

## Table des matières

<b>Généralité.....</b>	<b>3</b>
Reconnaissance du produit.....	3
Pièces de rechange .....	4
<b>Lexique .....</b>	<b>5</b>
Lexique.....	5
<b>Description du produit.....</b>	<b>6</b>
Risques particuliers .....	6
Pour un travail en gaine.....	7
Outils spécifiques .....	8
Descriptif.....	9
<b>Utilisation de l’outil SMLCD .....</b>	<b>10</b>
Informations préalables .....	10
Prise de possession.....	10
Lift Status .....	11
Arborescence .....	13
(SMLCD 1/10) .....	13
Note .....	13
<b>Accès, à la plate-forme cabine de maintenance en gaine et fond de cuvette.....</b>	<b>23</b>
Outils .....	23
Risques .....	23
Mode opératoire d’accès à la plateforme de maintenance cabine .....	24
Contrôle du fin de course INS montée .....	25
Intervention sur l’opérateur .....	26
Accès cuvette.....	26
<b>Essai parachute (cabine &amp; Contrepoids) .....</b>	<b>27</b>
Préparation .....	27
Opération 1 .....	27
Illustration .....	28
Opération 2.....	28
Vérification patinage .....	29
Déprise du limiteur.....	31
Essai parachute contrepoids (Si existant).....	32
Réarmement du limiteur.....	34
Réarmement des limiteurs.....	35
Test d’excès et manque d’adhérence.....	36
<b>Essai fins de course, amortisseurs.....</b>	<b>37</b>
Risques .....	37
Outils spécifiques .....	37
Prise de contrôle de l’appareil.....	37
Procédure d’essai.....	37
Procédure d’essai.....	38

**REÇU**

Par MICHEL , 23:34, 24/06/2019

<b>Essai du DDP .....</b>	<b>39</b>
Risques .....	39
Outils spécifiques .....	39
Prise de contrôle de l'appareil .....	39
Procédure d'essai .....	39
Remise en service .....	40
<b>Désincarcération.....</b>	<b>41</b>
Risque particulier .....	41
Mode opératoire .....	41
Evacuation des passagers .....	42
<b>Consignation .....</b>	<b>43</b>
Outil.....	43
Risques particuliers .....	43
Mode opératoire .....	43
<b>Accès à l'opérateur de porte.....</b>	<b>45</b>
Consigne.....	45
<b>Schéma électrique.....</b>	<b>46</b>
<b>Dépannage niveau 1 .....</b>	<b>47</b>
Risques .....	47
Chaine de sécurité .....	47
Loggers.....	48
<b>Lexique détaillé (Schindler / OTIS).....</b>	<b>81</b>
Lexique général .....	81
Lexique général .....	82
<b>Calibration d'un Eurolift.....</b>	<b>83</b>
Application .....	83
Encodeur adjust .....	83
Learning .....	83
Précision d'arrêt .....	84

**APPROUVÉ**

Par MICHEL , 23:37, 24/06/2019

## Généralité

### Introduction

Ce document donne les principales particularités, procédures sécurité et d'essais ainsi que les informations de maintenance et de dépannage l'Eurolift de la marque SCHINDLER

### Reconnaissance du produit

- Appareil sans machinerie (MRL)
- **Accès toit de cabine : Formellement interdit**
- ***Le déplacement en inspection pour la maintenance en gaine se fait depuis la cabine via une plate-forme à déployer***
- *Se reporter page 23 et au document de référence en annexe de la page d'accueil de ce Mode Opérateur, **MOP CH 03 053-A1***



Machine Gearless à câbles, en haut de gaine, dans la trajectoire de la cabine



Panneau de contrôle au palier.



Machine gearless

*Ce sujet continue page suivante*

---

**Généralité, Suite**

## Présentation

Principales Caractéristiques techniques de l'eurolift MX-GC

<b>Caractéristiques</b>	<b>Description</b>
Charge	De 630 kg à 1600 kg
Vitesse	1.60 m/s
Moteur	Gearless synchrone
Manœuvre	Blocage ou collective Avec boîte à boutons cabine ou sans pour le (MIC10)
Contrôle moteur	Variation de fréquence
Position machine	Haut sur le coté de la gaine
Face de service	1 ou 2
Equilibrage du contrepoids	50 %

## Pièces de rechange

S'adresser à EPC

## Lexique

### Lexique

### Chaîne de sécurité & Armoire palière

SCHINDLER	OTIS	POSITION	EXPLICATION	REMARQUES
2KTC	RGS1	CABINE	contact porte cabine face arriere	
2KTS	RDS1	CABINE	contact serrure porte paliere face arriere	
DREC-D		CABINE	cd inspection descente	
DREC-E	TCIB	CABINE	commun bouton ins cabine	
DREC-U		CABINE	commande inspection montée	
JHC / JHC1	TES	CABINE	interrupteur d'arret durgence sur toit de cabine	
JHCT - 2JHCT	TDES	CABINE	interrupteur d'arret porte cabine	
JHM		E/ I PANEL	bouton stop palier	pas d'équivalent dans e/i panel otis
JHSG	1 PES	GAINE	interrupteur d'arret durgence en cuvette	
JHSG1		GAINE	interrupteur d'arret durgence en cuvette / etage le plus bas	
JREC	TCI		commutateur manoeuvre inspection	
KBV	OS	LIMITEUR	interrupteur de survitesse	réarmement manuel
KNE	UDLS		interrupteur limite securite	
KNE-D	7LS	GAINE	fin de course	
KNE-U	8LS	GAINE	fin de course	
KP	1 BFS	GAINE	contact amortisseur cabine	
KPG	2 BFS	GAINE	contact amortisseur contrepoids	
KSBVG		GAINE	contact tendeur du limit. de vitesse cabine	
KSSBV		GAINE	contact tendeur du limit. de vitesse cabine	
KSSBVG	CWS	GAINE	contact du limiteur de vitesse contrepoids	
KTC	GS	CABINE	contact porte cabine	
KTS	DS1	GAINE	contact serrure porte paliere	
KWL		CABINE	contact plateforme de maintenance	1no/1nc
ASIXA		E/ I Panel	carte d'interface ascenseur vers carte micro	outil slmcd+support carte micro
DRH-D	DDB	E/ I Panel	bouton manoeuvre de rappel descente	
DRH-U	UDB	E/ I Panel	bouton ero montée	
JH	OCB	E/ I Panel	interrupteur principal	
JHO		E/ I Panel	interrupteur alimentation secondaire	
JRH	DBS	E/ I Panel	commutateur manoeuvre electrique de rappel	
KF /KF1	SOS	Sous Cabine	contact securite du parachute	réarmement automatique-sous cabine
LUET	DZ	E/ I Panel	led de zone de porte	état kuet/kuet1
SLMCD Mode KFM	CHCS	E/ I Panel	interrupteur coupure des appels paliers	
SIL	SKL	E/ I Panel	sectionneur éclairage cabine	
SIBS		E/ I Panel	sectionneur éclairage gaine	

## Description du produit

### Risques particuliers



1. **L'accès au toit de cabine est formellement interdit :**  
**Pour des raisons de sécurité, la machine se trouvant dans la trajectoire de la cabine, l'espace de la plate-forme déployée garantit un volume de sécurité pour tout travail en gaine. De plus, le toit de cabine (plate-forme fermée) n'est pas conçu pour supporter le poids d'un homme.**



2. **Manipulation de la trappe de maintenance : poids, verrouillage, etc...**
3. **Pas de contrôle de la vitesse de dérive en manœuvre à main.**  
Nota : les appareils équipés d'une commande électrique ne sont pas concernés.
4. **Arrivées de courant sous les sectionneurs**  
 (JH, JHO, SIL) Voir détails dans le chapitre « consignation »

*Ce sujet continue page suivante*

## Description du produit, Suite

### Pour un travail en gaine

Pour accéder aux éléments en gaine à partir de la cabine, il faut utiliser la plateforme de travail qui se déploie depuis l'intérieur de la cabine suivant illustration ci-dessous

- Pour plus d'information, se reporter à la page 23 : Accès plate-forme de maintenance en gaine, fond de cuvette et au document de référence en annexe de la page d'accueil de ce Mode Opérateur, **MOP CH 03 053-A1**



Plateforme de travail déployée en cabine



Position de travail (attention à la tête)

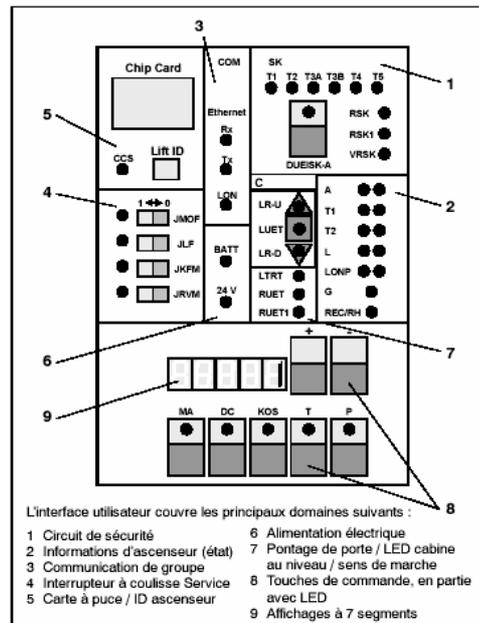
*Ce sujet continue page suivante*

## Description du produit, Suite

### Outils spécifiques

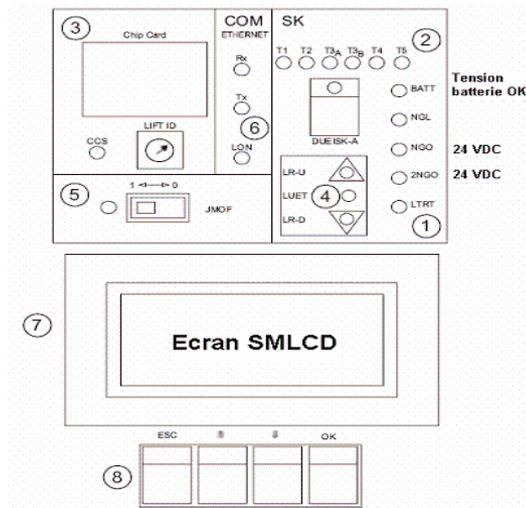
- Dans le panneau palier, un outil de maintenance est intégré à la carte ASIX... Deux modèles existent :

MX-UI ( 1ere génération) sur carte ASIX3 ( non décrite dans ce document).



Vue d'ensemble de l'interface utilisateur MX-UI

SMLCD (2ème génération) sur carte ASIXA.



Ce sujet continue page suivante

## Description du produit, Suite

**Descriptif** De l'outil SMLCD

Position	Nom
1	LEDs indiquant l'état des alimentations en tension : Bat NGL → alim 24 V NGO → 2NGO → Led du déclencheur de porte (allumée en déplacement)
2	LEDs d'indication de l'état de la chaîne des sécurités
3	Carte à puce (type SIM) contient les paramètres de l'ascenseur. ID : roue codeuse d'identification de l'ascenseur.
4	LEDs de direction et de cabine à l'étage (DZ).
5	Commutateur et LED de course de montage.
6	Com Ethernet : état de la communication entre groupe et ascenseurs.
7	Afficheur rétro-éclairé SMLCD à 4 lignes
8	Touches de commande du SMLCD (accès aux différents menus). De gauche à droite:    

L'outil peut être paramétré en anglais, français, ...

- Voir chapitre « Utilisation de l'outil intégré » pour plus de détail.
  - Pour les portes Varidor 20 ou 30, un outil SSM (à infrarouge) existe, mais est rarement fourni avec l'opérateur « pour Varidor 20 »
- Un logiciel PC « CADI GC » permet de communiquer avec l'ensemble des sous-systèmes.

*Ce sujet continue page suivante*

## Utilisation de l'outil SMLCD

### Informations préalables

Le mode KFM est l'équivalent Schindler du CHCS & DDO OTIS.

- En mode KFM, l'appareil ne répond plus aux appels, et n'ouvre plus les portes.

**Attention** : Un déplacement peut se produire sur appel pompier, porte CF, ...

- Le mode JRH est l'équivalent de l'ERO.

### Prise de possession

Menu principal (marche à suivre ci-dessus)

↓ Accéder **Ok.**  
 Taper ABCD puis **Ok.**  
 Confirmer « OK ? » en tapant **Ok.**

Menu principal

↓ Ordres **Ok.**  
 ↓ Courses spéciales **Ok.**  
 ↓ KFM **Ok.**  
 ↓ ON **Ok.**

- L'afficheur indique KFM sur la deuxième ligne, à droite.

- Nota : on peut revenir directement au menu "NORM", en appuyant sur les 2 poussoirs ESC et montée ↑

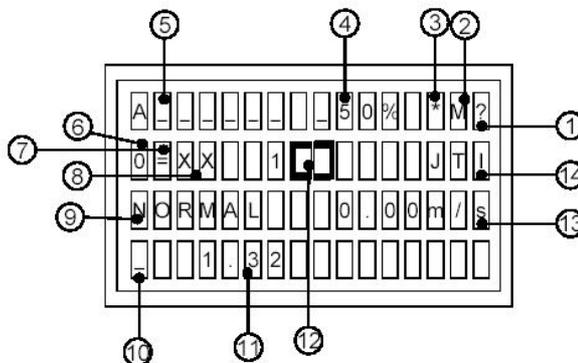


*Ce sujet continue page suivante*

## Utilisation de l'outil SMLCD, Suite

### Lift Status

Etat ascenseur

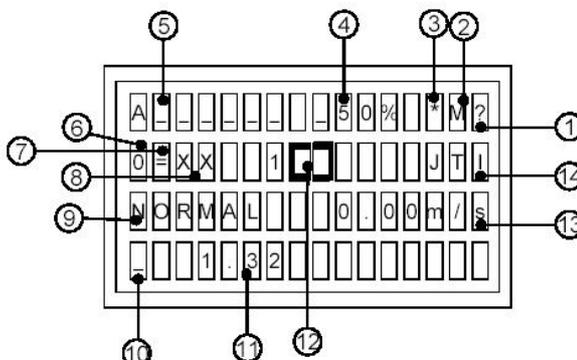


Pos.	Dénomination
1	<p>État du téléchargement/figeage du logiciel LON/BIO :</p> <p>clignote « % » Téléchargement du logiciel vers nœud LON/BIO en cours</p> <p>« ? » Figeage nécessaire pour nœuds LON ou BIO</p> <p>clignote « ? » Exécution de l'instruction de figeage en cours</p> <p>clignote « ! » Échec du figeage</p> <p>« ! » Nouveaux nœuds LON/BIO ou nœuds LON/BIO manquants après figeage</p> <p>vierge Figeage effectué et aucun changement des nœuds LON/BIO</p>
2	État du maître (M = maître, vierge = pas de maître)
3	État Service Visit (service visit est actif si « * » clignote)
4	Chargement de la cabine en % de la charge nominale (DMS) ou état de la charge avec les contacts
5	Nom ou numéro de l'ascenseur
6	<p>État de l'entraînement :</p> <p>0 Entraînement à l'arrêt</p> <p>+ Entraînement en train d'accélérer</p> <p>= Entraînement à vitesse constante</p> <p>- Entraînement en train de décélérer</p> <p>F Entraînement non disponible</p> <p>? État inconnu</p>
7	<p>État de la cabine :</p> <p>= Arrêt de la cabine à l'intérieur de la zone de déverrouillage</p> <p># Arrêt de la cabine à l'extérieur de la zone de déverrouillage</p> <p>↑ Déplacement vers le haut</p> <p>↓ Déplacement vers le bas</p> <p>? État inconnu</p>

*Ce sujet continue page suivante*

## Utilisation de l'outil SMLCD, Suite

### Lift Status (suite)

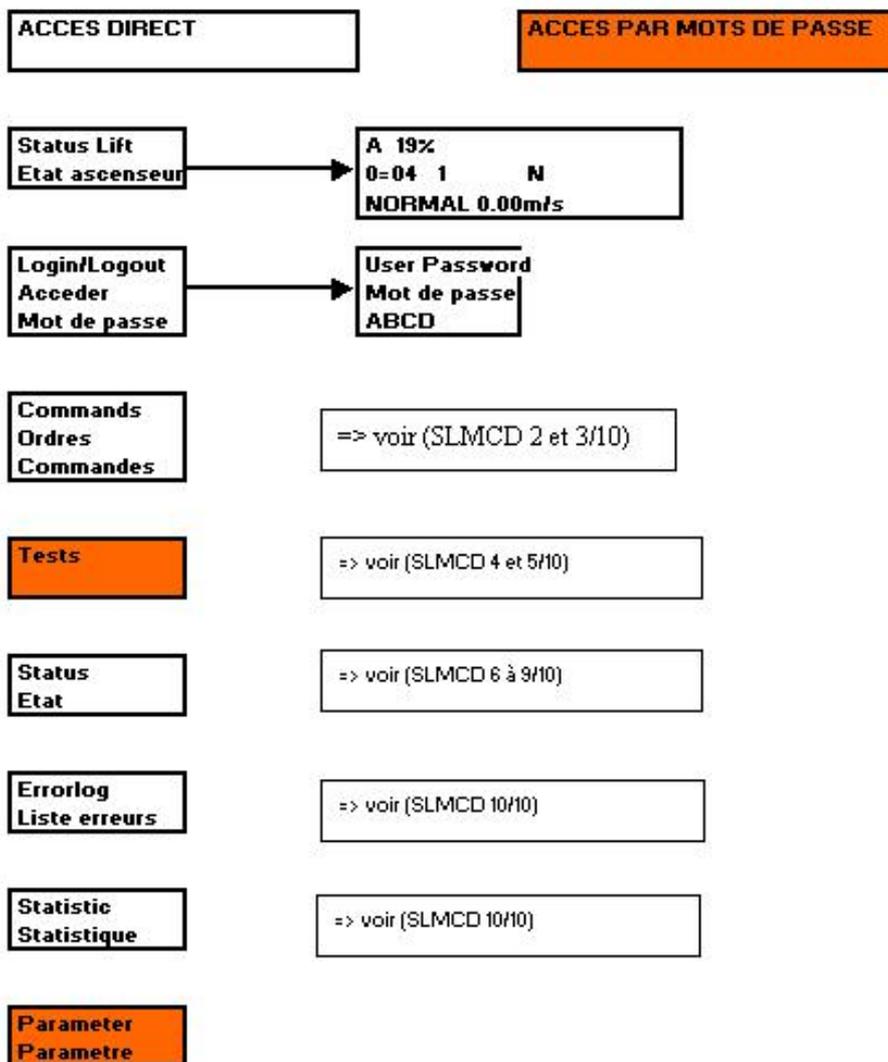


8	Valeur actuelle du sélecteur du groupe (1 à n)
9	État de la manœuvre de course (dans le mode d'erreur, le numéro de l'erreur de la manœuvre de course est affiché en alternance)
10	Indique si la cabine est au-dessous (tiret en bas) ou au-dessus (tiret en haut) du niveau le plus proche pendant une coupure de courant (alimentation par la batterie). Le niveau le plus proche est indiqué au point 8. Si la cabine est arrêtée dans la zone de déverrouillage, deux tirets sont affichés. Voir également le point 11.
11	Distance du niveau le plus proche pendant une coupure de courant (alimentation par la batterie). Voir également le point 10.
12	État de la porte : <ul style="list-style-type: none"> <li>1 / 2 Côté de la porte</li> <li> Porte ouverte</li> <li> Fermeture de la porte en cours</li> <li> Ouverture de la porte en cours</li> <li> Porte fermée</li> <li> Porte verrouillée</li> <li> Porte arrêtée</li> <li> État inconnu</li> </ul>
13	Vitesse de la cabine (dans le mode d'erreur, le numéro de l'erreur de la commande moteur est affiché en alternance avec l'état de la commande moteur)
14	État de la commande

*Ce sujet continue page suivante*

## Utilisation de l'outil SMLCD, Suite (SLMCD 1/10)

Arborescence  
(SMLCD 1/10)



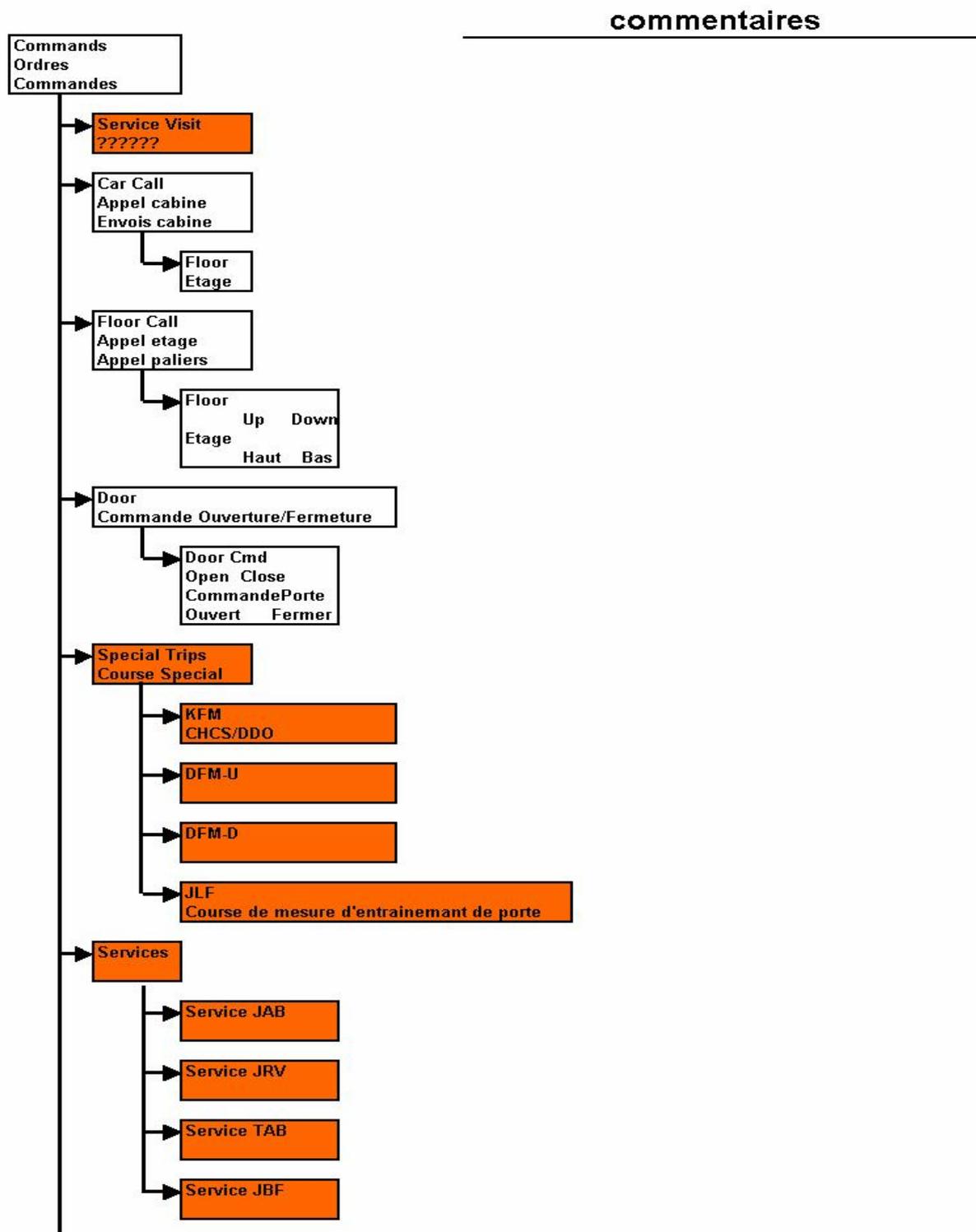
Note



Pour l'utilisation des menus «Test», vérifier au préalable dans ce document, qu'il ne présente aucun risque particulier.

