fichier du logiciel approprié *.zip et l'extraire sur le PC de maintenance. Programme système : « NXPxxxxx.VCN » (SW V290, 303 et 112 ou 133) « SCHxxxxx.VCN » (SW ≥ V327) Log. application : apxxxxx.vcn
3	Couper JH
4	Connecter le PC de maintenance à ACVF avec un câble RS232
5	Activer la manœuvre d'inspection ou de rappel
6	Mettre JH en marche
	Mettre à jour paramètres FC
7	Exécuter NC-Drive sur PC de maintenance
8	Télécharger les paramètres
9	Enregistrer les paramètres dans un fichier
	Télécharger Programme système
10	Exécuter NCLoad sur PC de maintenance
11	Dans le menu Port COM, sélectionner le port COM approprié et les bauds 57600
12	Sélectionner l'onglet Programme système et aller vers le fichier du programme système approprié (NXPxxxxx.VCN ou SCHxxxxx.VCN)
13	Appuyer sur le bouton « Start ». - Le téléchargement prend environ 4 minutes - Un téléchargement réussi est indiqué par le message Prêt (Ready) sur la ligne d'état
	Télécharger « Application »
14	Sélectionner l'onglet Application et aller vers le fichier du programme système approprié (apxxxxx.vcn)
15	Appuyer sur le bouton « Start ».

	Description
16	Appuyer sur le bouton « Replace All » lorsque NCLoad le demande. <ul style="list-style-type: none"> - Le téléchargement prend environ 1 minute - Un téléchargement réussi est indiqué par le message Prêt (Ready) sur la ligne d'état
	Télécharger les paramètres par défaut spécifiques à Schindler
17	Exécuter le programme NCDrive sur PC de maintenance.
18	Dans le menu « Tools »→« Options »→ Communication, sélectionner le port COM approprié.
16	Dans le menu « File » → « Open », sélectionner le fichier des paramètres « DEFV****.par » et l'ouvrir. (Appuyer sur OK si un message s'affiche indiquant que les valeurs minimum et maximum ne sont pas disponibles en mode hors ligne).
19	Télécharger les paramètres avec la commande « Drive » → « Download » (ignorer les messages tels que « Comm number Hi/Lo: Value locked » ou « CAN mode: Value is out of range »).
	Téléchargement des paramètres de la carte SIM Les prochaines étapes sont uniquement pour Biodyn xx C BR avec les paramètres complets du moteur sur la carte à puce. Pour les applications MOD, voir le chapitre 7.4 « Mise en service d'ACVF (suggestion : le paramètre téléchargé de l'étape 9) !
20	Couper JH et mettre sous tension pour remettre à zéro la manoeuvre de l'ascenseur et lancer le téléchargement automatique des paramètres de la carte SIM vers ACVF.
	Log. ≥ V327 et révision de la carte OPTAG C/D/E
21	Lancer NCDrive. Avec l'aide du menu « Drive » => « Info », vérifier la version d'OPTAG.

	Description
22	Si le logiciel est \geq V327 et la rév. de la carte OPTAG C/D/E, le paramètre P2.8.21 « Fast PWM » doit être défini sur « Disabled » avant de déplacer la cabine.
	Direction de l'encodeur et séquence des phases
23	Avec la manoeuvre de rappel, commencer une course en descente. Si l'ascenseur s'arrête avec une erreur, changer la direction de l'encodeur. (P2.8.15 ou HMI: CF=16, PA=14)
24	Avec la manoeuvre de rappel, commencer une deuxième course en descente. Si l'ascenseur se déplace dans la mauvaise direction, changer la séquence des phases. (P2.1.6 ou HMI: CF=16, PA=15)

Progiciels et compatibilité

Version	Type Biodyn	Log système	Log application	Param ACVF carte SIM.vers. ¹⁾
V269	12/19 C	NXPTST_3V150 .VCN	APFIQ122V269 .VCN	1
V290	12/19 C	NXPTST_4V155 .VCN	APFIQ122V290 .VCN	2,3,4
V303	12/19 C	NXP00002V161. VCN	APFIQ122V303 .VCN	2,3,4
V327	12/19/ 25/42 C	SCH001C2V165 .VCN	APFIQ122V327 .VCN	2,3,4
V327A	12/19/ 25/42 C	SCH004C2V165 .VCN	APFIQ122V327 .VCN	2,3,4
V112	12/19 P	NXPTST_4V155 .VCN	APFIQ136V112 .VCN	-
V133	12/19/ 25/42 P	NXP00002V164. VCN	APFIQ136V133 .VCN	-

1) peut être vérifié avec la commande du terminal « READ_SIM_CARD:=1, CFG_ACVF_PARAMETER_VERSION = xx »

Compatibilité matériel

Version	Carte contrôleur			Cartes E/S		
	NXP VB00251	NXP2 VB00561	NXP2 VB00661	4 cartes simples	1 carte OPTAG OPTAJ	1 carte OPTAH
V269	OK	---	---	OK	---	---
V290	OK	OK	---	OK	---	---
V303	OK	OK	---	OK	OK	---
V327	---	OK	---	OK	OK ¹⁾	---
V327A	---	OK	OK	OK	OK ¹⁾	---
V112	OK	---	---	OK	---	---
V133	OK	OK	---	---	---	OK

1) La fonction rapide PWM introduite avec le logiciel V327 est prise en charge uniquement depuis OPTAG révision F (voir les étapes 21/22 des instructions de mise à jour du logiciel ci-dessus). La fonction est entièrement prise en charge par toutes les versions OPTAJ. (Paramètre erroné générant Erreur F57).

Reconnaissance matériel

Les diverses version du matériel ACVF (différentes cartes contrôleur NXP de base et différentes cartes d'options) peuvent être facilement reconnues avec l'outil NCDrive. Exécuter NCDrive. Dans le menu « Drive », sélectionner « Info ».

VCN Name: SCH004C2V165 ← 1
 System Software: 22.18.8982 (28.07.2006)
 Firmware Interface: 4.52
 Power Unit: PA006152H1SSS (18.5)
 Power Unit/Drive Serial Nr: 10311325
 Internal Brake Chopper: Yes
 Internal Brake Resistor: No
 Power Card Serial Nr: 216AB5485312
 Control Unit: CPBS
 Control Unit Serial Nr: 10311327
 Control Card Serial Nr: 661F5505221

Applications

Name	ApplId	ParRev	AppRev	FirmIntrf
*Lift	APFIQ122	3	27	4.52

I/O and expanders

Slot A: OPTAG, 363.F, 0.0	, SNr: 363I6230166SF	} ← 4
Slot B: OPTAG, 363.F, 0.0	, SNr: 363I6230166SF	
Slot C: OPTAG, 363.F, 0.0	, SNr: 363I6230166SF	
Slot D: OPTD6, 338.F, 0.0	, SNr: 363I6230166SF	
Slot E: OPTD6, 338.F, 0.0	, SNr: 363I6230166SF	

2
3
4
5

10000204

Extraction d'un exemple du fichier info

1	Version logiciel système (par ex. SCH004C2V165)
2	Type de carte du contrôleur de base NXP (par ex. 661 → VB00661)
3	Version du logiciel d'application (par ex. 327)
4	Type de carte d'option (par ex. OPTAG) - Les mêmes cartes dans les divers emplacements pointent vers une carte simple intégrée qui est installée - OPTD6 est physiquement intégré dans OPTAG
5	Niveau de révision de la carte d'option (par ex. révision F)