*Ce sujet continue page suivante*

## Utilisation de l'outil SMLCD, Suite (SLMCD 2/10)



*Continued on next page*

## Utilisation de l'outil SMLCD, Suite (SLMCD 3/10)

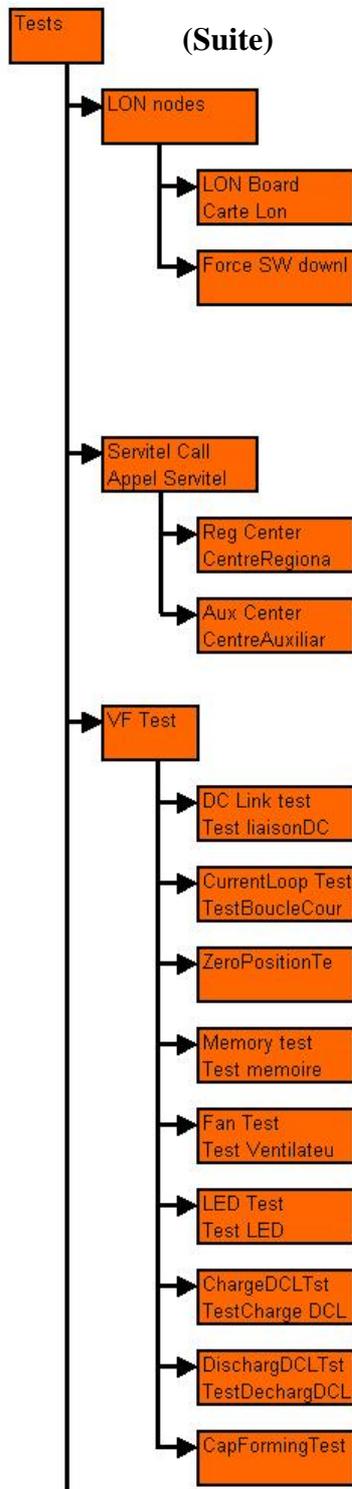
Commands  
Ordres  
Commandes (suite)

commentaires



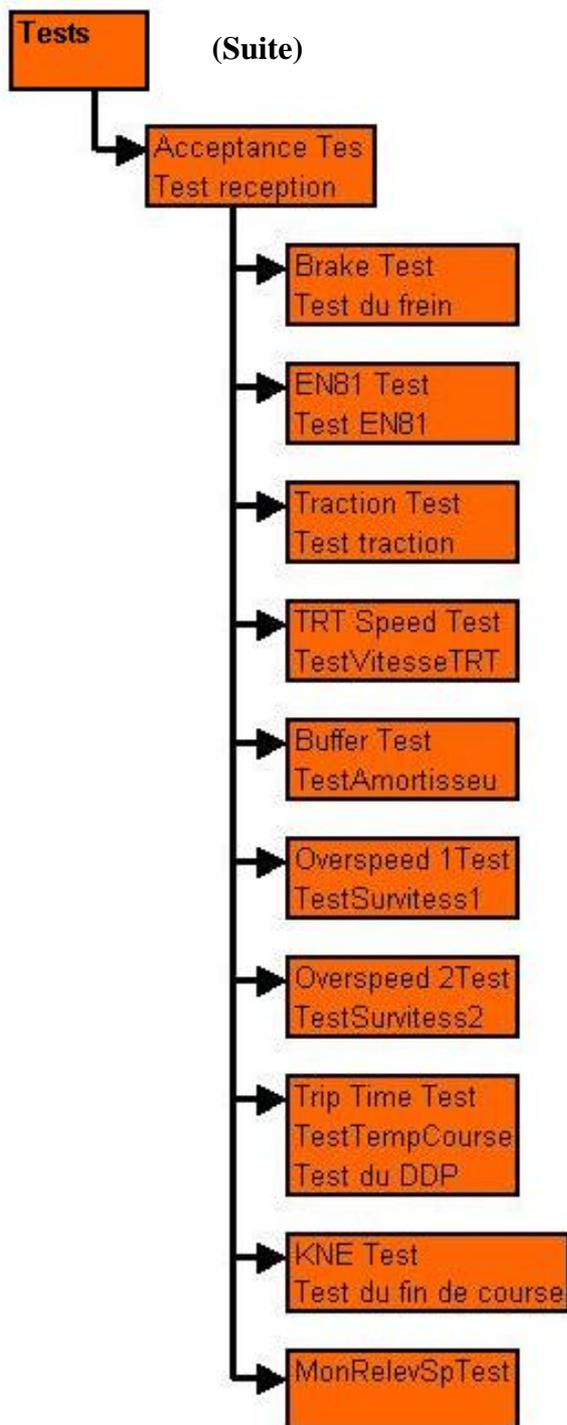
*Ce sujet continue page suivante*

## Utilisation de l'outil SMLCD, Suite (SLMCD 4/10)



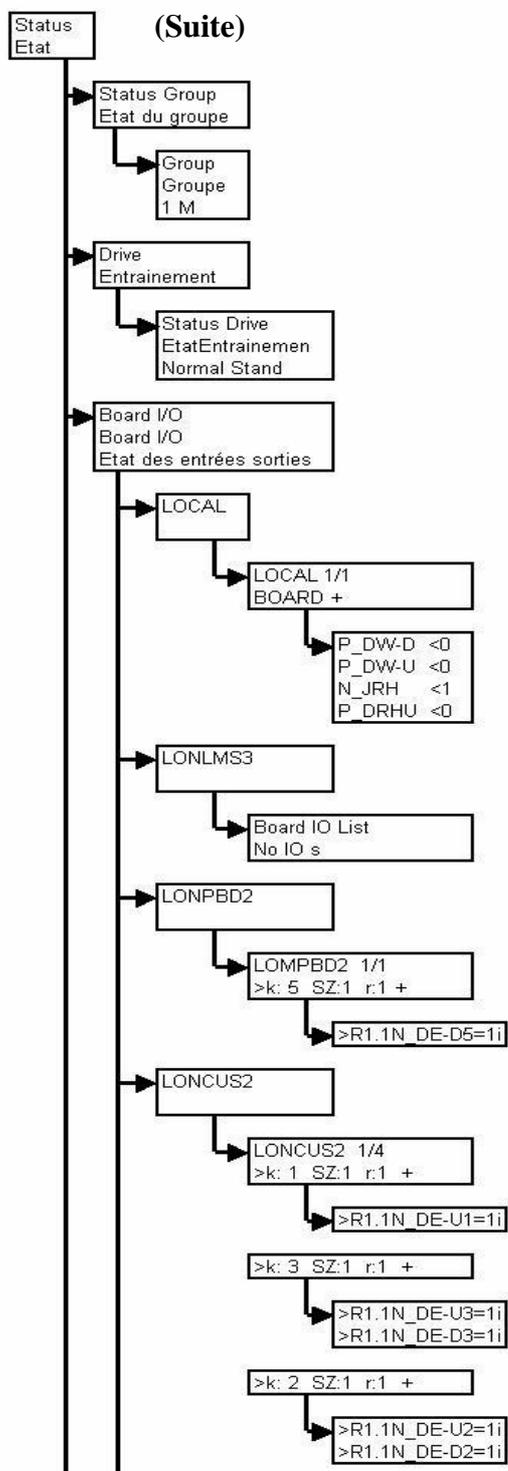
*Ce sujet continue page suivante*

## Utilisation de l'outil SMLCD, Suite (SLMCD 5/10)



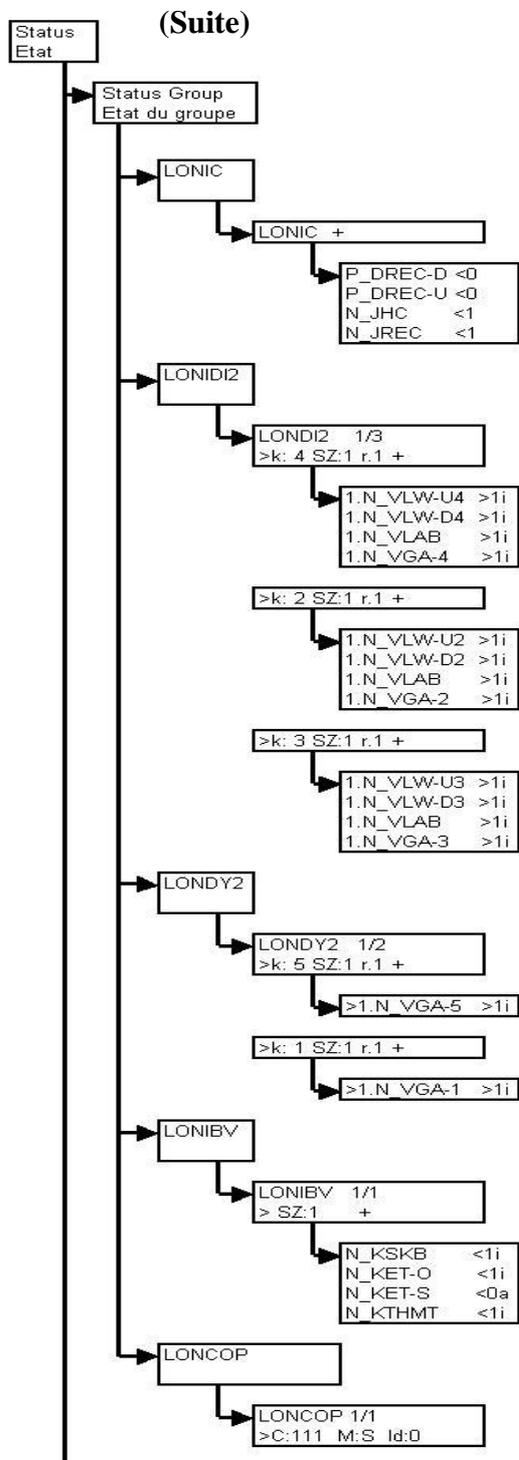
*Ce sujet continue page suivante*

## Utilisation de l'outil SMLCD, Suite (SLMCD 6/10)



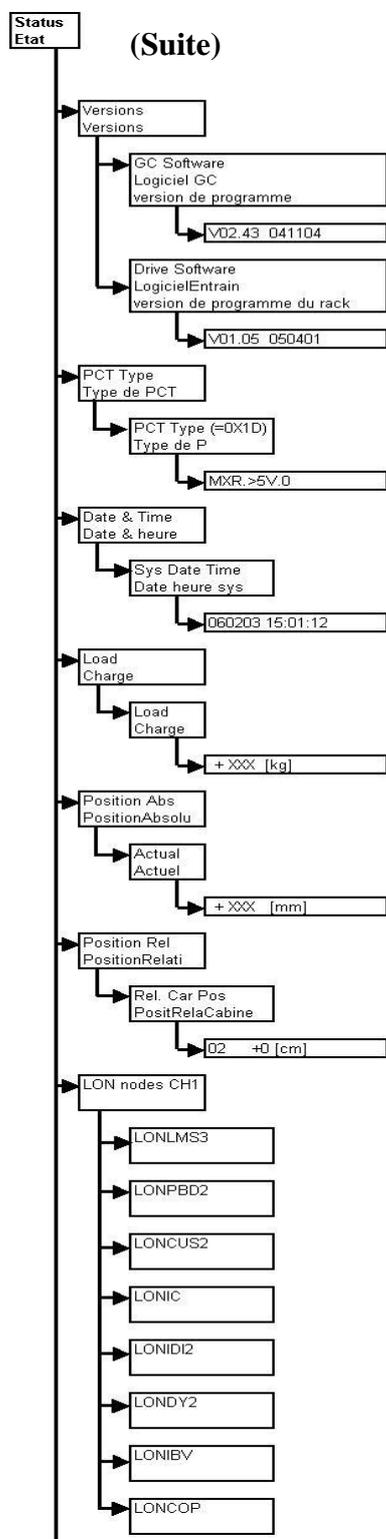
*Ce sujet continue page suivante*

## Utilisation de l'outil SMLCD, Suite (SLMCD 7/10)



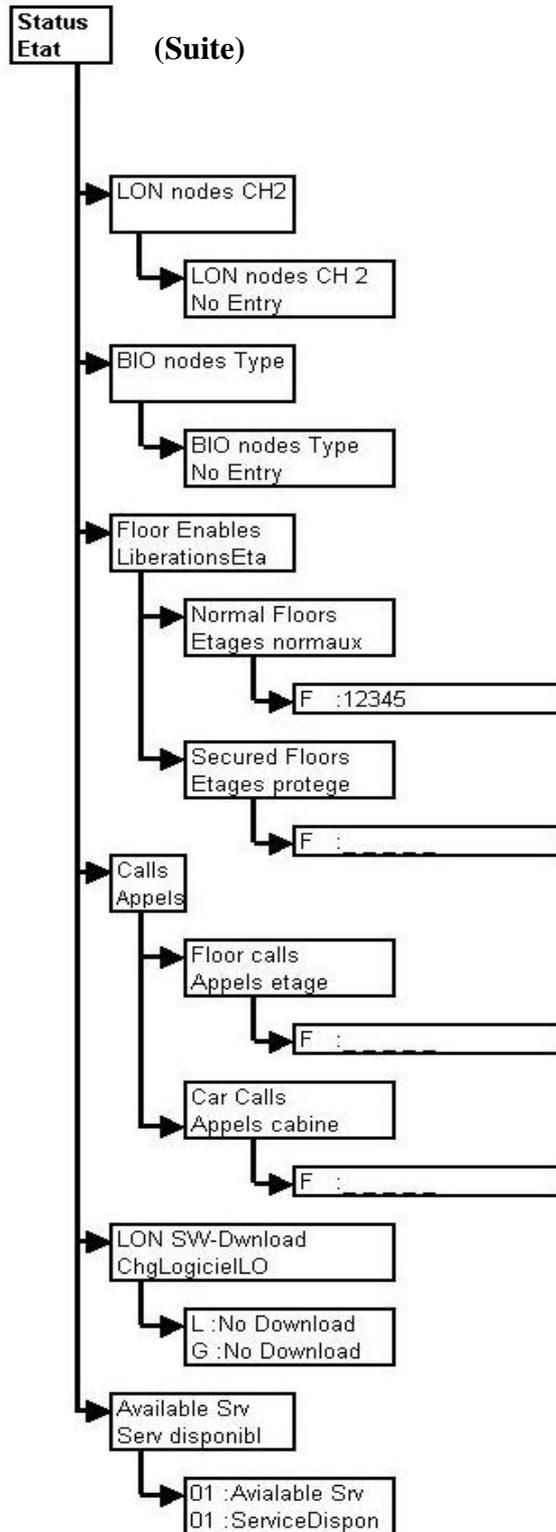
*Ce sujet continue page suivante*

## Utilisation de l'outil SMLCD, Suite (SLMCD 8/10)



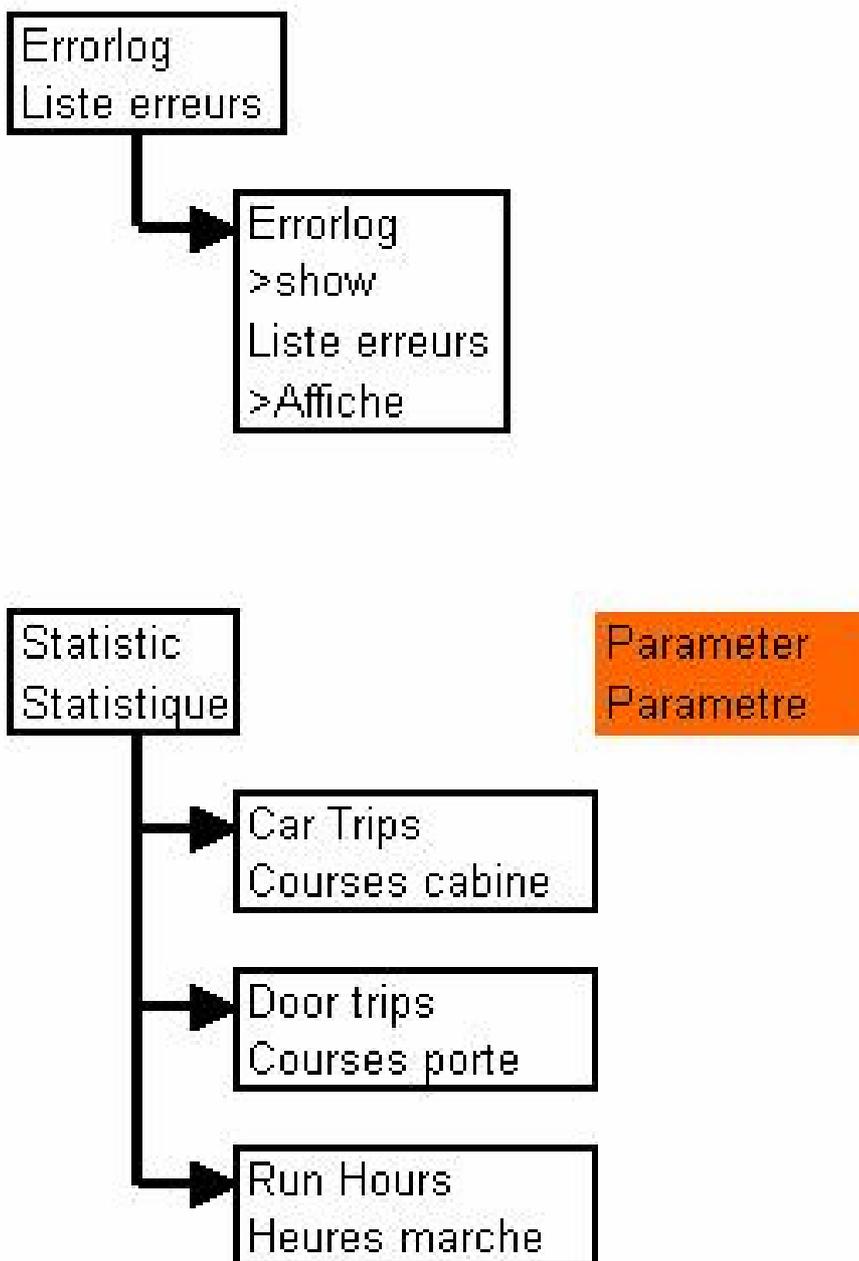
*Ce sujet continue page suivante*

## Utilisation de l'outil SMLCD, Suite (SLMCD 9/10)



*Ce sujet continue page suivante*

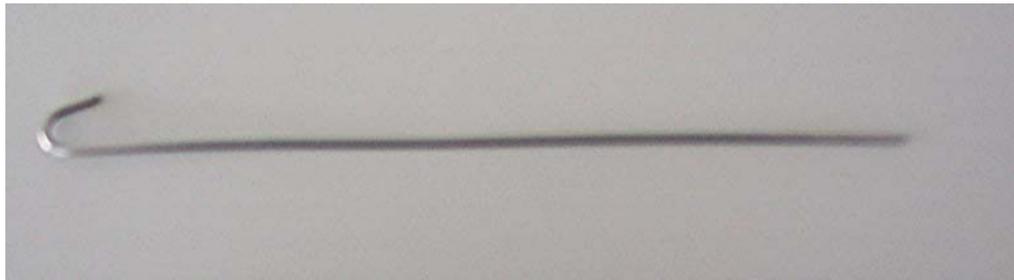
## Utilisation de l'outil SMLCD, Suite (SLMCD 10/10)



## Accès, à la plate-forme cabine de maintenance en gaine et fond de cuvette

### Outils spécifiques

- Une clé triangulaire
- Un escabeau trois marches (voir possibilité de le laisser sur place)
- Un crochet de déverrouillage du faux-plafond pour accéder à l'éclairage et à la plate-forme de maintenance (exemple ci dessous)



### Risques

**Rappel : l'accès au toit de cabine est formellement interdit**

- Le déplacement en inspection pour la maintenance en gaine se fait depuis la cabine via une plate-forme à déployer
- *Se reporter également au document de référence en annexe de la page d'accueil de ce Mode Opérateur, **MOP CH 03 053-A1***
- Une deuxième personne est nécessaire au moment du repliage de la plateforme et fermeture de la trappe
- Le déplacement INS montée n'est pas limité par un fin de course (6LS).
- La cabine s'arrêtera au dernier niveau haut, à l'étage.

**Attention : Risque de heurt à la tête sur la machine placée sur un côté de la trajectoire. Voir paragraphe suivant.**

*Ce sujet continue page suivante*

## Accès, à la plate-forme cabine de maintenance en gaine et fond de cuvette, Suite

Mode opératoire d'accès à la plateforme de maintenance cabine

*Ce sujet continue page suivante*

- Placer la cabine au dernier niveau haut,
- Passer en JRH (ERO) avec la cabine à niveau, portes ouvertes.
- **Déployer la trappe en plateforme de travail** et d'accès au toit de cabine
  - Marche à suivre : [MOP CH 03 053-A1](#) (lien d'accès par le module généralité)

### Vérification de l'efficacité des contacts de trappe (2 points suivants) :

- Vérifier l'état des LEDs : → T3b, T4, T5 doivent être éteintes,
- Remettre JRH (ERO) en mode normal,
- A l'aide de l'outil SMLCD, effectuer un envoi cabine  
Menu SMLCD → Ordres → Envois cabine

**La cabine ne doit pas bouger,  
Les LEDs T3b, T4 et T5 sont éteintes.**

*(nota : la manœuvre inspection prend le pas sur ERO)*

**Si les portes se sont fermées, mettre le JHM (bouton STOP armoire palière) avant d'ouvrir les portes.**

### Vérification de l'efficacité de JHC (bouton STOP de la boîte INS) :

- Monter sur la plateforme, et basculer JREC (mode INS).
  - Basculer JHC (bouton STOP de la boîte d'inspection).
  - Désactiver le bouton JHM (bouton STOP armoire palière),
  - Appuyer sur DREC et DREC-D (commande descente d'INSPECTION)
- Si le bouton STOP est opérationnel, **les portes ne doivent pas se fermer.**  
**Si les portes se ferment → le bouton STOP (JHC) n'est pas opérationnel.**
- Retirer le bouton STOP.
- La commande d'INS devient opérante et les portes se fermeront sur un ordre de départ INS.

*Ce sujet continue page suivante*

## Accès, à la plate-forme cabine de maintenance en gaine et fond de cuvette, Suite

Contrôle du fin de course INS montée



Ce réglage a pour but d'éviter tout choc accidentel avec la machine.

Une cote verticale de 2m doit être respectée entre la plate-forme et la machine.

- Cabine au dernier niveau haut,
- Relever la cote entre la trappe et le dessous de la machine.



Calcul de la cote KSERE\_DISTANCE :

$KSERE\_DISTANCE \text{ (mm)} = 2000 - \text{cote mesurée.}$

Programmer la valeur obtenue :

Menu SMLCD → Paramètre → GenEntrainement → Distance KSERE

Mémoriser cette valeur :

Menu SMLCD → Ordres → FinComEntrainement

Contrôle final de la cote :

- Descendre en INS d'environ 2m,
- **Ne pas se positionner dans la trajectoire de la machine** et remonter en INS, jusqu'à l'arrêt automatique de la cabine.
- Contrôler la cote de 2000mm minimum.

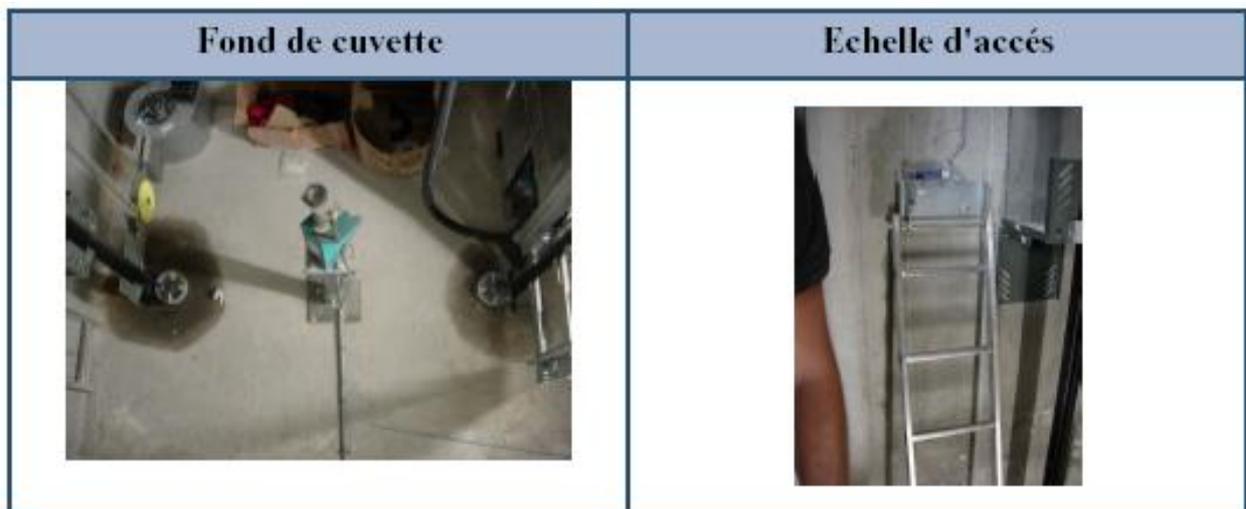
## Accès, à la plate-forme cabine de maintenance en gaine et fond de cuvette, Suite

### Intervention sur l'opérateur

- Faire un envoi cabine à l'étage inférieur,
  - Déverrouiller la porte palière, et contrôler l'arrêt de l'appareil,
  - Couper le STOP opérateur.
  - Refermer la porte palière et vérifier que la cabine ne repart pas.
- 
- Travailler impérativement du palier,
  - Couper le bouton STOP opérateur, chaque fois que cela est nécessaire.

### Accès cuvette

- Respecter la consigne de sécurité *EHS CH 02 013* "comme pour les appareils OTIS"
- Une échelle est située sur le coté du fond de cuvette pour y accéder



## Essai parachute (cabine & Contrepoids)

**Préparation** La procédure spécifique Eurolift, d'accès au toit de cabine et fond de cuvette est obligatoire avant de réaliser l'essai de parachute (voir chapitre précédent).

- **Nota :** Appareil avec contrepoids parachuté, placer la cabine au dernier niveau haut et relever la position absolue (course totale)  
menu SMLCD → Etat → position absolue

[«Ensuite voir paragraphe essai parachute contrepoids à la suite de ce document»](#)

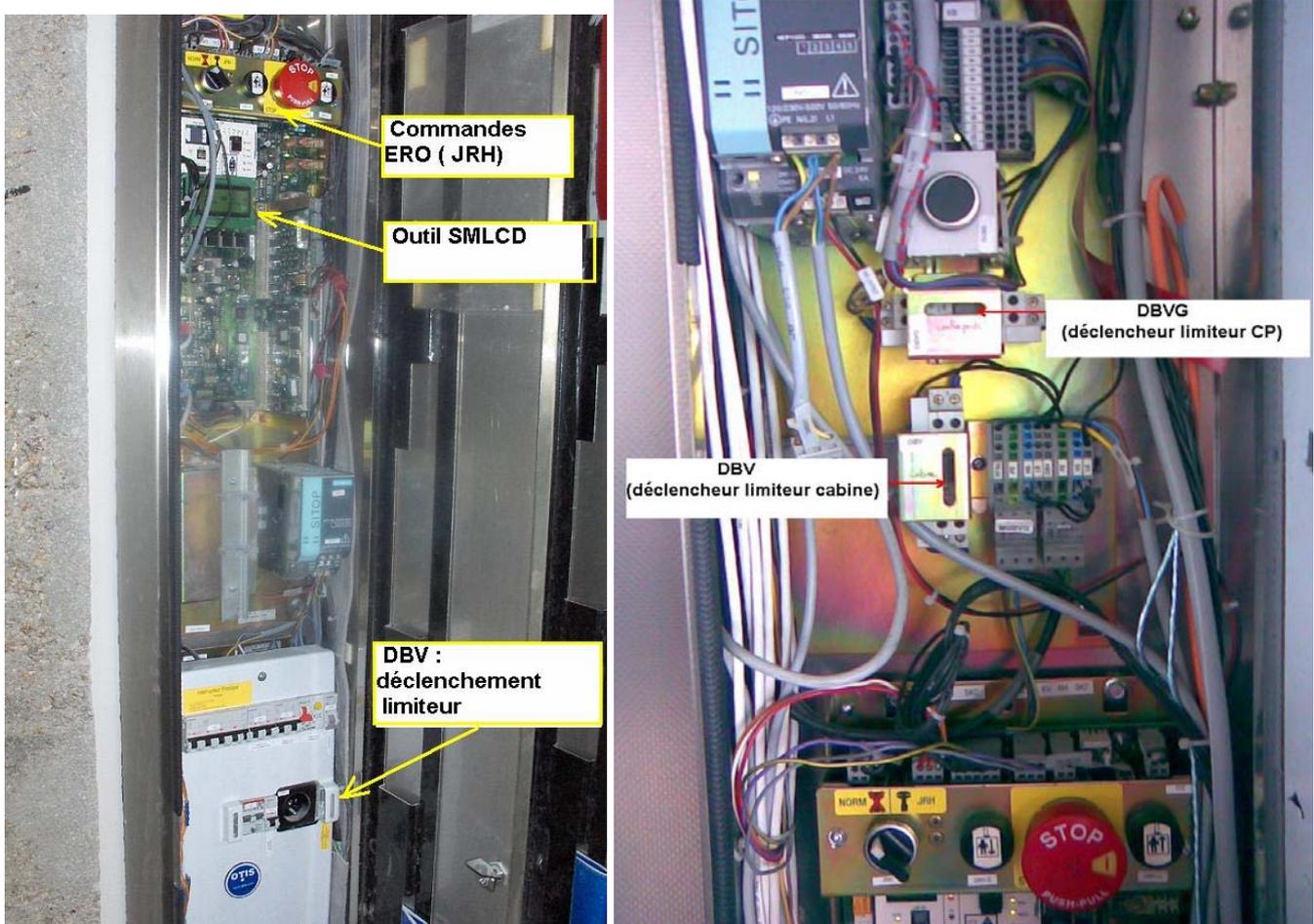
**Opération 1** Identification des différents éléments

Etape	Action
1	Mettre l'appareil en mode KFM.
2	Positionner l'appareil au niveau 2 (avant-dernier niveau bas) • Menu principal → Ordres → Appel cabine → Etage 2 → Ok
3	Basculer l'interrupteur JRH en mode maintenance (clef mollette) • L'afficheur indique « INS » (2 <sup>ème</sup> ligne à droite)
4	Le déclencheur DBV (limiteur cabine) se situe en bas à droite du panneau (à côté de la prise de courant). Si l'appareil est équipé d'un limiteur contrepoids, les deux déclencheurs (DBV & DBVG pour le contrepoids) se situent en haut du panneau ➤ Voir illustration ci dessous :

*Ce sujet continue page suivante*

## Essai parachute (cabine & Contrepoids), Suite

**Illustration** Localisation des commandes de mise en prise des limiteurs :



**Opération 2** Essai de prise parachute

Etape	Action
1	Déplacer l'appareil en descente, à l'aide du bouton DRH-D, de la manœuvre ERO.
2	Dès que l'appareil se déplace à vitesse d'inspection, appuyer sur le bouton DBV, pour déclencher la prise du limiteur.
3	Lâcher le bouton DRH-D après la prise. <b>Vérification de l'efficacité du contact KBV, sur le limiteur :</b> Seules les LEDs T1 & T2 restent allumées. <b>Si T3a reste allumée, le contact limiteur cabine(KBV) est inopérant.</b>

*Ce sujet continue page suivante*

## Essai parachute (cabine & Contrepoids), Suite

### Vérification patinage

Vérifier d'abord l'état de l'ascenseur.

- Si un défaut est enregistré (ERR00xx) :
  - Appuyer sur JHM (bouton STOP armoire palière)
  - appuyer sur les boutons DRH-D & DRH-U ensemble (montée et descente ERO), pour reseter le défaut.

Vérifier la position réelle de la cabine :

- menu SMLCD → Etat → position absolue "exemple : 2176 mm"
- Revenir au menu Etat de l'ascenseur suivre l'évolution de la vitesse (0,00 m/s → 0,30 m/s environ)

### *Vérification de l'efficacité du contact KF, sous cabine:*

- Appuyer sur DRH-D,
- Toutes les LEDS s'allument sauf T3a.  
(Si T3a reste allumée, le contact de parachute est inopérant «à régler ou à remplacer»)
- Vérifier que la machine tourne à l'aide de l'outil SMLCD (la vitesse augmente jusqu'à 0,30 m/s. environ).
- Lâcher le bouton DRH-D.
- Revenir au menu SMLCD → Etat → position absolue, la valeur ne doit pas avoir bougée.

Les câbles ont patinés sur la poulie.

### Vérification du contact de parachute :

**NB : le contact est à réarmement automatique\*, cette vérification est donc obligatoire.**

**\* : le contact KF est à mémorisation de position :**

- **1<sup>ère</sup> impulsion : coupure du contact,**
- **2<sup>ème</sup> impulsion : rétablissement du contact.**
- **Couper le courant,**
- Déconnecter SKC,
- Contrôler l'ouverture du contact à l'ohmmètre, entre les bornes 1 & 3.



*Ce sujet continue page suivante*

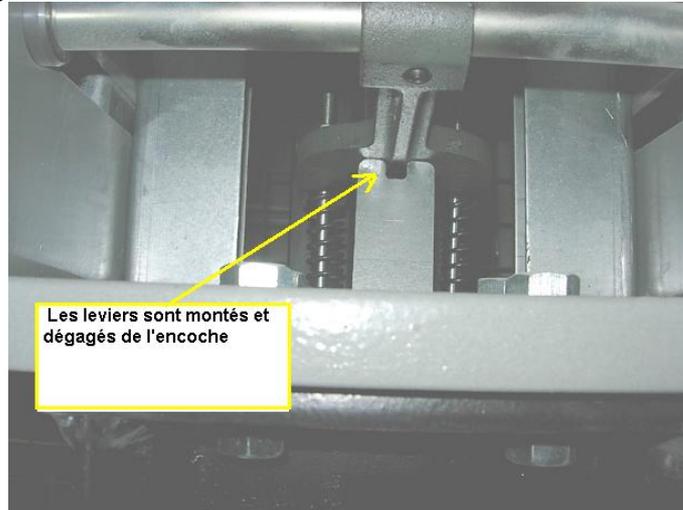
## Essai parachute (cabine & Contrepoids), Suite

### Vérification patinage (suite)

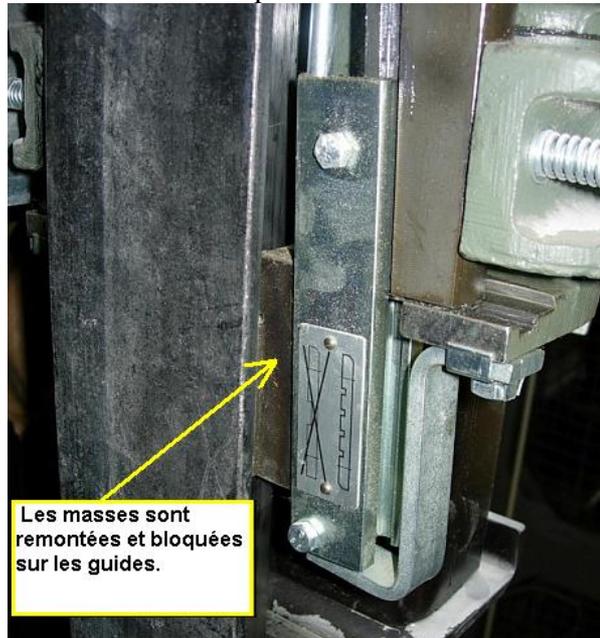
#### Vérification de la tringlerie :

Depuis le fond de cuvette, vérifier sous cabine que :

- les 4 tringles sont remontées.



- les masses sont remontées et bloquées.



- Remettre le courant

*Ce sujet continue page suivante*

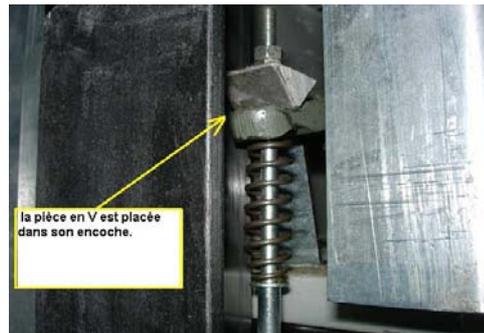
## Essai parachute (cabine & Contrepoids), Suite

### Déprise du limiteur

- Remonter la cabine par DRH-U d'un mètre environ.
- **Couper le courant**

Vérifier que :

- les quatre tringles sont redescendues, et que les pièces en V sont dans leurs encoches,



- Le contact KF est rétabli, "contact spécial avec coupure et réarmement au passage de la came".

\* : le contact KF est à mémorisation de position :

- 1<sup>ère</sup> impulsion : coupure du contact,
- 2<sup>ème</sup> impulsion : rétablissement du contact.



- la trace des masses parachute sur les guides,



Limer, si nécessaire, les empreintes ou bavures.

*Ce sujet continue page suivante*

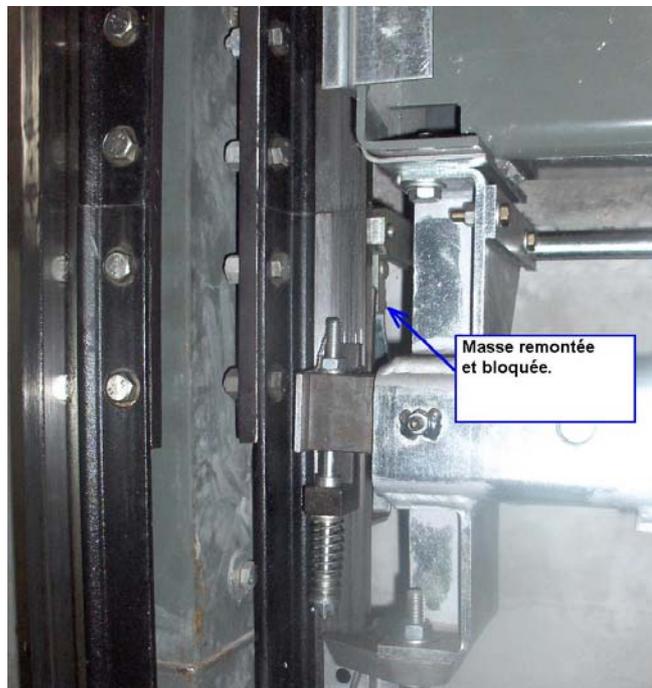
## Essai parachute (cabine & Contrepoids), Suite

### Essai parachute contrepoids (Si existant)

L'essai peut être réalisé avec le contrepoids vers la mi-course.  
Si l'accès en cabine est impossible (Tunnel,...), faire l'essai avec le contrepoids en position basse (contrôle depuis le fond de fosse), mais il faudra démonter l'écran de protection contrepoids.

- Remonter la cabine à la mi-course, en ERO (JRH & DRH-U).
- Positionner la cabine 1m sous la mi-course :  
menu SMLCD → Etat → position absolue "exemple : xxxx mm"  
S'assurer que le contrepoids est placé légèrement au-dessus de la cabine (50cm env.).
- Faire monter la cabine, en appuyant sur DRH-U.
- Déclencher DBVG.
- Vérifier le patinage des câbles (voir principe « vérification du patinage », chapitre « Essai de parachute cabine »)
- Relâcher DBVG & DRH-U.

Déployer la trappe de maintenance,  
Vérifier que les masses sont remontées et bloquées.



*Ce sujet continue page suivante*

## Essai parachute (cabine & Contrepoids), Suite

Déprise  
parachute  
contrepois

- Dans l'armoire palière, mettre en place le shunt rouge sur SKS et laisser JRH actionné.



Shunt en place



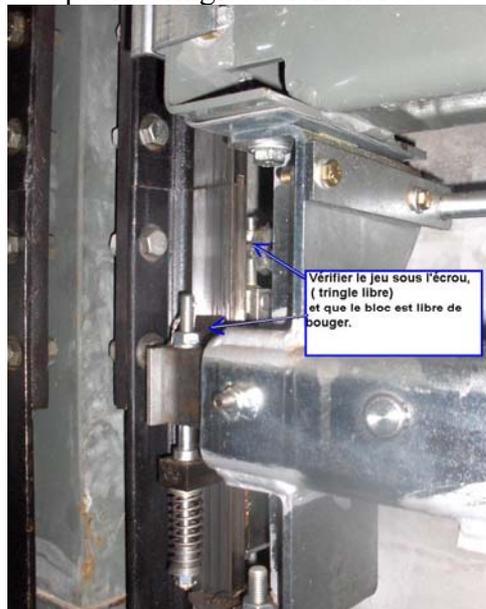
- Faire descendre la cabine en INS (DREC-D) pour dépendre le parachute CPDS.

### Vérifier :

1. la trace sur les guides,



2. que les masses sont redescendues et libres,
3. que les tringles soient libres.



*Ce sujet continue page suivante*

## Essai parachute (cabine & Contrepoids), Suite

### Réarmement du limiteur

Avec parachute cabine seul :

Etape	Action
1	Refermer la plate-forme de maintenance.
2	Remettre le courant
3	Remonter la cabine au dernier niveau haut, en mode JRH (ERO).
4	Couper le courant et consigner le sectionneur JH.
5	Ouvrir les portes
6	Descendre le plafond <ul style="list-style-type: none"> <li>• procédure accès au toit eurolift</li> </ul>
7	Remettre la palette en place (voir illustration ci-dessous) <ul style="list-style-type: none"> <li>• Réarmer le contact de limiteur cabine (KBV).</li> </ul>



*Ce sujet continue page suivante*

## Essai parachute (cabine & Contrepoids), Suite

**Réarmement  
des limiteurs**

Avec parachute cabine et contrepoids

Etape	Action
1	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Remonter en INS, jusqu'au niveau haut</li> </ul>
2	Basculer JREC ( INS)et JHC ( STOP toit de cabine) en normal, et sortir de la cabine
3	<p><b>Cette opération doit être réalisée sans aucune personne sur la plate-forme de maintenance.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mettre un shunt entre SKC2 et 3</li> </ul> 
4	Monter la cabine en mode JRH (ERO), jusqu'au niveau, <u>sans couper le fin de course.</u>
5	Mettre le bouton stop (JHC)
6	Retirer les shunts (SKS et SKC 2& 3), dans l'armoire palière
7	<p>Vérification de l'efficacité du contact KBVG</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Réenclencher le KBV uniquement (contact de survitesse cabine)</li> <li>• La LED T3a doit rester éteinte.</li> <li>• Si la LED T3a est allumée, le contact KBVG est inopérant.</li> </ul>
8	<p>Ré-enclencher KBVG,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La LED T3a s'allume.</li> </ul>
9	Refermer la plate-forme de maintenance.

*Ce sujet continue page suivante*

## Test des adhérences

### Test d'excès et manque d'adhérence

- Activer le mode KFM et JRH (ERO)
- Placer la cabine au dernier niveau haut,
- Menu SMLCD → Test → Test réception → Test traction → Valider par OK.

**Nota** : se reporter si besoin au chapitre des menus déroulants

- L'afficheur indique : « Attendez SVP... », tout en maintenant appuyé DRH-U jusqu'à la fin du test.
- Si tout s'est bien passé, l'afficheur indique : « Test traction success , xx cm. »
- Ensuite, si l'appareil ne repart pas en J (ERO) pour défaut , effectuer un reset en appuyant simultanément pendant 2 secondes, sur les deux boutons DRH-U & DRH-D.
- Si cette procédure de reset ne suffit pas, couper et remettre le courant par l'intermédiaire du disjoncteur JH.

## Essai fins de course, amortisseurs

### Risques

Accès fond de cuvette

### Outils spécifiques

Utilisation du SMLCD

### Prise de contrôle de l'appareil

Mettre l'appareil en mode KFM ( OTIS = DDO + CHCS)

Menu principal → Accéder → ABCD puis Enter après OK ?  
 Menu principal → Ordres → Courses spéciales → KFM → ON  
 L'afficheur indique KFM sur la deuxième ligne, à droite.



### Procédure d'essai

Fins de courses

Etape	Action
1	Envoyer la cabine au niveau extrême haut • Menu principal → Ordres → Appel cabine → Etage = xx.
2	• Basculer le commutateur JRH ( ERO)
3	Appuyer sur DRH-U (montée), par brève impulsion de 1 à 2 secondes jusqu'à l'extinction de la LED T3A.
4	Vérifier que la LED LUET(DZ) est toujours allumée. • Nota : si ce n'est pas le cas, le fin de course doit être réglé.
5	Basculer JRH en normal, et vérifier que la LED T3A reste éteinte. La cabine ne doit pas bouger.
6	Remettre le commutateur en mode JRH.
7	Appuyer sur DRH-D, pour sortir l'appareil du fin de course, jusqu'à l'allumage de la LED T3A.
8	Remettre le commutateur JRH sur Normal
9	Envoyer la cabine au niveau extrême bas • Menu principal → Ordres → Appel cabine → Etage = 1
10	Basculer le commutateur JRH (ERO)

*Ce sujet continue page suivante*

## Essai fins de course, amortisseurs, Suite

### Procédure d'essai (suite)

Marche à suivre ci-dessous :

Etape	Action
11	Appuyer sur DRH-D (descente), par brève impulsion de 1 à 2 secondes jusqu'à l'extinction de la LED T3A.
12	Vérifier que la LED LUET(DZ) est toujours allumée. • <u>Nota</u> : si ce n'est pas le cas, le fin de course doit être réglé.
13	Basculer JRH en normal, et vérifier que la LED T3A reste éteinte. • La cabine ne doit pas bouger.
14	Remettre le commutateur en mode JRH.
15	Appuyer sur DRH-U, pour sortir l'appareil du fin de course, jusqu'à l'allumage de la LED T3A.
16	Remettre le commutateur JRH sur Normal. • NB : L'utilisation du menu « Position Absolue » permet de savoir où est la cabine. «Menu SMLCD → Test → Position absolue»

### Procédure d'essai

Amortisseurs

Etape	Action
1	Contrôler la réserve sous CP, cabine au dernier niveau haut
2	Contrôler l'efficacité des contacts
3	Bloquer le contact de l'amortisseur cabine KP
4	Ressortir du fond de fosse
5	Retirer JHSG (STOP fond de cuvette)
6	Depuis le palier, essayer d'appeler la cabine
7	Répéter la même opération pour l'amortisseur CP, (KPG)

## Essai du DDP

**Risques**

RAS

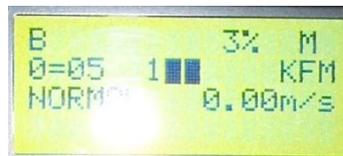
**Outils spécifiques**

Utilisation du SMLCD

**Prise de contrôle de l'appareil**

Mettre l'appareil en mode KFM (OTIS = DDO + CHCS)

Menu principal → Accéder → ABCD puis Enter après OK ?  
 Menu principal → Ordres → Courses spéciales → KFM → ON  
 L'afficheur indique KFM sur la deuxième ligne, à droite.



**Procédure d'essai**

- Menu principal → Tests → Test reception → Test temps course → Trip time = 20s (par exemple)  
 Noter puis diminuer la valeur à 3 ou 4s.  
 Valider par 2 fois Enter
- L'afficheur indique Etage = xx (étage actuel)
- Entrer l'étage de destination (distant de plusieurs niveaux).
- Valider par 2 fois Enter
- L'appareil part en grande vitesse et déclenche un arrêt d'urgence lorsque le temps « Trip time » est écoulé.
- L'afficheur indique « Test Temp Course Succes » si tout est correct.
- Etat de l'appareil en appuyant sur les 2 boutons de gauche ensemble):  
 ERR 0089
- Si le résultat est : « Echec test », réduire « Trip time » et recommencer.

*Ce sujet continue page suivante*

---

## Essai du DDP, Suite

### Remise en service

- Dans le menu principal → Tests → Test reception → Test temps course → Remettre à sa valeur initiale « Trip time ».
  - Valider par 2 fois Enter
  - Faire Esc 3 fois.
  - Mettre l'appareil en JRH ( ERO).
  - Appuyer sur les boutons DRH-D & DRH-U ensemble ( montée et descente ERO), pour reseter le défaut.
  - Remettre l'appareil en mode Normal
  - Faire un aller & retour sur la course complète  
Menu principal → Ordres → Appel cabine → Etage = xx.
  - Dans le menu principal → Ordres → Courses spéciales → KFM → OFF
-

## Désincarcération

**Risque particulier**

La vitesse de dérive, en mode manuel, n'est pas contrôlée.  
NB : les appareils équipés d'une commande électrique ne sont pas concernés.

**Mode opératoire**

Marche à suivre ci-dessous :

Etape	Action
1	<p>Couper le courant principal</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Test des LEDs LR-U / LR-D / LUET, au moyen des poussoirs montée et descente</li> </ul> 
2	<p>Si les LEDs ne fonctionnent pas : NE PAS FAIRE DERIVER LA CABINE au déblocage-frein seul. (contrôle de vitesse de dérive et d'arrivée à niveau inopérants).</p>
3	<p>Si le test est OK</p>

*Ce sujet continue page suivante*

## Désincarcération, Suite

### Mode opératoire (suite)

Etape	Action
4	Mettre en place le levier de frein 
5	Faire dériver la cabine en surveillant la vitesse affichée. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Essayer de ne pas dépasser 30cm/s.</li> </ul> <b><i>Si la vitesse excède 25% de la valeur nominale, le buzzer retentit.</i></b> Dans ce cas, relâchez immédiatement le frein.
6	Amenez la cabine à niveau (LED LUET allumée)
7	Relâchez le levier de frein, et déposez-le
8	Replacer le levier de frein dans sa position initiale
9	Relever la position indiquée à l'afficheur.
10	Refermer la porte de l'armoire de manœuvre.

### Evacuation des passagers

Marche à suivre ci-dessous :

Phase	Description
1	Allez à l'étage où la cabine se trouve.
2	Ouvrez manuellement la porte palière à l'aide de la clef de déverrouillage.
3	Evacuer les passagers.
4	Refermer et verrouiller la porte palière.

## Consignation

### Outil spécifique

Verrouillage SIEMENS ref : 5ST3 801

Il est nécessaire d'avoir 4 outils de consignation sur l'Eurolift en cas de consignation totale (remplacement de carte dans le contrôleur, etc...)

- Force, lumière cabine, gaine, manœuvres additionnelles

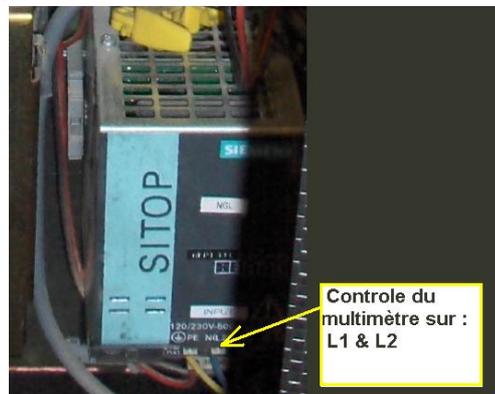
### Risques particuliers



- Couper tous les sectionneurs pour consigner totalement.
- *Les arrivées de courant se font par en dessous pour certains sectionneurs.*

### Mode opératoire

1. Retirer les deux vis de fixation du capot du sectionneur et le déposer
2. Tester le bon fonctionnement du multimètre sur une alimentation NGO ou NGL



3. Couper les sectionneurs :
  - JH , sectionneur principal,
  - SIL, éclairage cabine,
  - JHO, manœuvres additionnelles,
  - SIBS, éclairage gaine.



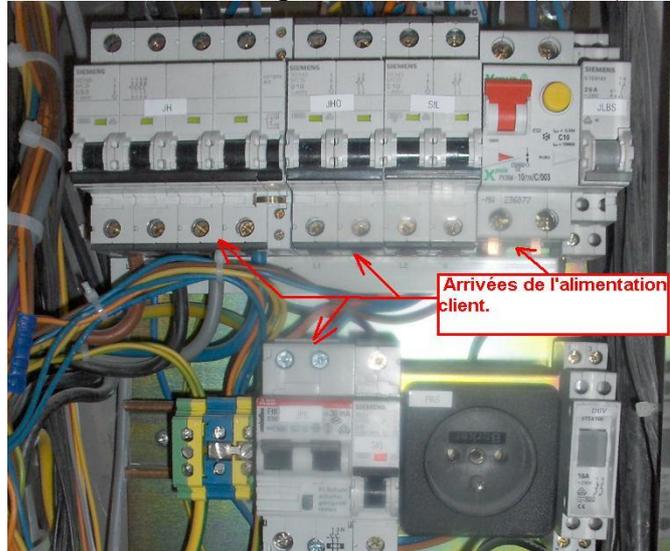
*Ce sujet continue page suivante*

## Consignation, Suite

Mode  
opérateur  
(suite)

- Vérifier l'absence de courant au 380V

**Attention : L'alimentation arrive par dessous sur JH, JHO, SIL.**



- Remettre en place le capot de protection.
- Condamner le(s) sectionneur(s) en utilisant le verrou SIEMENS 5ST3 801 et le cadenas OTIS.



## Accès à l'opérateur de porte

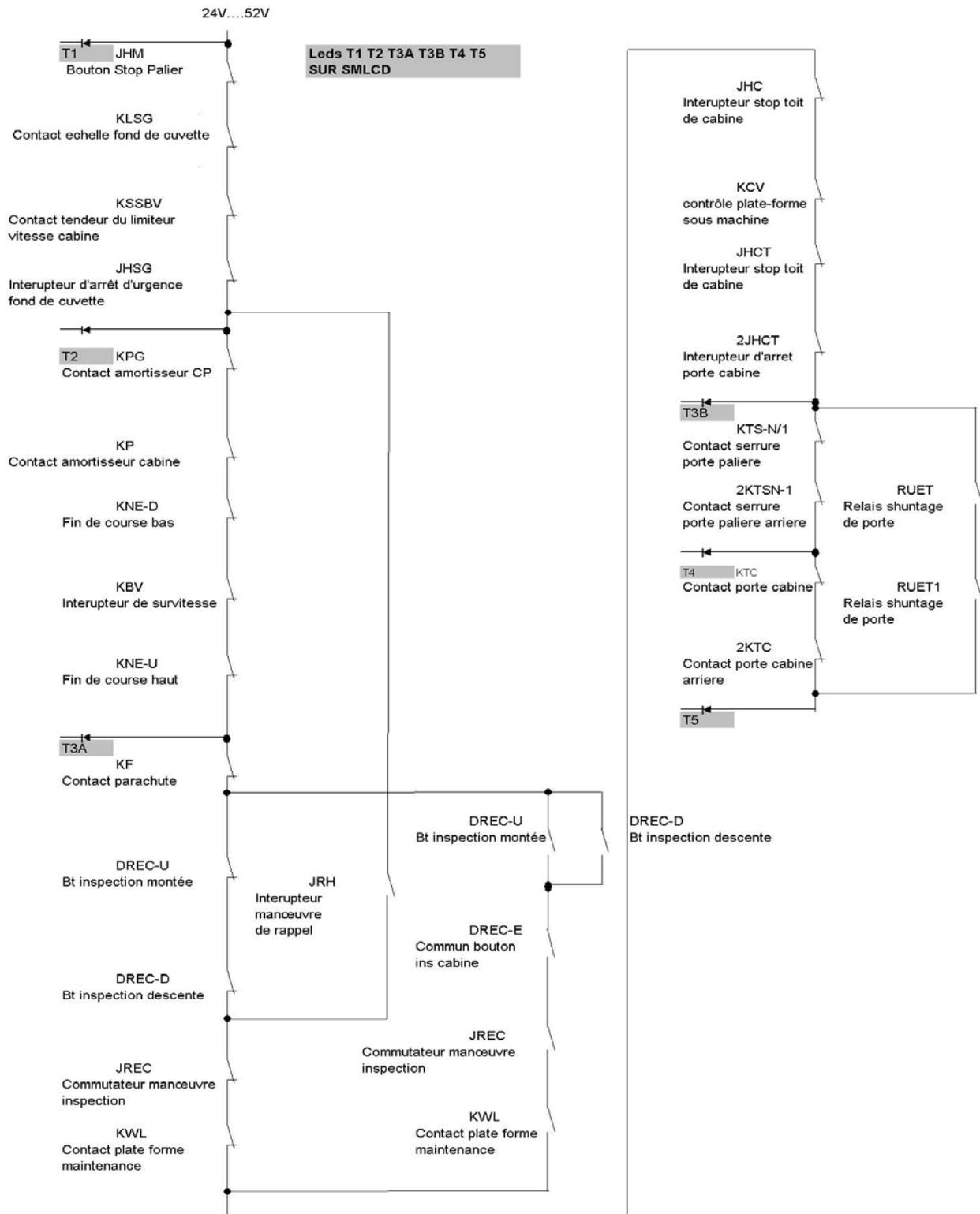
---

### Consigne

- Arrêter l'appareil environ 500 mm au dessus du palier à l'aide d'une de clé de déverrouillage
- Enclencher le bouton stop situé sur l'opérateur
- Refermer la porte palière et vérifier que l'appareil est à l'arrêt et aucun mouvement de la porte



## Schéma électrique



Circuit et visualisation des principaux éléments de la chaîne des sécurités

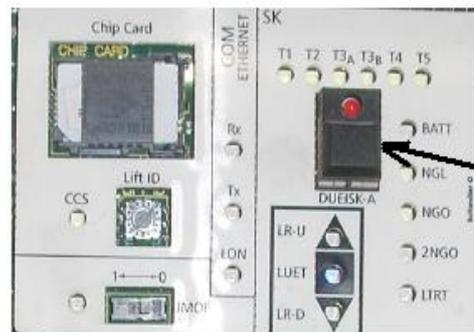
## Dépannage niveau 1

### Risques

Précautions électriques et mécaniques

### Chaîne de sécurité

En cas de masse sur la chaîne de sécurité, il faut réarmer la protection, en appuyant sur le bouton poussoir DUEISK-A., dans l'armoire palière.



**Réarmement de la protection de masse de la chaîne de sécurité.**

L'alimentation en tension du circuit de sécurité se compose d'une tension continue régulée de 24...52VDC.

Ceci permet de compenser les chutes de tension dans le circuit de sécurité suite à de grandes longueurs de câbles.

**Remarque: Quand le circuit de sécurité est ouvert, la tension à l'entrée de celui-ci est de 52VDC**

*Ce sujet continue page suivante*

## Dépannage niveau 1, Suite

**Loggers**  
( pile de défauts).

Liste ci-dessous :

<b>Erreur N° :</b>	<b>2 Exception MC</b>
<b>Description</b>	Erreurs du microprocesseur. Le système saute à la routine d'erreur et se bloque lui-même. Les erreurs sont consignées séparément dans le journal des erreurs. Utiliser le menu CADI spécial pour afficher le journal des erreurs.
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
Néant.	Signaler le problème à la hotline. Veiller à disposer de toutes les informations d'erreur correspondantes issues de CADI.
Problèmes de CEM (compatibilité magnétique)	Contrôler la présence de sources d'interférence (CEM) puissantes dans le bâtiment.
	Vérifier que la tension d'alimentation 24 V est séparée des câbles de tension supérieure, p. ex. les câbles d'alimentation du frein.
	Veiller à ce que les connexions de terre et de masse des circuits imprimés sont réalisées conformément aux instructions appropriées.
	Contrôler l'ensemble des connexions de terre et de masse dans l'armoire et allant vers le convertisseur.
Circuit imprimé défectueux	Changer le circuit imprimé.

<b>Erreur N° :</b>	<b>5 SH_on_STDSTL</b>
<b>Description</b>	Le contacteur SH ou SH1 est détecté sous tension pendant la phase d'arrêt.
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
Contrôler les contacts auxiliaires de SH, SH1 (RH et RH1 suivant l'équipement)	
SH ou SH1 sont actionnés à la main	Néant.

<b>Erreur N° :</b>	<b>6 SB_on_STDSTL</b>
<b>Description</b>	Le contacteur SB est sous tension pendant la phase d'arrêt
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
Connexion de retour incorrecte	Contrôler les contacts auxiliaires de SB
SB déplacé à la main	

<b>Etape</b>	<b>Action</b>
<b>Erreur N° :</b>	<b>7 SH_Fault</b>
<b>Description</b>	Les contacts auxiliaires de SH / SH1 (ou RH / RH1) se sont ouverts pendant que la cabine était en mouvement.
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
Circuit de sécurité ouvert	Contrôler le circuit de sécurité
Valeur de paramètre incorrecte	Si l'erreur survient pendant que la cabine approche l'étage de destination, elle peut être occasionnée par le circuit d'ouverture anticipée de la porte. Réduire la valeur du paramètre MAX_DOOR_ZONE.
Mauvais câblage	Contrôler le câblage des contacts auxiliaires de SH, SH1 (RH, RH1)

*Ce sujet continue page suivante*

## Dépannage niveau 1, Suite

Etape	Action
<b>Erreur N° :</b>	8 SB_Fault
<b>Description</b>	Le contact auxiliaire SB s'est ouvert pendant que la cabine était en mouvement ou erreur sur le module de freinage (p. ex. MBB)
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
Circuit de sécurité ouvert	Contrôler le circuit de sécurité
Les contacts auxiliaires de SB/SB1 ne fonctionnent pas	Contrôler le fonctionnement des contacts auxiliaires de SB/SB1.
	Contrôler le câblage des contacts auxiliaires de SB/SB1

<b>Erreur N° :</b>	9 KB_Fault
<b>Description</b>	Les contacts de frein KB ou KB1 ne commutent pas correctement. Le contrôleur de course attend les deux informations KB et KB1. En présence d'un seul contact KB, vérifier l'existence d'un pont sur le connecteur allant vers le circuit imprimé. Commentaire : Dans le cas d'entraînements directs, vérifier que les contacts de frein fonctionnent correctement et que l'alimentation du frein est en ordre ; lorsque le frein est desserré, SB est d'abord actionné (pleine alimentation du frein) et juste après, la réduction de tension du frein est activée (p. ex. SGRB ou module de freinage électronique). Le fonctionnement de la réduction de tension est indépendant des états KB et KB1. Le frein doit s'ouvrir dans un certain laps de temps ; après ce temps, les contacts sont contrôlés. KB est probablement le composant le plus problématique dans tout le système. Vérifier que les contacts sont bien fixés et propres. L'expérience montre que le meilleur réglage consiste probablement à autoriser un jeu de 1 mm entre le contact et l'élément d'actionnement lorsque le frein est serré.
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
Contacts de frein défectueux	Contrôler les contacts de frein. Contrôler le réglage des contacts de frein.
Problème mécanique sur le frein	Contrôler le frein. Observer le frein lorsqu'il est desserré.
	Les deux côtés du frein doivent s'ouvrir symétriquement.
Type KB/KB1 incorrect (réaction)	Contrôler les paramètres d'entraînement (réglages) pour le type de frein correct.

Etape	Action
<b>Erreur N° :</b>	10 FC_Fault
<b>Description</b>	Le convertisseur de fréquence demande un arrêt d'urgence. Commentaires : le contrôleur de moteur surveille le contacteur SH. Lorsque le circuit de sécurité s'ouvre pendant une course, le contrôleur de moteur peut détecter cela avant le contrôleur de course. Par conséquent, cet événement peut également être causé par un problème du circuit de sécurité. Se reporter également à la description d'erreur pour SH_Fault.
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
Problème interne du convertisseur	Contrôler le journal des événements du contrôleur de moteur pour des informations détaillées.

*Ce sujet continue page suivante*

## Dépannage niveau 1, Suite

<b>Erreur N° :</b>	11 FC_Block
<b>Description</b>	L'état de la commande du moteur est 'bloqué'.
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
	Se reporter aux diagnostics concernant la commande du moteur
Variodyn E : Erreur BARMAG LED rouge sur ER113	Réinitialiser le convertisseur de fréquence. En cas d'échec, contrôler le journal des erreurs interne du convertisseur de fréquence à l'aide d'une émulation de terminal :
	Manuel abrégé :
	- Presser s pour démarrer
	- Presser f, erreur de lecture (v. ci-dessous)
	- Pour quitter, presser F10
	Réinitialiser une nouvelle fois le convertisseur de fréquence
Messages d'erreur internes du convertisseur de fréquence :	Causes possibles
U_ZK < UZK_MIN	Tension d'alimentation insuffisante. Phase manquante.
U_ZK > UZK_MIN	Résistance de hacheur non connectée, mauvaise valeur spécifiée (ohms) ou résistance défectueuse. Mauvais réglage des paramètres.
I > I_MAX	Conv. de fréquence défectueux VF20/30. Court-circuit ou court-circuit à la masse sur le câblage du moteur. Mauvais réglage des paramètres.
TIBR > 5 S	Le circuit d'interface ne réinitialise pas le signal de démarrage. Contrôler la fonction de freinage.
NET > OFF	Dysfonctionnement du conv. de fréquence VF20/30.
KEINE IMPULSE	Contrôler l'alimentation du tachymètre (broches 1 et 2 sur le connecteur IG100). Circuit imprimé VF20/30 défectueux. Glissement du câble de tachymètre. Tachymètre défectueux.
ZEIT COURSE V K	La commande de course de correction n'a pas été réinitialisée.
VBET < 1,15 x VKN/2	Valeur VKN réglée trop haute. DELTA_U trop basse. Glissement du câble de tachymètre. Défauts de câblage. Conv. de fréquence défectueux. Défaut mécanique sur le système d'ascenseur.
VBET > 1,15 x VKN	Valeur VKN réglée trop basse. FC_MAX_R réglée trop haute. MM_IMP réglée trop haute. Défaut mécanique sur le système d'ascenseur.
TEMP > T_MAX	Dépassement permanent du courant nominal. Ventilateurs d'air froid non connectés ou défectueux. Flux d'air réduit. Mauvais sens de rotation.

<b>Erreur N° :</b>	12 DirectionErr
<b>Description</b>	La cabine se déplace de plus de 2,5 cm dans le mauvais sens. Dans le cas du standard australien (AS1735) : la cabine a essayé de démarrer une course dans une direction, qui n'est pas autorisée par l'un ou les deux interrupteurs de fin de course de direction (KSEB-D / KSEB-U).
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
Entrée de charge incorrecte	Contrôler l'information de mesure de charges.
Valeurs de paramètre incorrectes	Contrôler la polarité du tachymètre de position.
Mauvaise polarité du tachymètre	Contrôler la polarité du tachymètre de position.
Interrupteurs de fin de course de direction (AS1735 uniquement)	Contrôler les interrupteurs de fin de course de direction (KSEB-D / KSEB-U), les entrées et le câblage de la manœuvre, ainsi que la position réelle de la cabine
Variodyn E uniquement : course manuelle sur le toit de cabine dans la mauvaise direction, dans la zone d'extrémité de la gaine	Contrôler le tachymètre. Réinitialiser la course de synchronisation. Exécuter une course d'apprentissage, si nécessaire.

*Ce sujet continue page suivante*

## Dépannage niveau 1, Suite

<b>Erreur N° :</b>	13 OverSpeed
<b>Description</b>	La vitesse de cabine dépasse la référence de vitesse actuelle (la limite de tolérance normale est de 6,25 %)
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
Valeurs de paramètre incorrectes	Contrôler les paramètres sur le contrôleur de course et la commande du moteur.
Mauvaise entrée de tachymètre provenant du tachymètre de position	Contrôler le tachymètre de position.
Entrée de charge incorrecte	Contrôler le système de mesure de charges et les paramètres de charge.
	Ces contrôles doivent également être réalisés lorsque l'événement se produit juste au début de la course.

<b>Erreur N° :</b>	14 UnderSpeed
<b>Description</b>	La vitesse de cabine chute en deçà de la référence de vitesse actuelle (la limite de tolérance normale est de 6,25 %)
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
Valeurs de paramètre incorrectes	Contrôler les paramètres sur le contrôleur de course et la commande du moteur.
Mauvaise entrée de tachymètre provenant du tachymètre de position	Contrôler le tachymètre de position.
Entrée de charge incorrecte	Contrôler le système de mesure de charges et les paramètres de charge. Ces contrôles doivent également être réalisés lorsque l'événement se produit juste au début de la course.
La valeur de référence de vitesse dépasse les capacités du convertisseur	Contrôler la vitesse et les paramètres d'accélération.

<b>Erreur N° :</b>	15 NoTargetLow
<b>Description</b>	La cabine entre dans la zone KSE inférieure et aucune destination n'a été réglée dans la logique du contrôleur de course
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
Signal KSE incorrect	Contrôler les paramètres et les aimants KSE.

<b>Erreur N° :</b>	16 NoTargetUp
<b>Description</b>	La cabine entre dans la zone KSE supérieure et aucune destination n'a été réglée dans la logique du contrôleur de course
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
Signal KSE incorrect	Contrôler les paramètres et les aimants KSE.

<b>Description</b>	17 OverSpeedKSE Survitesse détectée pendant que la cabine est à l'intérieur de la position KSE inférieure ou supérieure (KSE-U / KSE-D).
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
Entrée KSE incorrecte	Contrôler les paramètres KSE et la position des aimants. Répéter la course d'apprentissage.
Variodyn E : mauvais réglage des paramètres (convertisseur de fréquence). Contrôler les valeurs de paramètre du convertisseur de fréquence	Contrôler la distance KSE

*Ce sujet continue page suivante*

## Dépannage niveau 1, Suite

<b>Erreur N° :</b>	18 NoLowerKSE
<b>Description</b>	Un écart entre la position de l'interrupteur KSE inférieur situé dans la gaine et sa valeur de position enregistrée pendant la course d'apprentissage a été constaté. Commentaire : En présence d'un tachymètre de position du type IG, l'événement est généré lorsque la cabine est déplacée manuellement sans mise à jour de la valeur de position au sein du contrôleur de course (p. ex. tachymètre de position déconnecté). Ainsi, la prochaine course démarrera avec une mauvaise valeur de position de cabine.
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
Paramètres / aimants KSE incorrects / défectueux	Contrôler les paramètres KSE et la position des aimants dans la gaine. Exécuter une nouvelle course d'apprentissage après déplacement des aimants.
	Contrôler le tachymètre de position.

<b>Erreur N° :</b>	19 NoUpperKSE
<b>Description</b>	Un écart entre la position de l'interrupteur KSE supérieur situé dans la gaine et sa valeur de position enregistrée pendant la course d'apprentissage a été constaté. Commentaire : En présence d'un tachymètre de position du type IG, l'événement est généré lorsque la cabine est déplacée manuellement sans mise à jour de la valeur de position au sein du contrôleur de course (p. ex. tachymètre de position déconnecté). Ainsi, la prochaine course démarrera avec une mauvaise valeur de position de cabine.
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
Paramètres / aimants KSE incorrects / défectueux	Contrôler les paramètres KSE et la position des aimants dans la gaine. Exécuter une nouvelle course d'apprentissage après déplacement des aimants.
	Contrôler le tachymètre de position.

*Ce sujet continue page suivante*

## Dépannage niveau 1, Suite

<b>Erreur N° :</b>	<b>20 PositionLost</b>
<b>Description</b>	L'erreur survient lorsque : - La cabine passe au niveau d'un aimant d'étage à une position différente de plus de 15 cm de la position enregistrée pendant la course d'apprentissage. - La cabine passe au niveau d'une position d'étage sans détection d'un aimant d'étage à la position d'étage enregistrée pendant la course d'apprentissage. - La cabine s'approche d'un étage de destination sans détection d'un aimant d'étage à la position d'étage enregistrée pendant la course d'apprentissage. - La cabine est au niveau de l'étage et ne détecte aucun aimant d'étage. Commentaires : - Le contrôleur de course a déclenché une course de synchronisation après l'apparition de l'erreur. Dans le cas d'un tachymètre de position incrémental (IG), la cabine effectue une course vers la position KSE. Dans le cas d'un tachymètre de position de type codeur absolu (AGSI), la cabine se déplace au prochain niveau d'étage. - Si la cabine est arrêtée au niveau de l'étage et l'une des cellules photoélectriques délivre un message incorrect OUT_FIN, le contrôleur de course considère l'information de cellule photoélectrique réelle et suppose que la cabine se trouve au bord de l'aimant et non au niveau de l'étage. (Cette situation peut se produire dans de grands bâtiments avec un allongement significatif des câbles, lorsque la cabine est arrêtée pendant un long moment au niveau de l'étage). Le contrôleur de course "écrase" la position et une course d'isonivelage est démarrée pour une distance de 15 mm. Mais, étant donné que la cabine était de niveau au début de cette course, la deuxième cellule photoélectrique se trouve au-delà de l'aimant. A présent, les deux cellules photoélectriques se trouvent au-delà de l'aimant, mais le contrôleur de course suppose que la cabine est déjà de niveau, ce qui est détecté en tant que POSITION_LOST (perte de position).
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
Problème mécanique avec l'information gaine.	Contrôler la position des aimants. Répéter la course d'apprentissage.
	Contrôler la distance horizontale entre les aimants et la cellule photoélectrique / l'interrupteur. Veiller à ce que le jeu de la cabine ne soit pas trop important lorsque la cabine se trouve aux niveaux d'étage.
Le tachymètre de position (type IG ou type AGSI) ne fonctionne pas correctement.	Contrôler le glissement mécanique sur le tachymètre de position.
	Vérifier que le tachymètre tourne facilement.
	Vérifier le câble de tachymètre et sa tension, ainsi que les deux poulies pour ce câble. La gorge des poulies de tachymètre doit être propre (spécialement pour IGS-200).
Les cellules photoélectriques (PHS / PHNR_D ou les interrupteurs magnétiques subissent des influences électriques.	Contrôler l'alimentation électrique des cellules photoélectriques.
	Contrôler la connexion de masse sur le toit de la cabine et entre le local des machines / l'armoire de manœuvre et la cabine.

<b>Erreur N° :</b>	<b>28 OverTempMotor</b>
<b>Description</b>	La température du moteur dépasse la valeur maximale de 150 °C ou la sonde PT100 utilisée pour la mesure de la température du moteur est court-circuitée ou interrompue. Dans des conditions normales, le système d'ascenseur refonctionne automatiquement après que la température du moteur ait chuté sous le niveau de surtempérature.
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
Connexion PT100 au moteur incorrecte ou manquante.	Contrôler le câblage de la sonde de mesure de température.
Surtempérature due à un courant excessif ou une ventilation défectueuse sur le moteur.	Contrôler la connexion de l'alimentation principale du moteur et la connexion de masse.
	Rechercher un éventuel court-circuit dans les enroulements du moteur, au niveau de la plaque à bornes du moteur.
	Vérifier les valeurs de paramètre de la commande du moteur.
	Contrôler le ventilateur du moteur.

*Ce sujet continue page suivante*

## Dépannage niveau 1, Suite

<b>Erreur N° :</b>	34 SH_Timeout
<b>Description</b>	Pendant la préparation de la course, la fermeture du contact auxiliaire du contacteur SH ou SH1 (resp. RH ou RH1, suivant l'équipement) a échoué. La préparation de la course est interrompue.
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
Défaut dans le circuit de commande du contacteur principal	Contrôler le câblage du contacteur principal, y compris le circuit de sécurité et le déclenchement du contacteur à partir du convertisseur.
Contacteur défectueux	Contrôler le contacteur (contact auxiliaire) et le câblage vers le circuit imprimé.
Problème de synchronisation	Régler le temps de surveillance pour le contacteur principal en ajustant le paramètre 'SH_DELAY' (paramètre interne au convertisseur)

<b>Erreur N° :</b>	39 NoDirRelv
<b>Description</b>	Une demande d'isonivelage apparaît, mais la décision de direction peut être prise, étant donné que la cabine se trouve en dehors de la plage d'isonivelage.
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
	Effectuer un appel vers un quelconque étage

<b>Erreur N° :</b>	40 NoPHS_Learn
<b>Description</b>	Pour le tachymètre de position de type IG : Au début de la course d'apprentissage (après la course de préparation), la cabine doit se trouver dans la zone de l'aimant de la cellule photoélectrique PHS (IN_FIN). Si ce n'est pas le cas, la préparation pour la course d'apprentissage est interrompue. Commentaires : Si la connexion PHS avec le contrôleur de course est manquante, l'état interne est PHS=IN_FIN. Par conséquent, si PHS n'est pas connectée, la course d'apprentissage démarre normalement. La course s'interrompt au passage du premier aimant KSE. Pour le tachymètre de position de type AGSI : La course est interrompue lorsque la course d'apprentissage est déclenchée en dehors de l'aimant de la zone de porte (KUET).
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
Information gaine incorrecte	Pour le tachymètre de position du type IG (incrémental)
	Contrôler le signal KSE (distance, polarité de l'aimant, câblage).
	Contrôler le câblage de la cellule PHS.
	Contrôler la connexion de masse de la cellule photoélectrique PHS.
	Pour le tachymètre de position du type AGSI (codeur absolu):
	Contrôler le signal KUET (polarité de l'aimant, câblage).

<b>Erreur N° :</b>	41 ErrTachoFact
<b>Description</b>	Désaccord entre la longueur d'aimant réelle et la valeur définie par le paramètre 'FIN_LENGTH' pendant la course d'apprentissage, après avoir passé un aimant. La longueur d'aimant réelle est mesurée à l'aide du tachymètre de position et convertie au moyen du paramètre 'TACHO_FACTOR'.
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
Valeurs de paramètre (gaine) incorrectes	Contrôler les paramètres 'tacho_factor' (facteur de conversion tachymètre) et 'fin_length' (shaft_para) (longueur d'aimant).

<b>Erreur N° :</b>	44 UpperKSE
<b>Description</b>	Le contrôleur de course mesure la distance entre le début du jeu KSE (pôle nord de l'aimant) et l'étage supérieur. Si la valeur mesurée est supérieure à la valeur indiquée par le paramètre shaft_para.kse_distance, la course est interrompue. La tolérance est de +/- 5 cm.
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
KSE incorrect	Contrôler la position et la polarité des aimants KSE.
Distances et paramètres inégales / différents	Contrôler la distance entre les deux aimants KSE supérieurs ; celle-ci doit correspondre à la valeur du paramètre 'GAP_LENGTH'.

*Ce sujet continue page suivante*

## Dépannage niveau 1, Suite

<b>Erreur N° :</b>	45 NoFloorTop
<b>Description</b>	Lorsque la cabine passe au niveau de l'aimant KSE (KSE-U) supérieur pendant la course d'apprentissage (direction montante), le contrôleur de course essaie d'atteindre l'étage supérieur après la distance définie par le paramètre 'kse_distance'. Ensuite, la cabine décélère en conséquence. Si la cellule PHS ne se trouve pas au niveau de IN_FIN en fin de course, la procédure d'apprentissage est interrompue.
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
	Contrôler la distance KSE et la polarité de l'aimant.

<b>Erreur N° :</b>	47 ErrReleveling
<b>Description</b>	Pendant une course d'isonivelage, la cabine sort de la tolérance d'isonivelage de 75 mm
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
	Contrôler la commande du moteur.
Le système de mesure de charges envoie une valeur de charge incorrecte	Contrôler l'information de charge provenant du système de mesure de charges. Recalibrer le système de mesure de charges.
Oscillation verticale de la cabine pendant le (dé)chargement de la cabine	Essayer d'augmenter les valeurs des paramètres J_RELEVEL, A_RELEVEL, V_RELEVEL (paramètres de mouvement).

<b>Erreur N° :</b>	48 InvaldTripType
<b>Description</b>	Type de course non valable. Erreur logicielle

<b>Erreur N° :</b>	49 ErrFloorCTP
<b>Description</b>	Erreur logicielle

<b>Erreur N° :</b>	50 NoDistRelv
<b>Description</b>	Erreur logicielle

<b>Erreur N° :</b>	51 ZeroParam
<b>Description</b>	Un paramètre utilisé pour le calcul des profils de vitesse est égal à zéro.
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
	Rechercher les paramètres motion_para, qui sont à zéro.

<b>Erreur N° :</b>	52 OverflowCTP
<b>Description</b>	La zone RAM allouée au calcul du plan de course n'est pas suffisante. Pour les bâtiments très hauts avec des vitesses nominales élevées, une zone de grande taille est nécessaire, mais même cela ne sera pas suffisant si une accélération et des paramètres TERV extrêmement bas sont réglés. Veiller à régler ces paramètres entre 300 et 2000 (mm/s2 et mm/s3).
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
	Augmenter les paramètres qui définissent les courbes : motion_para.j1 - a2 - j3 - j5 - a6 - j7

*Ce sujet continue page suivante*

## Dépannage niveau 1, Suite

<b>Erreur N° :</b>	55 NoMCR_Com
<b>Description</b>	La communication avec le circuit imprimé de la commande du moteur n'est pas établie ou perdue.
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
Aucune liaison entre le contrôleur de course et la commande du moteur	Vérifier que le câble est connecté au circuit imprimé de la commande du moteur (convertisseur) et du contrôleur de course.
	Vérifier si le circuit imprimé de la commande du moteur est endommagé.
	Essayer d'accéder à la commande du moteur à l'aide de CADI.
	Ceci contrôlera la connexion matérielle.

<b>Erreur N° :</b>	56 CarNoStop
<b>Description</b>	Le contrôleur de course détecte que la cabine est toujours en mouvement au terme de la course et de la temporisation suivante. La surveillance de course s'attend à ce que la cabine s'arrête après l'exécution interne de la course (fin normale de la course ou arrêt d'urgence) et l'écoulement du temps défini par le paramètre 'MOVE_SHUTDOWN'. (nom d'événement interne : FIN_CAR_MOVING)
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
Mauvais réglage du frein	Vérifier l'action du frein en exécutant un arrêt d'urgence à pleine vitesse dans la direction montante, avec cabine vide, puis vérifier que la cabine s'immobilise (la cabine doit s'arrêter en l'espace de 4 secondes maximum). Utiliser le test du frein pour mesurer la vitesse de décélération moyenne après un arrêt d'urgence. Tenir compte d'un possible glissement de câble sur la poulie de traction.
Paramètre incorrect dans le contrôleur de course	Contrôler la valeur du paramètre 'MOVE_SHUTDOWN'

<b>Erreur N° :</b>	57 MCR_NoStop
<b>Description</b>	L'entraînement (commande du moteur) n'envoie pas de message FC_IDLE ou ERR_NON_FATAL au terme de la course, qui suppose alors que la commande du moteur elle-même n'a pas terminé la course (nom d'événement interne : FIN_NO_FC_IDLE )
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
	Contrôler la liaison série vers la commande du moteur (circuit-imprimé).
	Contrôler le circuit d'interface série sur la commande du moteur.
Paramètre incorrect dans le contrôleur de course	Contrôler la valeur du paramètre 'FC_SHUTDOWN'

<b>Erreur N° :</b>	58 SH_NoStop
<b>Description</b>	La surveillance des contacts auxiliaires de SH et SH1 (resp. RH et RH1) a détecté que le(s) contacteur(s) ne sont pas retombés après une course en l'espace du temps prédéfini.
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
Mauvais câblage	Contrôler les contacts auxiliaires de SH, SH1, RH, RH1
Paramètre incorrect dans le contrôleur de course	Contrôler la valeur du paramètre 'SH_SHUTDOWN'

*Ce sujet continue page suivante*

## Dépannage niveau 1, Suite

<b>Erreur N° :</b>	64 PHS_Fault
<b>Description</b>	La cellule photoélectrique (PHS) inférieure ne fonctionne pas correctement. Commentaires : La cabine a quitté l'aimant mais la cellule PHS signale toujours IN_FIN, ou la cabine se trouve au niveau de l'étage et la cellule PHS signale toujours OUT_FIN, ou deux signaux PHS sont reçus dans un laps de temps trop court, ce qui est interprété comme un rebondissement du signal PHS. Commentaire : Cette erreur ne déclenche pas d'arrêt d'urgence. Une erreur détectée pendant la course est consignée uniquement si la cabine a été arrêtée. C'est pourquoi la phase de course est toujours consignée en tant que STANDSTILL (arrêt).
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
	Contrôler la connexion PHS entre la cellule photoélectrique et le circuit imprimé.
	Contrôler le fonctionnement de la cellule photoélectrique : saletés, orifices des aimants (pour la fixation d'un câble) non hermétiques, de sorte que la cellule photoélectrique les détecte, câble entre les aimants, distance horizontale entre l'aimant et la cellule photoélectrique.
	Contrôler la connexion de masse sur le dessus de la cabine et allant vers le local des machines.

<b>Erreur N° :</b>	65 PHNR_D_Fault
<b>Description</b>	La cellule photoélectrique supérieure (PHNR_D) ne fonctionne pas correctement. Commentaires : La cabine a quitté l'aimant mais la cellule PHNR_D signale toujours IN_FIN, ou la cabine se trouve au niveau de l'étage et la cellule PHNR_D signale toujours OUT_FIN, ou deux signaux PHNR_D sont reçus dans un laps de temps trop court, ce qui est interprété comme un rebondissement du signal PHNR_D. Commentaire : Cette erreur ne déclenche pas d'arrêt d'urgence. Une erreur détectée pendant la course est consignée uniquement si la cabine a été arrêtée. C'est pourquoi la phase de course est toujours consignée en tant que STANDSTILL (arrêt).
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
	Contrôler la connexion PHNR_D entre la cellule photoélectrique et le circuit imprimé.
	Contrôler le fonctionnement de la cellule photoélectrique : saletés, orifices des aimants (pour la fixation d'un câble) non hermétiques, de sorte que la cellule photoélectrique les détecte, câble entre les aimants, distance horizontale entre l'aimant et la cellule photoélectrique.
	Contrôler la connexion de masse sur le dessus de la cabine et allant vers le local des machines.

*Ce sujet continue page suivante*

## Dépannage niveau 1, Suite

<b>Erreur N° :</b>	67 KUET_Fault
<b>Description</b>	La surveillance des signaux de pontage de porte provenant des relais RUET et RUET1 indique qu'ils ne fonctionnent pas correctement. RUET et RUET1 ne sont pas commutés en parallèle, ou RUET et RUET1 sont commutés au-delà de l'aimant de la zone de porte. Commentaires : Les deux signaux sont transmis via communication par bus depuis la cabine. L'erreur ne déclenche pas d'arrêt d'urgence. Une erreur détectée pendant la course est consignée uniquement si la cabine a été arrêtée. C'est pourquoi la phase de course est toujours consignée en tant que STANDSTILL.
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
Mauvais câblage sur la cabine	Contrôler la connexion des signaux de validation et de réaction RUET/RUET1 allant vers le circuit d'interface cabine.
	Contrôler le câblage des appareils de détection de la zone de porte (PHUET / KUET)
Environnement sale	Contrôler l'état de propreté de la cellule photoélectrique / des interrupteurs magnétiques se trouvant sur la cabine.
Partie électrique	Contrôler la connexion de masse sur la cabine et l'alimentation électrique du circuit d'interface cabine et du dispositif de pontage de porte (p. ex. PHUET)
Problèmes de communication avec la cabine	Contrôler la connexion du bus entre l'armoire de manœuvre et la cabine.
Configuration	Vérifier si le nombre d'étages et l'implantation dans la gaine (portes avant / arrière) figurant dans la configuration correspondent aux fanions d'étage de la cage d'ascenseur. MX-GC: Le contrôleur de course contrôle pour chaque accès si un fanion KUET est présent pour le côté avant et/ou arrière.

<b>Erreur N° :</b>	68 SGRB_Fault
<b>Description</b>	Le relais SGRB ne fonctionne pas correctement
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
	Contrôler le relais et ses contacts auxiliaires

<b>Erreur N° :</b>	69 SBNH_Fault
<b>Description</b>	Le relais SBNH ne fonctionne pas correctement
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
	Contrôler le relais et ses contacts auxiliaires

<b>Erreur N° :</b>	71 SW Error
<b>Description</b>	Une erreur logicielle non fatale a été détectée

<b>Erreur N° :</b>	72 Safety 110V
<b>Description</b>	Le circuit de sécurité s'est ouvert avant le premier point de branchement (ISK1). Problème avec l'alimentation électrique du circuit de sécurité. Commentaires : Cette erreur peut être consignée après que l'alimentation électrique principale ait été déconnectée. Les autres points de branchement (entrées) du circuit de sécurité (ISK2 etc.) ne généreront pas de messages d'erreur correspondants.
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
Pas d'alimentation sur le circuit de sécurité	Contrôler l'alimentation électrique du circuit de sécurité.
	En cas d'alimentation à tension régulée : réarmer la protection de court-circuit pour l'alimentation du circuit de sécurité.
Relais RKPH	Contrôler le relais de réglage de phase RKPH (si présent).
Entrée défectueuse sur le circuit d'interface pour les points de branchement (entrées) du circuit de sécurité	Contrôler le circuit d'interface et les connexions du circuit de sécurité. Remplacer le circuit imprimé si nécessaire.

*Ce sujet continue page suivante*

## Dépannage niveau 1, Suite

<b>Erreur N° :</b>	<b>73 Safety SPT</b>
<b>Description</b>	Le circuit de sécurité s'est ouvert avant le deuxième point de branchement (ISK2) mais après le premier point de branchement (ISK1). Commentaires : Les points de branchement (entrées) descendants du circuit de sécurité (ISK3, etc.) ne génèrent pas de messages d'erreur correspondants. Se reporter au schéma électrique pour les contacts occasionnant l'erreur.
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
Contact ouvert dans le circuit de sécurité	Contrôler la section correspondante du circuit de sécurité.
Mauvais câblage de contact(s) dans le circuit de sécurité	Contrôler le câblage vers et entre les contacts.
Entrée défectueuse sur le circuit d'interface pour les points de branchement (entrées) du circuit de sécurité	Contrôler le circuit d'interface et les connexions du circuit de sécurité. Remplacer le circuit imprimé si nécessaire.

<b>Erreur N° :</b>	<b>74 Safety KNE</b>
<b>Description</b>	Le circuit de sécurité s'est ouvert avant le troisième point de branchement (ISK3) mais après le deuxième point de branchement (ISK2). Commentaires : Les points de branchement (entrées) descendants du circuit de sécurité (ISK4, etc.) ne génèrent pas de messages d'erreur correspondants. Se reporter au schéma électrique pour les contacts occasionnant l'erreur.
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
Contact ouvert dans le circuit de sécurité	Contrôler la section correspondante du circuit de sécurité.
Mauvais câblage de contact(s) dans le circuit de sécurité	Contrôler le câblage vers et entre les contacts.
Entrée défectueuse sur le circuit d'interface pour les points de branchement (entrées) du circuit de sécurité	Contrôler le circuit d'interface et les connexions du circuit de sécurité. Remplacer le circuit imprimé si nécessaire.

<b>Erreur N° :</b>	<b>75 Safety RTS</b>
<b>Description</b>	Le circuit de sécurité s'est ouvert avant le quatrième point de branchement (ISK4) mais après le troisième point de branchement (ISK3). Utilisé pour la surveillance des contacts de porte palière KTS. Commentaires : Les points de branchement (entrées) descendants du circuit de sécurité (ISK5) ne génèrent pas de message d'erreur correspondant. Se reporter également au schéma électrique pour les contacts occasionnant l'erreur. Si cette erreur persiste, augmenter la valeur du paramètre d'entraînement 'DOOR_CONTACT-DELAY' à 50 (correspond à 0,5 s), 70 ou 100. Ceci est le temps que la logique attend pendant le démarrage, entre le moment où le signal 5 SKD (fin de sécurité) est reçu pour la première fois, et le moment où le pontage de porte est désactivé. Pendant ce temps, les contacts de porte peuvent rebondir. Ne pas augmenter excessivement la valeur de ce paramètre, étant donné qu'il augmente également le temporisateur de préparation de la course. Un plus grand soin doit être apporté à l'amélioration du réglage du mouvement de porte.
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
Mauvais contact(s) de porte palière KTS	Contrôler la commutation des contacts de porte palière.
Mauvais câblage du/des contact(s) de porte palière dans le circuit de sécurité	Contrôler le câblage vers et entre les contacts de porte palière.
Entrée défectueuse sur le circuit d'interface pour les points de branchement (entrées) du circuit de sécurité	Contrôler le circuit d'interface et les connexions du circuit de sécurité. Remplacer le circuit imprimé si nécessaire.

*Ce sujet continue page suivante*

## Dépannage niveau 1, Suite

<b>Erreur N° :</b>	76 Safety End
<b>Description</b>	Le circuit de sécurité s'est ouvert avant le cinquième point de branchement (ISKT5) mais après le quatrième point de branchement (ISKT4). Utilisé pour la surveillance du/des contact(s) de porte de cabine KTC. Commentaires : Se reporter également au schéma électrique pour les contacts occasionnant l'erreur. Si l'ouverture anticipée de la porte pendant l'arrivée ne fonctionne pas correctement, cet événement peut apparaître en lieu et place de l'erreur 'SécuritéRTS'. Si cette erreur persiste, augmenter la valeur du paramètre d'entraînement 'DOOR_CONTACT_DELAY' de 50 (0,5 s) à 70 ou 100. Ceci est le temps que la logique attend pendant le démarrage, entre le moment où le signal 5 SKD (fin de sécurité) est reçu pour la première fois, et le moment où le pontage de porte est désactivé. Pendant ce temps, les contacts de porte peuvent rebondir. Ne pas augmenter excessivement la valeur de ce paramètre, étant donné qu'il augmente également le temporisateur de préparation de la course. Un plus grand soin doit être apporté à l'amélioration du réglage du mouvement de porte.
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
Contacts de porte KTC	Contrôler la commutation des contacts de porte de cabine.
Mauvais câblage des contacts de porte de cabine dans le circuit de sécurité	Contrôler le câblage vers les contacts de porte de cabine
Circuit de pontage de porte	Contrôler le circuit de pontage de porte
Entrée défectueuse sur le circuit d'interface pour les points de branchement (entrées) du circuit de sécurité	Contrôler le circuit d'interface et les connexions du circuit de sécurité. Remplacer le circuit imprimé si nécessaire.

<b>Erreur N° :</b>	77 LM_PrintsErr
<b>Description</b>	Comportement inattendu du système de mesure de charges. Voir l'information additionnelle pour la cause d'erreur.
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
Vitesse de transmission incorrecte	Contrôler l'appareil LMS et la connexion de bus vers l'armoire de manœuvre.
Avec des contacts de charge : mauvais état des entrées de contact de charge (p. ex. KL-V actif mais KL-M inactif)	Vérifier que la vitesse de transmission du bus ascenseur est la même sur le contrôleur de course et le circuit imprimé LMS
	Contrôler le bon fonctionnement des contacts de charge KL-M / KL-H / KL-V / KL-MAX / KL-X.

<b>Erreur N° :</b>	79 Topt_Fault
<b>Description</b>	L'optocoupleur en parallèle avec la bobine de SH ne fonctionne pas correctement. A l'arrêt, TOPT signale un SH fermé tandis que l'information de retour SH signale un contacteur SH ouvert. Commentaires : L'appareil TOPT est connecté à la commande du moteur et son état est transmis par télégramme au contrôleur de course.
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
	Contrôler TOPT.

*Ce sujet continue page suivante*

## Dépannage niveau 1, Suite

<b>Erreur N° :</b>	80 OverTempMCR
<b>Description</b>	Surtempérature détectée dans la commande du moteur (VF). Commentaires : Le circuit imprimé de la commande du moteur possède des capteurs de température sur le dissipateur de chaleur de l'électronique de puissance et sur les résistances de freinage (pour les convertisseurs du type BR). Si la limite de température est dépassée par l'un des capteurs pendant la course, le contrôleur de course dispose de 20 s pour arrêter la cabine au prochain étage, avant que la commande du moteur n'interrompe la course. L'ascenseur reste bloqué aussi longtemps que la surtempérature est détectée.
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
	Contrôler le convertisseur de fréquence eu égard à une surtempérature et contrôler les capteurs de température.
	Voir également le journal des événements dans la commande du moteur.

<b>Erreur N° :</b>	81 TripV_Tacho
<b>Description</b>	Le tachymètre de distance a échoué pendant la course. Le contrôleur de course continue la course jusqu'à l'étage le plus proche en utilisant l'information de retour du tachymètre de vitesse. Commentaires : L'information du tachymètre de vitesse est fournie par la commande du moteur en tant que "poignée de main" ("handshake") pour chaque télégramme de référence de vitesse (boucle fermée). Cette information est utilisée par le contrôleur de course pour calculer la position et la vitesse de la cabine et pour poursuivre la course actuelle avec le seul tachymètre de vitesse. Ensuite, la cabine est amenée à l'étage le plus proche ; la précision normale d'arrêt ne peut pas être garantie. Cependant, la cabine s'arrêtera suffisamment près de l'étage, si bien qu'il soit normalement possible d'ouvrir la/les porte(s), afin que les passagers puissent quitter la cabine.
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
Problème avec le signal provenant du tachymètre de position	Contrôler le tachymètre de position ainsi que sa connexion avec le circuit d'interface et les composants du circuit imprimé.

<b>Erreur N° :</b>	84 DMS_Spoiled
<b>Description</b>	La jauge de contrainte (DMS) ne fonctionne pas correctement.
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
Mauvaise connexion de la jauge de contrainte située dans le boîtier du système de mesure de charges	Contrôler la connexion des jauges de contrainte se trouvant dans le boîtier du système de mesure de charges.
Jauge de contrainte défectueuse	Remplacer la jauge de contrainte (utiliser l'outil de test des jauges de contrainte pour le dépannage)

<b>Erreur N° :</b>	85 LM_ComErr
<b>Description</b>	Communication interrompue avec le boîtier LMS. Commentaires : TX4 : A l'aide de CAD1, dans le contrôleur de course, sous le menu EVENT LOGS, sélectionner le sous-menu VCOM ERR CTRS afin de voir la performance de la connexion du bus ascenseur avec le contrôleur de course.
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
	Contrôler l'appareil LMS et la connexion de bus vers l'armoire de manœuvre.
Vitesse de transmission incorrecte	TX4 uniquement : contrôler le réglage de la vitesse de transmission sur le circuit imprimé.

<b>Erreur N° :</b>	86 RUET_Fault
<b>Description</b>	L'information de retour du relais RUET ne se ferme pas pendant la préparation d'une nouvelle course.
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
	Contrôler le relais RUET et sa connexion de retour d'information avec le circuit d'interface.

*Ce sujet continue page suivante*

## Dépannage niveau 1, Suite

<b>Erreur N° :</b>	87 RTSC_Fault
<b>Description</b>	L'information de retour du relais RTSC n'est pas activée pendant la préparation de la course.
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
	Contrôler le relais RTSC et la connexion du contact de retour vers le circuit imprimé.

<b>Erreur N° :</b>	88 TachoFault
<b>Description</b>	Saut de la valeur de position reçue par le tachymètre de position ou aucune impulsion de tachymètre détectée pendant la course. Commentaires : problème majeur avec le tachymètre de position
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
Mauvaise connexion du tachymètre de position.	Contrôler la connexion du tachymètre de position avec le contrôleur.
Le tachymètre de position est endommagé.	Contrôler le tachymètre de position lui-même.
Problèmes mécaniques	Vérifier que le tachymètre tourne facilement.

<b>Erreur N° :</b>	89 TripTimeExp
<b>Description</b>	Le temps maximum défini pour la durée d'une course a été dépassé. Commentaires : La valeur de temps max. pour la surveillance est définie par le paramètre 'MAX_TRIP_TIME'.
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
	Contrôler le paramètre "Time Stop Precision".
	Contrôler le rapport de traction.

<b>Erreur N° :</b>	91 SMPB_Fault
<b>Description</b>	Le relais SMPB ne fonctionne pas correctement.
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
	Contrôler le relais et ses contacts auxiliaires sur le contrôleur de course.

<b>Erreur N° :</b>	92 IVXVF_HW_Fault
<b>Description</b>	La surveillance des E/S dans le contrôleur de course détecte un état anormal des E/S (activation incontrôlée de relais ou mauvais état d'entrées). Consulter l'information additionnelle pour la description détaillée de la cause possible. Voir également l'erreur n° 135
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
Problème de manipulation (mauvaise manipulation sur le tableau de rappel ou d'inspection)	Néant.
Problème de mise à la masse ou de compatibilité électromagnétique (CEM)	Enlever toutes les éventuelles boucles de masse sur le circuit imprimé correspondant (c'est-à-dire utiliser la prise de courant AC de l'armoire de manœuvre pour alimenter l'ordinateur portable de service).
Défaut matériel	1) Contrôler le câblage 2) Contrôler le fonctionnement des E/S (se reporter à l'information additionnelle) 3) Remplacer le circuit imprimé (IVXVF / GCIO) si nécessaire
Cavalier dans le circuit de sécurité	Retirer le cavalier

*Ce sujet continue page suivante*

## Dépannage niveau 1, Suite

<b>Erreur N° :</b>	93 AccessSwitch
<b>Description</b>	NA uniquement : Le relais d'accès est activé et le type de course sélectionné n'est pas autorisé. Commentaires : En utilisant la touche ACCESS, la course manuelle ACCESS est autorisée dans une plage restreinte uniquement à des étages spécifiques. Les deux interrupteurs à clé ACCESS sont installés sur deux étages : sur l'étage défini par le paramètre 'UPPER ACCESS FLOOR' et sur l'étage inférieur 'LOWEST FLOOR', situé dans l'extrémité inférieure de la gaine. Il n'est alors possible de déplacer la cabine uniquement si elle se trouve à l'un de ces étages. La cabine doit se trouver à l'un de ces deux étages pour pouvoir la déplacer à l'aide de la touche ACCESS.
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
Valeurs de paramètre incorrectes	Contrôler la valeur des paramètres 'UPPER ACCESS FLOOR' et 'LOWEST FLOOR'.
Information gaine ACCESS	Contrôler la connexion et le câblage allant vers le circuit imprimé correspondant

<b>Erreur N° :</b>	94 DoorLockFault
<b>Description</b>	Le circuit de sécurité indique porte palière ou porte de cabine fermée (ISKT4 ou ISKT5 activé) tandis que l'état de la porte est envoyé en tant que 'ouvert'. Commentaires : L'état de la porte (ouverte) doit correspondre à l'information (KTS et KTC) lue par le circuit de sécurité.
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
Contacts de porte	Contrôler les contacts de porte et le câblage allant vers le circuit d'interface de porte.
Chaîne de sécurité	Contrôler les cavaliers dans la chaîne de sécurité.

<b>Erreur N° :</b>	95 ETSL_Overspeed
<b>Description</b>	Survitesse détectée par l'appareil ETSL au sein de la zone de décélération supérieure ou inférieure dans la cage d'ascenseur. Commentaires : Cet événement est généré selon les signaux d'état (entrées parallèles) provenant de ETSL. Un contact séparé venant de l'appareil ETSL est utilisé pour interrompre le circuit de sécurité (indépendamment des signaux d'information d'état).
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
Valeurs de paramètre incorrectes	Contrôler les valeurs des paramètres A2 (accélération) et A6 (décélération).
Autre erreur du système d'entraînement	Contrôler le fonctionnement du système d'entraînement.

<b>Erreur N° :</b>	96 ETSL_VaneError
<b>Description</b>	Condition de fonctionnement non sûre détectée par l'appareil ETSL pendant le balayage des fanions. Commentaires : Cet événement est généré selon les signaux d'état (entrées parallèles) provenant de ETSL. Un contact séparé venant de l'appareil ETSL est utilisé pour interrompre le circuit de sécurité (indépendamment des signaux d'information d'état).
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
Mauvais alignement entre PHVKSE et les fanions / bandes métalliques.	Contrôler l'alignement.
Bande métallique déformée ou tordue dans la cage d'ascenseur	Contrôler la tension de la bande métallique.
Espace dans la voie de test sans fanion de mesure placé devant.	Recouvrir l'espace avec un accessoire interrompant la lumière IR. Un simple ruban en plastique n'est probablement pas suffisant.
Il n'y a pas de découpe derrière un fanion de mesure ou découpe partiellement couverte.	Contrôler les découpes.
Saleté sur les composants optiques.	Nettoyer les lentilles dans l'espace de PHVKSE à l'aide d'un chiffon propre.

*Ce sujet continue page suivante*

## Dépannage niveau 1, Suite

<b>Erreur N° :</b>	97 ETSL_DeviceError
<b>Description</b>	Condition de fonctionnement non sûre détectée par l'appareil ETSL (erreur interne). Commentaires : Cet événement est généré selon les signaux d'état (entrées parallèles) provenant de ETSL. Un contact séparé venant de l'appareil ETSL est utilisé pour interrompre le circuit de sécurité (indépendamment des signaux d'information d'état).
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
Erreur interne de PHVKSE	Effectuer un cycle de mise hors / sous tension sur le PHVKSE, répéter la dernière course et tester le système ETSL. Remplacer le PHVKSE si le même message d'erreur réapparaît.
	Si la même erreur apparaît seulement de temps à autre, contrôler l'environnement électrique eu égard à d'éventuels problèmes de CEM (forte interférence électromagnétique non autorisée, générée par d'autres composants défectueux tels que contacteurs, etc.)

<b>Erreur N° :</b>	99 RSK_Fault
<b>Description</b>	Problème avec le retour d'information de relais RSK / RSK1 (mauvais comportement du relais).
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
Contact de retour défectueux des relais RSK / RSK1	Contrôler le câblage et/ou la fonctionnalité des relais RSK / RSK1.
RSK/RSK1 ne retombe pas comme prévu	Remplacer les relais RSK/RSK1 ou le circuit imprimé qui supporte les relais.
RSK/RSK1 ne s'active pas comme prévu pendant la préparation de la course	Contrôler le circuit de sécurité (ISK4 & ISKT5).

<b>Erreur N° :</b>	100 RFE_Fault
<b>Description</b>	Problème avec le retour d'information de relais RFE (mauvais comportement du relais). Commentaires : Cette erreur est uniquement générée si le circuit de déclenchement de la course est alimenté par le relais RFE. Le relais RFE est surveillé pendant la préparation de la course. Le relais RFE doit retomber après que les relais RSK et RSK1 aient été excités.
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
RFE est activé et ne s'excite pas en l'espace de 5 secondes ("timeout")	Contrôler le câblage et la fonctionnalité de RFE.
	Contrôler tous les contacts / contacteurs dans le circuit RFE.
RFE ne s'active pas	Contrôler RSPFE.
TX4 : Mauvais paramètre 'System Type'	Contrôler le contrôleur de course - paramètre d'ascenseur 'System Type' (TX4 uniquement).

<b>Erreur N° :</b>	102 RKUET_Fault
<b>Description</b>	Erreur matérielle détectée après l'activation du pontage de porte pour l'ouverture anticipée de la porte. Commentaires : Le retour d'information est surveillé pendant une course normale. RKUET doit se désactiver au début de la course et s'activer à l'approche de l'étage de destination.
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
Dysfonctionnement du pontage de porte	Contrôler le fonctionnement de RKUET.
	Contrôler KUET / KUET1 et RUET / RUET1.

*Ce sujet continue page suivante*

## Dépannage niveau 1, Suite

<b>Erreur N° :</b>	103 HighSpeedStop
<b>Description</b>	Pour les entraînements SSDC uniquement : arrêt d'urgence lorsque la cabine s'est déplacée à une vitesse supérieure à 0,75 m/s (150 FPM). Après l'arrêt d'urgence, les résistances de freinage dynamiques s'échauffent à cause de l'énergie cinétique fonction de la vitesse. Avec cet événement, la cabine est bloquée pendant un court instant après un nombre excessifs d'arrêts d'urgence déclenchés en l'espace d'une courte période, afin d'empêcher la surchauffe des résistances.

<b>Erreur N° :</b>	126 Wrong hardware
<b>Description</b>	Le matériel installé ne correspond pas à ce que PCT nécessite.

<b>Erreur N° :</b>	127 MoSis_Error
<b>Description</b>	Erreur sur MoSis. Détection d'un problème avec la configuration de/pour MoSis.
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
Mauvaise configuration matérielle (Info additionnelle : 0)	Contrôler le matériel (cartes interface)
Erreur de correspondance (Info additionnelle : 1)	Effectuer une course d'apprentissage/de mesure.

<b>Erreur N° :</b>	128 LOWER_KSE_LOW_SYNCH
<b>Description</b>	Lorsque la cabine passe au niveau de l'aimant KSE inférieur pendant la course de synchronisation, sa position est contrôlée. Si la valeur mesurée est inférieure à la valeur spécifiée dans le paramètre 'shaft_para.kse_distance', la course est interrompue. Cette erreur est similaire à LowKSE_Low, qui apparaît pendant la course d'apprentissage.
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
1. PHS non connectée	Contrôler le signal PHS. Si PHS n'est pas connectée (toujours IN_FIN), cet événement apparaît.
2. Information gaine incorrecte	Contrôler le signal KSE (distance, polarité de l'aimant, câblage). Vérifier que la cellule photoélectrique PHS fonctionne correctement et qu'elle est dans la bonne position d'un point de vue mécanique.

<b>Erreur N° :</b>	129 EQ_Midpoint_Fault
<b>Description</b>	L'erreur est générée lorsque le service "Séisme" demande 'point médian EQ' et que le point médian EQ (position de la cabine lorsque la cabine et le contrepoids sont au même niveau) n'est pas défini ou est erroné. L'erreur n'est pas générée lorsque le service "Séisme" n'est pas disponible ou si P_STR_COLLISION_SWITCH n'est pas activé. La position du point médian EQ est considérée valide où que ce soit entre le niveau de l'étage inférieur et le niveau de l'étage supérieur. Idéalement, le point médian EQ doit être défini lorsque la cabine est exactement à la même position que le contrepoids.
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
L'ascenseur dispose d'un interrupteur de collision (interrupteur de déraillement du contrepoids), mais le point médian n'est pas défini. La manœuvre passe uniquement en fonctionnement automatique après que le point ait été défini correctement.	Stationner la cabine en un endroit où les traverses de cabine et de contrepoids sont de niveau, puis utiliser la fonction "set EQ midpoint" (définir point médian EQ) sur CADI ou SMLCD.

*Ce sujet continue page suivante*

## Dépannage niveau 1, Suite

<b>Erreur N° :</b>	130 PCT_Drive_Para
<b>Description</b>	La valeur d'un paramètre de convertisseur PCT ne correspond pas avec le matériel courant ou n'est pas conforme aux règles de déploiement. Se reporter à l'Info supplémentaire pour l'identification du paramètre de convertisseur.
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
Un PCT a été téléchargé avec une valeur de paramètre incorrecte, ou	Télécharger PCT avec une valeur correcte ou modifier le paramètre à la bonne valeur à l'aide de CADI ou SMLCD.
Le paramètre a été modifié à une valeur non correcte.	Modifier le paramètre à la bonne valeur à l'aide de CADI ou SMLCD.

<b>Erreur N° :</b>	131 MoSis_KNE_Fault
<b>Description</b>	Message envoyé par MoSis conjointement avec changement d'état du relais KNE.
<b>Cause</b>	<b>Action</b>

<b>Erreur N° :</b>	132 MoSis_ETSL_Fault
<b>Description</b>	Message provenant de MoSis conjointement avec changement d'état du relais ETSL.

<b>Erreur N° :</b>	133 Mosis_UET_Fault
<b>Description</b>	ndef

<b>Erreur N° :</b>	134 NTSD_Triggered
<b>Description</b>	Cette erreur est générée lorsque NTSD est déclenché à Singapour [où le type ETSL est MoSis_ETSL_NTSD]. Lorsque NTSD est déclenché 2 fois en 1000 courses, un avertissement est envoyé. Lorsque NTSD est déclenché 3 fois en 1000 courses, une ERROR est envoyée. Lorsque est déclenché plus de 3 fois en 1000 courses, le système est bloqué en permanence. Le totalisateur d'erreurs conserve la valeur cumulée jusqu'à la remise à zéro. Le type d'erreur signalé ne dépend pas du temps, mais du nombre de courses effectuées par l'ascenseur.
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
L'ascenseur se déplace trop rapidement vers les extrémités de gaine	Contrôler le paramètre a_ntsd. a_ntsd doit se situer entre 0,8 m/s <sup>2</sup> et 1,4 m/s <sup>2</sup>

<b>Erreur N° :</b>	135 DREC_DRH_button
<b>Description</b>	La surveillance des entrées dans le contrôleur de course détecte un état anormal (mauvais état des entrées). Consulter l'information supplémentaire pour la description détaillée de la cause possible. 23.04.04 Message d'erreur ajouté 10.06.04 DREC-Z remplacé par DREC-E
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
Problème de manipulation (mauvaise manipulation sur le tableau de rappel ou d'inspection)	Néant.

*Ce sujet continue page suivante*

## Dépannage niveau 1, Suite

<b>Erreur N° :</b>	136 Reserve_Error_136
<b>Description</b>	ndef

<b>Erreur N° :</b>	137 Reserve_Error_137
<b>Description</b>	ndef

<b>Erreur N° :</b>	138 Reserve_Error_138
<b>Description</b>	ndef

<b>Erreur N° :</b>	139 Reserve_Error_139
<b>Description</b>	ndef

<b>Erreur N° :</b>	140 Reserve_Error_140
<b>Description</b>	ndef

<b>Erreur N° :</b>	141 Safety T1
<b>Description</b>	Le circuit de sécurité s'est ouvert avant le premier point de branchement (ISKT1). Problème avec l'alimentation électrique du circuit de sécurité. Cette erreur peut être consignée après que l'alimentation électrique principale ait été déconnectée. Les autres points de branchement (entrées) du circuit de sécurité (ISKT2 etc.) ne généreront pas de messages d'erreur correspondants.
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
Pas d'alimentation sur le circuit de sécurité	Contrôler l'alimentation électrique du circuit de sécurité.
	En cas d'alimentation à tension régulée : réarmer la protection de court-circuit pour l'alimentation du circuit de sécurité.
Relais RKP	Contrôler le relais de réglage de phase RKP (si présent).
Entrée défectueuse sur le circuit d'interface pour les points de branchement (entrées) du circuit de sécurité	Contrôler le circuit d'interface et les connexions du circuit de sécurité. Remplacer le circuit imprimé si nécessaire.

<b>Erreur N° :</b>	142 Safety T2
<b>Description</b>	Le circuit de sécurité s'est ouvert avant le deuxième point de branchement (ISKT2) mais après le premier point de branchement (ISKT1). Commentaires : les points de branchement aval du circuit de sécurité (ISKT3, etc.) ne généreront pas de messages d'erreur correspondants. Se reporter au schéma électrique pour les contacts occasionnant cette erreur.
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
Contact ouvert dans le circuit de sécurité	Contrôler la section correspondante du circuit de sécurité.
Mauvais câblage de contact(s) dans le circuit de sécurité	Contrôler le câblage vers et entre les contacts.
Entrée défectueuse sur le circuit d'interface pour les points de branchement (entrées) du circuit de sécurité	Contrôler le circuit d'interface et les connexions du circuit de sécurité. Remplacer le circuit imprimé si nécessaire.

*Ce sujet continue page suivante*

## Dépannage niveau 1, Suite

<b>Erreur N° :</b>	143 Safety T2A
<b>Description</b>	Le circuit de sécurité s'est ouvert avant le point de branchement (ISKT2A) mais après le premier point de branchement (ISKT1). Commentaires : les points de branchement avals du circuit de sécurité (ISKT3, etc.) ne généreront pas de messages d'erreur correspondants. Se reporter au schéma électrique pour les contacts occasionnant cette erreur.
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
Contact ouvert dans le circuit de sécurité	Contrôler la section correspondante du circuit de sécurité.
Mauvais câblage de contact(s) dans le circuit de sécurité	Contrôler le câblage vers et entre les contacts.
Entrée défectueuse sur le circuit d'interface pour les points de branchement (entrées) du circuit de sécurité	Contrôler le circuit d'interface et les connexions du circuit de sécurité. Remplacer le circuit imprimé si nécessaire.

<b>Erreur N° :</b>	144 Safety T2B
<b>Description</b>	Le circuit de sécurité s'est ouvert avant le point de branchement (ISKT2B) mais après le point de branchement précédent (ISKT2A). Commentaires : les points de branchement avals du circuit de sécurité (ISKT3, etc.) ne généreront pas de messages d'erreur correspondants. Se reporter au schéma électrique pour les contacts occasionnant cette erreur.
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
Contact ouvert dans le circuit de sécurité	Contrôler la section correspondante du circuit de sécurité.
Mauvais câblage de contact(s) dans le circuit de sécurité	Contrôler le câblage vers et entre les contacts.
Entrée défectueuse sur le circuit d'interface pour les points de branchement (entrées) du circuit de sécurité	Contrôler le circuit d'interface et les connexions du circuit de sécurité. Remplacer le circuit imprimé si nécessaire.

<b>Erreur N° :</b>	145 Safety T3
<b>Description</b>	Le circuit de sécurité s'est ouvert avant le troisième point de branchement (ISKT3) mais après le deuxième point de branchement (ISKT2). Commentaires : les points de branchement avals du circuit de sécurité (ISKT4, etc.) ne généreront pas de messages d'erreur correspondants. Se reporter au schéma électrique pour les contacts occasionnant cette erreur.
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
Contact ouvert dans le circuit de sécurité	Contrôler la section correspondante du circuit de sécurité.
Mauvais câblage de contact(s) dans le circuit de sécurité	Contrôler le câblage vers et entre les contacts.
Entrée défectueuse sur le circuit d'interface pour les points de branchement (entrées) du circuit de sécurité	Contrôler le circuit d'interface et les connexions du circuit de sécurité. Remplacer le circuit imprimé si nécessaire.

*Ce sujet continue page suivante*

## Dépannage niveau 1, Suite

<b>Erreur N° :</b>	146 Safety T3A
<b>Description</b>	Le circuit de sécurité s'est ouvert avant le point de branchement (ISKT3A) mais après le point de branchement précédent (ISKT2). Commentaires : les points de branchement avals du circuit de sécurité (ISKT3B, etc.) ne généreront pas de messages d'erreur correspondants. Se reporter au schéma électrique pour les contacts occasionnant cette erreur.
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
Contact ouvert dans le circuit de sécurité	Contrôler la section correspondante du circuit de sécurité.
Mauvais câblage de contact(s) dans le circuit de sécurité	Contrôler le câblage vers et entre les contacts.
Entrée défectueuse sur le circuit d'interface pour les points de branchement (entrées) du circuit de sécurité	Contrôler le circuit d'interface et les connexions du circuit de sécurité. Remplacer le circuit imprimé si nécessaire.

<b>Erreur N° :</b>	147 Safety T3B
<b>Description</b>	Le circuit de sécurité s'est ouvert avant le point de branchement (ISKT3B) mais après le point de branchement précédent (ISKT3A). Commentaires : les points de branchement avals du circuit de sécurité (ISKT4, etc.) ne généreront pas de messages d'erreur correspondants. Se reporter au schéma électrique pour les contacts occasionnant cette erreur.
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
Contact ouvert dans le circuit de sécurité	Contrôler la section correspondante du circuit de sécurité.
Mauvais câblage de contact(s) dans le circuit de sécurité	Contrôler le câblage vers et entre les contacts.
Entrée défectueuse sur le circuit d'interface pour les points de branchement (entrées) du circuit de sécurité	Contrôler le circuit d'interface et les connexions du circuit de sécurité. Remplacer le circuit imprimé si nécessaire.

<b>Erreur N° :</b>	148 Safety T4
<b>Description</b>	Le circuit de sécurité s'est ouvert avant le quatrième point de branchement (ISKT4) mais après le troisième point de branchement (ISKT3). Utilisé pour la surveillance des contacts KTS de porte palière. Commentaires : les points de branchement avals du circuit de sécurité (ISKT5) ne généreront pas de message d'erreur correspondant. Se reporter également au schéma électrique pour les contacts occasionnant cette erreur. Si cette erreur persiste, augmenter la valeur du paramètre de convertisseur 'DOOR_CONTACT-DELAY' à 50 (correspond à 0,5 s), 70 ou 100. Ceci est le temps que la logique attend pendant le démarrage, entre le moment où le signal 5 SKD (fin de sécurité) est reçu pour la première fois, et le moment où le pontage de porte est désactivé. Pendant ce temps, les contacts de porte peuvent rebondir. Ne pas augmenter excessivement la valeur de ce paramètre, étant donné qu'il augmente également le temporisateur de préparation de la course. Un plus grand soin doit être apporté à l'amélioration du réglage du mouvement de porte.
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
Mauvais contact(s) de porte palière KTS	Contrôler la commutation des contacts de porte palière.
Mauvais câblage du/des contact(s) de porte palière dans le circuit de sécurité	Contrôler le câblage vers et entre les contacts de porte palière.
Entrée défectueuse sur le circuit d'interface pour les points de branchement (entrées) du circuit de sécurité	Contrôler le circuit d'interface et les connexions du circuit de sécurité. Remplacer le circuit imprimé si nécessaire.

*Ce sujet continue page suivante*

## Dépannage niveau 1, Suite

<b>Erreur N° :</b>	149 Safety T5
<b>Description</b>	Le circuit de sécurité s'est ouvert avant le cinquième point de branchement (ISK5) mais après le quatrième point de branchement (ISK4). Utilisé pour la surveillance du/des contact(s) KTC de porte de cabine. Commentaires : se reporter également au schéma électrique pour les contacts occasionnant cette erreur. Si la préouverture de la porte pendant l'arrivée ne fonctionne pas correctement, cet événement peut apparaître au lieu de l'erreur 'SafetyRTS'. Si cette erreur persiste, augmenter la valeur du paramètre de convertisseur 'DOOR_CONTACT_DELAY' de 50 (0,5 s) à 70 ou 100. Ceci est le temps que la logique attend pendant le démarrage, entre le moment où le signal 5 SKD (fin de sécurité) est reçu pour la première fois, et le moment où le pontage de porte est désactivé. Pendant ce temps, les contacts de porte peuvent rebondir. Ne pas augmenter excessivement la valeur de ce paramètre, étant donné qu'il augmente également le temporisateur de préparation de la course. Un plus grand soin doit être apporté à l'amélioration du réglage du mouvement de porte.
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
Contacts de porte KTC	Contrôler la commutation des contacts de porte de cabine.
Mauvais câblage des contacts de porte de cabine dans le circuit de sécurité	Contrôler le câblage vers les contacts de porte de cabine
Circuit de pontage de porte	Contrôler le circuit de pontage de porte
Entrée défectueuse sur le circuit d'interface pour les points de branchement (entrées) du circuit de sécurité	Contrôler le circuit d'interface et les connexions du circuit de sécurité. Remplacer le circuit imprimé si nécessaire.

<b>Erreur N° :</b>	202 DoorOperErr
<b>Description</b>	Erreur d'actionneur de porte. Erreur détectée sur le comportement de l'entraînement de porte par la manœuvre de porte. La porte ne peut pas atteindre sa position finale. Après plusieurs tentatives, la porte est bloquée.
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
Info additionnelle 1,2,3	Contrôler les contacts de porte KET-O, KET-S et le câblage correspondant
	Vérifier que la position finale puisse être atteinte mécaniquement
	Contrôler l'état de propreté des guides de porte.
Info additionnelle 4,5	Contrôler les connexions avec l'entraînement de porte
	Remplacer le circuit d'interface
Info additionnelle 6	Contrôler le circuit et les connexions de l'entraînement de porte (fusible et bloc d'alimentation).
	Contrôler les composants physiques de la porte (courroie trapézoïdale)
Info additionnelle 7	Pour les portes à commande manuelle ou semi-automatique, vérifier que la porte palière est fermée.
	Contrôler les contacts de porte palière et le câblage.
Info additionnelle 8	Vérifier l'ordre des phases électriques.
	Contrôler VST-O/VST-S ou le câblage (interverson)

<b>Erreur N° :</b>	203 ThermoDoorMot
<b>Description</b>	Le contact thermique KTHMT du moteur de porte est actif. Le mouvement de porte en cours est terminé et le frein magnétique est relâché ; ensuite, toutes les sorties de l'entraînement de porte sont commutées et la manœuvre de porte est dans l'état 'bloqué'. La porte peut toujours être déplacée manuellement.
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
Porte bloquée / couple excessif	Contrôler l'entraînement de porte et le fonctionnement de la porte (absence de mouvement difficile)

*Ce sujet continue page suivante*

## Dépannage niveau 1, Suite

<b>Erreur N° :</b>	204 DoorRevDevErr
<b>Description</b>	Erreur du dispositif d'inversion de porte. L'erreur est générée par la manœuvre de porte lorsque : a) le même dispositif d'inversion était actif en permanence deux fois pendant 5 cycles complets d'ouverture et de fermeture. b) un dispositif d'inversion est actif en permanence, si bien que même après l'écoulement du temporisateur final, la porte ne peut pas être fermée.
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
Dispositif d'inversion endommagé ou mal réglé	Contrôler le fonctionnement du dispositif d'inversion
Mauvaise connexion ou entrée défectueuse sur le circuit d'interface de la cabine (p. ex. PIOC/ICE/TIC/LONIBV/LONIC etc.)	Contrôler la connexion entre le circuit d'interface et le dispositif d'inversion. Remplacer le circuit d'interface.

<b>Erreur N° :</b>	205 DoorContrErr
<b>Description</b>	Erreur de la manœuvre de porte. L'état de l'une des sorties 24 VDC du circuit d'interface de cabine n'est pas comme prévu ou le niveau d'alimentation du circuit d'interface a chuté en deçà d'un certain seuil.
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
Sortie défectueuse ou court-circuit	Contrôler le câblage de la sortie.
	Remplacer le circuit d'interface sur la cabine.

<b>Erreur N° :</b>	206 DoorBoltErr
<b>Description</b>	Erreur de verrouillage de porte. Le contact de serrure de porte (KV/RKV) ne se ferme pas après une commande de verrouillage de porte ou ne s'ouvre pas lorsque la porte est déverrouillée (pour portes à commande manuelle et semi-automatique).
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
Problème de fonctionnement du contact de verrouillage	Contrôler le mécanisme et le contact de verrouillage.
	Contrôler le câblage du dispositif de verrouillage (moteur / aimant).

<b>Erreur N° :</b>	207 CloseSeqErr
<b>Description</b>	Erreur de séquence de fermeture de porte. L'erreur est générée par la manœuvre de porte lorsque : a) un dispositif d'inversion est activé pendant x tentatives pour fermer la porte à plusieurs reprises sur le même étage et si cela se produit deux fois durant cinq courses. b) le même dispositif d'inversion devient actif trop souvent (8 fois = avertissement, 12 fois = erreur) pendant la fermeture de porte.
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
Dispositif d'inversion endommagé ou mal réglé	Contrôler les dispositifs d'inversion.
Mauvaise connexion ou entrée défectueuse sur le circuit d'interface de la cabine (p. ex. PIOC/ICE/TIC/LONIBV/LONIC etc.)	Contrôler la connexion entre le circuit d'interface et le dispositif d'inversion. Remplacer le circuit d'interface.

*Ce sujet continue page suivante*

## Dépannage niveau 1, Suite

<b>Erreur N° :</b>	208 DoorDevErr
<b>Description</b>	Erreur de dispositif de porte. Dysfonctionnement de la manœuvre de porte. Voir l'information additionnelle pour les détails.
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
Appareil défectueux	Examiner l'appareil et le remplacer si nécessaire.
Info additionnelle = 2	Contrôler le câble de bus E/S.
	Contrôler les circuits de sortie du bus E/S.
Info additionnelle = 3	Contrôler JHCT.
	Contrôler le câblage de JHCT.
Info additionnelle = 4	Contrôler l'alimentation électrique sur le circuit imprimé de l'entraînement de porte (fusible).
Info additionnelle = 5	Contrôler le bus LON vers le circuit d'interface de porte.
	Contrôler le nœud LON et les réglages de son commutateur rotatif.
	Contrôler le bus LON vers d'autres nœuds (le déconnecter pour le test)
	Contrôler le circuit imprimé EBLON.

<b>Erreur N° :</b>	209 DoorContact
<b>Description</b>	Pour les portes à commande manuelle ou semi-automatique : la porte palière manuelle ne se ferme pas après une commande de fermeture ou de verrouillage provenant du contrôleur.
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
Appareil RTS défectueux	Examiner l'appareil et le remplacer si nécessaire.
	Contrôler la sortie VSTS
	Contrôler le contact de verrouillage de porte et le câblage vers le circuit E/S
La porte palière a été laissée ouverte	Néant (fermer la porte)

<b>Erreur N° :</b>	403 PowerUp
<b>Description</b>	L'unité centrale (CPU) sur le circuit imprimé de la commande principale se réinitialise. Commentaires : Contrôler le journal eu égard aux codes d'erreur CPU 1000 à 1100
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
Mise sous tension après un problème interne (p. ex. chien de garde, gestion des erreurs logicielles)	Analyser le journal des erreurs pour la raison de la remise à zéro
Raison externe pour la mise sous tension (p. ex. bouton de remise à zéro pressé, panne d'alimentation totale)	L'ID de la source contient des informations concernant la raison de la mise sous tension

<b>Erreur N° :</b>	405 Permanent Active Call
<b>Description</b>	Bouton d'appel actif en permanence. Après avoir desservi un appel, il n'est pas possible d'éteindre le témoin d'accusé de réception ou la LED du bouton d'appel. L'entrée d'appel sera ignorée pendant un certain temps (3 minutes).
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
Bouton d'appel défectueux ou bouton pressé continuellement	Contrôler le bouton d'appel.
	Contrôler le câblage du bouton d'appel.

*Ce sujet continue page suivante*

## Dépannage niveau 1, Suite

<b>Erreur N° :</b>	411 ARA-Service
<b>Description</b>	Surveillance de câble aramide active.

<b>Erreur N° :</b>	412 KTHM-Service
<b>Description</b>	Surtempérature détectée dans le local machines.

<b>Erreur N° :</b>	413 TAB-Service
<b>Description</b>	Dérangement technique activé.
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
La surveillance des E/S critiques détecte des cartes d'E/S manquantes (nœuds) sur le bus utilisateur (LON / BIO2)	Contrôler les cartes d'E/S périphériques (défectueuses ou déconnectées)

<b>Erreur N° :</b>	414 SDU-Service
<b>Description</b>	La surveillance d'allongement de câble détecte un allongement inadmissible/critique des câbles de suspension.

<b>Erreur N° :</b>	433 Chipcard not valid
<b>Description</b>	Le logiciel a détecté une carte à puce non valable. (Données de carte à puce non valables) Commentaires : Les manœuvres du type MX interdiront l'utilisation normale de l'ascenseur après le retrait de la carte à puce.
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
Données de carte à puce non valables ou carte à puce défectueuse	Commander une nouvelle carte à puce auprès du fournisseur.

<b>Erreur N° :</b>	700 Memory Failure
<b>Description</b>	Accès mémoire incorrect.
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
RAM défectueuse sur circuit imprimé PVEC (Information additionnelle = 1)	Remplacer le circuit imprimé PVEC.
PLD non programmé sur PIOVEC (Information additionnelle = 2)	Remplacer le circuit imprimé PIOVEC ou programmer son PLD

<b>Erreur N° :</b>	704 Encoder Failure
<b>Description</b>	Le signal de réaction du codeur de moteur est manquant. Le signal de panne du codeur est généré sur le circuit imprimé correspondant (p. ex. PIOVECxx) et lu par le logiciel.
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
Câble de codeur non connecté ou mal connecté.	Contrôler le câble et sa connexion entre le codeur et le circuit imprimé (PIOVECxx correspondant). Contrôler le connecteur.
Codeur de moteur mal monté	Contrôler le montage du codeur
Codeur incrémental ou câble de codeur défectueux	Remplacer le câble de codeur et/ou le codeur

*Ce sujet continue page suivante*

## Dépannage niveau 1, Suite

<b>Erreur N° :</b>	705 Speed Difference
<b>Description</b>	La différence entre la valeur de référence de vitesse provenant du contrôleur de course et la réaction de vitesse réelle, dérivée du codeur de moteur, dépasse la valeur définie par le paramètre OVER_SPEED_FACT. Le paramètre OVER_SPEED_FACT se rapporte à la vitesse nominale. Autre cause d'erreur : malgré un couple élevé, aucune vitesse réelle ne peut être mesurée (erreur de régulation de vitesse).
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
Info additionnelle 1 - 3:	a) Veiller à ce que les freins ne restent pas serrés
a) La manœuvre ne peut pas fournir un couple suffisant pour suivre la référence de vitesse ;	b) Vérifier que la cabine est équilibrée à 50 %
Causes possibles :	c) Réduire les valeurs d'accélération ou de décélération
- Le frein ne se desserre pas	d) Contrôler le paramètre d'ascenseur "impu ref"
- Ascenseur non équilibré	e) Contrôler le codeur
- Puissance de sortie du convertisseur de fréquence insuffisante	
b) Le codeur incrémental est défectueux	
Information additionnelle 4: Signaux du tachymètre ou phases du moteur inversé(e)s (détection de l'erreur immédiatement après le démarrage de la course)	Inverse les signaux du tachymètre / phases du moteur, ou exécuter un test de direction

<b>Erreur N° :</b>	706 Speed Ref Missing
<b>Description</b>	Les télégrammes de référence de vitesse issus du contrôleur de course (manœuvre MX / TX / PTCM) sont manquants pendant au moins deux périodes consécutives (20 ms).
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
Ligne de communication interrompue entre le contrôleur de course (p. ex. circuit imprimé ASILOG/ASIX) et la commande du moteur (p. ex. circuit imprimé PIOVECxx / PVEC)	Contrôler la communication série (câble et connexion vers les circuits imprimés)
Circuit imprimé défectueux	Remplacer le circuit imprimé concerné

<b>Erreur N° :</b>	707 SGRW Failure
<b>Description</b>	Commande ou contact auxiliaire de retour du contacteur de charge SGRW défectueux.
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
Câblage du signal de commande VSGRW ou du signal de retour SGRW interrompu ou non connecté	Contrôler le câblage correspondant d'après les schémas électriques
Contacteur SGRW défectueux	Contrôler le contacteur SGRW

*Ce sujet continue page suivante*

## Dépannage niveau 1, Suite

<b>Erreur N° :</b>	708 SGR Failure
<b>Description</b>	Commande ou contact auxiliaire de retour du contacteur SGR/SH défectueux.
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
âblage du signal de commande VSGR ou du signal de retour SGR/SH interrompu ou non connecté	Contrôler le câblage correspondant d'après les schémas électriques
Contacteur SGR/SH défectueux	Contrôler le contacteur SGR/SH
TX-GC: SGR a la fonction de SH, et cette erreur est également générée lorsque le circuit de sécurité s'ouvre pendant une course ou un test	Contrôler le circuit de sécurité et le journal des erreurs complet
Problème connu dans le logiciel VecSys.	Mettre à jour le logiciel VecSys à la version 2.14 (ou supérieure)

<b>Erreur N° :</b>	710 FCR Not Ready
<b>Description</b>	Le FCR n'est pas prêt à fonctionner.
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
	Contrôler le journal des erreurs FCR

<b>Erreur N° :</b>	711 Overcurrent Inverter
<b>Description</b>	Le courant réel dépasse le courant maximal du convertisseur de fréquence. La limite est réglée automatiquement en fonction des paramètres suivants : courant maximum du convertisseur, courant du moteur et type de réducteur. Le courant maximal pouvant être mesuré par les convertisseurs AN est environ égal à 120 % du courant maximal du convertisseur linv Accel --> voir description de paramètre
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
Dysfonctionnement de la mesure de courant	Contrôler les câbles provenant de SKiiP ou des LEM
IGBT défectueux	Remplacer le module de puissance
Paramètres de convertisseur ou de moteur incorrects	Contrôler les paramètres, les corriger si nécessaire

*Ce sujet continue page suivante*

## Dépannage niveau 1, Suite

<b>Erreur N° :</b>	712 Power Electronic Failure
<b>Description</b>	Le retour d'information de l'électronique de puissance SKiiP signale une erreur.
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
Câble provenant du module de puissance SKiiP interrompu ou non connecté	Contrôler le câble
Electronique de puissance SKiiP défectueuse	Remplacer le module de puissance
Ventilateur défectueux	Vérifier que le ventilateur tourne pendant les courses, exécuter le test du ventilateur, contrôler les câbles, remplacer le ventilateur
Résistance de freinage défectueuse	Contrôler la résistance de freinage et les câbles
Température du local des machines trop haute	
Mauvais dimensionnement du système d'entraînement	
Déclenchement par surtension	
Information additionnelle 5: Thyristor non activé	
Information additionnelle 5: Surintensité / court-circuit	

<b>Erreur N° :</b>	713 Current Difference
<b>Description</b>	L'écart de régulation du contrôleur de courant dépasse la valeur définie par le paramètre superviseur IS_DIFF_LIM.
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
Transmission des signaux du transistor interrompue	Contrôler les câbles
IGBT défectueux	Remplacer le module de puissance
Dysfonctionnement ou transmission interrompue de la mesure de courant.	Contrôler les câbles
Si l'erreur apparaît à la fin de la phase d'accélération : mauvais dimensionnement du système d'entraînement	Si l'erreur apparaît à la fin de la phase d'accélération : réduire la vitesse nominale
Modernisation : mauvais câblage du moteur	

<b>Erreur N° :</b>	714 Current Not Zero
<b>Description</b>	Courant du moteur différent de zéro à l'arrêt
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
Mesure de courant défectueuse	Contrôler les câbles, LEM
Electronique de puissance défectueuse	Remplacer le module de puissance

*Ce sujet continue page suivante*

## Dépannage niveau 1, Suite

<b>Erreur N° :</b>	715 Current Sum Failure
<b>Description</b>	La somme des courants de phase du moteur est différente de zéro. L'erreur est générée lorsque la somme des courants dépasse 30 % du courant nominal du convertisseur.
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
Court-circuit entre phase et masse côté moteur	Contrôler le câblage et le moteur
Mesure de courant défectueuse (CEM)	Contrôler les câbles, LEM

<b>Erreur N° :</b>	716 Overtemp HS Trigger
<b>Description</b>	Le déclencheur de surtempérature sur le dissipateur de chaleur est actif.
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
Ventilateur défectueux	Contrôler le ventilateur
Câble provenant du "klixon" interrompu ou non connecté	Contrôler le câble
Température du local des machines trop haute	
Mauvais dimensionnement du système d'entraînement	

<b>Erreur N° :</b>	717 Overtemp HS Limit
<b>Description</b>	Limite de température du dissipateur de chaleur ou du hacheur de freinage (si présent) dépassée. (Voir paramètre superviseur INV_TEMP_LIM --> description de paramètre). Une course doit être terminée par le contrôleur de course sur l'étage suivant.
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
Ventilateur défectueux	Contrôler le ventilateur
Câble provenant du dissipateur de chaleur interrompu ou non connecté	Contrôler le câble
Température du local des machines trop haute	
Mauvais dimensionnement du système d'entraînement	

<b>Erreur N° :</b>	718 DCL Overvoltage Trigger
<b>Description</b>	Surtension dans le circuit intermédiaire. Le signal de déclenchement de surtension est généré sur le circuit imprimé (PIOVECxx) et est lu par le logiciel ; le niveau de tension est d'environ 875 V.
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
Pont de diodes à l'entrée du circuit intermédiaire : dysfonctionnement du hacheur de freinage ou de la résistance de freinage	Contrôler la résistance de freinage
Convertisseur de ligne à l'entrée du circuit intermédiaire (VF120 - VF280) : dysfonctionnement du convertisseur de ligne	Contrôler le convertisseur de ligne

*Ce sujet continue page suivante*

## Dépannage niveau 1, Suite

<b>Erreur N° :</b>	719 DCL Overvoltage
<b>Description</b>	Surtension dans le circuit intermédiaire. La tension du circuit intermédiaire est mesurée par un convertisseur AN. La limite est déterminée par le paramètre superviseur Udcl Upp Lim Idle (-> voir description de paramètre). Elle peut apparaître à l'arrêt.
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
Surtension dans le circuit principal.	Contrôler le circuit principal
Mauvais paramètre	Contrôler le paramètre Udcl Upp Lim Idle
Convertisseur de ligne à l'entrée du circuit intermédiaire (VF120 - VF280) : dysfonctionnement du convertisseur de ligne	Contrôler le convertisseur de ligne

<b>Erreur N° :</b>	720 DCL Undervoltage
<b>Description</b>	Sous-tension dans le circuit intermédiaire. La tension du circuit intermédiaire est mesurée par un convertisseur AN. La limite est déterminée par le paramètre superviseur Udcl Low Lim Idle (voir description de paramètre) pendant l'arrêt, et Udcl Low Lim Ride pendant la course.
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
Sous-tension dans le circuit principal	Contrôler le circuit principal
Mauvais paramètre	Contrôler les paramètres Udcl Low Lim Idle et Udcl Low Lim Ride
Pont de diodes défectueux	Remplacer le module de puissance
Convertisseur de ligne à l'entrée du circuit intermédiaire (VF120 - VF280) : dysfonctionnement du convertisseur de ligne	Contrôler le convertisseur de ligne

<b>Erreur N° :</b>	721 DCL Unsymmetric Voltage
<b>Description</b>	Tension du circuit intermédiaire non symétrique
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
Condensateur du circuit intermédiaire défectueux	Remplacer le condensateur

<b>Erreur N° :</b>	722 DCL Charging Time
<b>Description</b>	Temps de charge maximal du circuit intermédiaire dépassé.
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
Sous-tension dans le circuit principal	Contrôler le circuit principal
Mauvais paramètre	Contrôler le paramètre superviseur Udcl Low Lim Idle
Pont de diodes défectueux	Remplacer le module de puissance

*Ce sujet continue page suivante*

## Dépannage niveau 1, Suite

<b>Erreur N° :</b>	723 DCL Discharging Time
<b>Description</b>	Temps de décharge maximal du circuit intermédiaire dépassé.

<b>Erreur N° :</b>	724 Power Supply
<b>Description</b>	Alimentation électrique défectueuse
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
	Contrôler l'alimentation électrique

<b>Erreur N° :</b>	725 Overtemp KTHBR
<b>Description</b>	Surtempérature sur la résistance du hacheur de freinage (détectée par PT100 / KTJ84 / KTHBR).
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
Ventilateur défectueux	Contrôler le ventilateur
Câble provenant du capteur (klixon) interrompu ou non connecté	Contrôler le câble
Température du local des machines trop haute	
Mauvais dimensionnement du système d'entraînement	Vérifier le calcul de l'entraînement

<b>Erreur N° :</b>	726 Overtemp MH
<b>Description</b>	Surtempérature du moteur de levage (détectée avec PT100 / KTJ84).
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
Ventilateur MH défectueux	Contrôler le ventilateur
Câble THMH MH coupé ou non connecté	Contrôler le câble
Température du local des machines trop haute	
Mauvais dimensionnement du système d'entraînement	Vérifier le calcul de l'entraînement

<b>Erreur N° :</b>	1209 MissingNode
<b>Description</b>	Générée lorsqu'un nœud précédemment exécuté est manquant dans le réseau LON. Commentaire : Un nœud est uniquement considéré manquant s'il figure dans la liste de référence des nœuds LON. La liste des nœuds est générée après la commande "freeze LON tree" ou fait partie intégrante de la table de configuration physique (PCT). (Pour les détails concernant l'état des nœuds LON, se reporter à 'I/O tracer' dans CADI).
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
Pas d'alimentation sur l'installation ou le circuit E/S	Contrôler les LED et le câblage de l'alimentation.
Installation ou circuit E/S endommagé ou défectueux	Remplacer l'installation ou le circuit E/S endommagé et répéter la commande "LON freeze" si nécessaire.

*Ce sujet continue page suivante*

## Dépannage niveau 1, Suite

<b>Erreur N° :</b>	1263 BIO2 Missing Node
<b>Description</b>	Un nœud est manquant sur le bus BIO2. Un nœud BIO2 a été reconnu et ne répond plus. Un nœud BIO2 ne répond pas lorsqu'il est balayé (nœud sans IO) critique) ou n'envoie plus le signal "heartbeat" (nœud avec IO) critique). Il est possible que le nœud manquant soit défectueux ; par conséquent, il doit être remplacé par un nouveau nœud. Il est également possible que le nœud manquant ait fait l'objet d'un réapprentissage. Cela signifie que le nœud fonctionne en fait correctement, mais que l'hôte ne peut pas recevoir de réponse depuis l'ancienne adresse du nœud. L'hôte ne peut pas indiquer si un nouveau nœud est installé ou si un ancien nœud a fait l'objet d'un réapprentissage. Dans ce cas, il faut exécuter une commande "freeze".
<b>Cause</b>	<b>Action</b>
Pas de communication avec la carte BIO2	Contrôler le nœud BIO2 à l'étage concerné
Coupure d'alimentation sur la carte BIO2	Contrôler le nœud BIO2 à l'étage concerné
Réapprentissage du nœud BIO2	Exécuter la commande "freeze" après la vérification du fonctionnement du nœud.
Matériel défectueux (carte BIO2	Remplacer la carte.

## Lexique détaillé (Schindler / OTIS)

### Lexique général Partie 1

SCHINDLER	OTIS	POSITION	EXPLICATION	REMARQUES
BR	DBR	GAINE	résistance de freinage	
CADI GC			logiciel pour diagnostic pc	
COP	COP	cabine	boîte a bouton cabine	
DAC	ALB	cabine	bouton poussoir d'alarme cabine	
DA-D	DALB	cabine	bouton d'alarme sous cabine	
DBV	RTB	E/I Panel	bouton de déclenchement à distance du	pas de bouton rearmement
DREC-D			commande inspection descente	
DREC-E	TCIB		commun bouton ins cabine	
DREC-U			commande inspection montée	
DRH-D	DDB	E/I Panel	bouton manœuvre de rappel descente	
DRH-U	UDB	E/I Panel	bouton ero montée	
DUEISK1-A		E/I Panel	bouton reset après court circuit	
GCIOA - GCIOB		E/I Panel	carte microprocesseur	soft ascenseur - parametres-non compatible a et b
HUB	RING A		hub ethernet 4 port	pour triplex / quadriplex
JH	OCB		interrupteur principal	
JHC / JHC1	TES		interrupteur d'arrêt durgence sur toit de cabine	
JHCT - 2JHCT	TDES	cabine	interrupteur d'arrêt porte cabine	
JHM		E/I PANEL	bouton stop palier	pas d'équivalent dans e/i panel otis
JHO			interrupteur alimentation secondaire	
JHSG	1 PES	GAINE	interrupteur d'arrêt durgence en cuvette	
JHSG1		GAINE	interrupteur d'arrêt durgence en cuvette / étage le plus bas	
JIMOF	-	E/I Panel	interrupteur course de montage	
JLBS	LIHS		interrupteur éclairage trémie	
JREC	TCI		commutateur manoeuvre inspection	
JRH	DBS	E/I PANEL	commutateur manoeuvre électrique de rappel	
KB	BS1	MACHINE	contact de levee frein machine	etat du contact led module bcm2
KB1	BS2	MACHINE	contact de levee frein	etat du contact led module bcm2
KBV	OS	LIMITEUR	interrupteur de survitesse	rearmement manuel
KBVG			interrupteur de survitesse contre poids	
KET-O	DCL	cabine	contact fin d'ouverture de porte	
KET-S	DCL	cabine	contact fin de fermeture porte	
KF ,KF1	SOS		contact securite du parachute	réarmement automatique-sous cabine
KL-M	LWB	cabine	contact de charge sous cabine	
KL-SG			contact échelle d'accès fond de cuvette	
KL-SG		GAINE	contact echelle cuvette	échelle amovible
KL-V	LWB	cabine	contact de charge sous cabine	
KL-X	LWB	cabine	contact de charge sous cabine	
KNA	EEC	cabine	contact de trappe	

*Ce sujet continue page suivante*

## Lexique détaillé (Schindler / OTIS), Suite

### Lexique général Partie 2

SCHINDLER	OTIS	POSITION	EXPLICATION	REMARQUES
KNE	UDLS		interrupteur limite securite	
KNE-D	7LS	GAINE	fin de course	
KNE-U	8LS	GAINE	fin de course	
KP	1BFS	GAINE	contact amortisseur cabine	
KPG	2 BFS	GAINE	contact amortisseur contrepoids	
KSBVG		GAINE	contact tendeur du limit. de vitesse cabine contrepo	
KSRE			contact inspection gaine	peut être cas barriere toit
KSRE1			contact inspection gaine off	peut être cas barriere toit
KSSBV		GAINE	contact tendeur du limit. de vitesse cabine	
KSSBVG	CWS	GAINE	contact du limiteur de vitesse contrepoids	
KTC	GS	cabine	contact porte cabine	
KTS	DS1	GAINE	contact serrure porte paliere	
KUET		cabine	contact pontage de porte / pre ouverture	détermine le niveau pendant la course d'apprentissage -inter magnetique ou optique
KUET1		cabine	contact pontage de porte / pre ouverture	determine le niveau pendant la course d'apprentissage -inter magnetique ou optique
KwL		cabine	contact plateforme de maintenance	Ino/Inc
LC	CL	cabine	éclairage cabine	
LIP	HPI	GAINE	indicateur de position palier	
LOBBY VISION	EMS		système de supervision du batiment	
LON			ligne série	réseau local
LONC	RSL CABINE	PENDENTIF	du controleur vers okr(cabine).	
LONLMDMS	LWB		système de mesure de charge	interface par liaison série
LONLMS-3	LWB	GAINE	système de mesure de charge	interface par liaison série
LUEISK1		E/I Panel	indicateur de court circuit	
LUET	DZ	E/I Panel	led de zone de porte	etat kuet/kuet1
MGB - MGB1	B	MACHINE	bobine de frein	double bobine
MVE	BLM		ventilateur machine	
MX-UI	SVT	E/I Panel	interface utilisateur (slmcd)	
NGO		E/I Panel	unite alimentation électrique optionnelle	
NGO1		E/I Panel	unite alimentation électrique optionnelle	
NIEUD	REMOTE		interface ligne série et chaque composant	chaque interface est codée
OKR	JBOX	TOIT DE cabine	boitier de connexion de tous les elements cabine	carte interface cabine- cd inspection-securite
PDB			module d'alimentation des composants	dtu....
RUET	LV1		relais zone de porte	
RUET1	LV2		relais zone de porte	
SIBS		E/I Panel	sectionneur éclairage gaine	
SIL	SKL	E/I Panel	sectionneur éclairage cabine	
SKS	COLONNE	PALIERE	chaîne de securite gaine	faisceau/ ligne securite gaine
SLMCD	CCBL CCTL	CONTROLEUR	envoi extreme haut et bas	
SLMCD Mode KFM	CHCS	CONTROLEUR	interrupteur coupure des appels paliers	
SLMCD Mode KFM	DDO	E/I Panel	interrupteur suppres ouverture de porte	
TDIV	DTG-2		encodeur machine	
THMH	THB		capteur de température moteur	
VARIDOR	DCSS5	cabine	commande de porte	liaison série lonc- interface dib pour autre type
VARIODYN BR	OVF20	GAINE	variateur de fréquence	22br à 85br - moteur synchrone ou asynchrone

## Calibration d'un Eurolift

**Application** La calibration s'effectue en cas de remplacement :

- Du rack
- De la carte VF
- De la carte de manœuvre
- Remplacement ou démontage de l'encodeur

**Encodeur adjust** Marche à suivre pour un calibrage / ajustement encodeur :

Etape	Action
1	Mettre l'appareil en JRH (ERO)
2	Dans le menu <b>LOGIN</b> • Entrer le mot de passe : A B C D
3	Aller au menu <b>TEST</b> • Presser la touche OK
4	• Menu <b>VF TEST</b> Presser la touche OK
5	Menu <b>ZERO POS</b> • Presser la touche OK
6	Faire descendre l'appareil avec la boîte ERO, (l'appareil descend par à-coup), jusqu'à un déplacement continu de l'appareil
7	Presser la touche <b>ESC</b> pour sortir du module

**Important** : Ne pas oublier l'enregistrement de ces nouveaux paramètres par le menu :

- [login/abcd/command/drv and commis/ok.](#)

**Learning** Marche à suivre pour une reconnaissance de gaine :

Etape	Action
1	Mettre l'appareil en KFM (CHCS / DDO) et JRH (ERO) • Positionné au dernier niveau haut
2	Activer l'interrupteur JMOF • La led orange s'allume
3	Dans le menu <b>LOGIN</b> • Entrer le mot de passe : A B C D
4	Aller au menu <b>COMMANDE</b> • Presser la touche OK
5	Aller au menu <b>SPECIAL TREEP</b> • Presser la touche OK
6	Aller au menu <b>JLF</b> • Presser la touche OK

*Ce sujet continue page suivante*

## Calibration d'un Eurolift, Suite

### Learning (suite)

Etape	Action
7	Désactiver ERO et remettre l'interrupteur JMOF en normal (la led orange s'éteint)
8	La cabine se déplace en descente, petite vitesse jusqu'à FIN DE COURSE BAS • Appuyer sur RESET
9	Faire remonter la cabine pour la sortir du fin de course à l'aide de la boîte ERO
10	Désactiver la manœuvre ERO et revenir en normal

**Important** : Ne pas oublier l'enregistrement de ces nouveaux paramètres par le menu :

[login/abcd/command/drv and commis/ok.](#)

### Précision d'arrêt

Marche à suivre pour le réglage de la précision d'arrêt :

Etape	Action
1	Faire un relevé de précision d'arrêt à chaque étage
2	Dans le menu LOGIN : • Entrer le mot de passe : A B C D
3	Aller au menu COMMANDE • Presser la touche OK
4	Au menu FLOOR ADJUST • Presser la touche OK
5	Pour chaque étage • Corriger la table (en mm) en fonction du relevé effectué préalablement

**Important** : Ne pas oublier l'enregistrement de ces nouveaux paramètres par le menu :

• [login/abcd/command/drv and commis/ok.](#)